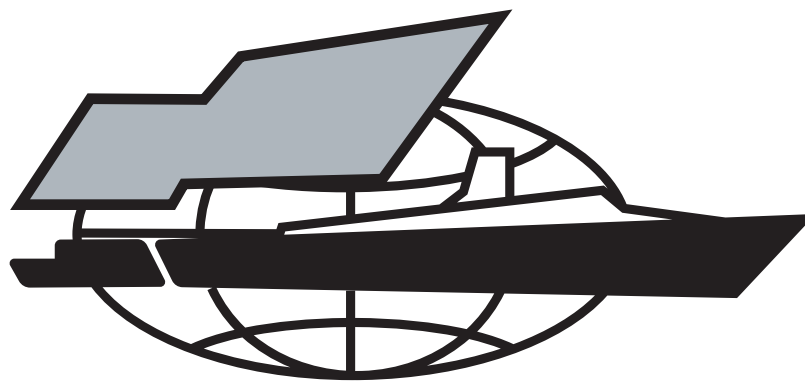


ОДЕССКИЙ МУЗЕЙ НУМИЗМАТИКИ

П.Г. ЛОБОДА

# ПОД ФЛАГОМ РОДИНЫ



ЧМП

ОДЕССА  
2019

ББК 63.221(4Укр) л61+79.14(4Укр)786д  
УДК 069:731.1(477)(091)  
Л 683

**П.Г. Лобода**  
**Под флагом Родины.**

**Сборник рассказов потомственного моряка и нумизмата**

Автобиографическая книга-альбом.

Русский.

Одесса: изд-во КП ОГТ, 2019. – 207 стр. с ил.

Редактор – Заслуженный работник культуры Украины Е.О. Лукашов

Рецензенты – Капитаны дальнего плавания Новицкий А.К. и Федотов А.В.

Набор и верстка – В.В. Федченко

ISBN 978-617-637-181-6

© П.Г. Лобода

© Одесский музей нумизматики

# СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие.....	4
<b>ДОРОГА К МОРЮ</b>	
1. Ладя Петрова.....	6
2. Мариинская гимназия.....	11
3. Дядя Гриша.....	17
4. Пути ведут в ОКО.....	22
5. Старая фотография.....	28
<b>АЛЬМА - МАТЕР</b>	
6. Легендарная мореходка.....	33
7. Мы из Одессы моряки.....	39
8. Семь футов под килем.....	45
9. Первый блин комом.....	51
10. Хлебные деньги.....	56
11. Немые свидетели.....	62
12. Монета крестоносцев.....	67
13. Загадочный фрукт.....	72
14. Завтрак туриста.....	78
15. Святая реликвия.....	83
16. В рубашке родился.....	89
<b>СКОЛЬКО ВИДАНО-ПЕРЕВИДАНО</b>	
17. Любимчик богемы.....	93
18. Горе-император.....	98
19. Огненные рейсы.....	105
20. Дядюшка Хо.....	110
21. Медицинское кино.....	116
22. Не те рупии.....	120
23. Хитроумная афера.....	126
24. КУБА.....	132
25. Человек – легенда.....	139
26. Фунт лиха.....	144
27. Память о Жозефине.....	149
28. Вьетнамский Ромео.....	154
29. Блинчики по-сайгонски.....	159
30. Золотая пластмасса.....	164
31. Хинди Руси бхай бхай.....	171
32. Подарок Нептуну.....	177
33. Деньги Гвоздичного острова.....	182
34. Калиф на час.....	189
35. Mister Money.....	194
Никогда не говори никогда.....	200

*Судам, капитанам и морякам орденоносного  
Черноморского морского пароходства  
посвящается*

## **Предисловие**

Сборник рассказов «Под флагом Родины» является логическим продолжением автобиографической книги «История народного музея», изданной пятью годами раньше. По сути, эти две книги составляют диалогию семьи автора, поскольку связаны между собой сюжетом и персонажами. Единственное их отличие состоит в том, что в первой книге акцент сделан на нумизматике, во второй – на морской службе. Две семейные традиции, увлечение коллекционированием монет и любовь к морю, сохраняются в роду Лобода уже более ста лет.

Книга посвящена судам и экипажам Черноморского морского пароходства, которые в недалеком прошлом считались гордостью советского торгового флота. В пору расцвета в пароходство работало свыше 300 судов разных классов и типов. Морские труженики гордо несли красное знамя Родины на просторах Мирового океана, вносили достойную лепту в укрепление экономического и оборонного потенциала страны, в развитие дружеских отношений с народами многих стран мира. За четверть века службы в пароходстве автору книги довелось работать на судах разных типов – пассажирских, универсальных, многоцелевых, специализированных, учебно-производственных. Имена многих судов, о которых повествует книга, навеки вписаны в славную летопись ЧМП.

Автору посчастливилось знать многих выдающихся людей морской отрасли: педагоги и воспитатели мореходных училищ, руководители управлений и служб пароходства, капитаны дальнего плавания и старшие механики, члены экипажей легендарных судов. Добросовестным трудом и высокой нравственностью они служили примером для многих поколений черноморских моряков и удостоились права навсегда остаться в истории морской Одессы.

В «лихие 1990-е» годы в результате масштабной аферы под названием «дерибан ЧМП» Украина утратила свой торговый, пассажирский и рыбопромысловый флоты, перестала быть морской державой. С сожалением приходится констатировать, что нынешнее поколение одесских моряков вряд ли в ближайшее время увидит державный стяг Украины на флагштоке своего судна или прочтет название родного города в порте приписки на корме. Равно как и Одесса, уже не сможет в обозримом будущем приветствовать отечественные суда, проплывающие мимо Воронцовского маяка или швартующиеся у причалов Морского вокзала. Всё это, к большому сожалению, уже в прошлом.

Морские истории, рассказанные в книге, насыщены различными эпизодами, связанными со старинными монетами – немymi хранителями истории и культуры многих поколений человечества. Нумизматика и море – это

две тесно переплетенные между собой истории в судьбе автора книги. Сборник рассказов содержит большое количество архивных документов: фотографии моряков и судов ЧМП, биографии известных людей, сведения о старых монетах. Все иллюстрации составлены на базе архива семьи Лобода.

Выход книги совпал со знаменательной для автора датой – 50-летием окончания Одесского мореходного училища ММФ. В стенах старейшего учебного заведения города начиналась его долгая, длиной в четверть века, морская одиссея. Автор выражает глубокую благодарность всем тем людям, кто бескорыстно учил курсантов азам морской службы, воспитывал флотскую молодежь в духе преданности своей стране и народу.

Большое им спасибо и низкий поклон. Память о педагогах и наставниках бережно хранится в сердцах многих поколений одесских моряков, бывших курсантов легендарной мореходки.

# ДОРОГА К МОРЮ

Судьбу, говорят, не выбирают, а воспринимают как должное, точно так же, как родителей и Родину. Большинство людей уверено, что у каждого человека своя судьба и предопределена она ему еще до рождения. На формирование личности большое влияние оказывают семейные традиции. Семья – это маленькая родина, с которой начинается путь человека в большой мир. Традиции, идущие из детства, человек помнит всю свою жизнь.

С ранних лет слышал от родителей историю нашей семьи и ее традиций, которые в начале двадцатого века заложил мой дед и полный тезка Петр Григорьевич Лобода. Они передавались в роду из поколения в поколение и решающим образом повлияли на мою судьбу и жизненный выбор.

## 1. Ладья Петрова

Дед для меня был личностью полуполюгендарной: много о нем слышал, но самого почти не знал. Когда Петр Григорьевич в марте 1953 года скончался, мне не было ещё и четырех лет.

– Родом он был из Каховки, небольшого городка на Херсонщине. – рассказывала бабушка Феодосия Яковлевна. – Накануне I Мировой войны ваш дедушка с семьей переехал в Одессу и здесь основал одесскую линию нашего рода.

– Семья была большая? – спрашивали внуки.

– Обычная. Два родителя и два ребенка: сын Григорий, ваш будущий отец, и дочь Антонина, будущая мать ваших старших двоюродных братьев.

– А чем дедушка занимался?

– В молодости работал матросом на судах Русского общества пароходства и торговли, а когда семья переехала в Одессу стал трудиться приказчиком у одного богатого домовладельца.

Бабушка рассказывала, что благодаря природной смекалке, трудолюбию и энергичному характеру Петр Григорьевич быстро освоился в большом портовом городе. Владелец дома по улице Коблевская 43 заметил смысленного двадцатипятилетнего парня и взял на работу. Дом, который дед получил в управление, находился в самом центре города, недалеко от Соборной площади. Состоял он из красивого фасадного здания и не менее красивых внутри дворовых построек. В одной из них, под номером 11, размещалась двухкомнатная квартира семьи Лобода. После Октябрьской революции 1917 года дед участвовал в восстановлении городского транспорта, занимался вопросами снабжения флота. Любовь к морю и суровой флотской службе Петр Григорьевич сумел передать сыну и внукам.

– Бабушка, а что за икона висит в твоей комнате? – спросил я как-то.

– Это большая храмовая икона Святого апостола Петра. Тебя при рожде-

нии тоже нарекли Петром в честь деда. – ответила Феодосия Яковлевна и добавила. - Имя Петр переводится с греческого как «скала» или «крепкий как камень». Носителей этого имени отличают здоровое самолюбие и чувство личного достоинства, которые позволяют достигать лидирующих позиций в жизни.

Спустя тридцать лет в семье Лобода появится еще один Петр - мой младший сын. В день рождения я подарил ему старую медную монету с портретом Святого Петра, которую много лет назад получил в дар от своего отца. Мелкий номинал 10 центезимо отчеканили в Ватикане в 1936 году. На лицевой стороне монеты помещены герб и имя эмитента - папа Пий XI. На оборотной стороне - портрет Святого Петра, первого Римского папы. С этой недорогой монетки и началась моя первая детская коллекция.

Феодосия Яковлевна, человек глубоко верующий, воспитывала пятерых внуков в духе православия.

– Посмотрите на наш старинный фамильный герб, в его центре изображен корабль. В христианской религии судно олицетворяется с «Ладьей Петровой», которая плывет в порт Спасения, а мачта посередине судна – это воплощение Святого Креста. Петр был сыном рыбака из Галилеи и сам стал рыбаком.

Из старенького шифоньера бабушка достала бархатную коробочку с серебряной монетой

– Это семейная реликвия. - объяснила она. – Ее еще до войны приобрел ваш дед, сейчас она принадлежит его сыну, а, когда придет время, станет вашей.

На монете номиналом 5 лир, выпущенной в Ватикане в 1940 году при римском папе Пие XII, была изображена «ладья Петрова» и сидящий в ней Святой.

– Ваши дед и отец в молодости были моряками, вот и вам на роду написано стать мореходами. - не раз говорила бабушка внукам

– А что значит «На роду написано» ?

– Морская служба мужчинам нашей семьи предопределена фамильным гербом. Ваши судьбы от рождения связаны с судьбой вашего рода – вот, что это означает.

Феодосия Яковлевна настояла на том, чтобы меня, брата и сестру еще в раннем детстве крестили в православном храме. В 1953 году родители привели нас в Свято-Успенский собор на улице Советской Армии (ныне Преображенская) и там старенький священник свершил обряд крещения. Спустя три года, когда в стране началась компания по разоблачению «культы личности Сталина», Феодосия Яковлевна не раз высказывалась по этому поводу.

– Сегодня радио и газеты пересказывают лживые выдумки Хрущева, что при Сталине были массовые гонения на церковь и священнослужителей. Это неправда. Даже в тяжелые годы войны по всей стране работали храмы. Православная религия, как духовное оружие, помогала нашим солдатам громить врага. А если Сталин кого и репрессировал, то только тех, кто открыто боролся против советской власти и народа либо занимался лихоимством и незаконно обогащался. И сегодня таких «лжепастырей», к сожалению, еще не мало.

Когда подошло время, морская эстафета от Петра Григорьевича перешла к сыну Григорию Петровичу. До войны отец работал машинистом-коچهгаром на судах Черноморско-Азовского пароходства, преемника РОПИТ, участвовал в перегоне легендарного парохода «Ильич» через три океана – из Одессы во Владивосток. Вернувшись с фронта, много лет трудился в Азово-Черноморском строительном управлении.

Морскую традицию семьи продолжили внуки. Старший двоюродный брат Рудольф четыре года отслужил на Северном Военно-морском флоте и демобилизовался в звании мичмана. Работал слесарем на Одесском судоремонтном заводе, заочно окончил мореходное училище рыбной промышленности и получил диплом судового механика. Рудольф выходил в рейсы на легендарных китобойных флотилиях «Слава» и «Советская Украина», более четверти века отработал в объединении рыбной промышленности «Антарктика».

Братья Петр и Семен Лобода после окончания Одесского мореходного училища ММФ стали морскими офицерами. На современных «ладьях Петровых» исколесили Мировой океан, побывали во всех уголках планеты и прошли путь от мотористов до старшего командного состава. За выполнение ответственных заданий и участие в военных операциях в различных горячих точках земного шара братья были отмечены правительственными наградами и удостоены почетных званий «Участник боевых действий». Морская традиция сделалась визитной карточкой семьи Лобода.

Второй семейной «визиткой» стала нумизматика. С тех первых, «петровских», монет Ватикана, подаренных отцом в раннем детстве, началось мое многолетнее путешествие в прекрасный и увлекательный мир, имя которому «нумизматика». Тиражи моих первых монет были большими: у медной с портретом Святого Петра - 81 тысяча экземпляров, у серебряной с «ладьей Петровой» и того больше - 100 тысяч. Потому коммерческая ценность этих выпусков сегодня не очень высокая. Для каждой монеты она не превышает 15 - 20 \$. Мне же эти первые «петровские» монеты дороги как память о далеком детстве и том времени, когда мы, внуки, собирались вокруг бабушки и с открытыми ртами слушали ее интересные рассказы о нашей семье и ее традициях.





Григорий Петрович Лобода



Феодосия Яковлевна и Петр Григорьевич Лобода



Икона Святого Апостола Петра



Фамильный герб рода Лобода



Григорий Петрович Лобода, машинист-кочегар парохода "Ильич" (слева)



Рудольф Борисович Лазаричев  
Мичман Северного Военно-морского флота



Петр Григорьевич Лобода



Семен Григорьевич Лобода



Ватикан. 10 центезимо. Медь. Вес 5,4 г. 1936 г. Тираж 81 тыс. экз.



Ватикан. 5 лир. Серебро 835 пробы 1940 г. Вес 5,0 г. Тираж 100 тыс. экз.

## 2. Мариинская гимназия

Нумизматами, говорят, не рождаются, ими становятся. Далеко не каждый опытный коллекционер сумеет в зрелом возрасте аргументировано объяснить, почему он в детстве стал собирать те или иные предметы. В моем случае всё было предельно просто и ясно – коллекционером я стал благодаря семейной традиции. Мой дед Петр Григорьевич Лобода был страстным нумизматом, и все свободное время посвящал собирательству старинных монет. В его коллекции выделялись две темы - монеты античного Северного Причерноморья и выпуски императорской России. Страсть к нумизматике дед сумел передать сыну Григорию. Соревнуясь между собой, и дополняя друг друга, они перед войной сумели собрать прекрасную нумизматическую коллекцию, одну из лучших на то время в городе. Когда в июне 1941 года началась война, дед и отец ушли на фронт бить врага. Женщины, бабушка Феодосия Яковлевна и тетя Нина с маленькими Рудольфом и Леонидом, моими старшими двоюродными братьями, перед тем, как Одессу оккупировали немецко-румынские войска, подались в эвакуацию. В дорогу взяли самое необходимое – продукты и одежду. Остальные вещи, включая нумизматическую коллекцию, оставили в запертой квартире. После того, как в апреле 1944 года Советская Армия освободила Одессу, моя родня вернулась домой и обнаружила, что самое ценное из квартиры исчезло.

Утрата дорогой коллекции подкосила Петра Григорьевича. После войны он долго болел и к былому увлечению уже не вернулся. Отец, придя с фронта, тоже был удручен происшедшим, он даже предпринял попытку восстановить коллекцию, но, поняв бесперспективность этой затеи, махнул рукой. Нахлынувший вскоре водоворот приятных событий окончательно отвлек отца от хандры и вернул к активной жизни. Работая в тресте «Азчерноморстрой», он познакомился с молодой красивой девушкой, которая после окончания Саратовского геологоразведочного техникума по распределению приехала в Одессу. Молодые люди поженились и в течение трех последующих лет в их семье появились три ребенка – сыновья Петр и Семен, дочь Елена.

Когда пришла пора идти в школу, бабушка спросила маму:

- Куда собираетесь определить детей ?

- В школу номер 3 на улице Льва Толстого. – ответила мама. – Там, говорят, хорошие преподаватели и строгий требовательный директор. Это как раз то, что нужно моим сорванцам. Да и находится она в нескольких кварталах от нашего дома.

- Знаю эту школу. – кивнула бабушка. – До революции она называлась Мариинской гимназией и славилась хорошим образованием.

Феодосия Яковлевна имела привычку называть улицы города их прежними, «старорежимными» именами. Улицу Подбельского, например, где находился наш дом, она звала Коблевской, а улицу Петра Великого, где работала медсестрой в Обкомовской больнице, не иначе как Дворянская. Вот и нашу

школу она постоянно называла Мариинской гимназией, несмотря на то, что после Октябрьской революции 1917 года все гимназии в стране были упразднены, а вместо них появились средние школы – восьмилетние и десятилетние.

Первого сентября 1957 года родители привели меня и брата в первый «А» класс средней школы №3, которым руководила фронтовичка и замечательный педагог Тамара Владимировна Дзыгунская. Тогда же по совету отца я начал собирать почтовые марки и монеты разных колоний.

- Запомни, всё собрать невозможно. – учил он. - Нужно заранее определить тематику, географию и хронологию своей коллекции. Начни, к примеру, собирать монеты и марки британских колоний периода Георга VI.

- А почему именно их ? – спросил я отца.

- Понимаешь, интересное было время. При этом монархе Британская империя находилась в зените славы и при нем же стала распадаться.

Вскоре после того разговора отец подарил две монеты, на которых был изображен Георг VI, - серебряную Кипра и медную Цейлона. С них и началась новая тема моей коллекции - экзотическая нумизматика. Родители с одобрением отнеслись к увлечению сына и помогали, чем могли. Мама, несмотря на скромный семейный бюджет, выделяла по праздникам небольшие суммы, чтобы я мог покупать новые марки и монеты для своих коллекций. Когда этих денег не хватало, старался экономить на школьных обедах. Отец помогал с оформлением материала. Специальные альбомы для марок, классеры, в ту пору были большой редкостью, да и стоили очень дорого. Отец научил простому способу - с тыльной стороны марок подклеивать «ножки» и в таком виде собирать их в отдельные тетрадки, формируя коллекцию. Для хранения монет он изготовил из дерева специальный шкафчик – монетный бар. Состоял он из десяти выдвижных планшетонок, которые с внутренней стороны были обклеены бархатом и имели гнезда для монет разных размеров. На лицевые стороны планшетонок наклеивались этикетки с названиями колоний: Родезия, Борнео, Гибралтар, Ньюфаундленд... От этих экзотических названий голова шла кругом. Уже тогда, в первом классе, зародилась мечта:

- После школы поступлю в мореходку, а, когда стану моряком, все экзотические страны увижу своими глазами.

Две параллельные коллекции - почтовых марок и монет, удачно дополняли друг друга, помогали расширять кругозор в разных областях: география, история, политика, этнография. Постепенно детское хобби превратилось в увлекательное и познавательное занятие. В первом классе без посторонней помощи мог свободно перевести названия разных стран и колоний, найти их на политической карте мира. Чтобы расширить и разнообразить знания о предмете своего увлечения, стал часами просиживать в детской библиотеке, которая находилась недалеко от школы на той же улице Льва Толстого. Много читал исторической и приключенческой литературы, увлекся произведениями Жюль Верна, Вальтера Скотта, Майн Рида.

Особенно полюбил О.Генри, его новеллы в виде отдельных историй с искрометным юмором и неожиданным финалом, героев его рассказов, которыми всегда были яркие запоминающиеся личности. Больше других мне нравился рассказ «Дороги, которые мы выбираем». В 1962 году вышел в прокат фильм Леонида Гайдая «Деловые люди», поставленный по новеллам О.Генри. Ленту эту смотрел раз пять, благо билеты для школьников стоили тогда недорого - всего 10 копеек. Фильм демонстрировался в детском кинотеатре «Смена» на улице Розы Люксембург (ныне – Бунина). После каждого просмотра долго размышлял над словами одного из героев первой новеллы, пытаюсь понять их смысл:

- Дело не в дороге, которую мы выбираем; то, что внутри нас, заставляет нас выбрать дорогу. – философствовал налетчик Боб Тидбол.

Тогда, в пятом классе, я еще не понимал смысла фразы обреченного бандита, и только с годами сумел с этим разобраться. Каждый человек, решивший посвятить свою жизнь морю, наверняка имеет определенные мотивы для такого выбора. Кто-то мечтает заработать, кому-то хочется посмотреть мир или испытать себя в экстремальных условиях. Мой жизненный выбор, дорогу к морю, определили две семейные традиции – любовь к флотской службе и увлечение нумизматикой.

О школьных годах и бабушкиной фразе насчет Мариинской гимназии вспомнил совсем недавно. Работая над материалом для новой статьи, случайно натолкнулся на публикацию в электронной энциклопедии «Википедия», посвященную старейшему учебному заведению Одессы. С интересом узнал, что в 1994 году, когда средней школе №3 исполнилось 125 лет, ей было возвращено историческое название – Мариинская гимназия, данное в честь императрицы Марии Александровны. Был приятно удивлен, когда в списке известных учеников школы нашел свою фамилию.

Вместе с одноклассницей Наташей Глаголевой побывал недавно в родной школе. Вновь встретился с Галиной Захаровной Супруненко, нашей первой пионервожатой, которую не видел много лет. Она проработала в школе 55 лет и вышла на пенсию с должности завуча. Музею гимназии подарил свою книгу с воспоминаниями о годах учебы, нашем классе и замечательном педагоге Тамаре Владимировне Дзыгунской. Она прожила большую и яркую жизнь и ушла из нее в возрасте 97 лет.



Семья Лобода. Одесса. 1955 г.



Братья Петр и Семен Лобода



Мариинская гимназия – бывшая средняя школа №3



Сеня и Петя Лобода – ученики первого “А” класса средней школы №3. 1957 г.



Средняя школа № 3. 1958 г.

В центре председатель родительского комитета Лобода Евгения Федотовна,  
Справа классный руководитель 2-го “А” класса Дзыгунская Тамара Владимировна,  
Присела пионервожатая Супруненко Галина Захаровна



Кипр. 9 пиастров. 1940 г. Серебро.



Цейлон. Один цент. 1945 г. Бронза.



Ученики 2-го "А" класса средней школы № 3  
Петр и Семен Лобода. 1958 г.



Эмблема Одесской  
Мариинской гимназии



### 3. Дядя Гриша

В детстве слышал от родителей поучительную историю о мудреце, которого как-то спросили:

- Сколько видов дружбы существует ?

- Четыре,— ответил тот. - Есть друзья, как еда - каждый день ты нуждаешься в них. Есть друзья, как лекарство - ищешь их, когда тебе плохо. Есть друзья, как болезнь - они сами ищут тебя. Но есть такие друзья, которые необходимы как воздух – они всегда рядом с тобой, даже если ты их не видишь.

Еще в школьном возрасте узнал, что дружба – это бескорыстные отношения между людьми, которые не ограничиваются разницей в возрасте или родом занятий. В январе 1959 года судьба свела меня с замечательным человеком, дружба с которым растянулась на долгие шестьдесят лет. В то время я учился во втором классе и продолжал активно собирать иностранные монеты и марки. Специальных магазинов для коллекционеров в городе тогда не было, и найти интересующий материал можно было только в одном месте – на «бирже», блошином рынке на площади Мартыновского (ныне – Греческая). В самом центре города, с тыльной стороны гостиницы «Большая Московская», напротив магазина «Филателия», по воскресеньям собиралось много народа: коллекционеры, антиквары, любители интересных вещей и обычные зеваки. Здесь продавали, покупали, обменивались и просто общались десятки людей. Вокруг «биржи» постоянно крутились разного рода «деловые люди» – спекулянты, валютчики, фарцовщики. Они тоже бойко торговали «экзотическим» товаром, но другого свойства: импортные шмотки, сигареты, жвачка, валюта, порнография.

«Биржа», как магнит, притягивала к себе школьников, там было всё, о чем мечтали юные коллекционеры: монеты, марки, значки, открытки и многое другое.

На барахолке царил демократия. Там можно было спорить и торговаться по цене, брать в руки монеты и марки и подолгу их рассматривать. Конъюнктура для начинающих коллекционеров в те годы была великолепной: предложения превышали спрос, цены не «кусались». Без выбора, по принципу «все подряд», почтовые марки продавались всего по копейке за штуку. Монеты экзотических стран стоили немного дороже, но тоже были доступны для школьников.

В одно из январских воскресений я пришел на «биржу» с конкретной целью – получить консультацию по серебряной монете, которую накануне выменял у одноклассника. Все надписи на ней были на арабском языке, а рисунки отсутствовали. Отец помочь не смог, поскольку не знал арабского языка. Пришлось обратиться за помощью к молодому нумизмату, которого часто видел на «бирже».

- Подскажите, пожалуйста, из какой страны эта монета и когда была выпущена ?

Нумизмат внимательно осмотрел мое приобретение и сказал:

- Бухарский эмират. Номинал – танга. Отчеканена в 1878 году.

- Как Вы это определили? – удивился я.

- Немного знаком с арабским письмом, могу прочесть название монетного двора, год выпуска, имя эмитента. На аверсе твоей монеты указано место чеканки – Бухара, на реверсе – дата. Протекторат над Бухарой Российская империя установила в 1868 году, а десять лет спустя эмир Музаффар выпустил эту тангу.

- Что означает слово «танга»?

- Слово это тюркское, обозначает серебряную монету. Танга была основной денежной единицей Бухарского эмирата, равнялась десяти медным фулусам или 18,5 российским копейкам.

Ответив на все мои вопросы, собеседник протянул руку и предложил:

- Давай знакомиться. Меня зовут Григорий Иванович, фамилия Макандаров. А как тебя звать-величать? Давно собираешь монеты?

- Петя Лобода, учусь во втором классе школы № 3. Монеты собираю уже два года.

Рассказал, что увлечение нумизматикой передалось от деда и отца, что в молодости они были моряками и привозили из дальних рейсов разные интересные монеты. После школы мечтаю поступить в мореходку и тоже стать моряком.

- И я из семьи моряка. - ответил Макандаров. - Отец работает механиком на танкере. В годы войны его судно перевозило грузы между портами Черного и Азовского морей, часто попадало под обстрелы и бомбежки вражеской авиации. До войны мы жили в Грузии, в Батуми, а затем переехали в портовый город Бердянск. С апреля 1944 года, когда советские войска освободили Одессу, моя семья обосновалась в городе.

Григорий Иванович был старше на 14 лет и потому я стал называть его «дядя Гриша».

- Собственно, я тоже моряк. – продолжил Макандаров. – Только военный. Четыре года отслужил в Севастополе на крейсере «Керчь», видел, как взорвали линкор «Новороссийск».

- Когда это случилось?

- 29 октября 1955 года на рейде Севастополя. В страшной катастрофе погибли 829 моряков, включая членов аварийных партий, присланных на помощь с других кораблей Черноморской эскадры.

«Дядя Гриша» был нумизматом разноплановым, он одинаково хорошо разбирался в античных, средневековых, российских и зарубежных монетах. Когда в 5-м классе я начал собирать монеты Северного Причерноморья и Российской империи, моим главным консультантом и советчиком в этих вопросах стал Григорий Иванович. Разница в возрасте не была препятстви-

ем в нашем общении и с годами мы сделались настоящими друзьями. После окончания мореходки я, как и мечтал, стал моряком и более четверти века скитался по морям и океанам. Сойдя на берег, организовал в 1991 году нумизматическую галерею «Монетный двор». Находилась она недалеко от того места, где в школьные годы бурлила знаменитая «биржа».

Через восемь лет галерею преобразовали в Одесский музей нумизматики, первый на Украине исторический музей нового типа. Возглавили учреждение два друга – моряка – Григорий Макандаров и Петр Лобода. Мы вместе организовывали интересные выставки, издавали научный сборник «Вестник Одесского музея нумизматики» и литературно-исторический журнал «Альманах», публиковали редкие и уникальные монеты. Нас нередко приглашали на различные научные конференции, предлагали выступить с докладом или сообщением. В конце октября 2000 года в старинном итальянском городе Верона, на родине Ромео и Джульетты, княжеский дом Свевиев проводил научную конференцию по геральдике и нумизматике. В докладе Одесского музея сообщалось о трех редких золотых монетах – донативах, которые во II-IV веках нашей эры по образцам римских монет изготовили в Черняховском регионе, на юге современной Украины. В последний день конференции ее организатор и руководитель - принц Антонио Франческо Калабрия, объявил, что за большой вклад в изучение античной истории и развитие международных гуманитарных и научных связей одесские нумизматы Петр Лобода и Григорий Макандаров производятся в рыцари ордена Святого Герона.

«Дядя Гриша» прожил жизнь, наполненную творчеством и активной деятельностью, он оставил заметный след в культуре и науке города и страны. Скончался Григорий Иванович Макандаров в феврале 2019 года в возрасте 83-х лет. Его работы - книги и каталоги по монетам античного Северного Причерноморья, до сих пор остаются актуальными и востребованными в среде нумизматов и исследователей древней истории.



Матрос крейсера «Керчь»  
Григорий Макандаров. 1954-58 гг.



Григорий Макандаров на «бирже». 1959 г.



Бухарский эмират. Музаффар. Танга. Серебро. 1878 г.



Международная научная конференция.  
Крайний слева – Лобода П.Г. Верона. Италия. Октябрь 2000 г.



Черняховский регион. Монета – донатив.  
II - IV вв. н.э. Золото.  
Подражание ауреусу императора  
Марка Аврелия



Черняховский регион. Монета – донатив.  
II - IV вв. н.э. Золото.  
Подражание ауреусу императора  
Констанция Хлора



Международная научная конференция.  
Справа – Лобода П.Г. Верона. Италия.  
Октябрь 2000 г.



Международная научная конференция.  
Посвящение в рыцари. Верона. Италия.  
Октябрь 2000 г.



Одесский музей нумизматики. Слева направо – Макандаров Г.И. и Лобода П.Г. 2012 г.

## 4. Пути ведут в ОКО

Страсть к коллекционированию – это из детства. Она возникает спонтанно и основывается на искреннем интересе ребенка к предмету увлечения, а не на целесообразности и меркантильности этого занятия. Коллекционеры люди увлеченные и азартные, открытые к общению, они охотно объединяются в различные общественные структуры: клубы, союзы, ассоциации. В нашем городе такой структурой является Общество коллекционеров Одессы, или сокращенно ОКО. Оно по праву считается старейшей культурно-просветительской организацией города, поскольку ведет свою историю с легендарного Одесского общества истории и древностей – ООИД, созданного в далеком 1839 году. Многие руководители и хранители музея ООИД, ныне известного как Одесский археологический, были нумизматами и собирателями античности. В их числе такие известные ученые, как секретарь Общества Мурзакевич Н.Н., профессора фон Штерн Э. Р. и Кочубинский А.А., нумизматы Бурачков П.О. и Бертье-Делагард А. Л. Накануне Первой Мировой войны Одесская городская дума в 1914 году зарегистрировала устав Общества собирателей почтовых марок – ОСПМ. Кроме филателистов в его структуру входили коллекционеры других направлений: нумизматы, бонисты, фалеристы, филокартисты и другие.

В довоенные годы в Одессе было немало известных коллекционеров, таких, как нумизмат Зильберман М.А., филателист Воскресенский В.В., бонист Детилот Е.И., антиквар Бабаджан С.А. и другие собиратели старины. В марте 1958 года был зарегистрирован первый устав ОКО. Организацией в то время руководил Харитонов В.П., известный в городе филателист. В рядах ОКО было много представителей научной и творческой интеллигенции, людей, известных далеко за пределами Одессы: директор Института глазных болезней академик Пучковская Н.А., профессор-историк Государственного университета Карышковский П.О., заслуженный артист Украины Дранов Г.И., ведущий актер театра музыкальной комедии Силин Э.А. и многие другие.

Посещение «клуба», как коллекционеры между собой именовали ОКО, было не столько привычкой, сколько насущной потребностью всех собирателей старины. Люди старались не пропустить ни одной воскресной «сходки», шли в «клуб», невзирая на болезни и занятость по дому, были готовы терпеть и холод зимой, и жару летом ради общения с коллегами по увлечению. Воскресные встречи дарили людям заряд бодрости, психологическую разгрузку, оказывали благотворное воздействие, сравнимое с активным отдыхом, рыбалкой или спортом. А главное, они давали возможность пополнять и улучшать коллекции новым материалом.

В шестом классе сбылось пророчество отца о том, что от экзотической нумизматики я со временем перейду к более серьезным темам.

- Твои дед и отец собирали монеты античного Северного Причерноморья и Российской империи, теперь наступила твоя очередь. – учил он. – Помни, антика Северного Причерноморья, как и монеты Российской империи,

это самостоятельные разделы классической нумизматики, они высоко котируются во всем мире.

- А почему именно эти монеты вы собирали ?

- Мы, одесситы, живем в северо-западной части Черного моря. В античную эпоху здесь процветали такие полисы, как Борисфенида, Ольвия, Тира, Никоний, Херсонес. Все они выпускали собственные монеты, которые теперь считаются культурно-историческим наследием нашей страны. К тому же, собирая местный материал, нумизмат имеет возможность постоянно пополнять коллекцию новыми экземплярами. – ответил отец.

Так, в дополнение к зарубежной нумизматике, я начал собирать античные монеты северо-причерноморских полисов. Первыми в коллекцию попали литые «монеты-стрелки» Борисфениды, выпуск которых осуществлялся на рубеже VI – V веков до н. э.

– Эти литые изделия вначале служили вотивами, жертвенными подношениями, в храм Аполлона-Стрельца, покровителя ионийской колонизации Северного Причерноморья. Символами этого бога были лук и стрелы, что отразилось на форме «монет-стрелок». Постепенно вотивы стали выполнять функции ранних денег Борисфениды. – объяснял отец.

Следующим приобретением стали ольвийские «монеты-дельфины» разной конфигурации и размеров. Выпускались они в V веке до н.э. и были связаны с культом бога Аполлона – Дельфиния. Кроме литых экземпляров в коллекцию попали два десятка чеканенных монет Ольвии. На одних изображался скифский лучник, на других – речное божество Борисфен, как в античную эпоху древние греки называли Днепр. На реверсах «борисфенов» помещались изображения секиры и лука в горите – типичное оружие скифов. Монеты друг от друга отличались дифферентами – монограммами или отдельными литерами, которые в сокращенном виде передавали имена магистратов, от имени которых осуществлялись выпуски.

Старший товарищ и наставник по вопросам нумизматики Григорий Иванович Макандаров с одобрением отнесся к моему новому увлечению, он посоветовал чаще посещать встречи коллекционеров и общаться с нумизматами – античниками. В летнее время «сходки» проходили в основном на открытой танцевальной площадке «Огни маяка» парка Шевченко, а в зимнее – в помещениях Портового клуба или Дворца студентов.

- Не стесняйся обращаться за советами к опытным нумизматам. Особенно в тех случаях, когда сам не можешь разобраться с новым материалом. – учил «дядя Гриша».

По его совету летом 1962 года я вступил в детскую секцию нумизматов ОКО и с того времени сделался завсегдаем воскресных встреч коллекционеров. Там познакомился с выдающимися одесскими учеными-нумизматами Петром Осиповичем Карышковским и Александром Семеновичем Коциевским. Профессор Одесского университета Карышковский заведовал кафедрой истории древнего мира и средних веков. Универсальный ученый-энци-

клопедист в совершенстве владел десятком иностранных языков, был автором 180 научных работ, избирался членом-корреспондентом Германского археологического института и нумизматического общества Нью-Йорка. Несмотря на огромную занятость в университете, обширную научную деятельность, регулярное участие в археологических экспедициях, Петр Осипович находил время и для воскресных встреч коллекционеров. Там он общался с молодыми нумизматами, интересовался новыми находками старинных монет, щедро делился с молодежью своими богатыми знаниями в области античной нумизматики. Кандидат исторических наук Коциевский работал старшим научным сотрудником в Одесском историко-краеведческом музее, занимался вопросами античной нумизматики и археологии Северного Причерноморья. Глубокие знания ученого, богатый опыт практика и тонкое чутьё нумизмата помогали Александру Семеновичу безошибочно определять подлинность любой античной монеты.

В советское время детское коллекционирование считалось не только интересным занятием, но и полезным для общества делом. Собирая «кусочки» своей страны – марки, монеты, открытки, значки, дети с раннего возраста начинали познавать и любить родную землю, ее историю. Через коллекционирование естественным образом происходило патриотическое воспитание юных граждан. В Советском Союзе был хорошо организован массовый выпуск коллекционной продукции, доступной для школьников, ее реализацией занимались специализированные магазины «Юный филателист». Во всех крупных городах страны существовали клубы и общества коллекционеров, а при них – детско-юношеские секции. Регулярно проводились республиканские и всесоюзные выставки, слеты, конференции, издавалась литература для начинающих коллекционеров. Сегодня, к большому сожалению, в нашей стране этим полезным делом никто не занимается.

В далеком 1962 году двенадцатилетний ученик 6-го класса Петя Лобода, нумизмат и завсегдагой воскресных «сходок» коллекционеров, даже предположить не мог, что судьба свяжет его с ОКО на всю жизнь, что через 30 лет он станет у руля этой общественной организации, и будет руководить ею три десятка лет.





Семья Лобода. 1961 год. Слева Петр Лобода



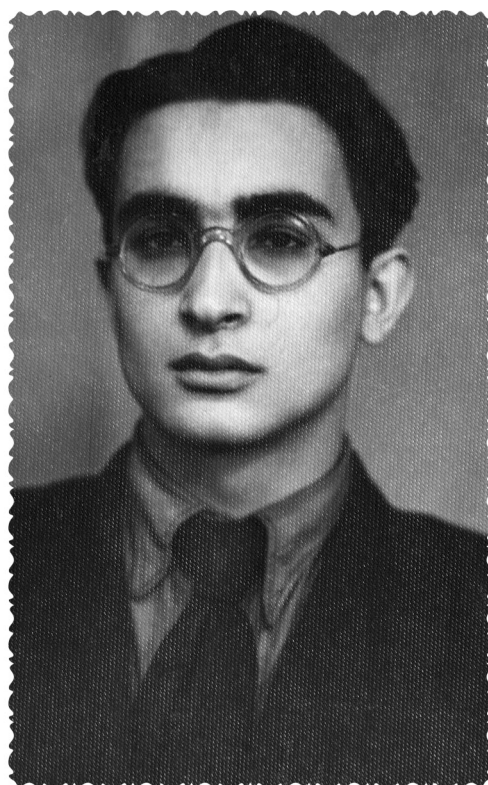
«Дядя Гриша» –  
Григорий Иванович Макандаров.  
1960-е гг.



Ученик 6-го класса Петя Лобода  
Пионер и нумизмат.  
1962 г.



Петр Осипович Карышковский. 1950-е гг.



Александр Семенович Коциевский. 1950-е гг.



Борисфенида. Архаичные деньги. VI-V вв. до н.э. Бронза.  
«Монета-стрелка» гладкая. «Монета-стрелка» с орнаментом на обеих лопастях.



Ольвия. V в. до н.э. Медь. «Монета - дельфин» с надписью ΑΡΙΧΟ.



Ольвия. Монеты со скифскими сюжетами. Бронза.  
Дихалк. Скифский лучник. IV в. до н.э. «Борисфен». Скифское оружие. III в. до н.э.



Семья Лобода. 1962 год.

## 5. Старая фотография

Черноморское морское пароходство, основанное в 1833 году, в пору своего расцвета было крупнейшим в Европе и вторым в мире судоходным предприятием, входило в число лидеров мировых морских перевозок. В составе ЧМП трудились 25 тысяч моряков, среди них было немало выдающихся личностей. Судьба подарила счастливую возможность не только лично знать знаменитых на всю страну людей, но и трудиться рядом с ними. В моем флотском альбоме хранится старая фотография, сделанная в Петергофе в далеком 1964 году. Сюда, в музей – заповедник, приехала на экскурсию группа моряков с пассажирского теплохода «Башкирия». Некоторые были с женами и те предложили сфотографироваться на память. На моем фото запечатлены две легенды Черноморского морского пароходства: боцман Вилен Григорьевич Лобода, кавалер Ордена Ленина, с супругой Тамарой Артемовной, и старший помощник судна, будущий лloydовский капитан пассажирского лайнера «Одесса», Вадим Николаевич Никитин с женой.

В тот год, когда была сделана фотография, мы с братом заканчивали

8-й класс и готовились к поступлению в мореходное училище. Нашим классным руководителем была Тамара Артемовна Лобода, преподаватель русского языка и литературы. Замечательный педагог и очаровательная блондинка. Как-то раз Тамара Артемовна принесла на урок большой альбом с почтовыми открытками разных стран и рассказала, что ее супруг, боцман теплохода «Башкирия» Вилен Григорьевич Лобода, из каждого рейса привозит домой интересные сувениры: почтовые марки, открытки, монеты. Копию фотографии, где она запечатлена рядом с супругом-моряком, Тамара Артемовна подарила мне и брату.

- А кем вы, племяннички, хотите стать, когда окончите школу? – задала вопрос классный руководитель.

Она любила меня и брата и ласково называла «племянниками», хотя в действительности мы приходились ей только однофамильцами.

- Моряками, конечно. – дружно ответили мы. - Давно решили. Ведь у нас вся семья морская – дед, отец, старший брат.

Учительница улыбнулась и одобрительно кивнула головой.

- Правильно решили. Молодцы !

Тамара Артемовна с уважением относилась к суровой морской службе, поскольку знала о ней не понаслышке. Боцман Лобода за многолетнюю работу в Черноморском морском пароходстве повидал многое, побывал в разных переплетах. Но и для него, морского асса, авария пассажирского теплохода «Адмирал Нахимов», случившаяся ночью 31 августа 1986 года неподалеку от Новороссийска, оказалась серьезным испытанием на прочность и умение быстро и правильно принимать решения в критической ситуации. В той страшной катастрофе погибли 423 человека, но жертв могло быть гораздо больше: паника, обесточивание судна, стремительное погружение в воду. В сложной

ситуации, когда решения принимались в доли секунды, боцман сделал единственно правильный выбор – приказал матросам сбрасывать за борт надувные плоты. Времени для спуска спасательных шлюпок уже не было, как и уверенности в том, что в аварийной ситуации старая техника не подведет. С риском для собственной жизни матросы под руководством боцмана Лободы спасали людей, в темноте находили и вытаскивали из воды детей, женщин, стариков и передавали их спасателям. Благодаря отваге и героизму экипажа в ту страшную ночь удалось спасти жизни более 800 пассажиров.

После выхода на пенсию, Вилен Григорьевич Лобода продолжал вести активную общественную жизнь. Возглавил попечительский совет Одесского музея нумизматики, созданного в 1999 году, подарил ему большую коллекцию почтовых открыток со всего света. Это была та самая коллекция, которую мне еще в школе показывала классный руководитель. Кроме открыток боцман передал музею два дорогих для него предмета – памятный значок теплохода «Адмирал Нахимов» и одну из последних фотографий пассажирского судна.

- Она была сделана накануне того трагического рейса, когда закончилась биография ветерана пассажирского флота ЧМП. – пояснил боцман.

Супруги Лобода прожили большую, яркую жизнь и ушли из нее почти одновременно - с разницей в две недели. Стучилось это летом 2015 года, а спустя некоторое время на фасаде дома по улице Генерала Петрова 45, где жил заслуженный моряк, появилась мемориальная доска в его честь.

С Вадимом Николаевичем Никитиным я познакомился в апреле 1984 года.

Много слышал о легендарном капитане, но впервые повстречал на теплоходе «Большевик Суханов». В то время Вадим Николаевич переживал не лучший период жизни - по сфабрикованному делу его исключили из партии, закрыли визу, отобрали любимое судно - лайнер «Одессу». Под руководством капитана Никитина лучшее пассажирское судно ЧМП успешно работало на престижных линиях восточного побережья США и Великих озер и сумело на элитном круизном рынке даже потеснить тамошних аборигенов - американские и канадские «пассажиры». Человек с сильным волевым характером, капитан Никитин не кланялся начальству и не баловал партийных чиновников подношениями, как это было принято в то время. Все важные и принципиальные вопросы решал самостоятельно, без подсказки сверху. Травля же Никитина началась после того, как капитан списал с лайнера сотрудника органов госбезопасности, который постоянно вмешивался в дела экипажа, разводил склоки по судну и мешал нормальной работе коллектива. Но и в сложной ситуации Вадим Николаевич не терял человеческого достоинства, оставался сильной личностью. Проявлялось это буквально во всем, даже в мелочах. Помню, как накануне праздника Первомая, когда судно стояло на отстое в Хлебной гавани Одесского порта, капитан пригласил меня, первого помощника, в свою каюту.

- Надо обсудить вопрос несения вахтенной службы на период праздничных дней. – объяснил Никитин.

Решив задачу, мы еще больше часа пили кофе, беседовали на разные

темы, делились впечатлениями от последней игры одесского «Черноморца». Никитин, как и я, любил футбол и был фанатом команды моряков.

- Разрешите закурить? – спросил я хозяина каюты. И получив «добро», достал пачку болгарских сигарет и протянул капитану. Моряки знали Никитина как заядлого курильщика, и потому его отказ удивил меня.

- На днях снова вызывали в КГБ. Запугивали, давили на болевые точки. Следователь сказал: знаем, что ты очень любишь сигареты «Данхилл», но мы тебя папиросы «Беломорканал» курить заставим.

- Ну, а Вы что ? – не удержался я.

Спокойным, слегка заикающимся голосом, капитан ответил.

- Не з-закурю, б-бросил. На п-прошлой неделе.

- Какую же силу воли надо иметь, чтобы в тяжелый момент жизни суметь распрощаться с давней крепкой привычкой ? – подумал я. - Ведь в стрессовых ситуациях люди обычно ведут себя иначе – непрерывно курят, стараясь успокоить нервную систему и взять себя в руки.

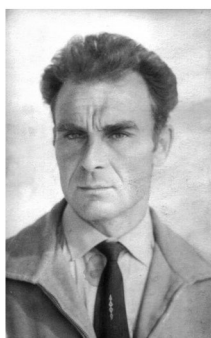
После той встречи прошло два года. Никитина полностью оправдали по суду, вернули партийный билет и должность капитана дальнего плавания. Вадим Николаевич уехал в Тикси, работал капитаном на судах портового флота и продолжал верить, что наступит день, когда снова поднимется на капитанский мостик любимой «Одессы». Не получилось. Капитан Никитин умер в августе 1991 года в возрасте 55 лет. Тысячи одесситов, моряков и ветеранов флота, собрались на Приморском бульваре у Дворца моряков, чтобы проводить в последний путь легендарного капитана.



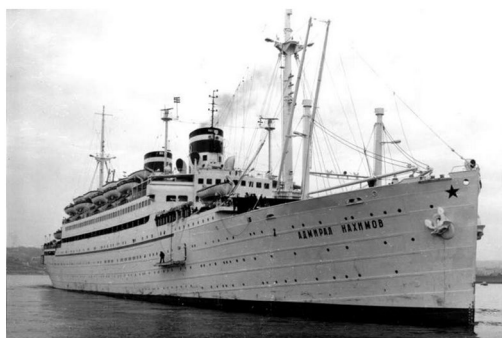
Моряки теплохода «Башкирия» на экскурсии в Петергофе. 1964 г.  
Слева боцман В.Г. Лобода с супругой, справа старпом В.Н. Никитин с супругой.



Тамара Артемовна  
Лобода



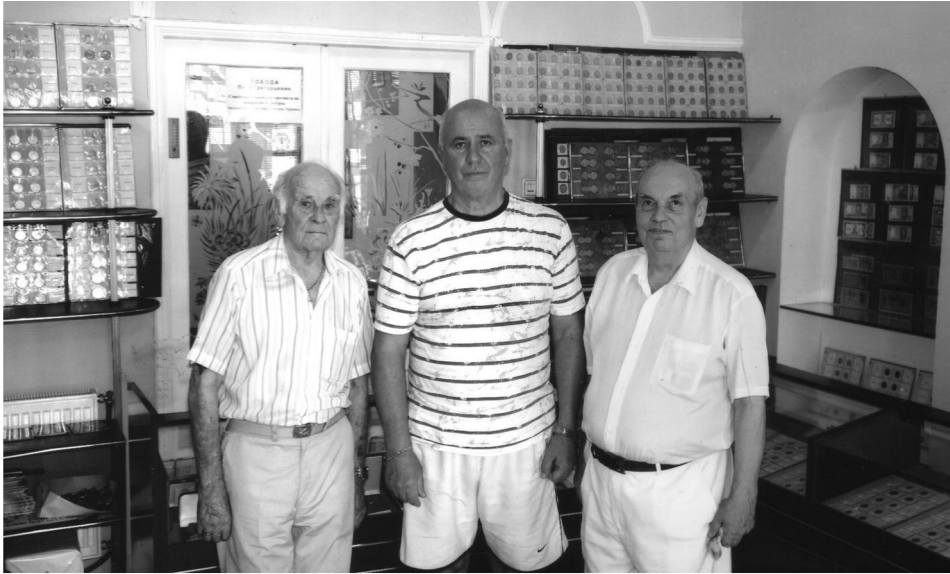
Вилен Григорьевич  
Лобода



Пассажирский теплоход «Адмирал Нахимов»  
на подходе к порту Новороссийск. 1986 г.



Черноморское морское пароходство.  
Памятный значок «Теплоход «Адмирал Нахимов»»



В Одесском музее нумизматики.  
Слева направо: Вилен Григорьевич Лобода, Петр Григорьевич Лобода,  
Григорий Иванович Макандаров. 2012 год



Капитан «Одессы»  
Вадим Николаевич Никитин



Пассажирский лайнер «Одесса»



Последний школьный Первомай.  
Слева направо преподаватели Ангелина Ивановна и Ольга Ивановна,  
ученики Петр Лобода и Сергей Яковенко. Одесса. 1965 г.



## АЛЬМА – МАТЕР

С давних времен существует выражение «альма - матер», с латыни оно переводится как «мать-кормилица». Так люди называют учебное заведение, которое изначально дало им специальное образование. За четверть века работы в Черноморском морском пароходстве мне довелось закончить несколько высших учебных заведений, но своей «альма - матерью» всегда считаю Одесское мореходное училище Министерства морского флота (ОМУ ММФ). Здесь прошли самые лучшие, самые счастливые годы моей молодости. Здесь формировался мой характер, мое мировоззрение. Здесь готовился стать моряком и гражданином. Бесконечно благодарю судьбу за счастливую возможность учиться именно в этом училище.

### 6. Легендарная мореходка

В Одессе, южной морской столице СССР, в середине 1960-х годов было немало морских учебных заведений. Два высших – Водный институт (ОИ-ИМФ) и Высшая мореходка (ОВИМУ), три «средние» – ОМУ ММФ, рыбной промышленности (ОМУ РП) и технического флота (ОМУ ТФ), два морских ПТУ – № 14 и № 17, мореходная школа – ОМШ. После окончания восьмилетней школы передо мной и братом стал вопрос: куда подавать заявления о приеме?

- Советую в «мореходку», что на улице Свердлова. – подсказал отец. – Старейшее и наиболее именитое морское училище в городе. К тому же, его рабочие дипломы котируются на флоте наравне с вузовскими.

Отец неплохо знал историю училища, поскольку среди его друзей было несколько выпускников этого заведения. Он рассказал, что мореходку на улице Канатной 8 (в советское время – Свердлова) основали в 1898 году. Тогда учебное заведение называлось Классами торгового мореплавания и там обучалось всего 130 курсантов. После революции училище дважды меняло название: в 1920 году стало Техникумом водных путей сообщения, спустя десять лет – Одесским морским техникумом. В 1944 году, сразу после освобождения города от немецко-румынских захватчиков, заведение получило название ОМУ ММФ и не меняло его более полувека. «Бурса», как курсанты между собой называли учебное заведение, имела ряд неоспоримых преимуществ перед другими мореходными училищами. Располагалась она в курортной зоне города, недалеко от парка Шевченко. Из окон мореходки хорошо были видны море, порт и стоящие на рейде суда. Большое значение имело и то обстоятельство, на которое указывал отец. Рабочие дипломы средней мореходки ничем

не отличались от подобных вузовских и давали выпускникам право занимать на флоте командные должности разных уровней. При этом, будущий мореход сэкономил на обучении как минимум 3 года, поскольку в ОМУ принимали с 15-ти лет, а не с 17-ти как в «вышке», да учиться нужно было 4 с небольшим года вместо пяти с половиной, как в вузе.

Старший двоюродный брат Рудольф, выпускник мореходного училища рыбной промышленности, убедил меня и брата поступать на судомеханическое отделение.

- Механики нужны везде, и на море, и на берегу, а судоводители востребованы только на флоте. – объяснял старший брат. – При подготовке к вступительным экзаменам обязательно просмотрите все задачи по математике, которые решали в школе за последний год. Не исключено, что одна из них может попасться в билете. Готовиться нужно серьезно, поскольку поступить в мореходку будет нелегко – большой наплыв желающих, высокий конкурс.

Предсказания Рудольфа сбылись полностью. На письменном экзамене по математике попался билет с той же задачей, что была и на выпускном экзамене в школе. И конкурс в мореходку в 1965 году оказался небывало высоким – 16 человек на место! Такого наплыва абитуриентов в тот год не знал ни один одесский вуз. После сдачи трех вступительных экзаменов на «хорошо», с учетом высокого школьного балла 4,9, мой суммарный показатель получился достаточно приличным – 16,9 баллов. Но даже с ним я очутился только в середине списка кандидатов на зачисление. Одноклассникам по школе Володе Носенко, Славику Кульчицкому и Володе Сафронову повезло меньше, в мореходку они не попали. Брату Семену не хватило одного года, чтобы поступить на судомеханическое отделение, и он решил сдавать экзамены в следующем году. В конце августа мандатная комиссия училища подвела итоги вступительных экзаменов и объявила фамилии счастливицков, зачисленных в курсанты. Списки с итоговыми результатами были вывешены на дверях комиссии, и, прочитав в них свою фамилию, помчался домой обрадовать родителей.

- Сбылась мечта детства – я стал курсантом!

Мама по такому случаю приготовила вкусный плов, испекла фирменный торт, а отец подарил старую коллекцию почтовых марок Русского общества пароходства и торговли, прародителя ЧМП.

- Марки эти начал собирать еще твой дед. – сказал отец. – Теперь коллекция переходит к тебе вместе с морской эстафетой нашей семьи.

О почтовых марках РОПИТ я мечтал с детства, поскольку в них соединились две важные для меня темы – Одессика и Черноморское морское пароходство. Коллекция была полной, без пропусков, начиналась с первой бандерольной марки, изданной в 1863 году, и заканчивалась стандартными выпусками так называемого «Дикого Леванта», вышедшими в 1919 году. Коллекция включала марки всех 13-ти ближневосточных контор: Константинополь, Бейрут, Яффа, Салоники, Смирна, Трапезунд и другие. «Изюминками» собрания были выпуски с ошибками и марки-перевёртки, которые у филателистов высоко ценятся. Счастливицков, обладавших полными собраниями

марок РОПИТ, в Одессе в середине 1960-х годов можно было сосчитать по пальцам одной руки. Да и на сегодняшний день больше их не стало.

В год моего поступления новым начальником ОМУ ММФ стал замечательный администратор и отличный педагог Федор Степанович Бойцов. Ему было всего сорок лет, но за плечами уже значились Великая Отечественная война, работа в Таллиннской мореходке, командировка во Вьетнам. Бойцов много сделал для развития училища. При нем закончилось строительство многоэтажной пристройки к главному корпусу, на первом этаже которой разместился плавательный бассейн, на втором – спортивный зал, на третьем – просторный штурманский класс, на последнем, четвертом этаже – планетарий для занятий по морской астрономии. В целях расширения учебной базы Бойцов добился, чтобы мореходке передали знаменитые Сабанские казармы. По инициативе Федора Степановича в училище был создан замечательный музей истории ОМУ ММФ.

Судомеханическим отделением в то время руководил опытный морской инженер и прекрасный преподаватель Владимир Яковлевич Косый. Нашей роте он читал курс «Судовые вспомогательные механизмы». Материал излагал настолько доходчиво и интересно, что курсанты старались не пропустить ни одного занятия и тщательно конспектировали все лекции преподавателя. Человек с твердым характером, Косый всегда умел найти правильное решение в любом сложном вопросе и отстоять его. Так было и в случае, когда офицеры военно-морского цикла попытались запретить в мореходке экзотический вид спорта – регби. В Одессе регби появилось в 1965 году, и уже через год в первенстве города стала выступать команда средней мореходки. На поле она заметно отличалась от других сборных: белые футболки, перешитые из форменных фланелек, и полосатые гетры, сделанные из рукавов тельняшек. В училище, как в целом по стране, отношение к регби было в то время больше негативным, нежели одобрительным – игра ассоциировалась с чем-то буржуазным и считалась чуждой советскому человеку. Против регби выступили офицеры военно-морского цикла и организационно-строевого отдела, свои возражения они мотивировали высокой степенью травматизма в игре и отсутствием связи между регби и морской службой. Конфликт дошел до того, что судьбу регбистов мореходки пришлось решать на педсовете училища.

- Через три с небольшим года наши курсанты станут офицерами флота, будут руководить людьми и самостоятельно принимать решения в сложных ситуациях. – сказал в прениях Косый. – Мы должны научить их не бояться трудностей и в этом деле регби нам не помеха, а, наоборот, помощник.

Команду регбистов оставили в покое, и она получила все необходимое для нормальных тренировок и выступлений на соревнованиях. Владимир Яковлевич Косый умер в 1985 году, всего несколько месяцев не дожил он до своего 60-летия.

Одесское мореходное училище с 1998 года носит имя своего прославленного выпускника, Героя Советского Союза, командира легендарной подводной лодки С-13 Александра Ивановича Маринеско. За 120 лет своего существования ОМУ ММФ подготовило для флота свыше 80 тыс. морских

специалистов разных профессий. Среди выпускников училища немало известных на всю страну людей, ставших живыми легендами советского морского флота: три начальника ЧМП – Г.А. Мезенцев, П.М. Макаренко, А. Е. Данченко, четыре Героя Советского Союза, четырнадцать Героев Социалистического труда, тысячи прославленных капитанов и старших механиков. Трудовые и ратные подвиги выпускников мореходки навсегда прославили «альма-матер», сделали ее легендарной.



Одесское мореходное училище Министерства Морского Флота



Александр Иванович Маринеско



Значок  
«115 лет Одесскому мореходному училищу»



Алексей Евгеньевич Данченко  
Начальник Черноморского морского пароходства



Рудольф Борисович Лазаричев  
Судовой механик



Выпускник СШ № 5 Петр Лобода.  
1965 г.



Курсант первого курса Петр Лобода.  
1965 г.



Бандерольная марка РОПИТ.  
1863 г.



Марка из второго выпуска РОПИТ.  
1872 г.



Федор Степанович Бойцов



Владимир Яковлевич Косый

## 7. Мы из Одессы моряки

Незадолго до Великой Отечественной войны на Одесской киностудии снимался фильм «Дочь моряка». На экранах страны кинолента появилась в мае 1942 года и имела не плохой успех. Советские люди шли в кинотеатры, чтобы хоть на время забыть о бомбежках и вновь окунуться в мирную довоенную жизнь. Зрителям запомнилась прозвучавшая в фильме песня «Мы из Одессы моряки», которую написал композитор Юрий Милютин на слова поэта Виктора Гусева. В ней был такой припев:

- Деревья нас в дорогу провожали. Мальчишки нас толпою окружали. «Откуда вы?» Мы шли и отвечали: «Мы из Одессы моряки!».

Песня заняла достойное место в музыкальной летописи войны, ее исполняли многие популярные в то время артисты, но чаще всего Клавдия Шульженко.

Для знаменитой певицы Виктор Гусев специально переделал первоначальный текст, сделав из «мирной» песни «военную». Мой отец очень любил эту песню и часто напевал ее, сидя за баранкой своего грузовика. Под мелодию «Мы из Одессы моряки» курсанты моей роты маршировали на строевых занятиях, совершали переходы от экипажа к учебному корпусу и обратно. Музыкальное произведение часто звучало в исполнении училищного духового оркестра, которым дирижировал бессменный капельмейстер Янус. Музыка разносилась по близлежащим улицам и переулкам, привлекая внимание прохожих и доставляя радость ребятишкам. Детвора с восхищением смотрела на ровный курсантский строй, а мы, первокурсники, одетые в новенькую морскую форму, строго держали шаг, стараясь не нарушать порядок в рядах и колоннах, и тихо напевали про себя: «Мы из Одессы моряки». Каждый раз, когда слышу эту старую флотскую песню, непременно вспоминаю родное училище и друзей курсантской молодости – моряков из Одессы.

Дружба с Виктором Золотухиным началась на первом курсе. В кубрике наши койки стояли рядом, городские квартиры находились в одном районе, даже мам наших звали одинаково - Евгениями. Дружью уважали Виктора за его веселый и добродушный характер, готовность прийти на помощь в трудную минуту. Виктор очень любил и уважал своих родителей. Семен Иванович Золотухин, Витин отец, занимал в то время ответственную должность начальника Одесского трамвайно-троллейбусного управления, руководил большим коллективом. Он был известным в городе человеком - депутат партийных конференций, член городского исполкома. Курсанты мореходки, получавшие стипендию 6 рублей в месяц, завели правило ездить в общественном транспорте без билетов. Кондукторы знали о скромных доходах «морячков» и особо к нам не придирались. Традиция кататься «зайцами» нарушалась только в одном случае - когда в группе оказывался Виктор Золотухин. Не желая хоть чем-то компрометировать отца, он молча подходил к кондуктору и покупал билеты за всех товарищей. Вместе с Виктором я проходил годичную плавательную практику на теплоходе «Антон Макаренко» и военно-морскую стажировку в Севастополе, работал механиком на судах Черноморского морского пароходства и заочно

учился в высшей мореходке. Виктор Семенович Золотухин рано ушел из жизни, умер он в феврале 2008 года в возрасте 58-и лет.

Коренной одессит Владимир Чуносос жил в центре города, на улице Розы Люксембург (ныне – Бунина). Отличник учебы и хороший спортсмен, Володя всегда был душой курсантских компаний, пользовался большой симпатией среди одесских красавиц. Сдружились мы на почве спорта, вместе играли за сборную училища по регби. Обладая высокой стартовой скоростью, Владимир играл на позиции трехчетвертного игрока, его стремительные проходы по краю поля не раз приносили команде зачетные очки. Мне же, игроку физически более крепкому, но менее скоростному, приходилось вести силовую борьбу в центре поля. После окончания мореходки в начале 1980-х годов мы вместе работали на теплоходе «Большевик Суханов». Три года, проведенные в море, длительные океанские переходы и суровые морские испытания скрепили нашу дружбу. На судне Володя стал старшим механиком, занял высшую ступень в иерархии службы судового хозяйства. Осенью 1986 года мы вновь встретились на годичных курсах иностранных языков при ОВИМУ - я совершенствовал знания в английском языке, Владимир изучал немецкий. После распада Советского Союза и «дерибана ЧМП» Володя с женой Гильдой и дочерью уехали в Германию. Гильда родилась в семье советских немцев и имела право на репатриацию. Выучив немецкий язык и подтвердив диплом морского специалиста, Владимир Чуносос пятнадцать лет отработал старшим механиком на различных немецких судах, включая престижные пассажирские лайнеры. Владимир Евгеньевич Чуносос ушел из жизни осенью 2009 года. Всего несколько месяцев не дожил он до 40-летнего юбилея окончания мореходки.

Вячеславу Диденко на роду было написано стать судовым механиком. Он прекрасно разбирался в любой технике, по всем специальным дисциплинам имел только отличные оценки. В период сессий друзья не редко обращались к Славику с просьбами: «Объясни формулу. Помоги разобраться со схемой. Расскажи принцип работы механизма».

И не было случая, чтобы Вячеслав кому-то отказал. Друзья уважительно звали его «дедом», что на морском сленге означает «старший механик». Но Вячеслав не был карьеристом, за чинами не гонялся, а потому «дедом» не стал. Дослужился до 3-го механика, оставаясь специалистом самой высокой квалификации. Зимой 1979 года мы встретились на теплоходе «Сидор Ковпак» во время ответственного спецрейса во Вьетнам. В феврале того года дружественная страна подверглась агрессии со стороны Китая и остро нуждалась в помощи. Экипаж с честью выполнил ответственное правительственное задание, и судно вернулось в порт приписки Ильичевск точно по расписанию - 25-го марта, в день моего 30-летия. Оба события, окончание трудного рейса и мой юбилей, отметили прямо на судне в обществе своих жен – Ирины и Элеоноры. Вячеслав Николаевич Диденко скончался в январе 2011 в возрасте 61-го года.

После окончания средней мореходки Николай Гарбовский заочно учился в ОВИМУ и работал механиком на судах ЧМП. Прошел все ступени судовой иерархической лестницы - от моториста до старшего механика. Работал механиком-наставником, защитил кандидатскую диссертацию и



более четверти века прослужил суперинтендантом в судоходной компании «Columbia» (Лимассол). Отличное знание иностранных языков помогало Гарбовскому успешно решать множество сложных задач - от круинга до контроля технического состояния закрепленных судов. С Николаем мы часто видимся на Кипре и в родной Одессе, вспоминаем свою мореходку, товарищей по роте, командиров и педагогов. Гарбовский интересный собеседник, эрудит во многих вопросах, любит и хорошо знает древнюю историю. Каждый раз, приезжая в отпуск в Одессу, Николай Гарбовский обязательно наведается в Музей нумизматики и встретится с друзьями курсантской молодости.

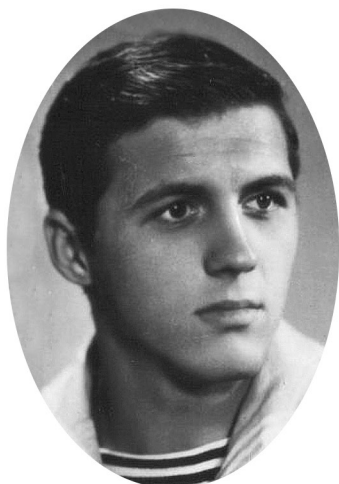
За любовь к знаменитой английской группе Beatles Михаила Гройсмана прозвали в мореходке «главным битломаном роты». Под гитару в кругу друзей он часто исполнял известные песни этого ансамбля. В Черноморском морском пароходстве Михаил Ильич Гройсман проработал свыше двадцати лет, дослужившись до высокого чина старшего механика. После «дерибана ЧМП», перешел на работу в компанию «V.Ships», одну из самых авторитетных фирм Одессы в области судового менеджмента, подготовки и расстановки кадров плавсостава для ведущих судоходных компаний мира.

С момента окончания мореходки прошло полвека. Мои друзья давно в почтенном возрасте. С некоторыми вижу регулярно, с другими от случая к случаю, многих, к сожалению, уже нет в живых. Раз в пять лет бывшие курсанты 6-ой роты собираются в тесном кругу, чтобы отметить очередной юбилей окончания училища. Приглашаем преподавателей и воспитателей, тех, кто бескорыстно учил нас азам флотской профессии, прививал любовь к нелегкой морской службе.

Недавно друзья пригласили меня на юбилейный концерт популярного одесского певца и музыканта Валентина Кубы, автора гимна футбольной команды «Черноморец». В этом человеке удачно сочетаются обаяние и природный артистизм. Одесситы наградили певца титулом «живой голос южной Пальмиры». Легендарные песни Утесова, Бернеса, Шульженко в исполнении Кубы звучат как его собственные, а собственные – как давно знакомые шлягеры военных лет. На том концерте Валентин Куба исполнил много старых одесских и морских песен, среди них был и шлягер военного времени «Мы из Одессы моряки».



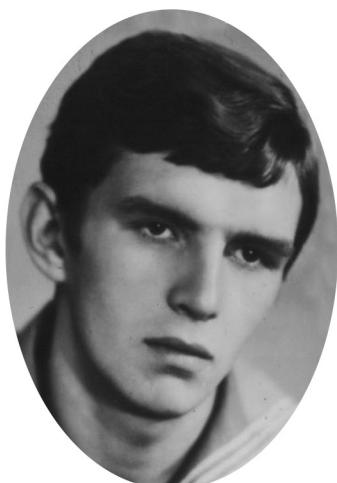
Неразлучные друзья – Виктор Золотухин и Петр Лобода. Сентябрь 1969 г.



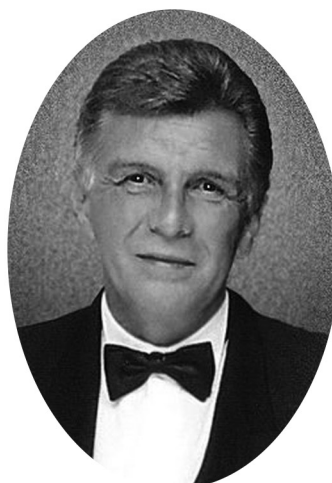
Курсант Виктор Золотухин



4-й механик  
Виктор Семенович Золотухин



Курсант Владимир Чуносков



Старший механик  
Владимир Евгеньевич Чуносков



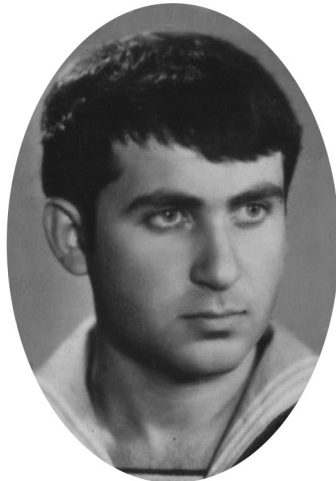
Курсант Вячеслав Диденко



Курсант Николай Гарбовский



Друзья-товарищи Гарбовский Н.И. и Лобода П.Г. в Одесском музее нумизматики. 2012 г.



Курсант Михаил Гройсман



Встреча на берегу. Слева направо Михаил Гройсман, Петр Лобода, Виктор Золотухин.  
Морской вокзал Одессы. 1973 г.



Одесский музыкант и певец  
Валентин Куба

## 8. Семь футов под килем

Со времен Петра I на флоте бытует выражение «Семь футов под килем».

С таким пожеланием провожают суда в дальние рейсы и посвящают в мореходы курсантов морских учебных заведений. Этой фразой в июне 1967 года напутствовал меня и четырех товарищей по роте – Владимира Смоленкова, Александра Эртмана, Вячеслава Шмиголя и Валерия Широкова, начальник отдела практики Одесской мореходки Иван Савватьевич Голованов. Он выдал нам приказ о назначении практикантами на пароход «Малахов курган» и произнес: «Семь футов под килем».

В учебном процессе ОМУ плавательным практикам отводилось важное место. Они считались обязательной составляющей подготовки морских специалистов всех профессий. На практике курсанты закрепляли полученные в училище теоретические знания, приобретали практический опыт в выполнении различных судовых работ и несении ходовых и стояночных вахт, учились самостоятельно решать сложные задачи. Как правило, курсанты мореходки проходили практику на транспортных судах Черноморского морского пароходства в реальных условиях эксплуатации флота. По окончании практики курсанты в обязательном порядке составляли отчеты. Оценка практики приравнивалась к оценкам теоретического обучения и учитывалась при подведении итогов общей успеваемости курсантов.

Пароход «Малахов курган» относился к судам типа «Либерти», имел грузоподъемность 8,3 тысячи тонн. Серия судов «Либерти» создавалась в годы II Мировой войны для перевозки военной техники и продовольствия из Великобритании и Исландии в СССР по программе «ленд-лиза»: от английских слов «lend» – «давать взаймы» и «lease» – «сдавать в аренду, в наем». Строительством пароходов «Либерти» занимались 18 американских судостроительных фирм, а общее количество созданных ими судов превысило 2750 единиц. В 1943 году в среднем со стапелей сходили 3 судна в день. Суда «Либерти» получили печальное прозвище «пароходов на один рейс», что означало – доставил груз в порт назначения и домой можешь не возвращаться. Считалось, что один благополучный рейс через Атлантику вполне окупал расходы на постройку парохода. Двести судов этой серии потопили фашистские подводные лодки и авиация. Отдавая должное заслугам корабелов и моряков в победе над фашизмом, в США ежегодно 27 сентября отмечается «День флота «Либерти».

Пароход «Малахов курган» был спущен на воду в 1944 году под именем «William D. Boose». Судно назвали в честь известного газетного магната и основателя организации бойскаутов Уильяма Диксона Бойса. В составе арктического конвоя пароход успешно выполнил первое рейсовое задание и доставил в порт Архангельска стратегические грузы. Домой он не вернулся и с 1947 года стал работать в Италии под новым именем – «Monrosa». Спустя шестнадцать лет судно за 300 тысяч долларов выкупило ЧМП и пароход в третий раз переименовали. Он получил имя «Малахов курган», в честь легендарной высоты на Корабельной стороне Севастополя, отличившейся в период

Крымской войны 1854-55 годов и в 1942 году при защите города от немецких захватчиков. Деньги, потраченные на покупку парохода, компания вернула уже через года.

В начале июня 1967 года «Малахов курган» грузил в порту Николаев сельскохозяйственную технику и удобрения назначением на Египет. В то время обстановка в восточном Средиземноморье была чрезвычайно сложной. В ходе «Шестидневной войны» Израиль за короткий период с 5 по 10 июня сумел полностью разгромить коалицию арабских государств и захватить на Ближнем Востоке большие территории. Крупных сражений на море тогда не было, но 8 июня израильские самолеты и торпедные катера потопили американское судно, которое без опознавательных знаков проводило у берегов Синайского полуострова радиоэлектронную разведку и ненароком очутилось в зоне боевых действий. В результате атаки погибли 34 американских моряков и еще 173 члена экипажа получили ранения. Акт пиратства израильская сторона позже объяснила тем, что американский корабль был «ошибочно идентифицирован».

Закончив погрузку, «Малахов курган» вышел в море 15 июня 1967 года и взял курс на египетский порт Александрия. Несмотря на то, что «Шестидневная война» только закончилась, обстановка в городе в дневное время суток была вполне спокойной. Шумели многолюдные базары, работали магазины, по улицам проносились машины и мотороллеры, муллы зазывали верующих на молитву в мечети. На улицах и площадях было много военной техники и солдат, по городу ходили вооруженные патрули. С наступлением темноты уличное освещение гасили, и Александрия погружалась во тьму, наступал комендантский час, передвижение по городу резко ограничивалось. В разных районах города периодически слышалась стрельба из автоматического оружия. Акваторию порта каждые полчаса объезжали военные катера и сбрасывали в воду пакеты динамита. Так египетские военные моряки пытались обезвредить невидимых глазу израильских подводных диверсантов. От взрывов и детонации закладывало уши, болели перепонки. Особенно остро эти ощущения проявлялись при работе в машинном отделении. В те дни местные газеты писали, что египетским военным удалось обезвредить и взять в плен 6 вражеских подводников – диверсантов. Но полностью нейтрализовать деятельность израильских водолазов египтяне не сумели, противнику удалось потопить 2 ракетных катера – один в Александрии и один в Порт-Саиде, а также повредить плавучий док.

По распоряжению капитана Малярчука В.С. на судне были приняты меры усиленной безопасности. Ежедневно проводились учебные тревоги и занятия по борьбе за живучесть судна, спасению людей, оказанию первой медицинской помощи пострадавшим. Круглосуточно неслось усиленное дежурство, в ночное время на баке и корме выставлялась дополнительная вахта бдительности. Спасательные жилеты моряки не снимали ни днем, ни ночью, даже во время сна. Экипаж понимал, что в обстановке военного времени от его четкой работы зависит не только сохранность судна и груза, но и собственная жизнь моряков.

Программой плавательной практики предусматривалось изучение судовой силовой установки, вспомогательных механизмов и судовых систем, получение практических навыков по судоремонту и несению ходовых и стояночных вахт. Практикой руководил старший механик Барсуков В.И. На стоянке у причала график работы практикантов менялся: один день мы работали в машинном отделении, на следующий подменяли вахтенных матросов у трапа. Вся палубная команда была задействована на грузовых операциях – одни матросы обслуживали лебедки и грузовые стрелы, другие обеспечивали сохранность груза и безопасность судна. Во избежание поломки судовой техники, капитан поручил ее эксплуатацию палубной команде во главе с боцманом. Неквалифицированные портовые рабочие привлекались только к вспомогательным грузовым операциям.

Закончив выгрузку, судно в обратном направлении приняло на борт египетский импорт – джут, хлопок, арахис, предназначавшийся для Одессы. В сложных условиях военной обстановки экипаж сумел достойно выполнить рейсовое задание, а гардемарины ОМУ завершить программу практики и пройти обряд крещения морем. Рейс парохода «Малахов курган» в прифронтовую Александрию был в чём-то схож с его первым плаванием из Великобритании в Архангельск, проходившем в боевой обстановке военного времени.

Пароходы серии «Либерти» не снискали громкой славы как пассажирские лайнеры, и внешний вид этих тружеников моря не был щегольским. Но они оказались надежными солдатами и свою миссию выполнили до конца. Пароходам военной серии «Либерти» и их героическим рейсам посвящена памятная монета «Северный конвой 1941-1945», выпущенная в России в 1992 году. В 78-и арктических конвоях участвовало более 1400 торговых судов и каждому из них перед выходом в опасный рейс провожающие на берегу желали «Семь футов под килем».



Пароход «Малахов курган» на подходе к порту Александрия. Июнь 1967 г.

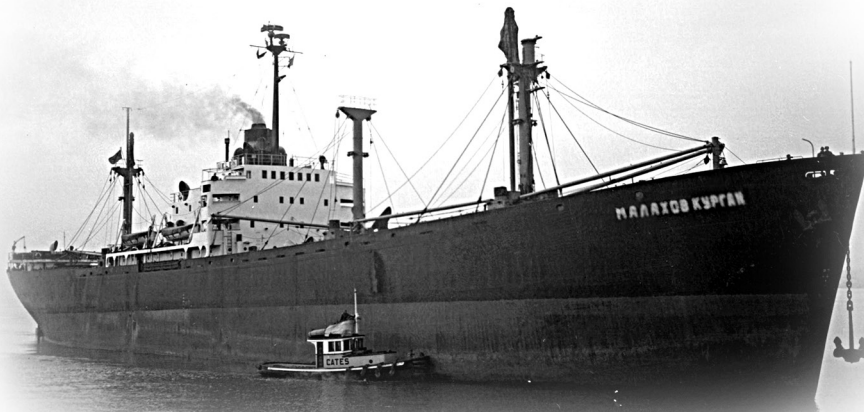


Гардемарин Петр Лобода. 1967 г.





Солдаты и военная техника на улицах Александрии. Июнь 1967 г.



Пароход «Малахов курган» на подходе к Одессе. 1967 г.



На якорной стоянке. Июль 1967 г.



Россия. Памятная монета «Северный конвой 1941-1945». 3 рубля. Мельхиор. 1992 г.

## 9. Первый блин комом

Нумизматика – это увлекательный мир сказок и легенд. С детства она была для меня чем-то таинственным и завораживающим, окруженным ореолом авантюриности и приключений. Нумизматика сыграла важную роль в моем жизненном выборе – стать моряком и продолжить флотскую традицию семьи. Первое знакомство с морем и экзотическими странами произошло ещё в годы учебы в мореходном училище. Тогда, во время плавательных практик, паровой и дизельной, я впервые побывал в заграничных рейсах на больших океанских судах. В длительном плавании обязательно надо чем-то заниматься, иначе будет тяжело перенести разлуку с домом и семьей – замкнутое пространство, ограниченное общение, сложные стихийные условия. Свой досуг моряки обычно проводят за книгами, просмотром кинофильмов и занятиями спортом. Моим же хобби, как на берегу, так и в море, постоянно оставалась нумизматика. Из каждого рейса в качестве сувениров привозил различные монеты – старинные и современные, редкие и обиходные, дорогие и не очень. С каждой из этих монет была связана какая-нибудь занимательная история – порой романтическая, порой пикантная, иногда курьезная.

С античными монетами Древней Греции и Рима впервые познакомился во время плавательной практики на пароходе «Малахов курган». Знакомство это произошло по поговорке «Первый блин комом». Так обычно называют неуспех нового начинания, когда задуманное не получается. Большой и шумный город Александрия запомнился колоритными базарами и оживленной торговлей. Велась она всюду – на рынках, улицах, площадях и даже в порту. Грузчики-арабы приносили на борт нашего судна незамысловатый ширпотреб и прямо на палубе открывали «магазины», которые моряки окрестили «малай – базарами». Там торговали сигаретами, жевательной резинкой, недорогим текстилем, различными сувенирами. Но иногда среди этого материала попадались античные монеты – греческие и римские. Купить их я не мог, не позволяла зарплата практиканта. В то время она составляла половину ставки моториста 2-го класса – что-то около 15-и долларов в месяц. Арабские грузчики знали, что зарплаты у советских моряков не высокие и потому предлагали им «ченч» – обмен своих товаров на лом цветного металла или продукты из судовой кладовки – артелки.

- Нравится? Бери. – предлагали торгаши. – Денег не надо.

- А что взамен? – интересовались моряки.

- Давай бронзу, сгущенное молоко, «парфюм». – отвечали арабы на «пиджин инглиш».

Сделки советских моряков с иностранцами считались противозаконными и пустяшный «ченч» мог обернуться для члена экипажа серьезным последствием – взысканием, списанием на берег, а, иногда, даже закрытием визы. Но античные монеты так сильно вскружили голову, что, невзирая на возможное наказание, я всё же решился сделать «ченч». В дневное время осуществить это было невозможно, поскольку молодой помполит судна строго

контролировал контакты экипажа с иностранцами и решительным образом пресекал любые сделки между ними. Поэтому реализовать задуманное решил на ночной вахте, когда экипаж отдыхает после рабочего дня. На одном из ночных дежурств мне удалось обменять дюжину кусков хозяйственного мыла и три флакона дешевого одеколона «Шипр» на семь античных монет.

Самостоятельно разобраться со своим приобретением не мог по причине отсутствия достаточных знаний античной нумизматики. Требовалась помощь опытного специалиста. По возвращении судна в Одессу получил от старшего механика «добро» на увольнение и направился в парк Шевченко на «сходку» коллекционеров. Очень хотелось похвастать новыми монетами и заодно получить по ним информацию. Общеизвестными авторитетами в области античной нумизматики во второй половине 1960-х годов в Одессе считались три специалиста: Лущик Сергей Зенонович, Петридис Владимир Лазаревич и Коциевский Александр Семенович. Первый собирал монеты Боспорского государства и был большим знатоком в этой области. Вторым обладал одной из лучших в Советском Союзе частных коллекций монет Ольвии и слыл корифеем ольвийской нумизматики. Кандидат исторических наук Коциевский отдавал предпочтение монетам Тире, но великолепно разбирался в любом античном материале. Когда к нему обращались с просьбой идентифицировать старинную монету, Александр Семенович никогда не отказывал, но заключение, как правило, делал устное и краткое: монета подлинная либо фальшивая.

- По каким признакам Вы это определили? – спрашивали Коциевского.

В ответ тот лукаво прищурился и с улыбкой на лице произнес одну и ту же фразу.

- А это, уважаемый, уже другой вопрос. – Тем самым намекая на то, что знания и опыт в таком сложном деле, как атрибуция античных монет, стоят не дешево и за учебу следует чем-то платить. Чаще всего, теми же монетами.

Отыскав в толпе коллекционеров нужного мне человека, подошел и показал античные монеты, которые выменял в Александрии

- Александр Семенович, что Вы можете сказать о моем приобретении?

Коциевский внимательно осмотрел монеты и отложил в сторону два экземпляра.

- Эти оставь себе. – сказал эксперт. – Они настоящие. А остальные можешь подарить кому-нибудь – копии, фальшивые подделки.

Увидев на моем лице смущение и досаду, Александр Семенович поспешил успокоить.

- Сильно огорчаться не стоит, такие промахи нередко случаются с молодыми нумизматами, решившими собирать античные монеты. У многих новичков первый блин выходит комом. – объяснил Коциевский и добавил. – Приобретая античные монеты за рубежом, особенно внимательным надо быть в Турции, Греции, Египте и других странах Ближнего Востока. Там действуют строгие законы. За продажу настоящих античных монет торговец рискует попасть в калабуш, в местную тюрьму. Поэтому на рынках этих стран

торгуют в основном копиями, оригинальные монеты предпочитают хранить в запертых сейфах.

Мы еще около часа беседовали на тему античной нумизматики. Коциевский рассказал, по каким признакам следует определять подлинность древних монет и на прощание дал совет.

- Две подлинные монеты рекомендовал бы оставить в коллекции. Они хоть и не очень редкие, но всё же это провинциальные выпуски – чеканены в Александрии, а не в Риме. Провинциальные монеты попадают реже, чем центральные выпуски, и ценятся дороже. К тому же, ты приобрел эти монеты непосредственно в самой Александрии, и поэтому они всегда будут напоминать тебе об этом замечательном городе и первом, не совсем удачном, знакомстве с античной нумизматикой.

Одной из монет, одобренных знатоком, была медная тетрадрахма с портретом императора Филиппа I Араба. Отчеканили ее в 245 году нашей эры, когда Египет уже находился в составе Римской империи на правах провинции и потому был обязан выпускать монеты с портретами и именами императоров.



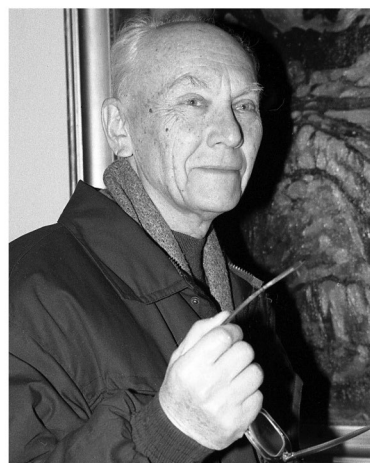
Пароход «Малахов курган» у причала Александрии. Июнь 1967 г.



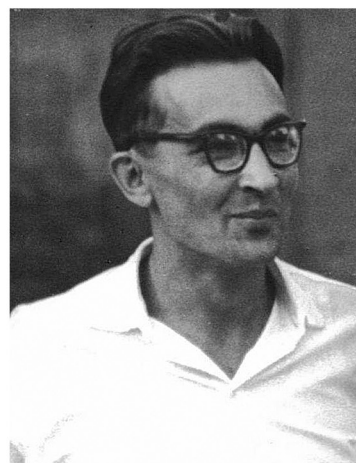
Император Филипп I Араб. Тетрадрахма.  
Чекан Александрии. 245 г. н.э. Медь.



Нумизмат Петридис Владимир Лазаревич



Нумизмат  
Лущик Сергей Зенонович



Нумизмат  
Коциевский Александр Семенович



Пароход «Малахов курган» на стоянке в Одессе. Июль 1967 г.

## 10. Хлебные деньги

На обширной территории от Египта до Индии, завоеванной Александром Великим, полководец основал свыше двадцати новых городов и заселил их своими ветеранами и местными жителями. Города эти, по замыслу стратега, должны были стать опорными пунктами для македонской армии и одновременно центрами греческой культуры. Наиболее известным из них была Александрия Египетская, центр торговли и науки античного мира. Здесь с давних времен работал собственный монетный двор, выпускались металлические деньги с портретами Птолемеев, царской династии, правившей Египтом в IV – I веках до нашей эры, а в римскую эпоху – императоров, новых властителей античного мира.

Во время стоянки парохода «Малахов курган» в порту Александрия для экипажа была организована автобусная экскурсия по античным и средневековым достопримечательностям древнего города. Моряки посетили акрополь, увидели колонну Помпея и римские бани, полюбовались дворцом Монтаза, летней резиденцией правителей Египта. Гид-араб на неплохом русском языке объяснил, что более ранние памятники Александрии такие, как маяк и библиотека, к сожалению, не дошли до наших дней.

- Они затонули в бухте после проседания грунта, вызванного землетрясением. – объяснил экскурсовод Ахмед. – Увидеть, как выглядели эти и другие античные памятники в III веке до нашей эры, можно только по рисункам и макетам – реконструкциям в наших исторических музеях.

Изображение Александрийского маяка, одного из семи чудес античного мира, помещено на древней монете, которую я приобрел в первом рейсе на «Малахове кургане». Бронзовую тетрадрахму с портретом императора Коммода эксперт-античник Коциевский А.С. определил как подлинную и посоветовал сохранить в коллекции. Монету отчеканили в Александрии в 188 – 189 годах нашей эры, когда Египет уже был превращен в римскую провинцию. Надписи на лицевой стороне монеты, которые содержат имя и титул правителя, сделаны на греческом языке, а на реверсе изображено античное судно, проплывающее мимо Александрийского маяка.

- Это «корбита», древнеримское торговое судно. Его название произошло от латинского слова «корзина». – объяснил Коциевский. – Короб устанавливался на верхушке мачты и служил смотровой площадкой. «Корбиты» имели достаточно большое водоизмещение, и никаких излишеств на них не было. Строились эти суда для выполнения конкретной задачи.

- Какой? – поинтересовался я.

- Для перевозки продовольствия, главным образом, зерна.

От Александра Семеновича узнал, что многие нумизматы считают монеты с «корбитами» мемориальными выпусками, поскольку чеканились они в память о формировании большой флотилии этих судов для выполнения важной государственной задачи – доставка египетского зерна в неуро-



жайный Рим. С миссией своей античные мореплаватели справились отлично и этим предотвратили голодные бунты и волнения в столице громадной империи. Медные тетрадрахмы с «корбитами» нумизматы называют еще «хлебными деньгами».

Морские перевозки зерна в настоящее время осуществляются во всем мире.

Как правило, для этих целей используются балкеры, специализированные суда, предназначенные для транспортировки насыпных грузов. Зерновые перевозки считаются делом прибыльным, но не безопасным. «Хлебные рейсы» не всегда заканчиваются благополучно, иногда случаются катастрофы. Страшная авария, произошедшая в конце августа 1986 года неподалеку от Новороссийска, когда столкнулись пассажирское судно «Адмирал Нахимов» и балкер «Петр Васев», привела к гибели большого количества людей. Эта катастрофа искалечила жизнь двум способным капитанам: Маркову Вадиму Георгиевичу и Ткаченко Виктору Ивановичу. Капитана балкера Ткаченко знал по совместной работе на теплоходе «Большевик Суханов». В начале 1980-х годов он подменял на судне штатного капитана Продана Т.И. и успешно выполнил два не простых длительных рейса. Молодой энергичный командир сделал на флоте отличную карьеру, прошел сложный и длинный путь от курсанта мореходной школы до выпускника морской академии, от матроса до капитана дальнего плавания.

После тех рейсов на «Большевике Суханове» мы не виделись четыре года. Встретились случайно на медицинском профотборе в поликлинике моряков. Не сразу узнал капитана: вместо привычного подтянутого и уверенного в себе командира передо мной стоял уставший больной человек.

- Что случилось, Виктор Иванович ?

- Два года не был в отпуске, устал, сил нет – ни физических, ни моральных. – объяснил капитан. – Просил замену, но в кадрах и парткоме отказали.

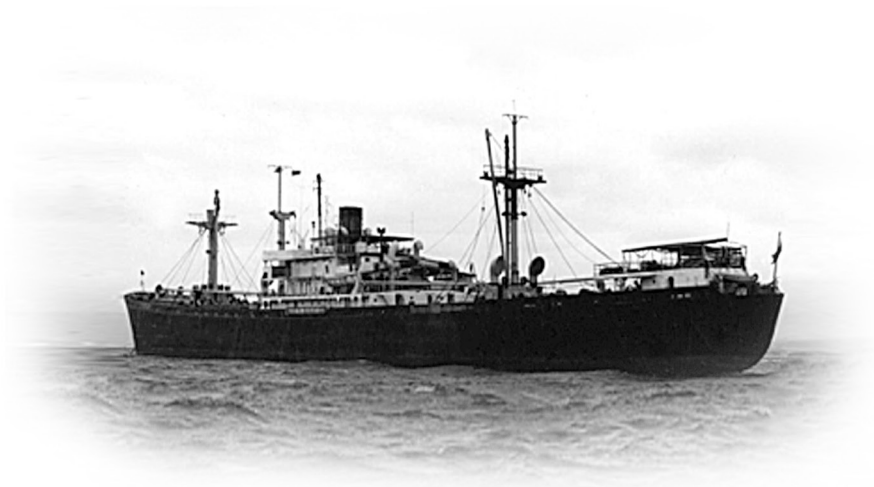
- Почему ? Раньше такого не было, чтобы в дальний рейс по принуждению отправляли моряка, не готового к плаванию.

- Руководство распорядилось так: капитанов летом не хватает, а продовольственную программу партии выполнять надо. Сделаешь короткий «прогулочный» рейс на Канаду, привезешь партию зерна, а потом гуляй хоть целый год.

Тогда, во второй половине 1980-х годов, в стране реализовывалась очередная авантюра Горбачева – так называемая «продовольственная программа». Сокращение собственного сельскохозяйственного производства в Советском Союзе вызвало необходимость закупать большие партии продовольствия за рубежом. Регулярные «хлебные рейсы» в порты Канады, Австралии и других стран – экспортеров зерновой продукции стали обычной практикой для черноморских балкеров. Анархия и хаос, порожденные преступной «перестройкой», разрушали экономику государства, калечили тысячи человеческих судеб. Тот роковой «хлебный рейс» закончился не прогулкой

и отдыхом, а страшной катастрофой и тюрьмой. Вину за аварию суд возложил на двух капитанов – Виктора Ткаченко и Вадима Маркова, оба получили длительные сроки заключения и только в 1992 году указами президентов России и Украины были помилованы и выпущены на свободу. На судьбе капитана Ткаченко был поставлен крест.

Недавно мою коллекцию пополнила еще одна монета, посвященная «хлебным судам» античной эпохи – римским корбитам. Красивая тысячефранковая монета Республики Конго была отчеканена в 1997 году из серебра 999 пробы. Ее аверс украшает профиль античной женщины с табличкой для письма в руках, реверс – «хлебная корбита». Тираж монеты был ограниченным – всего две тысячи экземпляров. Количество же античных «хлебных тетрадрахм» с корбитой и Александрийским маяком точно не знает никто.



Пароход «Малахов курган» на рейде порта Александрия. Июнь 1967 г.



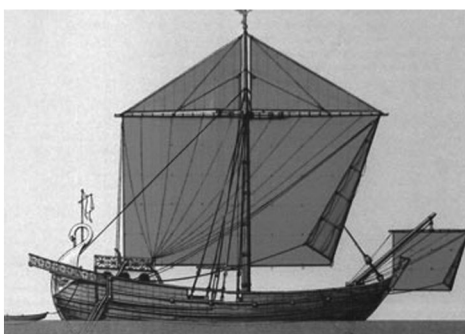
Практикант парохода «Малахов курган»  
Петр Лобода



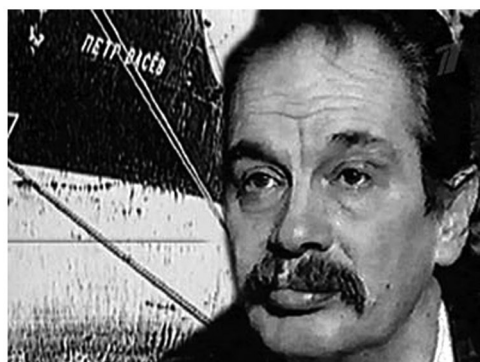
Египет. Тетрадрахма императора Коммода. Чекан Александрии. 188-189 гг. н.э. Медь.



Александрийский маяк.  
Реконструкция.



Античное торговое судно корбита.  
Реконструкция.



Капитан Виктор Иванович Ткаченко  
на фоне балкера «Петр Васёв»



Балкер «Петр Васёв»



Республика Конго. Памятная монета «Римское торговое судно корбита». 1000 франков КФА. Серебро. 1997 г.

## 11. Немые свидетели

Монеты неспроста называют немymi свидетелями истории. Они несут отпечаток того времени, когда были отчеканены, сообщают потомкам имена правителей, чьи изображения помещены на них. Эти небольшие кружки металла прошли через тысячи рук, были свидетелями реальных исторических событий. В слоях древней патины монет содержится немало ценной информации, нужно только уметь ее прочесть. Сквозь призму монет прослеживаются судьбы конкретных исторических личностей – порой успешные, порой трагичные.

Первое, не совсем удачное, знакомство с античной нумизматикой, которое состоялось в египетской Александрии во время первого рейса на «Малахове кургане», не только не остудило мой интерес к этой теме, но, наоборот, укрепило намерение собирать древнегреческие и римские монеты. Очень пригодились советы опытного нумизмата Коциевского. Просматривая новый материал, я стал больше внимания уделять фактуре металла, состоянию патины, стилистике изображений и надписей, другим особенностям древних монет.

- Помни, типологию античного оригинала повторить можно. Стилистику – никогда. – учил Александр Семенович.

В августе 1967 года пароход «Малахов курган» грузил в Бейруте партию ливанского экспорта – джут, текстиль, обувь. Свободное от работы время члены экипажа проводили в увольнении, знакомились с древним финикийским городом и его достопримечательностями, делали покупки в магазинах и на знаменитых восточных базарах. Самым популярным в то время был Сук-эль-Баргут, колоритный восточный рынок в центре столицы Ливана. Там продавались красивая одежда, ткани, специи, местные сувениры и предметы старины. Гуляя как-то по Сук-эль-Баргуту, я случайно набрел на небольшой антикварный магазинчик. Там среди прочего продавались две серебряные монеты римского времени, обе в хорошем состоянии и бесспорно подлинные.

- Сколько стоят эти монеты? – спросил я продавца.

- Пара – пятьдесят фунтов. – ответил араб. – Тебе отдам за тридцать.

По тогдашнему курсу 30 ливанских фунтов равнялись 10 американским долларам. Монеты мне понравились, и без долгих раздумий я выложил за них половину месячной зарплаты практиканта.

Оба денария были примерно одинакового веса – по 3,2 грамма, и отчеканили их приблизительно в одно и то же время – в начале двадцатых годов II века нашей эры. На первой монете был изображен римский император Элагабал, на втором – его мать Юлия Соземия.

На реверсе монеты Элагабала была помещена фигура Провиденции, богини божественного провидения. В руках она держит короткий жезл и рог изобилия, в ногах ее покоится земной шар. В легенде говорится: «PROVID DEORUM» – «Божественное Провидение». На оборотной стороне денария Юлии Соземии была изображена другая богиня – Юнона, покровительница брака и семьи. В одной руке она держит скипетр, символ власти, в другой

– палладиум, священную статую-оберег богини Афины. Юнона, подобно супругу, главному римскому богу Юпитеру, владела молнией и была повелительницей Вселенной. Это нашло отражение в легенде реверса: «IVNO REGINA» – «Юнона Царица». На аверсе первой монеты указано официальное имя Элагабала – Император Антонин Август «Божественный», на денарии Юлии Соэмии слово «Августа» означает древнеримский почётный титул матери, сестры или супруги императора. Изучая эти монеты, я много узнал интересного о непростой жизни и трагической судьбе римских правителей.

Мальчика Бассиана из сирийского аристократического рода Вариев родители назвали Элагабалом в честь финикийского бога солнца. Мать ребенка, Юлия Соэмия, находилась в тесном родстве с правящим в Риме родом Северов, поскольку приходилась племянницей Юлии Домне, супруге императора Септимия Севера. Юлия Соэмия родилась и выросла в сирийском городе Эмесе, современном Холмсе. Как член императорской семьи она имела право на проживание в Риме, где и стала любовницей своего двоюродного брата Каракаллы, будущего императора. По Риму ходили слухи, что сын Юлии Соэмии родился именно от Каракаллы, а не от законного супруга.

Заговорщики – преторианцы в 217 году нашей эры убили Каракаллу и на императорский трон возвели своего предводителя – префекта Макрина. Преторианцы, личная гвардия императора, были первыми в истории государственными телохранителями. Римский император Октавиан Август наделил преторианцев множеством привилегий. Гвардейцы служили не 20-25 лет, как солдаты регулярной армии, а всего пятнадцать. Их жалованье, стипендиум, более чем в два раза превышало зарплату рядового легионера. Только преторианцы имели право носить пурпурные тоги во время караула в императорском дворце. Оружие гвардейцев было богато украшено золотом и серебром, а парадный шлем венчал пышный гребень. Преторианцы отличались своеволием и вседозволенностью, могли возвести на престол нужных себе людей и свергнуть неугодных императоров. На простых граждан Рима гвардейцы наводили страх, грабили и избивали несчастных. Безобразия преторианцев закончились в IV веке при императоре Константине Великом. Он распустил гвардию и приказал уничтожить в Риме казармы преторианцев как «постоянное гнездо мятежей и разврата».

Юлия Соэмия и её мать Юлия Меса в стремлении узаконить претензии на престол и сместить Макрина, составили заговор против узурпатора. Они сумели убедить солдат Галльского легиона, дислоцированного в Эмесе, присягнуть на верность Элагабалу, представив того сыном Каракаллы от кровосмесительного брака. Легионеры согласились и пригласили юношу и его мать в свой военный лагерь и там облачили обоих в императорский пурпур. Макрина в 218 году убили, и новым императором Рима стал Элагабал, принявший официальное имя Цезарь Марк Аврелий Антонин. Но четырнадцатилетний подросток был неспособен управлять громадной империей и фактическими правительницами Рима стали его мать Юлия Соэмия и бабка Юлия Меса. Титул август давал им законное право чеканить монеты с собственными портретами и именами.

Древнеримские историки писали, что Элагабал «был юн возрастом, в делах несведущ и необразован». Пока мать и бабушка управляли империей, юнец проводил время в любовных утехах и религиозных праздниках, которые устраивал по образцу сирийских. Восточные обряды, посвященные плодородию и плодovitости, жителей Рима приводили в состояние шока. Жизнь юного императора была насыщена развратными развлечениями. Элагабал, не стесняясь, хвастал тем, что ни одна продажная женщина Рима не имела столько любовников, сколько он. Причем, как из числа женщин, так и мужчин. Своих фаворитов – актёров и танцоров, юный император назначал на государственные посты, а рабов делал консулами. Самым известным любовником Элагабала был раб по имени Гиерокл. Пути двух мужчин пересеклись во время одного зрелищного мероприятия. Гиерокл как бы случайно споткнулся и упал к ногам императора, с раба слетел шлем и красивый, молодой мужчина сразу же пришелся по вкусу тирану. Элагабал приказал доставить юношу в свои покои, и с тех пор они сделались постоянными любовниками. Император настолько любил Гиерокла, что даже перед смертью просил убийц сохранить жизнь не только себе, но и своему фавориту.

Вызывающее поведение императора явно не соответствовало его аристократическому происхождению. Элагабал безжалостно казнил людей, недовольных его правлением, и не редко устраивал человеческие жертвоприношения. Наблюдая за выходками Элагабала, бабушка Юлия Меса задумала сделать его соправителем второго внука – Александра Севера, отличавшегося от двоюродного брата в лучшую сторону. Затея не понравилась юному императору и его мамаше, и они попытались убить соперника. Но при этом погибли сами. Преторианская гвардия в 222 году свергла и убила Элагабала и Юлию Соэмию. Тела бывших правителей протащили по улицам Рима, изваляли в Большой Клоаке, городской канализации, а затем утопили в Тибре. Юлию объявили врагом государства, её имя вычеркнули из всех официальных документов. Новорожденных перестали называть именем Антонин, усматривая в нем позор и проклятие.

Мировая история, благодаря многочисленным античным памятникам и сообщениям древних авторов, сохранила всё же имена Элагабала и Юлии Соэмии в своих анналах. Не последнюю роль в этом сыграли и монеты римских правителей, ставшие немymi свидетелями триумфа и трагического конца своих хозяев.





Пароход «Малахов курган» на пути в порт Бейрут. Август 1967 г.



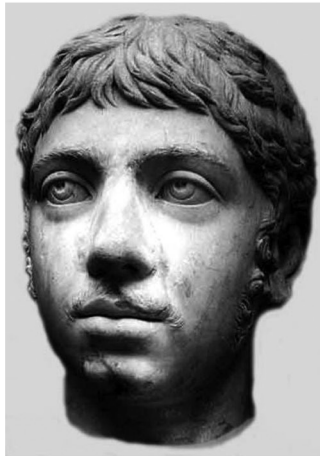
Курсант 2-го курса ОМУ ММФ  
Петр Лобода во время практики на пароходе «Малахов курган»



Рим. Император Элагабал. Денарий. 220 г.н.э. Серебро.



Рим. Августа Юлия Соэмия. Денарий. 220 г.н.э. Серебро.



Император Элагабал.  
204 – 222 гг. н.э.



Августа Юлия Соэмия.  
180 – 222 гг. н.э.



Пароход «Малахов курган» на переходе из Бейрута в Одессу. Август 1967 г.

## 12. Монета крестоносцев

Старинные монеты представляют большую ценность как источник сведений о прошедших временах. В них сосредоточился дух, аромат тех эпох, которые никогда не вернуться. Прикасаясь к старинной монете, человек как бы переносится в прошлое. Подобное чувство я испытал, когда впервые взял в руки средневековую монету крестоносцев – грош графства Триполи. Походы рыцарей в Палестину, преследовавшие цель освобождение от мусульман Иерусалима и Гроба Господнего, и основание ими в Восточном Средиземноморье христианских государств оказали сильное влияние на развитие средневекового мира. На «латинском Востоке», в Палестине и Сирии, крестоносцы в XI-XIII веках создали четыре государства – Иерусалимское королевство, княжество Антиохия, Эдесское графство и графство Триполи. Все они чеканили собственные монеты, в изображениях и надписях которых смешались европейские, исламские и византийские элементы оформления.

Плавательная практика на пароходе «Малахов курган» заканчивалась в конце августа 1967 года. Последним портом захода была сирийская Латакия. Город этот, как и расположенный южнее Бейрут, практически не пострадал от «Шестидневной войны», здесь царили мир и спокойствие, велась активная деловая и торговая деятельность. По просьбе первого помощника капитана судовой агент организовал для экипажа автобусную экскурсию по древнему городу. Средств на мероприятие в судовом культфонде скопилось достаточно, и их следовало потратить в текущем рейсе, чтобы не депонировать на будущее. В назначенное время к борту судна подъехал экскурсионный автобус и члены экипажа, свободные от вахт и работ, отправились в увлекательное путешествие.

- История Латакии восходит к античному времени. – начала рассказ молодой гид Фатима, студентка выпускного курса факультета гуманитарных наук Дамасского университета. – Город основали финикийцы и называли Рамита. Полководец Александра Великого Селевк I переименовал полис в честь своей матери, назвав Лаодикеей.

В средние века в Латакии, как и на всем Ближнем Востоке, попеременно хозяйничали арабы, крестоносцы, египетские и османские султаны.

Экскурсовод показала хорошо сохранившиеся римские постройки – городскую арку тетрапилон и остатки античной колоннады, а также несколько христианских церквей византийского времени и средневековые мусульманские мечети. После осмотра исторических достопримечательностей автобус сделал остановку на популярном пляже Шатт аль-Азрак, что переводится как «Лазурный берег». В конце экскурсии гид предоставила морякам час свободного времени, чтобы те могли сделать покупки на городском базаре – суке.

В поисках памятного сувенира о Латакии набрел на антикварную лавку, где в груде старого хлама заметил небольшой серебряный предмет круглой формы.

- Это монета? – спросил я хозяина.

- Да. Монета крестоносцев. – ответил тот.

Торговцу – арабу понравился фотоаппарат, висевший на моем плече.

– Давай меняться: я тебе монету, ты мне – фотокамеру.

Накануне рейса в магазине «Динамо» на улице Советской Армии (ныне Преображенская) за 12 рублей я купил простенький фотоаппарат «Смена». Планировал запечатлеть на фото первые встречи с границей. Рейс заканчивался, и задача эта была практически выполнена. Денег же после покупки подарков уже не оставалось и, чтобы не упустить интересную монету, согласился на предложение араба.

Вернувшись на судно, принялся с помощью каталога изучать свое приобретение. В справочнике сообщалось, что номинал моей монеты – грош, отчеканили его в ближневосточном городе Триполи примерно в 1275 – 1287 годы. Более подробную информацию рассчитывал получить уже в Одессе у опытного специалиста по средневековой нумизматике профессора Карышковского П.О. С возвращением судна из рейса, отправился на истфак Одесского университета, где профессор заведовал кафедрой истории древнего мира и средних веков.

- Всё верно, продавец тебя не обманул – это монета крестоносцев. – сказал Петр Осипович.

Профессор хорошо знал латынь и без труда перевел легенды на монете.

- На аверсе указано имя эмитента «SEPTIMVS BOEMVNDVS» – Боэмунд VII, а на реверсе место чекана «CIVITAS TRIPOLIS SVRIE» – Государство Триполи в Сирии.

- Но ведь Триполи находится не в Сирии, а в Ливане. – переспросил я.

- Правильно, это сейчас, а в средние века границы между государствами были другими. Название монетного двора указано для того, чтобы не путать сирийский Триполи с одноименным городом на севере Африки.

- А что обозначают изображения на монете ?

- Крест в ажурной оправе на лицевой стороне гроша это не только символ христианской веры, но одновременно и герб графства Триполи. Три крепостные башни на оборотной стороне представляют собой часть замка крестоносцев. – ответил профессор.

Карышковский объяснил, какая крепость, по его мнению, изображена на монете. Некоторые нумизматы считают, что это знаменитая цитадель Крак-де-Шевалье, оплот Ордена госпитальеров в Сирии. Но профессор придерживался иного мнения.

- Замок Крак-де-Шевалье не входил в юрисдикцию графства Триполи, а посему не мог быть изображен на триполитанской монете. Я считаю, что на реверсе данного гроша изображены башни крепости Шато Сен-Жиль, которая находилась в городе Триполи, столице одноименного графства. Замок этот был назван в честь графа Раймона Сен-Жильского, предводителя Пер-

вого крестового похода и основателя крепости. Кстати, крепость эта неплохо сохранилась до наших дней. – сказал Петр Осипович.

Профессор дал исчерпывающую информацию относительно истории моей монеты и трагической судьбы государства, ее отчеканившего. Графство Триполи возникло на севере современного Ливана в ходе Первого крестового похода. После захвата городов Библ и Триполи войском Раймона Сен-Жильского, графа Тулузского, и завоевания Бейрута и Сидона королем Иерусалимским Балдуином I, все побережье Финикии, а также значительная часть горных районов страны в начале XII века оказались в руках крестоносцев. Приморские и горные местности к северу от Библа вошли в состав графства Триполи, а Бейрут и Сидон стали вассалами Иерусалимского королевства.

При графе Боэмунде VI государство Триполи в 1268 году приступило к чеканке собственных монет – гроссо. Граф и его преемник Боэмунд VII выпускали серебряные монеты двух номиналов – гроши и полугроши. Средний вес гроша составлял 4,2 г, а у полугроша он колебался в пределах 1,9 – 2,1 г. В начале своего правления Боэмунд VII чеканил монеты, почти не отличимые от гроссо отца, но проба серебра в них была ниже. Графство Триполи просуществовало без малого два столетия – с 1105 по 1289 годы. После смерти Боэмунда VI в 1275 году в государстве вспыхнула междоусобица. Верхушка общества раскололась на два лагеря, в одном оказались вдова графа Сибилла и светское рыцарство во главе с молодым и горячим Боэмундом VII, в другом – епископ Триполи Вильгельм и его сторонники, которых поддерживали рыцари – тамплиеры. Боэмунд VII захватил резиденцию Ордена тамплиеров в Триполи и собственноручно убил кинжалом генуэзского наместника, союзника «храмовников».

При Боэмунде VII крестоносцы уже не воевали с мусульманами, а предпочитали покупать мир с ними за деньги. Заключение мирного договора с султаном Бейбарсом стоило графству Триполи 20 тысяч золотых безантов. Боэмунд VII был бездетным, и после его смерти в 1287 году новая правительница Триполи по имени Люсия вступила в конфликт с городской коммуной. Глава коммуны обратился за помощью к мамлюкскому султану Келауну. Великий магистр ордена тамплиеров Гильом де Боже предупредил жителей Триполи об опасности, но те не поверили. Армия Келауна застала город врасплох, мамлюки ворвались в столицу графства и завязались уличные бои. Командор тамплиеров Пьер де Монкада имел возможность спастись на галере, отплывавшей на Кипр, но предпочел остаться в Триполи и погиб с мечом в руках, как и остальные защитники города. Так в 1289 году трагично закончилась история графства Триполи.

- Если бы меня попросили назвать самую красивую монету, чеканенную крестоносцами в Святой Земле, я бы выбрал триполитанский грош Боэмунда VII. – подытожил свой рассказ Карышковский. – Дизайн монеты поражает своей суровой красотой, лаконичностью и выразительностью.

Сегодня эта небольшая монетка на европейском нумизматическом рынке стоит хороших денег – 300 евро и выше. Мне же она дорога еще как память о плавательной практике на пароходе «Малахов курган» и первом знакомстве с заграницей.



Пароход «Малахов курган» на переходе из Бейрута в Латакию. Август 1967 г.



Графство Триполи. Боэмунд VII. Грош. Серебро. 1275 – 1287 гг.



Герб графства Триполи



Профессор Карышковский Петр Осипович



Швартовка парохода «Малахов курган» к причалу в порту Латакия. Август 1967 г.

### 13. Загадочный фрукт

В учебном процессе ОМУ ММФ рационально сочетались теория и практика. Стажировка на транспортных судах Черноморского пароходства была обязательной программой подготовки морских специалистов всех профессий. Практика на транспортных средствах, находящихся в эксплуатации, в реальных условиях морской стихии, дарил будущим мореходам прекрасную возможность изнутри узнать специфику морской службы, закрепить полученные в училище теоретические знания и грамотно применять их в работе. Практиканты, как часть экипажа, участвовали во всех судовых работах, несли ходовые и стояночные вахты. В период практики курсанты посещали различные зарубежные страны, изучали историю и культуру многих народов, совершенствовали знания в иностранных языках, расширяли свой познавательный кругозор.

Согласно учебному плану, по окончании третьего курса нашей роте предстояла вторая плавательная практика – дизельная. В июне 1968 года мне и четырем товарищам – Виктору Золотухину, Владимиру Чуносому, Григорию Гадецкому и Александру Бараннику, выдали приказ о назначении практикантами на универсальный сухогруз «Антон Макаренко». Вторая практика была продолжительней первой в четыре раза, география ее простиралась на громадной территории трех океанов – Атлантического, Индийского, Тихого. Теплоход «Антон Макаренко» построили в польском городе Гданьск в феврале 1967 года и назвали в честь выдающегося советского педагога. Длина судна составляла 155 метров, водоизмещение по грузовую марку – 18 тысяч тонн, мощность главного двигателя «Зульцер» – 9 тыс. лошадиных сил обеспечивала скорость в грузу 18 узлов.

Кроме получения профессиональных навыков, в дальних рейсах проверяется готовность будущих мореходов выдерживать целый комплекс физических и психологических нагрузок: жара, вибрация, штормы, постоянные смены климатических зон и временных поясов. Разлука с родными и близкими, говорят моряки, это лучшая проверка чувств и прочности семейных отношений. Не всем, к сожалению, удастся пройти это испытание – трудно и тем, кто в море, и тем, кто ждет на берегу. Поэтому на флоте нередки случаи, когда семьи моряков не могут привыкнуть к длительным расставаниям и распадаются. Морская служба – это нелегкая работа, она требует от человека умения стойко переносить трудности, бороться со стихией и ценить жизнь – свою и товарищей. В длительных рейсах моряка постоянно окружают одни и те же люди и очень важно, чтобы совместимость членов экипажа была на высоком уровне. На флоте популярно изречение: «Если экипаж как одна крепкая семья, капитан не сумасброд, а шеф-повар не «сталевар», то любой рейс будет не в тягость». Именно такой коллектив моряков, дружный и сплоченный, создал на теплоходе «Антон Макаренко» капитан Евгений Владимирович Лысенко. Старшим механиком судна работал опытный морской инженер Евгений Иванович Кричковский. Он и стал руководителем нашей десятидневной практики.



На флоте существует давняя традиция – при пересечении экватора устраивать праздник Нептуна. Все молодые члены экипажа, впервые пересекающие экватор, проходят обряд крещения в морской купели и посвящения в мореходы. Морской бог Нептун в сопровождении театрализованной свиты пиратов, морских чертей, русалок и врача появляется на судне и после непродолжительного приветствия капитана, прямо на палубе начинает крестить моряков, впервые оказавшихся в его владениях. Черти обмазывают новичков дегтем, подносят чарку вина и под радостное улюлюканье зрителей бросают в морскую купель – судовой бассейн. Прошедшим обряд крещения выдается грамота Нептуна, в которой разрешается свободное плавание по морям и океанам. Праздник Нептуна – это одно из самых ярких и запоминающихся событий в судовой жизни. За время нашей практики теплоход «Антон Макаренко» восемь раз пересекал экватор и каждый раз мы, гардемарины, участвовали в этом веселом празднике.

Летом 1968 года теплоход побывал в нескольких южно-азиатских странах: Бирма, Индия, Восточный Пакистан, Цейлон, Индонезия, Сингапур. Во время стоянки в Калькутте, древней столице Бенгалии, моряки познакомились со знаменитыми индийскими базарами. Большинство из них специализированы по отдельным группам товара: пряности и специи, продукты моря и фрукты, изделия ремесел и предметы старины. Особенно популярным у моряков был базар Чаури, расположенный в центре города и окруженный красивыми зданиями викторианской эпохи. Название он получил от маратхского слова «чаури» – «место встречи». Там всегда было много народа, и велась оживленная торговля разными предметами. Базар Чаури поразил меня обилием нумизматического материала, там продавались кушанские, исламские, колониальные монеты. Стоили они не дорого, но мизерной зарплаты практиканта не хватало, чтобы их купить.

Приобрести монеты, однако, можно было и непосредственно в порту. Грузчики и вачманы приносили их на борт судна и меняли на продукты питания, дешевый одеколон, моющие средства. Особой популярностью пользовались у индусов большие куски хозяйственного мыла, которые боцман еженедельно выдавал экипажу для стирки рабочей одежды – «робы». За рейс у меня скопились десять кусков такого мыла и я не задумываясь обменял их на две красивые медные монеты – пайсы индийских княжеств Тонк и Барода. Босоногий грузчик, став хозяином мыла, каждый кусок разрезал на мелкие части и усадил торговать ими своего товарища, такого же босоного горемыку. Сам же, со скрещенными на груди руками, принял важную позу, демонстрируя окружающим, какой он теперь «босс».

Новые приобретения не относились к числу особо редких или дорогих монет, но найти дома подобную экзотику было проблематично. К тому же, и государств, отчеканивших эти монеты, уже давно не существовало. Пайсы княжества Тонк выпустили в 1932 году, когда страной правил наваб Саадат Али-хан. На лицевой стороне монеты изображен герб княжества и на персидском языке указаны имя и титул правителя, а также год чекана – 1350 год хиджры. На оборотной изображены лист и круговая надпись на персид-

ском языке с указанием имени и титула британского монарха Георга V, а также год чекана монеты по христианскому календарю – 1932. Несмотря на то, что княжество Тонк полностью контролировалось англичанами, формально оно продолжало оставаться независимым на протяжении ста тридцати лет – с 1818 по 1948 годы. История второго туземного княжества – Барода, была ещё продолжительней, в составе Британской Индии оно просуществовало свыше двух столетий – с 1721 по 1949 годы. Пайсу Барода отчеканили в 1939 году при магарадже Саяджи III. На ее аверсе старинным письмом деванагари указаны титул и имя правителя, изображены атрибуты власти – чалма и сабля. На реверсе тем же письмом – номинал и дата чекана. Саяджи III правил княжеством долго, свыше 60 лет, и вошел в историю Бароды как один из лучших его регентов. Банк Бароды, образованный в 1908 году при Саяджи III, до сих пор входит в тройку крупнейших банков Индии. Самостоятельная история Тонка и Барода закончилась в 1947 году с провозглашением независимости Индии. Оба княжества вошли в состав молодого государства.

В «бананово – лимонном Сингапуре», воспетом Александром Вертинским в «Танго «Магнолия», первыми наш теплоход встречали местные «малай-базары». Когда судно, сбросив скорость, стало подходить к рейдовой стоянке, его со всех сторон «атаковала» флотилия джонок. С помощью канатов босоногие матросы проворно взбирались на палубу, а затем поднимали на борт тюки и коробки с «колониальными товарами»: парфюмерия, галантерея, текстиль, обувь, кожа. Разложив на палубе свой незамысловатый товар, торговцы принялись зазывать моряков: «Магазин индусский, говорим по-русски». Но индусов среди них почти не было, в основном – китайцы. Те, действительно, немного говорили на русском языке, вполне достаточном, чтобы совершить сделку купли – продажи. Иногда между китайцами вспыхивали конфликты из-за лучших мест на палубе. Те, кто проворней, поднявшись на борт судна, сразу же метили мелом «свою» территорию, столбили под «магазин». Остальные торговцы не смели туда соваться и довольствовались другими свободными участками палубы. Высокая конкуренция не мешала торговле, работы хватало всем, поскольку моряки охотно покупали подарки для родных и близких, а также на «школу» – товары для перепродажи дома.

Сингапурцы – народ веселый и доброжелательный, любит шутки и «приколы». Стивидоры и вачманы приносили на судно прохладительные напитки и фрукты, недорого продавали морякам, а иногда просто угощали. Как-то раз молодой китаец Ван, которого моряки окрестили Ваней, принес на судно большую корзину с тропическими фруктами. Там были бананы, ананасы, манго и незнакомые морякам плоды, сплошь покрытые колючками. Ван достал из корзины несколько таких плодов, не торопливо очистил их от твердой кожуры и принялся аппетитно жевать.

- Попробуйте, вкусно. Денег не надо. – предложил он группе матросов, курившим неподалеку.

- Как называются эти фрукты, Ваня ? – поинтересовались моряки.

- Дуриан. – ответил тот.

Название это морякам ни о чем не говорило, но отказаться от дармового угощения было выше их сил. Матросы с жадностью набросились на фрукты и после первой пробы стали морщиться и плевать. Оказалось, что загадочный экзотический фрукт, дуриан, на вкус был приторно сладким и, к тому же, имел скверный запах – смесь тухлого мяса и гнилого лука. Китайцы знали про это и потому часто предлагали морякам дуриан в качестве десерта после сытного обеда.

Через год мне снова довелось побывать в Сингапуре, но «малай-базаров» там уже не было. Вместо них появилось множество современных магазинов с громкими названиями: «Москва», «Владивосток», «Одесса», «Черное море». Чистые и просторные, они, к тому же, были оборудованы системами кондиционирования воздуха. За время работы на судах «Перекоп» и «Большевик Суханов», обслуживавших восточное направление, мне часто доводилось бывать в Сингапуре в семидесятые годы. С каждой новой встречей не переставал восхищаться здешними переменами. Город-государство стремительно рос и развивался. Величественное здание колониальной постройки – Клиффорд Пирс, которое раньше хорошо просматривалось с дальнего рейда, теперь затерялось в частокле небоскребов. Из заурядной британской колонии, расположенной на болотистой местности, Сингапур за сравнительно короткое время превратился в крупный международный финансовый и экономический центр. Перемены произошли благодаря грамотной политике премьер-министра Ли Куан Ю. Он свыше 30 лет оставался бессменным руководителем правительства, сумел полностью искоренить коррупцию и вошел в историю Сингапура как отец его «экономического чуда».

Моя последняя встреча с Сингапуром состоялась несколько лет назад. Правда, посетил этот чудо-город я уже не в качестве члена экипажа, а как обыкновенный турист. За неделю пребывания в самом прогрессивном городе мира посетил знаменитый зоопарк, увидел лазерное шоу «поющих» фонтанов на берегу залива, побывал на острове Сентоса, осмотрел грандиозный парк развлечений и знаменитый океанариум. Экскурсовод провела группу туристов по набережной Марина Бэй, показала театр Эспланада и рассказала, что открыли его сравнительно недавно – в 2002 году. Сейчас здесь регулярно выступает Сингапурский симфонический оркестр, проводятся различные спектакли и фестивали искусств.

- Стеклопанная крыша здания состоит из 7 тысяч фрагментов-ракушек и по форме она напоминает плод дуриана. – объяснила женщина-гид на хорошем русском языке. – Кто пожелает, может оставить на память пятицентовую монету – на ней изображен театр Эспланада.

- Обязательно оставлю. – подумал я. – Ведь с дурианом мы давние знакомые.

Жители Сингапура высоко ценят полезные свойства дуриана и считают, что вкус этого плода настолько же прекрасен, насколько непривлекательны его аромат и острые колючки.

- Ад снаружи, рай внутри. – говорят они про этот экзотический фрукт.



Теплоход «Антон Макаренко» на подходе к рейдовой стоянке Сингапура. Август 1968 г.



Практикант Петр Лобода после обряда крещения



Княжество Тонк. Пайса. Наваб Саадат Али-хан. 1932 г. Медь



Княжество Барода. Пайса. Магараджа Саяджи III. 1939 г. Медь



«Малай-базар» на борту т/х «Антон Макаренко».  
Практикант Петр Лобода и 3-й помощник капитана  
Август 1968 г.



Сингапур. 5 центов. 2014 г. Латунь.

## 14. Завтрак туриста

В советское время одним из самых любимых и популярных продуктов на флоте были консервы «Завтрак туриста». В стране продукт появился в конце 1950-х годов как продолжение полюбившейся советским людям «военной тушенки». Кроме моряков этот фабрикат обожали геологи, археологи, альпинисты и разнообразные туристы. Отсюда и его название. Вкусное консервированное мясо в легко усваиваемом виде само по себе является готовым продуктом, но на флоте его добавляли к различным блюдам: каши, макаронные изделия, жаренная и вареная картошка. Сегодня найти в магазине хорошую тушенку, сравнимую с «Завтраком туриста», практически невозможно – качество не то. Разучились делать, наверное, или просто не хотят.

Помимо гастрономической ностальгии, у меня с «Завтраком туриста» связаны еще одни приятные воспоминания. Летом 1968 года теплоход «Антон Макаренко» посетил два замечательных портовых города южной Азии – Рангун и Коломбо. Первый в то время был столицей Бирмы, второй – Цейлона. Обе страны имеют богатую историю и высокую культуру, там хорошо сохранились многочисленные архитектурные памятники, которые представляют ценность для всего человечества. Бирма и Цейлон всегда пользовались особой популярностью у туристов и любителей старины и экзотики. Туристическая отрасль в экономике этих стран считается ведущей и приносит большой доход казне.

В Рангуне хорошо сохранились старинные буддийские храмы и позолоченные ступы, главной среди них считается знаменитая пагода Шведагон. Название храма произошло от двух бирманских слов: «Шве» – «Золото» и «Дагон» – «Святой золотой волос – реликвия». В пагоде Шведагон хранятся восемь волос Будды Гаутамы, легендарного основателя одной из трех мировых религий – буддизма. Британские колонизаторы в 1825 году попытались вывезти из Шведагона знаменитый колокол весом 23 тонны. Лодка, на которой его планировали доставить в Калькутту, не выдержала веса груза и затонула. Англичане больше не предпринимали попыток отобрать ценную реликвию и пообещали оставить колокол в Шведагоне при условии, что бирманцы сами сумеют поднять его со дна реки Иравади. Местное население решило задачу быстро и просто – под колокол просунули бамбуковые бревна и тот всплыл.

Цейлон, как и Бирма, относится к числу буддистских стран, поскольку 80 процентов цейлонцев исповедуют учение Будды Гаутамы. На острове растет самое старое дерево на планете, ему более 2550 лет. Цейлонцы утверждают, что именно под ним к Будде пришло просветление. В храме Далада Малигава, расположенном в Канди, древней столице острова, хранится ценная реликвия – зуб Будды. По преданию, после кремации тела основателя буддизма, из костра достали четыре зуба и развезли по миру. Один из зубов в 371 году тайно доставила на Цейлон дочь правителя Калинги, древнего государства на востоке Индии. Чтобы ценную реликвию по дороге не украли, женщина спрятала ее в своей причёске.

В Коломбо теплоход грузил партию копры назначением на порты Европы. Молодой стивидор Виджая, сингал по национальности, почти весь день находился, на борту судна, он тщательно контролировал грузовые операции и следил за работой тальманов. Однажды стивидор принес на судно две серебряные монеты и предложил обменять их на продовольственные продукты.

- Какие именно? – поинтересовался я.

- Meat canning. – ответил он и, чтобы убедиться, что его правильно поняли, повторил по-русски. – Тушёнка. Пять банок.

Его желание показалось мне странным, поскольку портовые работники в азиатских странах обычно меняют свой товар на обрезки цветных металлов либо дешёвую парфюмерию. А тут – тушенка?!

- Почему ты хочешь мясные консервы?

- Нравятся, они вкусные. Особенно, когда добавляешь в рис. Я часто работаю на советских судах и пробовал вашу тушёнку не раз. – объяснил стивидор.

Монеты мне понравились, и пришлось идти к артельщику за тушкой. Стоил «Завтрак туриста» не дорого, около 70 копеек за банку, и на судне этого продукта было вдоволь.

По завершении «ченча» Виджая немного рассказал о своих бывших монетах.

- Эта посвящена Будде. – указал он на более крупный экземпляр размером с английскую крону. – Выпущена она в 1957 году, когда на Цейлоне, как и во всем буддистском мире, отмечалась 2500-я годовщина смерти нашего духовного учителя. Вторая монета, бирманская рупия, была отчеканена в середине XIX века, в той части страны, которую еще не оккупировали англичане.

В справочной литературе вычитал, что на лицевой стороне цейлонской монеты изображен барельеф Лунного камня из храма в Анурадхапуре, столице первого сингальского королевства на острове. Эта реликвия символизирует очищение пришедших в храм верующих, и каждая деталь камня имеет магическое значение. Четыре животных, изображения которых повторяются дважды, ассоциируются с круговоротом жизни: слон – рождение, буйвол – угасание, лев – болезнь, лошадь – смерть. Над ними, в верхнем кругу, находятся лебеди с цветками лотоса в клювах, они олицетворяют озарение тех, кто в поисках нирваны отказался от земных благ. На оборотной стороне изображен замысловатый цветочный орнамент из сплетения растений, в его верхней части всё тот же цветок лотоса. Орнамент символизирует тришну – жажду жизни, лотос считается символом чистоты и стремления человека к просветлению. Номинал монеты «5 рупий» указан на двух языках: английском – слева и тамильском – справа. В центре реверса две надписи на сингальском языке: «Шри Ланка» и «Будда Джаянти», а также год чекана – 1957.

Когда судно вернулось в Одессу, показал монету Макандарову Г.И., специалисту по экзотической нумизматике.

- Хорошее приобретение, тебе повезло. Многие нумизматы считают

эту монету одной из самых красивых и элегантных в мире. – объяснил мой старый друг «дядя Гриша». – Кстати, у твоей монеты интересная история. Отчеканили ее на Королевском монетном дворе Лондона тиражом 500 тысяч экземпляров, но спустя время больше половины выпуска изъяли и отправили в переплавку.

- Почему? – удивился я.

- Потому, что стоимость драгоценного металла – 0,84 тройской унции чистого серебра в каждой монете значительно превышала ее номинальную стоимость.

О втором приобретении, бирманской монете, специалист сообщил следующее.

- Это кьят – бирманская рупия. Монету отчеканили в 1853 году при короле Миндоне. Правил он долго, почти четверть века, и остался в истории Бирмы как один из лучших ее правителей. Монету из серебра 917 пробы и весом 11,6 граммов отчеканили большим тиражом – 1 миллион 200 тысяч экземпляров. Поэтому, она хоть и старая, но не очень редкая.

- Что обозначают рисунки и надписи на монете?

- Павлин, изображенный на лицевой стороне, почитается в южной Азии как священная птица, его хвост, усеянный разноцветными «глазами», символизирует звездное небо. В Бирме изображение павлина считалось официальным гербом королевской династии Миндон. Подтверждением этому служит легенда аверса, она переводится с бирманского языка как «Королевская печать».

- А что на реверсе?

- В венке указан номинал – 1 кьят, и дата чекана – 1214 год буддистской эры, или 1853 год по христианскому календарю. Внешняя надпись вокруг венка переводится как «Королевская резиденция Мандалай». Город этот на берегу Иравади основал всё тот же Миндон и посвятил Будде Гаутаме. Четверть века, с 1860 по 1885 год, Мандалай оставался столицей последнего независимого королевства.

Тот давний визит в Рангун на теплоходе «Антон Макаренко» оказался единственным в моей морской биографии. За 27 лет странствий по Мировому океану мне больше ни разу не довелось побывать в этой прекрасной стране. Остались только воспоминания в виде красивой старинной монеты, да ностальгия по старой доброй тушенке «Завтрак туриста», которую обожали не только советские моряки, но, как оказалось, даже жители далеких экзотических стран.





Теплоход «Антон Макаренко» на рейде порта Рангун. Июль 1968 г.



Практикант Петр Лобода



Советская тушенка «Завтрак туриста»



Цейлон. 5 рупий. Юбилейная монета, посвященная 2500-летию смерти Будды.  
1957 г. Серебро.



Бирма. 1 кьят. Король Миндон. 1853 г. Серебро.



Теплоход «Антон Макаренко» у причала порта Коломбо.  
Июль 1968 г.

## 15. Святая реликвия

Во время стоянок в зарубежных портах свободное от работы время моряки посвящают занятиям спортом, ходят в увольнение, ездят на экскурсии по памятным местам страны пребывания, обмениваются визитами с коллегами иностранных судов.

В порту Коломбо на том же причале, где обрабатывался черноморский теплоход «Антон Макаренко», стояло под выгрузкой английское судно «Herefordshire». Экипажи двух судов подружились, часто бывали в гостях друг у друга, обменивались кинофильмами. Поочередно проводили вечера в кают-компаниях то одного, то другого теплохода. За кружкой крепкого эля, черного шотландского пива, или бокалом знаменитого советского вина «Шипучее», которое выдавалось нашим морякам в качестве тропического довольствия, часами беседовали на профессиональные темы, обсуждали политические и спортивные события в мире, пели под гитару песни знаменитого ансамбля «Битлз», популярного в 1960-е годы во всем мире.

В обоих экипажах было много молодежи и, когда поступило предложение провести футбольную встречу между командами наших судов, его поддержали обе стороны. Вечером, во время пересмены в порту, когда тропическое солнце выходит из зенита, и спадает жара, на припортовом футбольном стадионе встретились две команды. Советские моряки вышли в традиционных красных футболках, британские, по примеру своей сборной, в чемпионской белой форме. Костяк нашей команды составили практиканты: в воротах прыгучий Шурик Баранник, в защите Виктор Золотухин и Григорий Гадецкий, быстрые Владимир Чуносков и Петр Лобода в нападении. В тот день фортуна не благоволила родоначальникам футбола, и англичане проиграли матч со счетом 4 : 1. Чтобы скрасить горечь поражения и приободрить коллег, мы пригласили английских моряков на свое судно. Показали гостям веселую советскую кинокомедию «Кавказская пленница», угостили чаем и вкусной судовой выпечкой. Молодой шотландец Алан Маккензи, судовой радист «Herefordshire», оказался нумизматом, и мы быстро нащупали тему для общения. Алан показал небольшую серебряную монету и рассказал, что на днях купил в антикварной лавке два одинаковых экземпляра. Лучшей сохранности оставил себе, второй взял для обмена.

- Дорогие? – спросил я коллегу.

- Не очень. За пару заплатил три английских фунта.

- Как называется монета?

- Таньга. Отчеканена португальцами в 1640 году для Цейлона. – ответил радист – шотландец. – Видишь, на аверсе герб Португалии, а по его сторонам буквы S и L°, сокращение от «Ceilão» – «Цейлон»?

- А что за предмет изображен на реверсе?

- Пока не знаю, выясню дома.

Монета мне понравилась, она могла стать хорошим сувениром в память о первом посещении Цейлона. Сходил в каюту и принес серебряный полтинник 1924 года выпуска.

- Могу предложить на обмен.

Радист взял мою монету, долго ее крутил и рассматривал и, наконец, согласился. Что повлияло на его решение, для меня до сих пор остается загадкой. То ли отсутствие в его коллекции подобного экземпляра, то ли тот факт, что мой полтинник по весу серебра был тяжелее его таньги почти в пять раз. О прижимистости шотландцев неспроста ходят легенды.

- Вопрос: Кто может быть жаднее самого жадного голландца?

- Ответ: Самый щедрый шотландец.

На следующий день британские моряки дали нам на просмотр фильм «A Hard Day's Night» – «Вечер трудного дня». Незамысловатый сюжет ленты рассказывал о том, как «Битлз» отправились в Лондон, чтобы выступить на столичном телевидении. По ходу фильма знаменитая четверка дурачилась и, стараясь избежать встреч с восторженными поклонницами, попадала в разные переделки. Главными героями фильма были, конечно же, песни «Битлз» – дюжина популярных хитов, включая шлягер «I Should Have Known Better» – «Мне следовало бы знать лучше», на музыку которого Шурик Баранник и Григорий Гадецкий позже написали гимн теплохода «Антон Макаренко». Ленту нам дали всего на один вечер, поскольку на следующий день теплоход «Herefordshire» должен был покинуть Коломбо. Не смыкая глаз, всю ночь крутили мы в столовой команды этот фильм, а наутро, уставшие от «ночи трудного дня», но счастливые от полученного удовольствия, вышли на палубу, чтобы проводить коллег в рейс продолжительным гудком судового тифона.

Когда судно вернулось домой, встретился с известным коллекционером, знатоком средневековой нумизматики Коваленко Н.И. и попросил рассказать о цейлонской таньге. У Николая Ивановича был в коллекции подобный экземпляр, но худшей сохранности.

- Что за предмет изображен на реверсе этой монеты? – задал вопрос, который мучил меня больше остальных.

- Это гридирон – страшное орудие пыток и казни. – ответил специалист. – Металлическая решетка, на которую укладывали истязуемого, а снизу разводили огонь. Обрати внимание, под решеткой помещен значок в виде короны. Это пламя.

- Страшно как-то. – поежился я. – А для чего этот гридирон изображили на монете?

- Видишь ли, в Коломбо, столице португальской колонии Цейлон, завоеватели построили форт и назвали его именем Святого Лаврентия – Сан-Лоренцо. – объяснил Коваленко. – Гербом этого бастиона был гридирон, на котором казнили мученика. Помещая святую реликвию на своих монетах, португальцы, ярые католики, верили, что через гридирон на них снизойдет дух Святого Лаврентия.

Больше часа рассказывал Николай Иванович и об этом страстотерпце, и о португальских монетах, чеканенных для Цейлона. От него узнал, что в середине III века Лаврентий служил архидиаконом в Тарраконской Испании. В правление римского императора Валериана в 258 году возобновились гонения на христиан. В Риме казнили папу Сикста II, а затем начали арестовывать христианских священников. Лаврентия заточили в темницу, но и там он продолжал творить чудеса: исцелял больных, возвращал зрение слепым, ставил на ноги калек. Римский префект потребовал от Лаврентия сдать государству сокровища, находившиеся в храмах провинции, и дал три дня на исполнение приказа. За это время Лаврентий успел раздать всё церковное имущество беднякам, а на четвертый день пришел к правителю провинции в сопровождении толпы нищих и калек, и сказал: «Воистину богата Церковь, богаче вашего императора». За это его и казнили.

Началу чеканки португальских монет для Цейлона предшествовал ряд событий. Мореплаватель Франциско де Алмейда, исследуя торговые пути к югу от Кочина, португальской колонии в Индии, в 1506 году открыл для европейцев Цейлон и дал острову название. Он заключил договор с местным правителем и добился выплаты дани корицей и слонами, пообещав взамен оказать помощь королю в борьбе за власть. После этого началось стремительное освоение морского побережья Цейлона. В течение нескольких десятилетий португальцы основали на западном побережье острова ряд опорных пунктов, построили там торговые фактории и чайные фабрики, перенесли столицу своей колонии из Котте в Коломбо. Но португальцы контролировали только западное побережье Цейлона, а остальная часть острова находилась под властью королевства Канди.

Король Португалии Филипп I в 1597 году объявил Цейлон протекторатом, и после этого началась чеканка островных монет. На протяжении столетия монетный двор Гоа, португальской колонии на западном побережье Индии, выпускал цейлонские металлические деньги. В середине XVII столетия между колонизаторами и правителем государства Канди, королем Райасинга II, вспыхнула вражда. Туземный правитель обратился за помощью к руководству Голландской Ост-Индской компании. Упорная борьба двух европейских государств закончилась в 1655 году, когда последняя португальская крепость на острове перешла в руки голландцев. За два года до этих событий завершилась и чеканка португальских монет для Цейлона.

- Таньга с изображением гридирона относится к числу редких монет и стоит в Европе не дешево. Тебе очень повезло с обменом. – завершил интересный рассказ Николай Иванович.



Теплоход «Антон Макаренко» швартуется к причалу порта Коломбо.  
Август 1968 г.



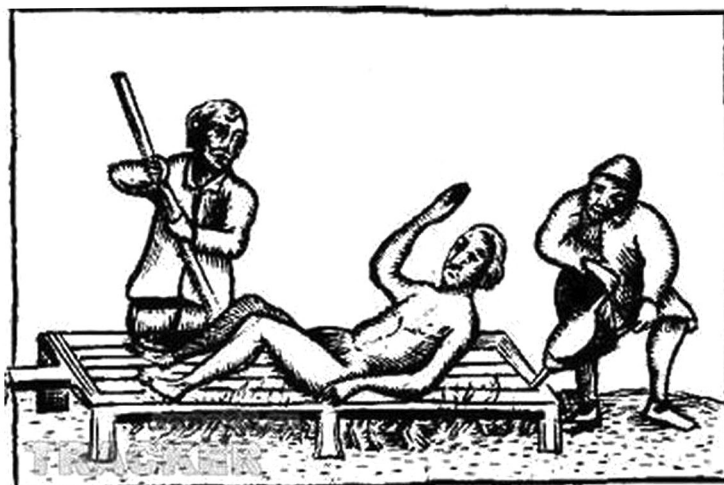
Сборная по футболу теплохода «Антон Макаренко».  
Слева направо: Александр Баранник, Юрий Кудрин, Петр Лобода,  
Григорий Гадецкий, Виктор Золотухин, Владимир Чуносков.



После футбольного матча с командой английского судна «Herefordshire»



Португальский Цейлон. Танга. Диаметр 15 мм. Вес 2,2 г. 1640 г. Серебро.



Казнь Святого Лаврентия на гридироне. Гравюра.



На пеленгаторной палубе Шурик Баранник (слева) и Виктор Золотухин репетируют гимн теплохода «Антон Макаренко». Август 1968 г.



Теплоход «Антон Макаренко» на пути домой.  
Сентябрь 1968 г.



Практикант т/х «Антон Макаренко»  
Петр Лобода



Нумизмат - исследователь  
Николай Иванович Коваленко



## 16. В рубашке родился

Во втором классе на день рождения отец подарил мне старую медную монету. На ней отсутствовали какие-либо изображения, а были только надписи на французском языке. Вручая подарок, отец сказал:

- Это одна из первых бельгийских монет. Отчеканена она в 1833 году, то есть всего через два года после провозглашения Бельгии суверенной монархией. Это городской выпуск, на что указывает надпись на ее оборотной стороне – GAND. Так на французском языке называется ГЕНТ, старинный город с богатой культурой и множеством исторических памятников. Когда станешь моряком, обязательно в нем побываешь, ведь Гент – это портовый город.

Слова отца оказались пророческими – через десять лет я действительно посетил этот бельгийский город. В середине марта 1969 года теплоход «Антон Макаренко» зашел в Гент, чтобы сдать последний груз – партию индонезийской копры. Высушенная маслянистая мякоть кокосового ореха считается ценным кормом для скота, поскольку содержит большое количество жира и белка. Кокосовые орехи крупных размеров дают до 500 граммов копры.

Расположенный у слияния рек Шельды и Лис, Гент является вторым после Антверпена портом Бельгии. Древнее название города произошло от кельтского слова «condati», что означает «место слияния рек». С Северным морем Гент соединяет 32-километровый искусственный канал. Порт оборудован современной погрузочно-разгрузочной техникой, имеет один из крупнейших в Западной Европе терминал для приёма зерна. В Генте, как и рассказывал отец, много хорошо сохранившихся исторических памятников – собор Святого Бавона, средневековая башня городского совета Беффруа, католические и протестантские церкви. Это был последний порт в нашей многомесячной практике на теплоходе «Антон Макаренко», поскольку после выгрузки судно в балласте должно было зайти в Калининград и оттуда начать новый рейс. Нам же, практикантам, предстояло вернуться в мореходку для продолжения учебы.

В Генте со мной произошел несчастный случай, который, лишь благодаря счастливой судьбе, не закончился тяжелыми последствиями. Во время стоянки в порту ремонтная бригада должна была выполнить работу по дефектоскопии вкладышей головных подшипников и устранить выявленный износ трущихся поверхностей. Из-за нарушения технологии заливки баббита на польском машиностроительном заводе Цегельского в Познани, выпускавшем двигатели Зульцер для судов серии «Муром», антифрикционный металл постоянно выкрашивался, и это приводило к повышенному износу вкладышей головных подшипников. Проблема эта была «ахиллесовой пятой» у большинства двигателей польской постройки. Машинной команде приходилось постоянно контролировать степень износа баббита, удалять поврежденные участки и делать повторную заливку вкладышей подшипников с добавлением нового материала. Работа эта сложная, так как требует точного соблюдения режимов плавки и заливки. Только строгое выполнение всех технологических норм позволяет получить подшипники скольжения нужного качества.

Перед началом основных работ следовало тщательно обтереть шатун и картер двигателя, удалить подтеки смазочного масла и нагар. При работе в картере пользуются «переносками» – переносными светильниками взрыво-безопасного исполнения. Держа в руке лампу и соблюдая правило «трех точек», я стал по скобам подниматься наверх. Добрался до крейцкопфа и вдруг почувствовал, как ноги заскользили, и под тяжестью собственного веса полетел вниз. Левой ногой ударился об острые кромки щек мотыля и свалился на сетку картера. От болевого шока потерял сознание. Очнулся в лазарете, когда судовой врач Пионтковский сделал обезболивающий укол и зашил треснувшую надкостницу. Окончив работу, он туго забинтовал рану и улыбнулся.

- До свадьбы заживет.

- Доктор, в регби играть смогу? – спросил врача.

- И в футбол тоже. – ответил он, а после паузы добавил. – Ты, парень, в рубашке родился. Если бы удар пришелся не по ноге, а в голову, страшно подумать, что могло бы быть.

«Как в рубашке родился» говорят о человеке, которому в последний момент удалось избежать смертельной опасности. Под «рубашкой» понимаются плодные оболочки, которые обычно должны разрываться, когда настает время родов. В противном случае плодный пузырь может перекрыть новорожденному дыхание и таким образом убить. Если ребенок родился в «рубашке» и выжил, то это даже нельзя назвать удачей, скорее большим счастьем.

Во время операции мои друзья – практиканты поочередно ассистировали врачу, выполняя обязанности медицинских сестер. Судовой врач Пионтковский, благодаря высокому профессионализму и уверенности в себе, сумел в не простых условиях провести удачную хирургическую операцию. В противном случае меня пришлось бы доставлять в городской госпиталь, оперировать там и ждать выздоровления. Это привело бы к простоя судна, дополнительным расходам в иностранной валюте и отрицательно сказалось на выполнении рейсового задания. Спустя неделю, точно по расписанию, теплоход «Антон Макаренко» отшвартовался у причала порта Калининград. Окончание рейса и нашей десятимесячной плавательной практики совпали с моим днем рождения. Двадцатилетний юбилей встретил в кругу друзей – травмированный, но живой.

Четвертый курс был коротким, длился всего два месяца. Затем последовала военно-морская стажировка в Севастополе на боевом корабле – тральщике «Александр Казарский». По ее окончании курсантов мореходки привели к присяге на верность народу и Родине. В сентябре закончился пятый курс, а в октябре – ноябре прошли выпускные государственные экзамены. Первого декабря 1969 года в актовом зале училища выпускники получали дипломы морских специалистов и книжки офицеров ВМФ. Начальник судомеханического отделения Владимир Яковлевич Косый вручил мне красный диплом отличника и копию приказа о занесении в 5-процентный список выпуска. На полированном щите выпускников-отличников разных лет, установленном в главном учебном корпусе училища, появились три новые фамилии: Николай Гарбовский, Петр Лобода и Павел Шитов, курсанты 6-й роты судомеханического отделения.



Бельгия. 1 сантим. Чекан Гента. Медь. 1833 г.



Теплоход «Антон Макаренко» на погрузке копры в Битунге (Индонезия). Январь 1969 г.



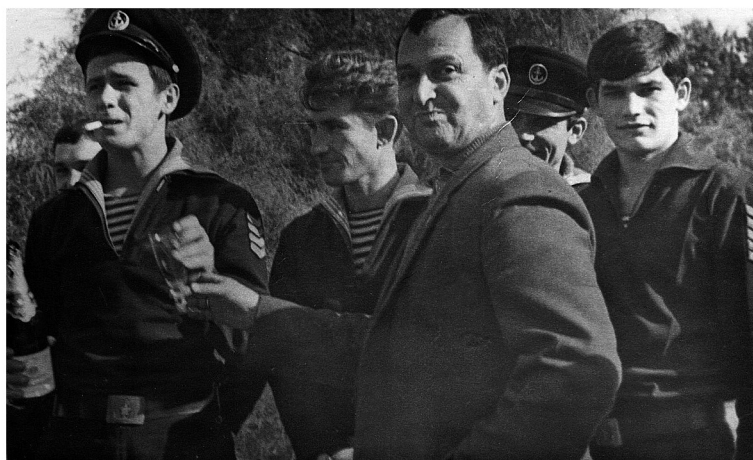
Ремонтная бригада теплохода «Антон Макаренко».  
Сидят: судовой токарь, практиканты Виктор Золотухин и Петр Лобода.  
Стоят: моторист Опаленко, 4-й механик В.Я. Чупринов, судовой электрик,  
старший моторист Юрий Кудрин и практикант Григорий Гадецкий.  
Одесса. Октябрь 1968 года.



Петр Лобода на военно-морской стажировке на тральщике «Александр Казарский»  
Севастополь. Июль 1969 г.



Петр Лобода – выпускник 6-й роты  
Судомеханического отделения ОМУ ММФ.  
Одесса. Ноябрь 1969 года.



Последний звонок в 6-й роте СМО. Крайний слева – Петр Лобода. Октябрь 1969 г.

## СКОЛЬКО ВИДАНО – ПЕРЕВИДАНО

После окончания Одесского мореходного училища каждый выпускник получил три документа: учебный диплом, книжку военно-морского офицера, рабочий диплом техника механика-универсала, который и давал право на работу по специальности и дальнейшее продвижение по службе. За двадцать три года службы в ЧМП, с января 1970 по март 1993 года, мне довелось работать на многих типах судов – пассажирские, универсальные, специализированные сухогрузы, рефрижераторы, учебно-производственные. Участвовал в приемке новых судов за рубежом, гарантийных и капитальных ремонтах на иностранных судостроительных заводах, выходил в ответственные спецрейсы и перегонял списанные по возрасту суда. Выполнял тридцать заграничных рейсов, посетил семьдесят стран мира, побывал в ста пятидесяти зарубежных портах. Морская служба закончилась в «лихие девяностые», когда при активном пособничестве первых лиц государства, был уничтожен весь торговый и пассажирский флот страны.

### 17. Любимчик богемы

В последний раз курсанты 6-й роты собрались вместе, чтобы отметить Новый 1970-й год – первый год своей взрослой самостоятельной жизни. За праздничным столом вспоминали мореходку, педагогов и командиров, поднимали тосты в их честь. Старый катушечный магнитофон «Комета» без устали крутил весь вечер шлягер уходящего года – песню Эмиля Горовца «Всё повторится». Счастливые и возбужденные от грядущих новых встреч с морем, мы особо не вникали в философию текста песни. Красивые девушки, шампанское, танцы – все отвлекало от серьезных мыслей, хотелось только веселиться и радоваться жизни. Обещание Эмиля Яковлевича, что «всё повторится», относительно нас, к сожалению, не оправдалось – тот новый год стал последним, который мы встретили полным составом своей группы. Очень скоро судьба разбросает выпускников мореходки по просторам Мирового океана, и каждый из нас проложит свой курс на картах морских дорог.

По окончании новогодних праздников меня вызвали в отдел кадров ЧМП и вручили приказ о назначении на пассажирский лайнер «Шота Руставели». Восьми палубный красавец – теплоход был в то время самым современным пассажирским судном пароходства. Построили лайнер на верфи «Mathias Thesen» города Висмар и спустили со стапелей в 1968 году. Два дизеля марки «Зульцер» общей мощностью 21 тысяча л.с. обеспечивали ход в 22 узла. За один рейс теплоход мог перевезти до 750 пассажиров. Численность экипажа составляла 347 человек, коллективом с приемки руководил опытный круизный капитан Элизбар Шабанович Гогитидзе, выпускник Одесского мореходного училища. Он с 1931 года работал штурманом на судах ЧМП, ка-

питаном стал в 1936 году, а в годы Великой Отечественной войны под огнем вражеской авиации совершал рейсы по Черному морю. Мужество и героизм капитана Гогитидзе были отмечены многими наградами: два ордена Ленина, два ордена Красного Знамени, множество медалей.

В январе 1970 года на капитанском мостике «Шота Руставели» произошла смена руководства, экипаж возглавил воспитанник Гогитидзе молодой капитан Александр Николаевич Назаренко. Во главе с новым командиром часть экипажа отправилась в Висмар на гарантийный ремонт теплохода после полутора лет его эксплуатации. Меня назначили мотористом 2-го класса и определили в отделение вспомогательных механизмов. Здесь же трудились соседи по каюте молодые мотористы Миша Кучерский и Валик Светличный. Свободное от вахт и работ время мы проводили в музыкальном салоне, смотрели репетиции судовой художественной самодеятельности, слушали музыку, танцевали, просматривали телевизионные передачи. Во время чемпионата мира по футболу, который проходил в Мексике в июне 1970 года, дружно болели за сборную СССР и очень переживали, когда наша команда в четвертьфинале обидно проиграла Уругваю.

После ремонта судно направилось в Ленинград, где его ожидала группа советских туристов, отправлявшихся в морской круиз вокруг Европы. Стоимость такого круиза зависела от класса каюты и колебалась от 500 до 800 рублей. Деньги по тем временам огромные. Моя зарплата составляла 120 рублей в месяц и, чтобы совершить круиз на пассажирском лайнере, следовало полгода копить деньги, экономя на всем. Но, несмотря на дороговизну морских круизов, о них всё же мечтали многие и потому теплоход «Шота Руставели» постоянно выходил в рейс с полной загрузкой.

Особенно любила лайнер советская богема – звезды кино и эстрады, писатели, представители творческой интеллигенции. Летом 1970 года во время круизов по Крымско-Кавказской линии на судне проходили съемки советско-румынского музыкального фильма «Песни моря». Главные роли исполняли румынский эстрадный певец и актер Дан Спэтару и советская кинозвезда Наталья Фатеева. На комфортабельном теплоходе герои картины отправились в Сочи. Чистое солнечное небо и теплое Черное море подружили Нину и Михая, а там, где молодость – там любовь, музыка, песни и танцы. Песня «От зари до зари», исполненная в фильме Даном Спэтару, на многие годы стала шлягером советской эстрады. В списке лидеров кинопроката фильм «Песни моря» в 1971 году занял 8-е место, его посмотрели почти 37 млн. человек.

Супруга Владимира Высоцкого, французская киноактриса Марина Влади, в книге «Владимир, или Прерванный полет» с теплотой вспоминает круизы на «Шота Руставели» и гостеприимство капитана Назаренко. В одном из круизов Высоцкого и Влади пригласили на вечер отдыха экипажа, который проходил в музыкальном салоне лайнера. Высоцкий весь вечер пел и шутил, интересовался спецификой морской службы. Члены экипажа охотно рассказывали всяческие истории, щедро сдабривая их смачными флотскими байками. Было весело, и никто не следил за временем, встреча затянулась до пяти часов утра. В память о ней Высоцкий написал песню «Лошадей двадцать тысяч в машины

зажаты...», посвятив ее экипажу и капитану судна. Песня мгновенно стала гимном теплохода «Шота Руставели» и каждый раз, когда лайнер заходил на остров Таити, судовой радист включал динамики на полную громкость и по судну разносился знакомый, чуть хрипловатый голос Владимира Высоцкого:

- Пришвартуетесь вы на Таити и покрутите запись мою...

Известный одесский писатель-сатирик Михаил Михайлович Жванецкий, ровесник капитана Никитина, во время круизов по Черному морю регулярно проводил творческие встречи с экипажем. В августе 1970 года, когда в Одессе вспыхнула холера, теплоход «Шота Руставели» в целях локализации очага инфекционного заболевания вывели на рейд и использовали как пункт обсервации. В память о тех «холерных» днях Жванецкий написал сочинение-монолог.

- Холера в Одессе. Курортники в панике покинули гостеприимный город. Стало так чисто, что можно было лежать на асфальте. Вся холера стоит той вежливости, которая появилась тогда в Одессе. Конечно, холеру быстро ликвидировали, но то хорошее, что принесла холера с собой, могло бы и остаться.

Карантин продолжался сорок дней – с 8 августа по 16 сентября. Все это время Одесса была отрезана от внешнего мира, и над городом развивался желтый флаг противохолерной блокады. Из рассекреченных позже документов Совета Министров УССР стало известно, что холерой в Одессе переболели 126 человек, четырнадцать из которых спасти не удалось. В середине сентября карантин сняли, и город вернулся к обычной жизни. Пассажирский лайнер «Шота Руставели» с очередной группой советских туристов и деятелей искусства отправился в круиз по Черному морю догонять бархатный сезон. Каждому гостю капитан Назаренко сделал небольшой, но красивый и знаковый подарок – вручил значок флагмана пассажирского флота ЧМП.



Пассажирский лайнер ЧМП «Шота Руставели». 1968 – 2003 гг.



Капитан Э.Ш. Гогитидзе.  
1968-1970 гг.



Капитан А.Н. Назаренко.  
1970-1980 гг.



Постер к музыкальному фильму-ревю «Песни моря». 1970 г.  
Наталья Фатеева и Дан Спэтару





Капитан «Шота Руставели» Александр Назаренко, кинозвезда Марина Влади, актер и бард Владимир Высоцкий



Владимир Высоцкий и Марина Влади на палубе лайнера «Шота Руставели». В центре капитан Назаренко А.Н.



Моторист 2-го класса  
Петр Лобода



Писатель-сатирик  
Михаил Жванецкий



Значок ЧМП лайнер «Шота Руставели»

## 18. Горе-император

Во второй половине 1960-х годов самой популярной музыкальной группой в мире был английский квартет «Битлз». Придуманное ансамблем несуществующее слово «Beatles» было очень похоже на английское «Beetles» – «жуки» и оно быстро закрепилось за квартетом. С ливерпульской четверки началась новая эра, породившая множество музыкальных жанров. Битломанию в Советском Союзе не могли остановить ни запреты, ни разгромные статьи отечественных композиторов и музыкальных критиков. Плохая реклама – тоже реклама. Блокада вокруг ливерпульского квартета, в конце концов, закончилась, и моряки дальнего плавания стали привозить из-за границы пластинки «Битлз». В советских музыкальных магазинах они не продавались, и купить диски ансамбля можно было только в одном месте – на знаменитом блошином рынке под названием «Одесский толчок».

Накануне отправки теплохода «Шота Руставели» на гарантийный ремонт в ГДР мне удалось купить на «толчке» две виниловые пластинки-альбомы: «Twist and Shout» – «Вертись и кричи» и «Beatles for Sale» – «Битлз на продажу». Обе были выпущены в 1964 году, и каждый диск состоял из 14 песен. Стоили пластинки не дешево, за два «винила» заплатил сто рублей. Выручил аванс, полученный в бухгалтерии пароходства накануне отъезда в Висмар. В течение трех месяцев, с февраля по май 1970 года, лайнер «Шота Руставели» проходил гарантийный ремонт на судовой верфи «Матиас Тезен». Кораблестроительный завод был основан в 1945 году, а шесть лет спустя получил имя одного из руководителей немецкого рабочего движения, сподвижника Эрнста Тельмана, расстрелянного фашистами. В те годы на судовой верфи «Матиас Тезен» работали более тысячи человек – высококлассные специалисты разных судостроительных и судоремонтных профессий.

Между экипажем лайнера и бригадами верфи установились хорошие деловые и дружеские отношения. Моряки и корабельцы слаженно трудились всю рабочую неделю, а по выходным проводили совместный досуг – играли в футбол и настольный теннис, устраивали молодежные вечера отдыха, ходили на экскурсии. Немецкие товарищи познакомили моряков с основными достопримечательностями родного города – Рыночной площадью, средневековой гостиницей «Старый швед», церковью Мариенкирхе и другими памятниками архитектуры. Экипаж, в свою очередь, приглашал немецких корабельцев в музыкальный салон лайнера на вечера отдыха, концерты художественной самодеятельности, танцы. В советское время на каждом пассажирском судне имела собственная художественная самодеятельность, в ней участвовали настоящие самородки-любители из числа экипажа. Таким самородком на «Шота Руставели» была красавица-бортпроводница Галина Прошичева, лидер танцевального коллектива.

На одном из вечеров отдыха познакомился с молодым немецким электриком Томасом Фишером. Он, как и я, увлекался нумизматикой и был фанатом группы «Битлз». Подружились, стали ходить друг к другу в гости. За рюмкой крепкого шнапса или кружкой знаменитого немецкого пива много

беседовали на темы своих увлечений. Томасу нравились мои битловские диски, и он по много раз прослушивал их на вечерах отдыха в музыкальном салоне. Как и в Советском Союзе, достать пластинки «Битлз» в ГДР в то время было нелегко, в магазинах они не продавались, а у спекулянтов стоили дорого.

Однажды, во время очередного вечера отдыха в судовом музыкальном салоне, Томас сделал предложение.

- Могу за твой «винил» дать редкую монету из своей коллекции.

- Какую? – поинтересовался я.

- Талер немецкого герцогства Гольштейн. – ответил Томас и добавил. – Он имеет отношение и к вашей истории, поскольку герцог Карл Петер Ульрих, чей портрет изображен на монете, в 1761 году стал российским императором под именем Петр III.

Немецкий нумизмат очень подробно рассказал о своем раритете. Талер, хотя на монете номинал не указан, часто называют «альбертусталером». Это название он получил в честь эрцгерцога Альберта, сына австрийского императора Максимилиана II, при котором в 1612 году в Нидерландах впервые началась чеканка крупных серебряных монет с таким названием. Очень скоро талер стал самой популярной на континенте торговой монетой, и многие европейские страны приступили к его чеканке.

- Мой талер относится к числу коммеморативных выпусков, поскольку был посвящен 25-летию юбилею герцога. – продолжил рассказ Томас. – Отчеканили его на монетном дворе Мангейма в 1753 году из серебра 868 пробы. Весит талер 28 граммов, а тираж его очень маленький – всего 1043 экземпляра. «Альбертусталеры» Петра III не предназначались для денежного обращения, а служили донативами, своеобразными подарками, которые герцог раздавал подчиненным в виде поощрения.

Предложение Томаса застало врасплох, стоило всё взвесить прежде, чем принять решение. С одной стороны, очень не хотелось расставаться с любимыми дисками, но, с другой, было огромное желание заполучить в коллекцию редкую красивую монету, поскольку знал, что отыскать подобную дома будет очень сложно. Взвесив все «за» и «против», согласился на обмен.

После рейса показал свой талер нумизмату Вайшенкеру В.И., известному в городе специалисту по монетам императорской России.

- Тебе повезло, очень редкая монета. – сказал Виктор Исаакович. – К тому же, «альбертусталер» Петра III считается российской монетой

- Да, но он обошелся мне в сто рублей.

- Талер того стоит. – ответил знаток. – Даже имея сто рублей, ты не гарантирован, что когда-нибудь найдешь эту монету. У нас она попадает очень редко. Еще при жизни императрицы Елизаветы I хождение гольштейнских монет на территории России было запрещено. В империю они попадали случайно, благодаря оживленной торговле на Балтийском море. Это одна причина. Вторая состоит в том, что горе – император Петр III правил совсем мало – всего 186 дней.

После беседы с Вайшенкером принялся внимательно изучать свою монету. На лицевой стороне талера изображен герцог Карл Петер Ульрих, племянник российской императрицы Елизаветы Петровны, ее будущий наследник. По окружности бюста сделана надпись на латыни – «Петр Божьей Милостью Великий князь наследник России». Под бюстом правителя буква «S», обозначающая имя медальера: Шеффер – Scheffer. На оборотной стороне монеты двуглавый орел, увенчанный российской короной. В крыльях орла два гербовых щита: слева – Российской империи, справа – герцогства Шлезвиг-Гольштейн. В круговой легенде перечислены земли, на которые гольштейнский герцог предъявлял наследственные претензии: Норвегия, Шлезвиг-Гольштейн, Штормарн, Дитмаршен, Ольденбург и Дельменхорст.

Появилось желание больше узнать о личности Петра III. Сходил в библиотеку пароходства, взял несколько книг по истории России XVIII века и стал внимательно их изучать. Постепенно передо мной начала вырисовываться трагическая судьба этой противоречивой исторической личности. Будущий российский император родился 21 февраля 1728 года, матерью его была цесаревна Анна Петровна, старшая дочь Петра I. Как внук основателя Российской империи, герцог имел право на престол в Петербурге. В младенчестве он лишился матери, та скончалась от простуды практически сразу после рождения сына. Когда мальчику исполнилось одиннадцать лет, умер и отец. По отцовской линии юный герцог Гольштейна приходился внучатым племянником королю Швеции Карлу XII. Долгое время его воспитывали как наследника шведского престола в доме дяди, епископа Адольфа Эйтинского, будущего шведского короля Адольфа Фредрика. Когда мальчику исполнилось 14 лет, его взяла на воспитание российская тетушка - императрица Елизавета Петровна. У младшей дочери Петра I не было собственных детей, и стремление удержать российский престол за домом Романовых, вынудило ее принять непростое решение – объявить немецкого племянника наследником короны.

Герцог Карл Петер в 1742 году принял православие и новое имя – Петр Федорович. Через два года был помолвлен с немецкой принцессой Софией Ангальт-Цербстской, которая при крещении приняла имя Екатерина. По характеру супруги были очень разными: она - живая и любопытная, он - инфантильный и маниакально увлеченный игрой в солдатики, охотой и вином. У венценосной пары родился сын Павел, внешне похожий на родителя. Однако по дворцу ходили слухи, что настоящим отцом наследника является фаворит Екатерины - Сергей Салтыков, камергер великого князя Петра Федоровича и душа императорского двора. Муж Екатерины тоже не отличался супружеской верностью и всерьез намеревался жениться на своей фаворитке Елизавете Воронцовой. Для этого нужно было устранить единственную преграду – нелюбимую жену. Для Екатерины и сына Павла уже были приготовлены специальные покои в Шлиссельбургской крепости, но будущая императрица сумела предугадать козни мужа и опередить своего нерасторопного супруга.

Императрица Елизавета Петровна еще при жизни разочаровалась в племяннике, ей не нравилось, что тот все время проводил в играх и сильно пропитывался немецким духом. Елизавета I осознала, что Пётр будет пло-

хим императором для России, и переключилась на воспитание внука Павла, стала прививать ему любовь к России и всему русскому, готовить к управлению государством. Смерть императрицы помешала осуществить задуманное, и в декабре 1761 года престол в Санкт-Петербурге занял новый правитель – Пётр III Фёдорович. В то время Российская империя участвовала в Семилетней войне и к моменту коронации нового царя практически сумела разгромить немецкую армию. Однако Пётр III, обожавший все немецкое и преклонявшийся перед королем Фридрихом II, отказался подписать акт капитуляции Пруссии и заключил с немцами союз. Русские победы, одержанные в Семилетней войне, пошли прахом, империя потеряла все завоеванные земли и лишилась стратегических преимуществ. Это настроило против императора русскую армию и народ. Петра III стали называть «ничтожнейшим из людей» и «ненавистником русского народа». Царь публично унижал российскую гвардию, сравнивал ее с войском турецких янычар и при каждом удобном случае упоминал «русскую дикость», противопоставляя ей «немецкий гений». Воспитанный в духе протестантизма, император повелел удалить из православных церквей все «лишние» иконы, оставив только образы Спасителя и Богородицы. Нелепый указ ошеломил население России, и выполнять его не стали. Современники рисовали нелюбимый портрет правителя, говорили, что от своего деда он унаследовал только тягу к спиртным напиткам, к которым пристрастился еще в раннем детстве.

В отличие от супруга Екатерина Алексеевна, хоть и была по рождению немецкой принцессой, но искренне привязалась к России и находила русских людей приятными. Приехав в Россию 15-летней девочкой, она сразу же стала серьезно изучать русский язык, вникать в православные догматы, окружать себя русскими людьми. Любознательная, блестяще образованная и приветливая с окружающими, великая княгиня сумела расположить к себе и придворных, и простой люд. Но по характеру Екатерина Алексеевна была крайне честолюбива и страстно желала власти. С ведома и одобрения императрицы, ее сторонники начали выставлять Петра III слабоумным, невежественным солдафоном и русофобом, составили против него заговор. Формальным поводом для дворцового переворота стали нелепые фантазии императора о крещении Руси по протестантскому образцу. Гвардия, главная сила и опора русских императоров, 28 июня 1762 года свергла Петра III и заставила его отречься от российского престола. Новой правительницей обширной Российской империи стала Екатерина Алексеевна, вошедшая в историю под именем Екатерины II Великой.

Правление Петра III закончилось полным фиаско. По официальной версии свергнутый правитель умер от болезни, однако столь внезапная и быстрая его смерть – всего через неделю после свержения, породила множество слухов и кривотолков. Придворные между собой шептались, что Петра III убил князь Алексей Орлов, очередной фаворит Екатерины II. Так бесславно закончилась жизнь и правление горе-императора.

Когда беру в руки «альбертустальер» Петра III, сразу вспоминаю Томаса Фишера, электрика из города Висмар, и нашу давнюю сделку, в которой оба

оказались в выигрыше. Во всем мире постоянно растет спрос на редкие российские монеты и цена талера Петра III на нумизматическом рынке достигает сегодня трех тысяч американских долларов и выше. Но и творчество ансамбля «Битлз» по-прежнему остается в моде. Старые виниловые пластинки этой группы пользуются большой популярностью у коллекционеров-меломанов и стоят немалые деньги.



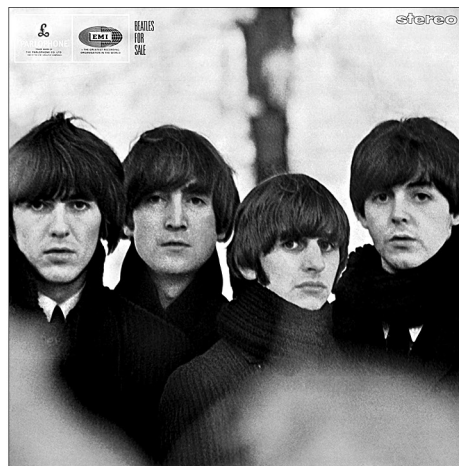
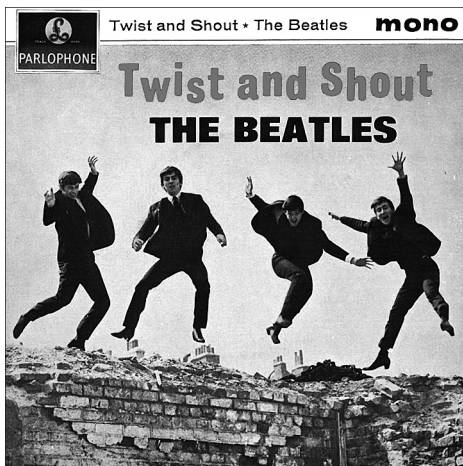
Панорама судостроительного завода «Матиас Тезен Верфь» в Висмаре



Советский теплоход у причала «Матиас Тезен Верфь». Висмар. Апрель 1970 г.



Пассажирский лайнер «Шота Руставели» после гарантийного ремонта. Май 1970 г.



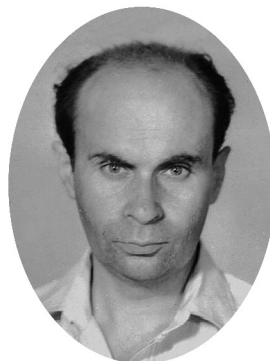
Музыкальные альбомы ансамбля «Битлз» . 1964 г.



Альбертусталер Петра III. 1753 г. Серебро.



Моторист «Шота Руставели»  
Петр Лобода



Одесский нумизмат  
Виктор Исаакович Вайшенкер



Российский император Петр III.  
1761-1762 гг.



Российская императрица  
Екатерина II. 1762-1796 гг.



## 19. Огненные рейсы

Согласно Указу Президента Украины, в стране с 2004 года отмечается День чествования участников боевых действий на территории других государств. Праздник приурочен к годовщине вывода советских войск из Афганистана. Помимо «афганцев» 15 февраля чествуют в Украине и всех тех, кто, выполняя интернациональный долг, принимал участие в других войнах в разных «горячих точках» планеты. Тысячи моряков Черноморского морского пароходства прошли через горнило Карибского кризиса и Вьетнамской войны, удостоились звания «Участник боевых действий».

В середине сентября 1970 года, когда в Одессе закончилась «холерная эпопея» и жизнь вернулась в нормальное русло, меня вызвали в отдел кадров ЧМП и объявили о новом назначении – механиком на теплоход «Перекоп». Многоцелевой сухогруз дедвейтом 12,7 тысяч тонн был построен на Николаевском судостроительном заводе и спущен на воду в 1963 году. Командовал судном опытный капитан дальнего плавания Сергей Савельевич Сидоренко. В начале 1970-х годов «Перекоп» выполнял рейсы на Вьетнам, доставляя в дружественную страну различные грузы, в том числе военные. Суэцкий канал в то время оставался закрытым, и судну, идущему из Одессы на восток, нужно было огибать весь африканский континент, что значительно увеличивало продолжительность рейсов. Переход из Одессы в Хайфон в среднем занимал полтора месяца, а полный круговой рейс, включая стоянки в портах под грузовыми операциями, превышал полгода.

Порт Хайфон находится на правом берегу реки Кам – Красная, впадающей в Тонкинский залив. В ту пору он был относительно небольшим, располагал шестью грузовыми причалами, из которых три были глубоководными и могли принимать океанские суда с осадкой 7,5 – 8,0 м. На причалах отсутствовала крановая и другая механизация, грузовые операции осуществлялись с использованием судовой техники.

От борта судна грузы отвозились автотранспортом либо баржами по реке. Порт был подвержен сильному влиянию приливов и отливов, которые вызывали резкие колебания уровня воды в реке и доходили до 4 метров. Это отрицательно сказывалось на обработке крупнотоннажных судов и порта в целом. В начале 1970-х годов Хайфон являлся главными морскими воротами Вьетнама, там трудились свыше 5 тысяч человек.

К экипажу теплохода «Перекоп» отношение в Хайфоне было особенно теплым.

- Почему вьетнамцы так уважительно относятся к нашему судну? – спросил я однажды первого помощника капитана Козаненко Н.М.

- Потому, что здесь помнят историю, как наш экипаж в августе 1967 года спас шестнадцать вьетнамских рыбаков. – ответил Николай Михайлович.

- Очень интересно. Расскажите, пожалуйста, подробнее.

- Наш теплоход с командой 48 человек стоял на якоре внутреннего рейда

Батьданг в шести милях от Хайфона. – продолжил свой рассказ помполит. – Судно ожидало своей очереди на проход в порт и начало выгрузки. Погода в тот день не предвещала ничего плохого. Лодки вьетнамских рыбаков под коричневыми парусами занимались обычным промыслом рыбы. Внезапно погода стала резко ухудшаться, налетели свинцовые тучи, подул сильный ветер и на реку обрушился жестокий шквал. Это был тайфун. Он срывал паруса, ломал мачты на джонках, опрокидывал на лодки – сампаны огромные водяные валы. Рыбацкие фелюги одна за одной стали пропадать в темной пучине.

Как только вахтенные матросы «Перекопа» услышали крики терпящих бедствие людей, сразу доложили капитану и тот объявил шлюпочную тревогу, приказав спустить на воду мотобот с одиннадцатью матросами. Моряки, рискуя жизнью, в течение двух часов выискивали в темноте и поднимали на борт гибнущих вьетнамских рыбаков. Спасти удалось шестнадцать человек, их доставили на теплоход, выдали сухую одежду, накормили горячей пищей, оказали медицинскую помощь. А когда ураган стих, всех благополучно вернули на берег.

- Экипаж, наверное, наградили?

- Да, за спасение вьетнамских граждан и проявленный героизм правительство страны наградило моряков медалями «Дружбы» и грамотами, а городские власти Хайфона вручили всему экипажу памятные сувениры, изготовленные из обломков сбитых американских самолетов. – закончил рассказ Козаненко.

В то время вьетнамский народ вел мужественную борьбу с американскими агрессорами. Война во Вьетнаме продолжалась 10 лет, с марта 1965 по апрель 1975 года, и вошла в историю как крупнейший военный конфликт второй половины XX века. Всё началось с гражданской войны в Южном Вьетнаме, к которой спустя время подключился и Северный Вьетнам. Того поддержали Советский Союз и Китай, а на стороне Южного Вьетнама воевали США и их союзники по военному блоку СЕАТО. Согласно Женевским соглашениям, территория Вьетнама, бывшей французской колонии, в 1954 году была временно разделена на две части, граница между ними проходила по 17-й параллели. В Северном Вьетнаме власть находилась в руках коммунистов во главе с президентом Хо Ши Мином, а Южный Вьетнам остался под властью французских колонизаторов, которых затем сменила американская военная администрация. По указке американцев в 1954 году была провозглашена Республика Вьетнам во главе с президентом Нго Динь Зьемом.

Полномасштабное военное вмешательство США во внутри вьетнамский конфликт началось 2 марта 1965 года с регулярных бомбардировок Северного Вьетнама, они получили название «Раскаты грома». Главными объектами для бомбежек американцы выбрали Хайфон и расположенные к востоку от него угольные порты Хонгай и Камфа. Вражеские «Фантомы» бомбили нефтеперерабатывающие заводы, шоссе и железнодорожные мосты, электростанции. В порту Хайфон нередко раздавались крики: «Май бай ми» – «Американские самолеты». Преодолевая звуковой барьер, «Фантомы» агрессора с шумом проносились над нашим судном, стремясь запугать экипаж.

В открытом море они на низкой высоте часто облетали теплоход «Перекоп» и фотографировали грузы, размещенные на верхней палубе.

В целях обеспечения безопасности советских судов и экипажей руководство ЧМП выдало капитанам специальные предписания. На бортах и крышках трюмов красной краской рисовались Государственные флаги СССР, чтобы при облетах американским летчикам с воздуха была видна принадлежность судна. Советские моряки были уверены, что красный флаг Родины защитит их от американских пуль и бомб, что противник не посмеет атаковать мирные суда сильной державы. А, если и решится, то будет сурово наказан. Советские зенитчики и ракетчики, охранявшие мирное небо Вьетнама, за период с августа 1964 года по январь 1973 года сбили свыше 4 тысяч самолетов и 5 тысяч вертолетов противника. В связи с опасностью плавания во Вьетнам, морякам во время пребывания в районе военных действий на 50% увеличивались должностные оклады, выдавались защитные каски и индивидуальные противогазы.

Благодаря всесторонней поддержке и помощи Советского Союза вьетнамский народ сумел выстоять и победить в борьбе за независимость и объединение своей страны. Коммунисты 30 апреля 1975 года подняли над дворцом Независимости в Сайгоне знамя победы, и десятилетняя кровопролитная война закончилась полной их победой. Советские моряки сумели внести свою посильную лепту в победу друзей. Памятью о тех огненных рейсах на Вьетнам в начале 1970-х годов служат мои награды – медаль «Защитнику Отечества» и звание «Участник боевых действий».



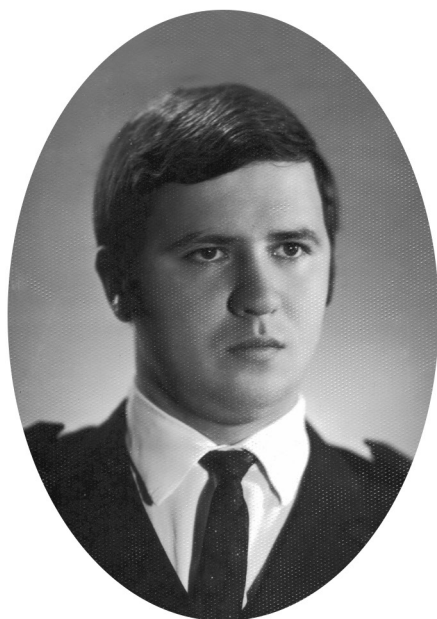
Теплоход «Перекоп» во время рейса на Вьетнам. 1970 г.



Американский самолет облетает советское торговое судно  
в Тонкинском заливе. 1971 г.



Теплоход «Перекоп» на подходе к порту Хайфон. 1971 г.



4-ый механик теплохода «Перекоп»  
Петр Лобода. 1972 г.



Медаль  
«Защитнику Отчизны»

## 20. Дядюшка Хо

Одесситы во все времена любили футбол и страстно болели за городские команды «Пищевик», «Черноморец», армейский СКА. Своих фанатов команда моряков особенно радовала в 1970-годы – бронза в чемпионате страны 74-го, удачный старт в европейских кубковых турнирах. Алексей Евгеньевич Данченко, начальник Черноморского морского пароходства в 1956 – 1972 годах, был страстным футбольным болельщиком и чем мог, помогал «Черноморцу». При нем команду взяли на баланс ЧМП, помогли с реконструкцией большого стадиона, посодействовали тому, чтобы клуб возглавил Анатолий Федорович Зубрицкий, лучший, по мнению знатоков футбола, тренер в его истории.

Параллельно с профессиональным футболом большое внимание в ЧМП уделялось развитию массового, любительского спорта. Свыше тридцати лет этой работой руководил Владимир Семенович Миропольский, старший инструктор-методист по физкультуре и спорту пароходства. Ветеран Великой Отечественной войны, награжденный десятью правительственными наградами, Миропольский был инициатором первой спартакиады плавсостава, вместе с редакцией газеты «Вечерняя Одесса» организовал состязания экипажей судов пароходства на приз «Футбол-марина». Со всех точек Мирового океана в адрес Миропольского постоянно приходили радиограммы с отчетами о проведенных экипажами судов ЧМП футбольных матчах. Подобное сообщение в январе 1972 года было отправлено с борта теплохода «Перекоп». В нем говорилось, что во время стоянки в порту Хайфон состоялся международный футбольный турнир с участием четырех команд.

Американские бомбежки главного морского порта Вьетнама в тот год были особенно интенсивными и частыми. Во время налетов «Фантомов» жизнь в городе замирала, улицы пустели, мирное население пряталось в бомбоубежищах и бункерах, а экипажи судов, стоявших в порту, укрывались в надстройках. Грузовые операции в такие часы останавливались, и стоянка у причала растягивалась на долгие недели. Особых развлечений в Хайфоне было не много: либо посещение интерклуба для моряков, либо игра в футбол на местном стадионе. Интерклуб располагался недалеко от порта, на центральной улице Дьенбьенфу. Там продавались рисовое пиво, вьетнамская водка «Ла Мой» и закуски к ним – креветки и салат. Местное пиво советским морякам не очень нравилось, а вот к рисовой водке претензий у них не было – натуральный продукт и с хорошим градусом.

Для расчетов в интерклубе и сувенирной лавке при нем экипажу выдавались специальные чеки, номинированные в местной валюте – донгах. Эти эрзац – деньги отдаленно напоминали морякам чеки Внешторгбанка, которые применялись для расчетов в торгсинах и валютных магазинах Одессы. Интерклуб, кроме советских моряков, часто посещали мореходы польских, болгарских, югославских и китайских судов. После кровавых событий на острове Даманский в марте 1969 года, в которых погибли 58 советских воинов и 94 получили тяжелые ранения, отношения между Советским Союзом и Китаем резко обострились. Чтобы предупредить возможные стычки между советскими и

китайскими моряками, вьетнамцы предусмотрительно оборудовали в интерклубе два отдельных входа, исключаящие встречи враждующих сторон.

Для экипажа теплохода «Перекоп» администрация порта организовала интересную экскурсию по Хайфону и заливу Халонг. Молодой вьетнамец-экскурсовод по имени Нгуен показал морякам живописные места залива – его многочисленные острова, скалы и пещеры.

- «Халонг» переводится как «Место, где дракон спустился в море». – объяснил гид.

- Наверное, это связано с какой-нибудь легендой? – предположил старший моторист Алексей Мазур.

- Совершенно верно. – ответил Нгуен. – Согласно старинной легенде залив создал большой дракон. Он спустился с гор и продолбил хвостом в земле долины разнообразной формы, а, когда снова погрузился в море, эти долины заполнились водой и образовались острова.

В Халонге нам показали небольшие рыбацкие деревушки и дома на сваях, где жили рыбаки и их семьи. Самым обжитым островом залива в ту пору был Туанчау. Здесь в свое время располагалась резиденция Хо Ши Мина, первого президента страны. Вьетнамцы искренне любили своего лидера и обращались к нему по семейному тепло Бак Хо – «Дядюшка Хо». От Нгуена мы узнали, что после смерти Хо Ши Мин стал для вьетнамцев настоящим богом.

- В нашей стране коммунисты и буддисты вместе борются с американской агрессией. – объяснил гид. – Коммунисты не разрушают буддистские храмы, а, наоборот, заботятся о них. В храмах регулярно собираются ветераны освободительной войны, к алтарям, украшенным портретами Хо Ши Мина, люди приносят венки из цветов и блюда с фруктами. В нашей стране принято подносить фрукты богествам.

На алтарях многих храмов, по которым нас провел Нгуен, стояли бюсты Хо Ши Мина, а перед ними бронзовые чаши с курящимися ароматическими палочками. Вьетнамцы считают, что образ жизни Хо Ши Мина во многом роднит его с Буддой. «Дядюшка Хо» был аскетом, жил в небольшом домике, питался скромно, не имел жены, ходил в обуви из автомобильных покрышек, как беднейшие из крестьян. Даже во время оглашения Декларации независимости Вьетнама перед зданием оперного театра в Ханое 2 сентября 1945 года Бак Хо стоял одетым в поношенную военную форму цвета хаки и шлепанцами на босу ногу.

Гид рассказал много интересных фактов из биографии Хо Ши Мина.

В его долгой жизни были работа в эмиграции и подполье, заочный приговор французской администрацией к смертной казни, арест британцами в Гонконге. Многие соратники Бак Хо пали в боях за независимость страны либо погибли в застенках французских колонизаторов. В 1965 году, когда начались американские бомбардировки Северного Вьетнама, Хо Ши Мин занял принципиальную позицию – отказ от любых переговоров с агрессором и борьба до победы. Отец вьетнамской независимости умер 2 сентября 1969 года. Но о его смерти в столице Ханое сообщили только на следующий день, чтобы не омра-

чать народу общенациональный праздник – День независимости. Всего 6 лет не дожидаясь Бак Хо до окончательной победы над оккупантами и не увидев объединения своей страны. За четверть века правления президент не нажил личной собственности, он отказался от причитающегося как главе государства роскошного дворца, а построил позади него дом на сваях. Сегодня это скромное строение входит в архитектурный ансамбль мавзолея Хо Ши Мина.

В заключение экскурсии Нгуен показал храм Нгхе и рассказал, что он посвящен легендарной женщине-генералу Ле Чан, боровшейся против китайской оккупации. Согласно древней легенде, она в 43 году нашей эры основала Хайфон, а французские колонизаторы дали городу название «Тонкинская Венеция», поскольку он весь был пронизан протоками реки Красная.

Футбол во Вьетнаме считается спортом номер один, им увлекаются и дети, и взрослые. По инициативе администрации порта Хайфон в январе 1972 года на местном стадионе был проведен футбольный турнир с участием четырех судовых команд: двух советских – черноморского «Перекопа» и дальневосточного «Сулеймана Стальского», а также болгарского «Христо Ботева» и польского «Юзефа Конрада». Экипаж пятого судна, китайского теплохода «Синхо», от турнира отказался. На этом судне, на баке и корме, были установлены пулеметы старого образца, из них китайцы палили по американским самолетам во время налетов. Причинить вред противнику этим допотопным оружием китайцы не могли, но спровоцировать ответный огонь по стоящим в порту судам – запросто. От вьетнамцев мы узнали, что в те дни в небе над Хайфоном были сбиты 4 американские самолета, но китайцы к этому никакого отношения не имели – их уничтожили советские зенитчики ракетами класса «земля-воздух».

Выиграв все три матча, команда теплохода «Перекоп» вышла победителем турнира и завоевала главный приз – кубок, изготовленный местными мастерами из металла сбитых американских самолетов. Мне же, как капитану команды-победительницы, вручили персональный подарок – небольшую алюминиевую монетку с профилем Хо Ши Мина. Один донг 1946 года весил всего 4,8 грамм, и тираж его остался не известным. Можно лишь предположить, что был он не большим, поскольку, несмотря на дешевизну металла, монета с профилем Бак Хо стоит сегодня хороших денег – 50 – 100\$ в зависимости от состояния. Если, конечно, монета подлинная, а не какая-нибудь современная китайская или польская подделка.





Теплоход «Перекоп» в рейсе на Вьетнам. 1970 г.



Алексей Евгеньевич Данченко  
Начальник ЧМП в 1956 – 1972 гг.



Владимир Семенович Миропольский  
Старший инструктор-методист по спорту



Теплоход «Перекоп» после выгрузки в Хайфоне. 1971 г.



4-й механик теплохода «Перекоп»  
Петр Лобода. 1972 г.



Финальный матч турнира. Команда теплохода «Перекоп» – нижний ряд.  
Команда теплохода «Сулейман Стальский» – верхний ряд.  
Крайний слева капитан команды-победителя Петр Лобода. Хайфон. Январь 1972 г.



Вьетнам. 1 донг. 1946 г. Алюминий.



Хо Ши Мин на политическом плакате

## 21. Медицинское кино

В заграничных рейсах жизнь советских моряков строго регламентировалась. Согласно «Правилам поведения советского моряка за границей», экипажам запрещалось распивать спиртные напитки, вступать во внеслужебные контакты с иностранцами, посещать сомнительные заведения и частные квартиры, смотреть в кинотеатрах «запрещённые» фильмы. Выход на берег разрешался только в составе группы числом не менее трёх человек. Старшим группы назначался офицер – штурман или механик. Вернуться из увольнения группа должна была до наступления темноты. «Русские тройки», как иронически прозвали их на флоте, легко было выделить в любой толпе в любом иностранном городе. Несоблюдение «Правил поведения» строго каралось, вплоть до списания на берег и закрытия визы.

По завершении очередного рейса во Вьетнам теплоход «Перекоп» в декабре 1972 года получил новое рейсовое задание. Капитану Сидоренко предписывалось перегнать судно в балласте на Филиппины и взять там груз назначением на Европу.

Наш теплоход стал первым черноморским судном, посетившим эту прекрасную экзотическую страну. В то время Советский Союз и Филиппины еще не имели дипломатических отношений, они будут установлены только через четыре года. Отсутствие официальных межгосударственных связей никак не отражалось на дружелюбии филиппинцев к советским морякам, в каждом порту нашему теплоходу оказывался радушный прием. Портов погрузки было три: Думагете, столица острова Негрос, Давао на острове Минданао, и Манила на острове Лусон, столица Филиппин. В этих городах судно отдельными партиями грузило копру, джут и пеньку назначением на Роттердам и Марсель.

На средства судового культурного фонда экипажу были организованы автобусные экскурсии по достопримечательным местам филиппинских городов. В Думагете моряки побывали на знаменитых пляжах бухты Баис, любовались китами и дельфинами. В Давао, третьем по величине городе страны, экипажу показали старые католические храмы и мусульманские мечети. В районе Интрамурос, самой старой части Манилы, моряки познакомились с памятниками испанской колониальной архитектуры, осмотрели старинный монетный двор, где в XVIII веке чеканились первые городские монеты.

- Как они назывались? – спросил я у хозяина антикварной лавки.

- Номинал указан на аверсе: В. I - одна барилла. Сегодня эта монета называлась бы сентаво. – объяснил старый антиквар. – Бариллы были первыми монетами, на которых проставлялось название Манилы. Имя столицы указано на реверсе: Ciudad De Map. - город Манила. Там же изображена старинная крепостная башня Интрамурос, построенная испанцами в XVI веке, и указан год чекана – 1766.

- А что за диковинное животное изображено на лицевой стороне монеты?

- Это мерлайон – мифическое существо с телом рыбы и головой льва, в его правой лапе меч. Изображение мерлайона имеется также и на гербе нашей столицы.

Со мной в рейсе был памятный рубль, выпущенный два года назад в честь столетия со дня рождения В.И. Ленина. Достал из кармана монету и предложил антиквару.

- Давайте меняться: я вам Ленина, вы мне – бариллу.

- ОК. – недолго думая, согласился филиппинец. По всей вероятности, советский рубль с профилем вождя мирового пролетариата был для него не меньшей экзотикой, чем для меня старинная филиппинская монета.

Из-за отсутствия дипломатических отношений наши группы во время увольнения сопровождали местные офицеры. Полицейские, как и простые филиппинцы, дружелюбно относились к морякам, нередко угощали нас прохладительными напитками, фруктами, мороженым. Как-то раз филиппинский офицер, сопровождавший в увольнении нашу «тройку», пригласил в кинотеатр, чтобы посмотреть, как он выразился, «интересный фильм». Купил в кассе билеты и завел группу в полутемный зал. В накуренном помещении находились одни мужчины. Кондиционера не было, вентиляция работала плохо, было душно от сигаретного дыма. Зрители оживились лишь после того, как на экране замелькали первые кадры. Нам сразу стало понятно, что «интересное кино» это не что иное, как порнографический фильм. В Советском Союзе «порнуха» в любом виде была под запретом, а запретный плод, как известно, сладок. Поэтому моряки нередко привозили из-за границы небольшие журналы, открытки, игральные карты порнографического содержания. В случае обнаружения на судне скабрёзного материала таможня оформляла контрабанду, и экипаж нес наказание.

Старший нашей «тройки», второй механик, хорошо понимал, чем лично для него мог закончиться этот «культпоход» в кино. Как минимум, строгим выговором в приказе капитана судна и взысканием по партийной линии, а, возможно, и чем-то похуже. По толстым, красным от возбуждения, щекам командира побежали струйки холодного пота, и он хриплым голосом прошипел:

- Быстро все на улицу.

Но выйти из переполненного кинотеатра оказалось не просто. Наши места находились посередине зала, и с обеих сторон группа была плотно стиснута остальными зрителями. Филиппинцы с нескрываемым удовольствием смотрели «интересное кино» и отвлекаться на что-то постороннее вовсе не желали. Пришлось и нам до конца досмотреть киноленту. Перед тем, как вернуться на судно, старший группы предупредил:

- Если в экипаже начнут расспрашивать, что за фильм мы смотрели, отвечайте: кино было на медицинскую тему.

Мы не хотели подводить командира и потому дружно ответили:

- Конечно, так и было.

А про себя подумали:

- Да, фильм, безусловно, был очень интересным. А, с точки зрения «медицины», даже познавательным.



Теплоход «Перекоп» во время погрузки на Филиппинах. Февраль 1972 г.



4-й механик теплохода «Перекоп»  
Петр Лобода



Филиппины. 1 барилла. 1766 г. Медь. Чекан Манилы.



Теплоход «Перекоп» на переходе из Давао в Манилу. Февраль 1972 г.

## 22. Не те рупии

Футбол, настольный теннис и волейбол получили постоянную прописку в Международной спортивной неделе моряков, которую с блеском и размахом ежегодно проводил Владимир Семенович Миропольский, начальник сектора физкультуры и спорта ЧМП. Во время стоянок в зарубежных портах черноморские экипажи соревновались между собой, а также с командами иностранных судов и советских организаций в стране пребывания.

В марте 1973 года теплоход «Перекоп» грузил в индонезийском порту Джакарта текстиль назначением на Западную Европу. Груз с высоким фрахтом требовал тщательного контроля, и экипаж совместно со стивидорной компанией порта вел учет количества и качества каждой партии карго, чтобы исключить любые претензии со стороны требовательных грузополучателей. Погрузка велась круглосуточно в непростых условиях: жара, высокая влажность, частые тропические ливни. После недели тяжелой работы экипаж выдохся, и морякам потребовалась небольшая передышка. В один из выходных дней советское посольство в Индонезии организовало для экипажа интересную культурную программу. Морякам показали достопримечательности индонезийской столицы – старое военное кладбище, национальный музей, несколько исторических мечетей. Кладбище было украшено множеством изящных надгробий, а посередине мемориала возвышалась небольшая протестантская часовня.

- Здесь покоятся тысячи голландских солдат, погибших при освобождении Нидерландской Ост – Индии от японских оккупантов в годы II Мировой войны. – объяснила женщина-гид. – До обретения независимости Индонезия именовалась Ост – Индией.

Экскурсовод рассказала, что попечителем национального музея, построенного во второй половине XIX столетия в изящном классическом стиле, являлось Батавское общество искусств и наук.

- Батавия – это латинское название страны, которую в римскую эпоху населяло племя батавов. В средние века оно распространилось на всю Голландию. – пояснила экскурсовод и добавила. – Батавией до 1942 года называлась современная Джакарта.

Национальный музей нередко называют Домом слона, поскольку перед его фасадом на высоком постаменте установлена бронзовая скульптура животного, подаренная королем Сиама. В музее собраны более ста тысяч экспонатов, а украшением является знаменитая «Золотая комната», где помимо старинных изделий из драгоценных камней и металлов, хранится бронзовая с позолотой статуя Будды, которую в IX веке создали местные мастера.

- Буддизм на острова Индонезии проник в VI веке, а спустя семь столетий его вытеснил ислам. Сегодня более 88 % населения страны являются мусульманами, а доля буддистов сократилась до одного процента. – завершила рассказ экскурсовод.



После культпохода состоялся товарищеский матч по волейболу между командами дипломатической миссии и экипажа судна. Сотрудники посольства ежедневно тренировались и потому без особого труда победили уставших моряков со счетом 3: 1. В утешение гостям показали новую остросюжетную киноленту «Пятьдесят на пятьдесят». Копию фильма посольство получило почти одновременно с его появлением на экранах советских кинотеатров.

На следующий день мы пригласили дипломатов к себе в гости, познакомили с устройством теплохода, показали капитанский мостик, машинное отделение, каюты экипажа. В кают-компании пили с ними чай и долго беседовали на разные темы. Один из работников посольства, узнав, что в предыдущем рейсе теплоход «Перекоп» посетил Филиппины, страну, с которой Советский Союз на тот момент не имел дипломатических отношений, поинтересовался:

- А нумизматы на судне есть? Хочу взглянуть на филиппинские монеты. Никогда не видел.

Советские дипломаты, как и моряки, редко посещали Филиппины до 1976 года, до того момента, когда между нашими странами были установлены дипломатические отношения и произошел обмен посольствами.

Я пригласил гостя к себе в каюту и показал филиппинские монеты, которые держал для обмена. Дипломату они понравились.

- Можем поменяться на индонезийские монеты и банкноты. – предложил он и показал несколько алюминиевых монеток и купюр с портретами бывшего президента Сукарно.

- Эка невидаль? – удивился я. – Такой материал можно легко выменять в порту у грузчиков за пару буханок судового хлеба или несколько банок сгущенного молока.

Дипломат улыбнулся и спокойно ответил.

- Такой материал Вы наверняка в порту не найдете. Это не те рупии, о которых подумали. Только на первый взгляд они выглядят как обычные, но на самом деле это очень редкий и необычный материал – провинциальные деньги архипелага Риау и провинции Ириан-Барат.

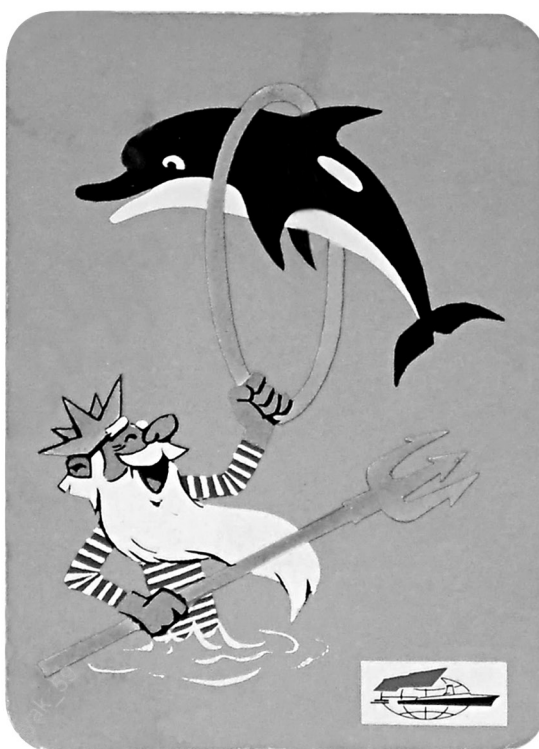
И, в подтверждение сказанного, дипломат продемонстрировал, в чем заключалось отличие его денежных знаков от тех, что находились в обращении. На банкнотах достоинством 5 рупий ниже государственного герба Индонезии стояли надписи красного цвета – «RIAU» и «IRIAN BARAT». На аналогичных официальных купюрах они отсутствовали. Кроме того провинциальные банкноты имели специальные серии: KR – для Риау и IB – для Ириан-Барата.

- Такие же надписи имеются и на гуртах монет, которые я предлагаю к обмену. На официальных выпусках они отсутствуют. – закончил собеседник.

После этого разъяснения я внимательно рассмотрел материал дипломата и сличил его с тем, что успел наменять в порту. Убедился, что работник посольства не лукавит. По завершении обмена попросил собеседника подробнее рассказать об этих необычных денежных знаках. Тот поведал, что в

начале 1960-х годов правительство Индонезии для двух своих провинций – архипелага Риау и Западного Ириана – Западной Новой Гвинеи, ввело специальные денежные знаки. Внешним видом рупии Риау и Ириан-Барата были похожи на индонезийскую валюту, однако их обменный курс был гораздо выше: для Риау он составлял 1:15, для Ириан-Барата – 1:19. Цели учреждения провинциальных валют были разные. Индонезия только в 1962 году добилась от Голландии возвращения под свой суверенитет Западного Ириана. До этого в провинции использовались гульдены Нидерландской Новой Гвинеи, и их следовало изъять из денежного обращения. В случае с архипелагом Риау причина была другая – новая валюта должна была вытеснить деньги Малайи и Северного Борнео, которые имели широкое хождение на островах.

Разменные монеты из алюминия выпускались для каждой провинции в пяти номиналах – от 1 до 50 сенов. Самой редкой и дорогой монетой в каждой серии были экземпляры номиналом 25 сен. Монеты поступили в обращение в 1964 году, хотя на них указана другая дата – 1962 год. Обе специфичные валюты находились в денежном обращении недолго и в скором времени были заменены на общенациональные рупии: на архипелаге Риау обмен произошел в 1964 году, в Западном Ириане – в 1971 году. Все провинциальные деньги, монеты и банкноты, изъятые в ходе денежной реформы, подлежали уничтожению и потому очень скоро стали редкими и дорогими. «Не те рупии», которые мне достались когда-то в Джакарте, встретить сегодня можно только на аукционах. Да и стоят они приличных денег – от 150 до 200 \$ каждая.



Карманный календарь ЧМП, посвященный  
Международной спортивной неделе моряков



Теплоход «Перекоп» в балласте  
следует под погрузку в порт Джакарта. Март 1973 г.



Товарищеская встреча по волейболу между командами Посольства СССР в Индонезии и теплохода «Перекоп». На блоке в белой майке механик Петр Лобода. 1973 г.



Банкнота 5 рупий архипелага Риану. 1960 г. Надпечатка RIAU. Серия KR



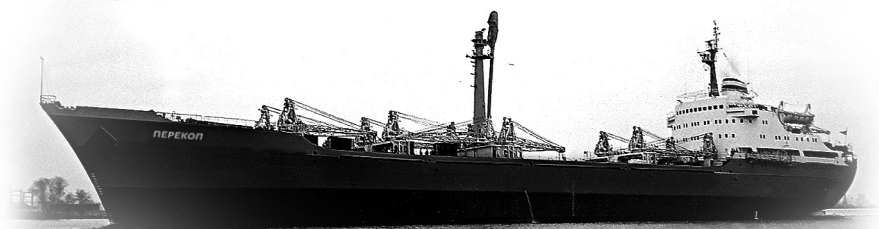
Банкнота 5 рупий Западного Ириана. 1960 г. Надпечатка IRIAN BARAT. Серия IB



Архипелаг Риану. 1 сен. Алюминий. 1962 г. Гуртовая надпись KEPULAUAN RIAU



4-й механик теплохода «Перекоп» Петр Лобода  
1973 г.



Теплоход «Перекоп» на подходе к порту Джакарта. Март 1973 г.

## 23. Хитроумная афера

Коллекционирование различных предметов это не только увлекательное занятие, но и хороший объект инвестиций. Коллекционеры не без основания считают, что старые и редкие вещи со временем будут только дорожать. Аналогичным образом рассуждают и многочисленные аферисты и жулики, которые стремятся заработать большие деньги на торговле предметами старины. В погоне за барышом они идут на любые аферы и подлоги, проявляют изобретательность в создании новых форм обмана коллекционеров. Мошенники и ловкачи хорошо разбираются в предметах коллекционирования, знают психологию собирателей интересных вещей и рыночный спрос на раритеты. Для выпуска и реализации подделок и фальсификатов одной ловкости рук бывает недостаточно, здесь требуются хорошие знания специфики коллекционного рынка, старательность, предприимчивость и авантюризм. С одной подобной аферой мне довелось столкнуться в апреле 1973 года, когда теплоход «Перекоп» грузился каучуком в малазийском порту Джорджтаун.

Город на восточном берегу острова Пинанг соединен с материковой частью Малайзии мостом и за свою экзотическую красоту получил название «жемчужина Востока». Джорджтаун в конце XVIII века основали англичане и назвали в честь своего короля Георга III. Британцы в 1826 году объединили свои владения Пинанг, Малакку и Сингапур в одну колонию Стрейтс – Сетлментс – «Поселения у проливов». Колония имела собственную валюту – доллар Проливов, или стрейтсдоллар. Выпускалась она в монетах и банкнотах разных номиналов и находилась в обращении до 1939 года.

Благодаря свободной экономической зоне товары в Пинанге не облагались пошлиной, а потому стоили гораздо дешевле, чем в остальных городах Малайзии. Советские моряки охотно «отоваривались» в Джорджтауне, покупая в местных магазинах недорогие текстиль и обувь для дальнейшей перепродажи дома. Торговец лавки, в которой я покупал подарки и сувениры для родных и близких, подарил медный цент колонии Стрейтс – Сетлментс с портретом королевы Виктории.

- На сдачу. – сказал он.
- На память. – поправил я.
- ОК, на память. – улыбнулся малаец.

Красивая, но недорогая монета, действительно оставила память о прекрасной стране Малайзия, побывать в которой больше не довелось. В конце погрузки агент, обслуживавший судно, предложил капитану организовать для экипажа автобусную экскурсию в столицу страны Куала-Лумпур. Расстояние до нее составляло примерно 400 км, и водителю требовалось на дорогу почти восемь часов. Экскурсия началась рано, в 6 утра по местному времени. Завтракать моряки не стали, а взяли в дорогу сухие пайки и воду, которые с вечера приготовили повар и артельщик. По пути водитель сделал получасовую остановку на полчаса, чтобы гид мог показать каучуковую плантацию. Экскурсовод Мохаммед рассказал, что

с одного дерева гевеи получают до 8 кг каучука в год и что Малайзия является крупнейшим в мире производителем натурального каучука.

В Куала-Лумпуре нас провели по площади Мердека, показали собор Святой Марии, Национальный музей и дворец Султана. В конце экскурсии водитель сделал остановку у железнодорожного вокзала, и Мохаммед дал нам час свободного времени на осмотр города перед тем, как отправиться в обратный путь. Гуляя по центральной улице Джалан Траверс, я случайно наткнулся на небольшой филателистический магазин, торговавший почтовыми марками и открытками. На витрине среди прочих красовались марки незнакомого государства – Республики Малуку Селатан. Стоили они не дорого, и потому решил купить нескольких серий.

После рейса зашел в магазин «Юный филателист» на улице Ленина (ныне – Ришельевская), хотел разузнать, что за марки приобрел в Малайзии. Заведующий магазином Френкель И.Д., известный в городе филателист, объяснил:

- Это частный выпуск. Его нет ни в одном каталоге мира.

- Что означает частный выпуск? – не понял я.

- Это означает, что марки Малуку Селатан не относятся к числу официальной почтовой продукции какого-либо государства, а считаются спекулятивно-фантастическими выпусками несуществующей страны. Они никогда не были в обращении и филателистическая ценность этих марок не высокая. – объяснил Илья Давыдович.

После беседы с Френкелем захотелось больше узнать о загадочной стране и ее почтовых марках. В литературе вычитал, что Южные Молуккские острова на индонезийском языке называются Малуку Селатан. Архипелаг расположен в море Банда, на западе Тихого океана, и состоит из 150 островов, главным из которых является столичный Амбон. Численность меланезийцев, коренного населения островов, составляет примерно миллион человек, большинство из них исповедуют христианскую религию.

В начале XVII столетия Южно-Молуккские острова оккупировали Нидерланды и включили в состав своей колонии Голландская Ост-Индия. Когда в августе 1945 года была провозглашена независимость Соединенных Штатов Индонезии, Южно-Молуккские острова вошли в состав штата Восточная Индонезия. Спустя пять лет президент Сукарно решил преобразовать федеративную страну в унитарную республику. При этом власти полностью проигнорировали религиозные и этнические различия населения отдельных регионов. Христиане Южно-Молуккских островов опасаясь, что мусульманское руководство Индонезии уничтожит их самобытную культуру, 25 апреля 1950 года провозгласили независимую Республику Малуку Селатан. В ответ 20-тысячное индонезийское войско высадилось на мятежных островах и захватило столицу Амбон. В вооруженном конфликте погибли более 5 тысяч человек. Руководство сепаратистов во главе с «президентом» Крисом Сумокилем бежало на близлежащий остров Серам и там развернуло партизанскую войну. Продолжалась она до декабря 1963 года, пока не арестовали Сумокиля. Спустя три года по приказу нового президента Индонезии генерала Сухарто бывшего лидера Малуку Селатан казнили.

Но в литературе я не нашел ответа на главный вопрос, который интересовал особо: каким образом вышли в свет марки несуществующего государства? Пришлось снова обращаться за разъяснением к специалисту.

- Марки эти появились вследствие того, что напряжённой ситуацией вокруг Южно-Молуккских островов воспользовались аферисты. – объяснил Илья Давыдович.

- Как именно?

- В 1952 году в офис крупной американской марочной фирмы «Столов и К°» обратились некие джентльмены, представившиеся членами правительства Республики Малуку Селатан в изгнании, и предложили выпустить почтовые марки нового государства. Заманчивое предложение сулило фирме большие деньги, поэтому сделку оформили быстро и уже через два года на мировом филателистическом рынке появились почтовые миниатюры Малуку Селатан. Красочные серии быстро привлекли внимание филателистов всего мира и на первых порах хорошо продавались. К моменту, когда аферу разоблачили, руководство фирмы и «представители правительства» несуществующей страны успели получить хорошую прибыль. Дело, однако, закончилось громким скандалом.

- А что Вы скажете о марках с изображением американского генерала Макартура?

- Это занятная история. – ответил директор «Юного филателиста». - Серия из девяти номиналов, на которых на фоне карты Индонезии изображен Дуглас Макартур по прозвищу «Неукратимый Дуг», появилась в 1953 году. Когда началась Корейская война, «правительство» Малуку Селатан предложило послать две тысячи своих бойцов в помощь американским войскам при условии, что Соединенные Штаты признают независимость их страны. Это предложение правительство США проигнорировало, и южно-молуккский контингент так и не появился на Корейском полуострове.

- В чем всё же состояла главная цель аферы? В получении незаконной прибыли?

- Совершенно верно. Основной целью филателистического проекта Малуку Селатан было получение прибыли путём продажи коллекционерам незаконного выпуска, предназначенного, якобы, для реального почтового обращения.

По этой причине, заключил Френкель, почтовые марки Малуку Селатан так никогда и не попали в каталоги мира. А посему этот фальшивый выпуск большой филателистической и коммерческой ценности не имеет.

Недавно я нашел в интернете информацию о том, что на одном аукционе полная серия марок с генералом Макартуром выставлялась по цене 3 \$. Точно такую же сумму я заплатил за эти же марки 46 лет назад в Куала-Лумпуре. Выходит, давняя «Афера Малуку Селатан» не ушла в небытие, а продолжается по сей день.





Теплоход «Перекоп» в балласте следует под погрузку в Пинаг. Апрель 1973 г.



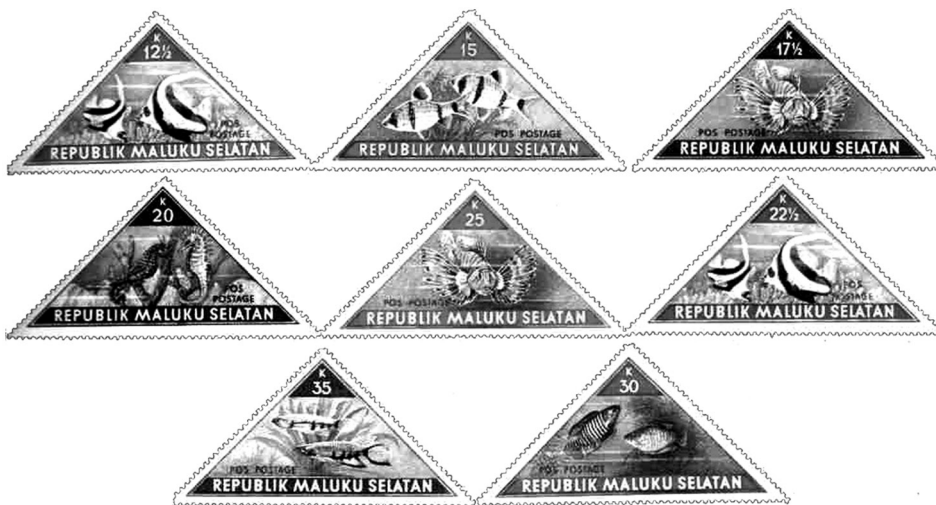
4-й механик теплохода «Перекоп»  
Петр Лобода



Стрейтс-Сетлментс. Один цент. Медь. 1883 г.



Марки Республики Малуку Селатан с картой «страны» и тропическим животным



Серия марок с тропическими рыбками



Серия марок с генералом Макартуром



Теплоход «Перекоп» на рейде порта Джорджтаун. Апрель 1973 г.

## 24. КУБА

Коллекционирование – это удел увлеченных и неординарных людей.

За тихим, мало заметным для окружающих увлечением скрываются бурные страсти: безудержная радость от новых приобретений или потрясения от невозможности исполнить заветные желания. Коллекционирование безгранично, это вечный поиск, в котором нельзя достигнуть вершины, поскольку каждый следующий шаг с нее – это шаг вниз.

Коллекционированием увлекаются люди разных возрастов и профессий. Среди моих друзей – моряков было немало заядлых коллекционеров. Одни собирали монеты, другие почтовые открытки и марки, третьи – разные диковинные вещицы.

Судовой механик Павел Стреколовский увлекался нумизматикой, собирал монеты зарубежных стран, в которых бывал. С Павлом я познакомился во время учебы на заочном факультете Одесской высшей мореходки, позже мы вместе работали на теплоходе «Большевик Суханов». В середине июня 1972 года, после окончания сессии за второй курс, когда уже можно было расслабиться и не думать об экзаменах и зачетах, Стреколовский затронул тему нашего общего увлечения:

- Ты уже получил новый членский билет Общества коллекционеров?
- Нет. А почему ты спрашиваешь?
- Быстро беги в Клуб портовиков, обмен уже заканчивается.

Так я узнал, что в феврале 1972 года прежнее ОКО разделилось на две самостоятельные общественные организации – Общество филателистов и Общество коллекционеров. В тот период, когда создавалась новая структура, мое судно находилось в длительном заграничном рейсе и я, разумеется, не мог знать этого.

Членский билет нового образца вручал мне первый председатель Общества коллекционеров, легендарный черноморский капитан Борис Николаевич Репкин.

Родился он в 1929 году далеко от моря – в городе Тверь, но с детских лет мечтал стать моряком. После окончания школы поступил в Одесскую высшую мореходку, окончил ее в 1952 году и был зачислен в ЧМП. Несколько лет работал штурманом, а в 1957 году поднялся на капитанский мостик океанского судна. Природный талант организатора, целеустремленность и крепкая сила воли не раз помогли Репкину достигать желаемого. Защитил кандидатскую диссертацию по судовождению, несколько лет руководил пассажирским флотом ЧМП, работал в Международной морской организации ИМО – специализированном учреждении Организации Объединенных Наций. Человек яркой судьбы, Борис Николаевич был не только свидетелем, но и участником важных международных событий, дружил с известными личностями. Особенно теплые отношения сложились у капитана Репкина с кубинским лидером Фиделем Кастро.

Дружба двух неординарных личностей началась в апреле 1961 года, когда рефрижераторный теплоход «Кура» под командованием капитана Репкина доставил в Гавану груз смальца. Из конфиденциальных источников капитану сообщили, что на его судне должна состояться встреча руководителя кубинской революции и советского посла на Кубе Сергея Михайловича Кудрявцева. Перед капитаном и экипажем ставилась задача создать необходимые условия для успешного проведения этих переговоров. Накануне ответственной встречи Репкин поручил первому помощнику Александру Токареву купить в Гаване открытки с портретом Фиделя. Моряки хотели оставить на память автограф легендарного революционера. Помполиту, однако, не удалось выполнить распоряжение капитана, так как кубинский лидер приказал изъять из продажи все открытки с собственным изображением.

В назначенное время Фидель Кастро в сопровождении брата Рауля и двенадцати ближайших соратников поднялся на борт советского теплохода. Гостей пригласили в кают-компанию, где от имени экипажа их приветствовал капитан Репкин.

- По поручению руководства ЧМП хочу принять Фиделя Кастро в почетные капитаны дальнего плавания. – объявил Борис Николаевич и вручил высокому гостю официальный нагрудный знак.

В следующем 1962 году теплоход «Кура» сделал еще несколько рейсов к берегам Кубы. Судно доставило на Остров Свободы зерно и секретные грузы в рамках операции «Анадырь» – советские ракеты с ядерным оружием, а также воинское подразделение 51-й ракетной дивизии. Когда Фиделю Кастро доложили, что важный груз уже прибыл в Гавану, команданте пожелал вновь навестить старых друзей.

Размещение советских ядерных ракет на Острове Свободы вызвало острый конфликт между СССР и США, который вошел в историю под названием Карибский кризис. Противостояние двух ядерных держав продолжалось всего две недели, но от его исхода зависела судьба всего человечества. Чтобы предотвратить ядерную катастрофу, в Гавану в срочном порядке вылетела советская делегация во главе с Анастасом Ивановичем Микояном, видным советским государственным и политическим деятелем.

В ходе личных встреч с президентом Кеннеди и команданте Кастро советскому руководителю удалось урегулировать конфликт и тем самым убрать планету от Третьей Мировой войны.

На протяжении двух кризисных недель на теплоходе «Кура» размещался пункт обработки оперативной информации. Когда конфликт был исчерпан, и судно стало готовиться к выходу в рейс, капитан Репкин пригласил Фиделя Кастро на прощальный ужин. Старые друзья долго беседовали, вспоминали минувшие события, шутили. Прощальная встреча затянулась за полночь, собеседники в переводчиках не нуждались, поскольку капитан Репкин великолепно владел несколькими иностранными языками, включая испанский. В завершении встречи капитан спросил гостя:

- Знаешь, Фидель, как в Советском Союзе переводят слово Куба? – и после непродолжительной паузы объяснил. – КУБА – Коммунизм У Берегов Америки!

С капитаном Репкиным меня связывало многое: работа в пароходстве, увлечение нумизматикой, общие друзья. Борис Николаевич создавал Общество коллекционеров Одессы, а спустя двадцать лет я продолжил начатое им дело. Мы часто встречались и обсуждали разные темы, вспоминали пароходство и знакомых моряков и коллекционеров. Как-то раз, в начале 1990-х годов, мы вновь встретились в кафе на Дерибасовской, выпили по чашечке кофе, обсудили ситуацию с развалом пароходства.

Из кармана пиджака Репкин достал небольшой футляр.

- Вот, получил на днях с Кубы подарок, нужно будет поблагодарить Фиделя.

В футляре находилась красивая серебряная монета весом в две унции. Отчеканили ее в честь 40-й годовщины штурма казарм Монкада, с которого и началась Кубинская революция. Обратную сторону монеты украшал портрет Фиделя Кастро, старого друга Бориса Николаевича.

Легендарный черноморский капитан Репкин скончался в 2006 году в возрасте семидесяти семи лет. В память о нем я написал небольшую заметку для «Морской энциклопедии Одессы», ее опубликовали на странице 481 этого издания.



Друзья-нумизматы Петр Лобода (слева) и Павел Стреколовский.  
Теплоход «Большевик Суханов». Персидский залив. Март 1980 г.



Капитан Борис Николаевич Репкин



Механик ЧМП Петр Лобода



Теплоход-рефрижератор «Кура» на рейде Гаваны. Апрель 1961 года





Слева направо: Рауль Кастро, первый помощник Александр Токарев,  
посол СССР на Кубе Сергей Михайлович Кудрявцев,  
капитан теплохода «Кура» Борис Николаевич Репкин.  
Апрель 1961 года.



Встреча на теплоходе «Кура».  
Капитан Репкин и Фидель Кастро обмениваются автографами.  
Апрель 1961 г.



Фидель Кастро и капитан Репкин во время встречи на теплоходе «Кура».  
Гавана. Октябрь 1962 г.



Теплоход «Кура» под выгрузкой в Гаване. Октябрь 1962 г.



Куба. Памятная монета «40-я годовщина штурма Монкады».  
Серебро 999 пробы. Вес 62,2 г. 1993 г.

## 25. Человек – легенда

Комсомол, как массовая общественная организация, оказывал колоссальное влияние на все сферы жизни Советской страны: промышленность и экономика, образование и наука, культура и искусство, спорт и досуг. В каждом учреждении, предприятии, силовом ведомстве в обязательном порядке создавалась первичная комсомольская организация. В начале 1970-х годов комсомол Одесской мореходки объединял в своих рядах более 2 тысяч курсантов и сотрудников. Училищная организация являлась крупнейшей в структуре ЧМП, а ее комитет был наделен правами райкома в вопросах приема и учета своих членов.

Спустя три года после окончания мореходного училища мне вновь довелось очутиться в стенах альма-матер. Этому способствовала случайная встреча с руководителем учебного заведения Бойцовым Ф.С.

- Здравствуйте, Федор Степанович. - поздоровался я, когда встретил начальника ОМУ в районе парка Шевченко.

- Добрый день, Петр. – узнал меня Бойцов. – Как твои дела?

- Работаю четвертым механиком на теплоходе «Перекоп», получил представление на третьего.

- Учиться продолжаешь? Помню, ты с отличием окончил наше заведение. Твоя фамилия до сих пор красуется на училищной Доске почета.

- Да, учусь заочно в Высшей мореходке, перешел на четвертый курс. Хочется поскорее получить диплом инженера, но никак не получается – сроки окончания рейсов часто не совпадают с началом сессий.

- Для этого надо какое-то время поработать на берегу. Возвращайся в училище, у нас как раз образовалась вакансия – должность секретаря комитета комсомола.

Предложение застало врасплох.

- Не знаю даже...

- А что тут знать? Главное, что тебя в училище знают. И доверяют, значит, дела пойдут и «вышку» закончишь в срок.

Отчетно-выборная комсомольская конференция состоялась в октябре 1973 года, на ней меня избрали секретарем комитета комсомола училища. Три года, проведенные на комсомольской работе, всегда вспоминаю с особой теплотой. В середине семидесятых по инициативе комсомола в Одессе было проведено немало увлекательных и полезных мероприятий: первые одесские «Юморины» и фестивали смеха, факельные шествия молодежи и военно-спортивные игры «Зарница» и «Орленок», походы по местам боевой и трудовой славы советского народа.

Западные идеологи и доморощенные политики критикуют сегодня советское время, утверждают, что тогда все было заорганизовано и по-

литизировано. Но при этом затрудняются ответить на простой вопрос: Что плохого было в том, что комсомол воспитывал молодежь в духе дружбы и коллективизма, учил юношей и девушек быть трудолюбивыми и честными, приносить пользу обществу и уважать старших, помогать тем, кто нуждается в помощи? Благодаря комсомолу миллионы молодых людей уверенно вступали в самостоятельную жизнь, получали образование, осваивали профессии, становились порядочными и уважаемыми людьми. Современная молодежь, к сожалению, не имеет подобной организации, она предоставлена сама себе, подвержена стихии улиц и «майdanов», ее дурачат и используют в своих интересах политические авантюристы.

Комсомольскую организацию в семидесятые годы курировал заместитель начальника училища по политической работе Калюжный А.А.. Мудрый, интеллигентный и в высшей степени порядочный человек. В годы войны Калюжный храбро сражался с врагом, совершил немало героических подвигов. В мае 1975 года, когда во всем мире отмечалась 30-я годовщина победы над фашизмом, Алексей Алексеевич привез из Москвы красивую бронзовую медаль.

- Подарили однополчане из Франции. Каждый год 9-го Мая мы регулярно встречаемся на Красной площади и отмечаем очередной День Победы. – объяснил Калюжный. – Памятная медаль посвящена нашему авиаполку «Нормандия – Неман».

Так я впервые узнал, что мой руководитель в годы войны сражался в составе воинского соединения, чья боевая слава облетела весь мир. К юбилею победы над фашизмом французский медальер Альбер Давид изготовил из бронзы большую памятную медаль «Эскадрилья Нормандия – Неман». Весила она 162 грамма и имела диаметр 68 мм. Один экземпляр этой медали французские летчики-ветераны привезли своему боевому другу Алексею Калюжному.

На лицевой стороне знака изображены французский летчик и лотарингский крест – символ движения «Сражающаяся Франция». Медведь и яблоко олицетворяют снежную Россию и солнечную Нормандию. На другой стороне – два силуэта одномоторного самолета «Як», самого массового советского истребителя периода войны, и герб авиаполка «Нормандия – Неман». Название и герб эскадрильи получила по топониму французской провинции Нормандия, которая больше других пострадала от немецкого нашествия. На реверсе медали изображены также боевые награды авиаполка – две советские и три французские, и указан его боевой путь: Москва – Орша – Орел – Ельня – Смоленск и другие.

От Калюжного я узнал, что первоначально личный состав эскадрильи, сформированной в декабре 1942 года в городе Иваново, состоял из 72 французских добровольцев – 14 лётчиков и 58 авиамехаников. Летчики эскадрильи «Нормандия» летали на разных самолетах конструктора Яковлева – «Як-1», «Як-9», «Як-3». Вместе с французскими асами в боевых вылетах участвовали и советские пилоты. С апреля 1943 года эскадрилья «Нормандия» сражалась в составе 1-й воздушной армии СССР, которой командовал генерал Громов М.М., Герой Советского Союза. Летчики «Нормандии – Неман» участвовали в Курской битве, Белорусской и Восточно-Прусской операциях, совершили свыше 5 тысяч боевых вылетов и провели 900 воздушных боев. Название «Неман»

авиаполк получил в ноябре 1944 года за боевые заслуги и мужество, проявленные во время воздушных сражений при форсировании реки Неман. С того времени он и стал называться «Нормандия – Неман».

О своем личном вкладе в боевые победы легендарного авиаполка Калюжный рассказывать не любил. Спустя время мне о них поведал другой ветеран Великой Отечественной войны – фронтовой разведчик Михаил Ильич Вахмистров. Самый старый и опытный работник парткома ЧМП, он, помимо обязанностей инструктора, выполнял еще одну важную функцию – руководил партийной комиссией, контролирующим органом ЧМП.

- К Дню Победы партийный комитет пароходства принял постановление о чествовании ветеранов войны. – рассказал Вахмистров. – Мне, как председателю партийной комиссии, поручено подготовить списки к поощрению.

- Калюжный А.А. там будет? – спросил я.

- Обязательно. – ответил инструктор парткома. – Боевой летчик, человек-легенда.

Михаил Ильич хорошо знал биографии ветеранов войны, представляемых к поощрению, и рассказал, что Калюжный родился в марте 1923 года на Кубани, в станице Варениковская Краснодарского края. Великую Отечественную войну молодой лейтенант встретил в полковой авиации, с декабря 1942 года в составе французской эскадрильи «Нормандия». В годы войны летчик-истребитель Калюжный совершил 250 боевых вылетов, сбил шесть вражеских самолетов – 4 лично и 2 в составе группы. Победу встретил в Берлине, однако из военной авиации увольняться не стал. В 1950 году, когда на Корейском полуострове разгорелся военный конфликт между северной и южной частями, гвардии капитан Калюжный оказался в числе советских военных специалистов, воевавших на стороне северокорейской армии. Участвовал в 40 воздушных боях, совершил 120 вылетов и лично сбил 6 американских самолетов. Ратные подвиги летчика Калюжного отмечены многочисленными наградами, среди которых два ордена Красного Знамени, ордена Отечественной войны I-й степени и Красной Звезды, многочисленные боевые медали.

После окончания Военно-воздушной академии Калюжный получил назначение в Одессу, служил в воздушных частях, а, демобилизовавшись, двенадцать лет проработал первым помощником капитана на судах ЧМП. С весны 1973 года заместитель начальника ОМУ ММФ по политической работе. На этой должности легендарный летчик, Гвардии полковник Калюжный проработал семь лет, вплоть до выхода на пенсию.



Комсомольская отчетно-выборная конференция ОМУ ММФ. Октябрь 1973 г.



Собрание комсомольского актива ОМУ. Слева направо: Сергей Филиппов, Петр Лобода, Владимир Самсонов, Виктор Золотухин, Анатолий Свиридов. Март 1975 г.



Заседание комитета комсомола ОМУ. Слева направо: Николай Круглов, Василий Онуфриенко, Петр Лобода, Александр Шадов. Октябрь 1974 г.



А.А. Калюжный в годы Великой  
Отечественной войны



А.А. Калюжный  
в годы Корейской войны



Замполит ОМУ ММФ  
Калюжный А.А.



Эмблема авиаполка  
Нормандия – Неман



Франция. Памятная медаль «Эскадрилья Нормандия - Неман».  
Медальер Альбер Давид. Бронза.

## 26. Фунт лиха

В советское время в каждом мореходном училище имелись собственные учебно-производственные суда – УПС: в Одесской средней мореходке – пароход «Экватор», Херсонской – парусник «Товарищ», Ленинградской «вышке» – теплоход «Зенит», Мурманском училище – барк «Седов». В Одесской «вышке» числилась целая флотилия УПС: теплоход «Горизонт», парусник «Дружба», большая группа судов «профессорской» серии – «Профессор Павленко», «Профессор Миняев», «Профессор Кудревич», «Профессор Аничков». Учебными эти суда назывались потому, что основной их задачей была организация учебных плавательных практик для курсантов мореходных училищ, а производственными, поскольку на УПС перевозились определенные партии различных грузов.

В период плавательной практики курсанты становились полноправными членами экипажа. На УПС они имели возможность совместить теоретическое обучение с выполнением конкретных судовых работ, приобрести опыт несения вахт и навыки работы с различными судовыми устройствами и механизмами. Учебно-производственные суда, как правило, совершали короткие рейсы, транспортируя небольшие партии грузов между портами и одновременно выполняя задачи по обучению курсантов-практикантов. Занятия, вахты, отработка всех видов судовых тревог, детальное изучение устройства судна, уход за корпусом, покрасочные работы, изучение правил эксплуатации и использование навигационного оборудования, исследование районов плавания – скучать курсантам на судне во время практики не приходилось.

В июне 1976 года меня назначили на УПС «Горизонт» руководить практикой курсантов Одесской мореходки. Головное судно из серии трех УПС, построенной в 1961 году в Восточной Германии, предназначалось для Одессы. Портом приписки теплохода «Зенит» стал Ленинград, «Меридиана» – Владивосток. Суда этой серии имели 3 грузовых трюма общей грузоподъемностью – 4,4 тысячи тонн, были оборудованы просторными аудиториями и курсантскими кубриками, рассчитанными на одновременное размещение 150 практикантов.

Командовал УПС «Горизонт» капитан дальнего плавания Александр Дмитриевич Попов, с ним я был знаком по Обществу коллекционеров. Попов собирал различные старинные предметы, имел несколько хороших коллекций: монеты, полковые знаки, награды, антикварные открытки. Но, это, как говорится, традиционный «джентльменский набор» многих опытных коллекционеров. Одно же собрание капитана было уникальным, оно выделялось своей нестандартностью и экзотикой – это подборка курительных трубок, изготовленных из морской пенки. Попов часто брал ее в рейсы и показывал всем желающим – и членам экипажа, и гостям судна.

- В древности из белого пористого минерала делали дорогие сосуды – рассказывал капитан. – В средние века морскую пенку стали использовать и в «трубочном производстве». Из нее изготавливали чашки трубок, а чубуки и мундштуки делали из дерева, чаще всего из вишни. Чашки курительных



трубок, предназначенные для сувенирных целей, украшались художественной резьбой.

- Почему в Вашей коллекции только трубки с изображениями турецких султанов ? – нередко спрашивали капитана.

- По роду службы мне часто приходится бывать в Стамбуле, Измире, Самсуне и других портах Турции. – объяснял Попов. – Там всегда есть возможность пополнить коллекцию. А, кроме того, я интересуюсь историей Османской империи, южного соседа нашей страны.

- Сами из трубок курите?

- Нет, вообще не курю – ни из трубок, ни иным способом. И вам не советую.

Руководство практикой хорошо оплачивалось, за месяц получалось 250 рублей в советских знаках плюс командировочные в зарубежной валюте за время пребывания УПС в иностранных водах. Денег этих вполне хватало на покупку сувениров и недорогих подарков для родных. Первым портом выгрузки был египетский Порт-Саид, расположенный в северной части Суэцкого канала. Во второй половине 1970-х годов Порт-Саид стал бурно развиваться, этому способствовало возобновление работы важнейшей водной артерии. Советские военные моряки оказали помощь в разминировании Суэцкого канала, и пятого июня 1975 года по нему вновь началась навигация. По этому случаю в Египте выпустили памятную монету достоинством один фунт. На ее лицевой стороне изобразили торговое судно, проплывающее мимо здания администрации Суэцкого канала. Купить монету можно было в любой лавке города, да и стоила она не дорого.

- Это потому, что тираж выпуска был огромный – четверть миллиона экземпляров, а серебро среднего качества – 720 пробы. – объяснил Попов и посоветовал купить фунт. – Начни собирать памятные монеты Египта, их здесь выпускают часто, большими партиями и доступными по цене.

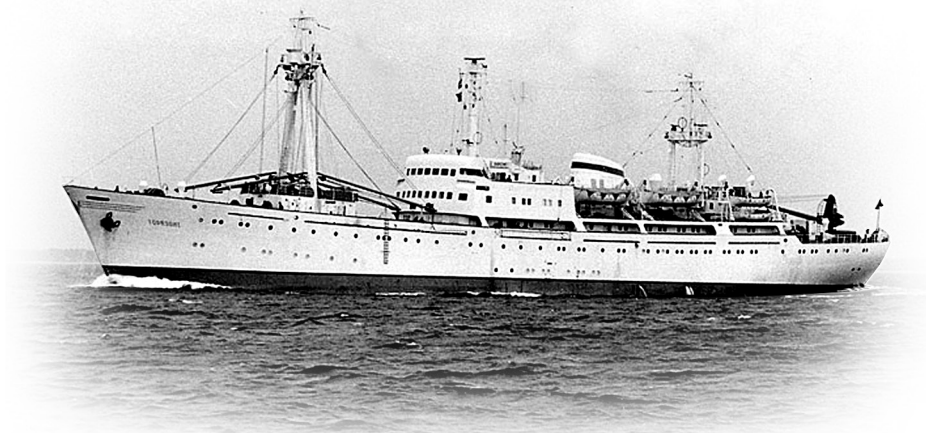
Накануне выхода судна в рейс мировые средства массовой информации сообщили, что египетский президент Анвар Садат в одностороннем порядке денонсировал Договор о дружбе с Советским Союзом. Он заявил, что наша страна оказала Египту недостаточную помощь в конфликтах с Израилем. Спустя два года в Кэмп-Дэвиде, загородной резиденции президента США, состоялось подписание мирного договора между Египтом и Израилем. На том саммите присутствовали американский президент Джимми Картер, египетский руководитель Анвар Садат и израильский премьер-министр Менахем Бегин. По этому поводу в 1980 году в Египте выпустили очередную памятную монету – с портретом Анвара Садата и голубем мира с оливковой ветвью в клюве.

- Ты уже начал собирать египетские монеты? – спросил Попов, когда в начале апреля 1982 года мы снова встретились на воскресной «сходке» коллекционеров. – Привез тебе подарок – монету, посвященную мирному договору Египта и Израиля. Проба у нее та же, 720-я, но тираж в два с половиной раза меньше, чем у той, что ты купил в Порт-Саиде во время практики.

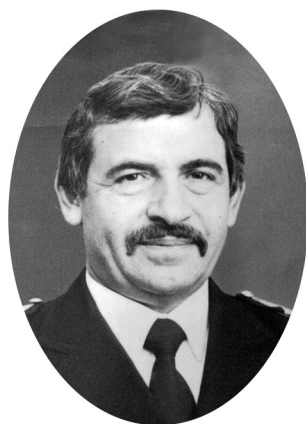
- Спасибо. Теперь в моей коллекции уже десять памятных монет Египта. – обрадовался я. – А что за номинал? Не могу разобрать с арабского.

- Фунт. – ответил капитан и добавил. – «Фунт лиха».

Это выражение означает то же самое, что «хлебнуть горя» или попасть в беду. Кэмп-дэвидские соглашения не принесли Египту и ее правителю ничего хорошего. По замыслу Садата «мирный» фунт должен был стать символом согласия и спокойствия на Ближнем Востоке, а в действительности оказался свидетелем трагического конца своего хозяина. Исламские фундаменталисты отомстили президенту Египта за сближение с еврейским государством. Во время военного парада, проходившего в Каире в октябре 1981 года, они расстреляли Садата, сидевшего на правительственной трибуне.



Учебно-производственное судно «Горизонт» на пути в Египет. Июнь 1976 г.



Капитан А.Д. Попов.  
1976 г.



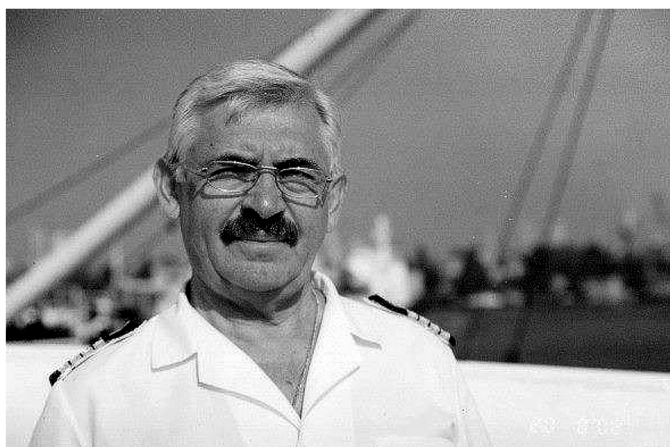
Руководитель практики курсантов ОМУ  
П.Г. Лобода. 1976 г.



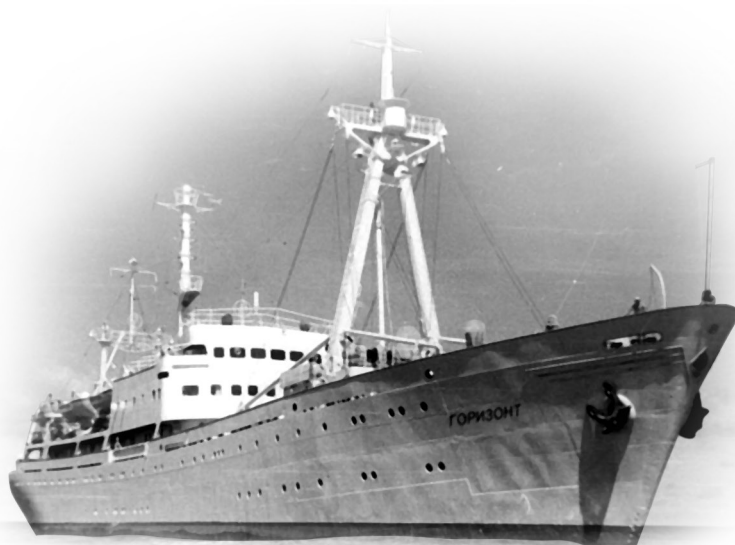
Египет. Один фунт. Возобновление навигации по Суэцкому каналу.  
Серебро. 1976 г.



Египет. Один фунт. Мирный договор с Израилем. Серебро. 1980 г.



Капитан УПС «Горизонт» Александр Дмитриевич Попов



Учебно-производственное судно «Горизонт» в балласте следует в Одессу. 1976 г.

## 27. Память о Жозефине

Кроме универсального флота в составе Черноморского морского пароходства имелся большой парк специализированных судов: контейнеровозы, балкеры, лихтеровозы, паромы и другие. Отдельную группу составляли суда-рефрижераторы. На итальянской верфи «Кантьере Навале Бреда» в Венеции в 1968 – 1969 годах для ЧМП были построены пять рефрижераторных судов, головным в серии был теплоход «Чапаев». Суда эти имели четыре рефрижераторных трюма общей вместимостью 5,8 тысяч кубических метров и восемь грузовых стрел грузоподъемностью 3 тонны каждая. Главная машина, дизель фирмы «Fiat», мощностью 8,4 тысячи лошадиных сил, обеспечивала судну скорость 19 узлов. Эти рефрижераторы моряки прозвали «банановозами», или «сладкими пароходами». Кроме бананов, суда перевозили также апельсины, грейпфруты, ананасы и прочие вкусные тропические фрукты. Экипажи «банановозов» никогда не испытывали дефицит витаминов в своем рационе.

В августе 1978 года меня назначили первым помощником капитана на рефрижератор «Чапаев». В то лето судно совершало рейсы по Карибскому морю между островами Куба и Мартиника. Возглавлял экипаж Марк Семенович Ребенников, выпускник легендарной «Академии Розенблюма». Так моряки-острословы прозвали курсы по подготовке рядового и командного составов ЧМП, которыми руководил Григорий Борисович Розенблюм. Человек, которого знала вся морская Одесса, руководил Учебно-курсовым комбинатом ЧМП с момента его основания в 1945 году. Одесские морские заведения в послевоенное время не успевали готовить кадры для быстрорастущего черноморского флота. Решать проблему помогала «Академия Розенблюма». Курсы регулярно обеспечивали пароходство квалифицированным рядовым составом – матросы, мотористы, электрики.

Марк Семенович Ребенников прошел долгий и не легкий путь от матроса до капитана океанских судов. Судоводитель с большим опытом работы, он был человеком интеллигентным, с мягким характером и ровным спокойным голосом. Однако в сложных ситуациях, когда того требовала обстановка, проявлял характер и становился строгим и взыскательным командиром.

Накануне прихода судна в Гавану там отшумел XI Всемирный фестиваль молодежи и студентов и город все еще сохранял праздничное убранство. На улицах и площадях, в кафе и барах столицы безостановочно звучала песня «Куба далеко, Куба рядом», которую специально для молодежного форума записал советский ансамбль «Пламя». После Кубы судно в балласте перешло в Фор-де-Франс, столицу острова Мартиника. Там его ждал груз – 5 тысяч тонн отборных мартиникских бананов, предназначенных для Италии. Бананы являются одной из главных сельскохозяйственных культур Мартиники, наряду с ромом, тростниковым сахаром и бобами какао они составляют главные статьи экспорта заморского департамента Франции. Фрукты настолько популярны на острове, что им посвящен специальный музей в городке Сент – Мари. Судовой агент организовал туда экскурсию, и моряки увидели процессы выращивания и переработки бананов, попробовали на вкус экзотические лакомства – банановое варенье и жаренные ромовые бананы.

Экскурсовод рассказал, что за красоту и богатое архитектурное наследие Фор-де-Франс часто называют «Парижем в миниатюре». Морякам показали красивое здание библиотеки Виктора Шельшера, католический собор Сен-Луи и старейшую достопримечательность столицы – форт Десаикс.

- В этом бастионе в годы II Мировой войны хранился золотой запас Франции – 286 тонн высокопробного золота. – поведал месье Жан.

Через неделю погрузка закончилась, и агент вновь прибыл на судно для оформления грузовых документов и портовых формальностей. После подписания коносаментов представитель грузоотправителя подарил капитану и мне по монете с изображением женщины в традиционном для Мартиники убранстве.

- Это Жозефина де Богарне, первая жена Наполеона, императрица Франции. – объяснил господин Гобер. – Она уроженка Мартиники. Пусть эти монеты напоминают вам о нашем чудесном острове и удачной совместной работе.

Жители Мартиники очень гордятся, что именно на их острове, в местечке Труа-Иль, родилась будущая императрица Франции. Отец Жозефины, родовитый, но бедный аристократ, служил колониальным чиновником в этом городке. Девочке было всего три года, когда на Мартинику обрушился страшный ураган, уничтоживший среди прочего и отцовский дом. В шестнадцать лет Жозефина вышла замуж за виконта Александра де Богарне, и под этой фамилией грациозную креолку узнал весь мир. На Мартинике бережно чтят память о знаменитой землячке. Здесь сохранился дом, в котором прошло детство Жозефины, и музей, где находятся, как уверяют экскурсоводы, подлинные вещи прославленной креолки и брачный договор с Наполеоном, скрепленный их подписями.

Портрет Жозефины украшает и первые монеты Мартиники. Выпускались они всего два раза – в 1897 и 1922 годах в двух номиналах – 50 сантимов и один франк. Монеты обращались только на острове и это отражено в надписях каждого выпуска – «Колония Мартиника». На островных монетах будущая королева Франции изображена в традиционном креольском наряде и головном уборе женщин Мартиники. Тираж медно-никелевых франков был большим – около 300 тысяч экземпляров. Время, однако, сделало свое дело, и сегодня найти экземпляры в хорошем коллекционном состоянии задача не простая. Если повезет, их можно купить на нумизматическом аукционе по цене 100 долларов за монету.

После того памятного рейса я не видел капитана Ребенникова почти пятнадцать лет. Встретились мы случайно осенью 1993 года на Приморском бульваре. Капитан с супругой неспешно прогуливался по аллее, сплошь усыпанной мокрыми после дождя листьями каштанов. Поздоровались и больше часа говорили на разные темы. Вспоминали теплоход «Чапаев» и Мартинику, замечательный остров в Карибском море.

- Кстати, у Вас сохранилась монета с портретом Жозефины? – спросил Марк Семенович.

- Конечно. Украшает коллекцию и напоминает о нашем рейсе на этот прекрасный остров.

- Моя тоже сохранилась. – сказал Ребенников, а после паузы добавил. – Мы с женой готовимся к отъезду в Америку. Здесь мне больше делать нечего: флот уничтожен, работы нет. Попытаю счастья за океаном. Опытные капитаны везде нужны, а мне на пенсию уходить еще рано.

Больше капитана Ребенникова не встречал, и как сложилась дальнейшая судьба выпускника «Академии Розенблюма», к сожалению, не знаю. Зато удалось приобрести еще одну монету с портретом красавицы Жозефины. Недавно на интернет – аукционе eBay продавались десять евро, выпущенные во Франции в 2018 году. Отчеканили монету из серебра 900 пробы качеством «proof» и тиражом 5 тысяч экземпляров. За 22,2 грамма серебра пришлось выложить 65 евро, то есть, в 6 с половиной раз больше заявленного у монеты номинала. Лицевую сторону выпуска украшает портрет Жозефины де Богарне, внизу даты жизни 1763 – 1814. На реверсе медальер изобразил фрагмент знаменитой картины Жака Луи Давида со сценой коронации Бонапартом своей жены. Пышная церемония состоялась в 1804 году в знаменитом парижском соборе Нотр – Дам.

Биография Жозефины — это история девушки из обедневшей семьи, которая стала самой влиятельной женщиной Франции. Она была умна, красива, грациозна, чувственна, но, увы, даже титул императрицы не принес Жозефине счастья.

Как, впрочем, и Наполеону. Жозефина была счастливой звездой Бонапарта, и удача отвернулась от корсиканца, когда он решил расстаться с прекрасной креолкой. После смерти бывшей супруги Наполеон посетил Мальмезон, дворец, в котором долгое время жила Жозефина, и поинтересовался у лечащего врача, что стало причиной смерти. Тот ответил: «Горе, тоска, страх за Вас». Жозефина умерла императрицей, прожив на свете всего пятьдесят один год.



Рефрижератор «Чапаев» следует на погрузку в Фор-де-Франс. Сентябрь 1978 г.



Первый помощник капитана т/х «Чапаев»  
Лобода П.Г. 1978 г.





Мартиника. 1 франк. Медно-никелевый сплав. 1897 г.



Императрица Франции  
Жозефина де Богарне



Франция. 10 евро. Коронация Жозефины.  
Серебро 900 пробы. 2018 г.



Рефрижератор «Чапаев» с грузом бананов следует в итальянский порт Ливорно.  
Октябрь 1978 г.

## 28. Вьетнамский Ромео

Героическая борьба вьетнамского народа за свободу и единство своей родины продолжалась десять лет и один месяц – с марта 1965, когда началась полномасштабная агрессия США, по 30 апреля 1975, когда северо-вьетнамские войска взяли последний оплот марионеточной власти – столичный Сайгон. Воссоединение двух частей Вьетнама было оформлено указом Национальной Ассамблеи 2 июля 1976 года, а еще через год Социалистическая Республика Вьетнам стала полноправным членом ООН.

В начале ноября 1978 года рефрижераторное судно «Чапаев» под командованием штатного капитана Павла Петровича Прасолова прибыло в порт Хайфон под погрузку апельсинов для Владивостока. Внешним видом вьетнамские апельсины уступают марокканским и египетским сортам, но по вкусу и сочности превосходят их. История выращивания апельсинов в стране насчитывает свыше 200 лет, эти фрукты растут во Вьетнаме во всех климатических зонах: на севере, в центральном районе, на юге страны. Поскольку температура воздуха во Вьетнаме постоянно держится выше 20 С, кожура зрелых апельсинов остается зеленой. По вкусу и сочности зеленые апельсины ничуть не уступают классическим оранжевым сортам.

Капитан Прасолов, человек с веселым жизнерадостным характером, как истинный одессит, любил юмор, веселые шутки и анекдоты. Иногда подшучивал даже над самим собой.

- Вся моя семья – люди солидные, интеллигентные: врачи, педагоги, инженеры. – рассказывал Павел Петрович о том, как стал моряком. – И только я один, шалопай, не хотел учиться и пошел в мореходку.

Стоянка в Хайфоне совпала с подписанием Договора о дружбе и партнерстве между Вьетнамом и Советским Союзом. По этому случаю и в связи с 61-й годовщиной Октябрьской революции Генеральный консул СССР в Хайфоне Сычев В.Н. организовал праздничный прием в местной гостинице «Дружба». Приглашения получили капитан и первый помощник теплохода «Чапаев». Торжественный банкет проходил в дружеской атмосфере, гости много общались, вспоминали годы героической борьбы с американскими агрессорами, рассказывали интересные истории. Вьетнамским товарищам понравился мой рассказ о том, как в начале 1970-х годов теплоход «Перекоп», на котором я работал механиком, под обстрелами и бомбежками американской авиации совершал регулярные рейсы в Хайфон и доставлял в дружественную страну необходимые грузы, включая военную технику. Седой вьетнамский ветеран, выслушав рассказ, подарил мне несколько почтовых марок и небольшую алюминиевую монетку с изображением трех женских профилей.

- На память о Вьетнаме. – сказал он по-русски. – Недавно гостил у родственников в Хошимине и купил на местном базаре.

- Хошимин, это так теперь называется Сайгон? – уточнил я.

- Да, город переименовали в 1975 году в честь первого президента Вьетнама.

- А где выучили русский язык?

- Воевал в одном соединении с советскими ракетчиками, от них и научился.

На следующий день мы встретились снова, теперь уже на борту теплохода «Чапаев». Поужинали в кают-компании, а потом за чашкой ароматного цейлонского чая долго беседовали в моей каюте. Новый знакомый оказался филателистом, собирал вьетнамские марки разных периодов и хорошо знал историю почтовой службы страны.

- Кто изображен на марках, которые Вы мне подарили? – спросил я гостя.

- Бао Дай, последний император Вьетнама. Это имя он получил по названию девиза своего правления. «Бао Дай» по-вьетнамски означает «Храни-тель величия».

- Марки выпущены в Южном Вьетнаме?

- Да. При императоре Бао Дай в Южном Вьетнаме стала создаваться собственная почтовая служба. Первые марки с национальной символикой появились в 1951 году, в их числе и серия с портретом императора в трех номиналах, что я подарил. Номиналы указаны в пиастрах Французского Индокитая, поскольку национальная валюта – донг, появится в Южном Вьетнаме только четыре года спустя. Соотношение между пиастром и донгом было 1: 1.

- Монету тоже выпустили при Бао Дайе?

- Верно. Ваша монета представляет самый младший номинал – 10 су. Полную серию монет трех номиналов отчеканили в 1953 году в Париже. Предназначалась она для денежного обращения Государства Вьетнам, как в то время называлась южная часть страны, которой руководил Бао Дай. Десять су равнялось 1/10 донга.

- Что обозначают три женские профиля на лицевой стороне монеты?

- Они олицетворяют вьетнамские регионы: Тонкин – на севере, Аннам – в центральной части, и Кохинхину – на юге страны. – ответил пожилой вьетнамец. – В марте 1945 года император Бао Дай объявил акт о независимости Аннама и Тонкина, а в августе того же года к этим двум частям добавилась третья – Кохинхина. Таким образом Бао Дай завершил объединение Вьетнама и воссоздал унитарное государство, разрушенное французскими колонизаторами в восьмидесятые годы девятнадцатого столетия.

Поблагодарив вьетнамского ветерана за интересный рассказ, подарил гостю блок болгарских сигарет «Родопи». В середине 1970-х годов болгарский табак был очень популярен как в Союзе, так и во Вьетнаме. Стоил он не дорого – всего 40 копеек за пачку и был по карману любому курильщику. Рассказ вьетнамца о последнем императоре его страны меня заинтересовал, и захотелось больше узнать об этой исторической личности. Советская энциклопедия кратко излагала события августа 1945 года, когда на севере Вьетнама к власти пришёл Хо Ши Мин. Бао Дай тогда отрекся от престола и получил должность «верховного советника» в Ханое. Коммунистам, однако, не удалось установить полный контроль над всем Вьетнамом, и в стране вспыхнула граждан-

ская война. Французы объявили Бао Дая формальным главой марионеточного Государства Вьетнам, но уже без титула император. В этом качестве он находился у власти вплоть до 1955 года. После того, как на юге Вьетнама в результате референдума была провозглашена республика, Бао Дай отрекся от власти и уехал с семьей в Париж.

Завершив погрузку, теплоход по реке Хонгха вышел в Тонкинский залив и взял курс на Южно-Китайское море. Осенью в этом регионе часто случаются штормы и морские катастрофы здесь явление не редкое. Получив радиogramму о штормовом предупреждении, экипаж приступил к креплению судового инвентаря «по-походному». Во время авральных работ на корме судна, в помещении рулевой машины, моряки обнаружили полуживого вьетнамца. Под видом грузчика тот пробрался на теплоход и спрятался на корме, рассчитывая «зайцем» приплыть во Владивосток. Молодой вьетнамец, когда пришел в себя, назвал имя – Фам Динь и рассказал романтическую историю о том, как во время учебы в Советском Союзе встретил и полюбил русскую девушку. По возвращении домой, Фам Динь стал искать способ, как воссоединиться с любимой. Он никогда раньше не выходил в море и не знал, что такое океанская качка и морская болезнь. Просидев сутки в укрытии, вьетнамец полуживой выполз на палубу, где его и подобрала команда. Судну пришлось менять курс и возвращать беглеца домой – такой был порядок.

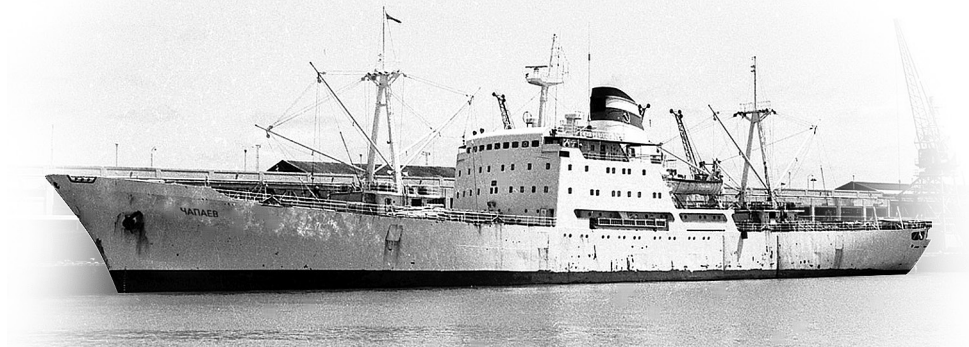
Когда теплоход вернулся в Одессу, на борт поднялся офицер госбезопасности, курировавший «Чапаев» по линии КГБ. Внимательно изучив протокол ведомственного расследования и свидетельские показания экипажа по данному происшествию, офицер произнес:

- В принципе, если бы была уверенность, что причиной побега действительно послужила любовь, то вьетнамского Ромео можно было бы доставить в Союз, а не возвращать на родину, где его, безусловно, ожидало наказание.

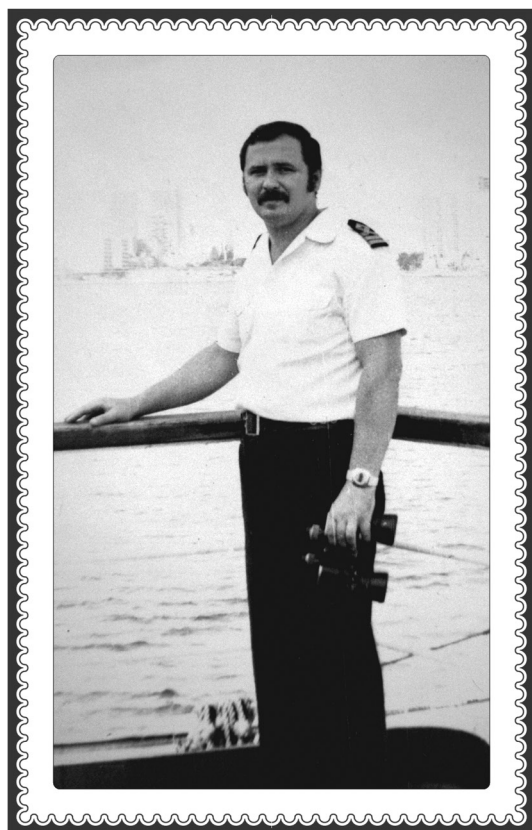
Однако тут же кагэбист оговорился :

- Но, если этот побег в каких-то целях спланировали вьетнамские спецслужбы, то скандал по дипломатическим каналам был бы неминуем.

Вот поди тут и разберись: можно или всё же нельзя было привозить несчастного влюбленного в Союз, да ещё в нарушение международных правил? Отвечать-то в любом случае пришлось бы капитану, а не советчикам со стороны.



Теплоход «Чапaeв» в порту Хайфон. Ноябрь 1978 г.



Первый помощник капитана теплохода «Чапaeв»  
Лобода П.Г. Вьетнам. Ноябрь 1978 г.



Государство Вьетнам. Серия почтовых марок с портретом императора Бао Дая. 1951 г.



Южный Вьетнам. Бао Дай. 10 су. Алюминий. 1953 г.



Теплоход «Чапаев» швартуется к причалу порта Владивосток.  
Декабрь 1978 г.

## 29. Блинчики по-сайгонски

В феврале 1979 года между Вьетнамом и Китаем разгорелся острый вооруженный конфликт, вошедший в историю под названием «Первая социалистическая война». Причиной противостояния двух стран стал ввод в Камбоджу вьетнамских войск в декабре 1978 года и свержение прокитайского правительства «красных кхмеров». Незадолго до начала боевых действий вьетнамцы выгнали из страны многочисленную китайскую диаспору, издавна жившую в северных районах Вьетнама. В ответ китайцы атаковали вьетнамскую границу. В вооруженном конфликте пострадали обе стороны: Китай потерял 22 тысячи человек убитыми и ранеными, Вьетнам – около 20 тысяч.

Известие о войне застало теплоход «Сидор Ковпак» в Индийском океане. Судно выполняло спецрейс с грузом военной техники, принятой на борт в порту Октябрьский. Официально этот портовый пункт, расположенный в северной части Днепро – Бугского лимана, числился как третий район Николаевского порта, но моряки называли его по своему – Балабановка. Этот небольшой порт, построенный в 1965 году, специализировался на вывозе вооружений и боеприпасов. Именно такой груз и должен был доставить теплоход «Сидор Ковпак» в порты Индии и Вьетнама.

Судно было построено в 1971 году на Херсонском судостроительном заводе, имело пять грузовых трюмов и десять кранов грузоподъемностью по 5 тонн каждый. Дедвейт теплохода составлял 12,9 тысяч тонн, дизель Брянского машиностроительного завода мощностью 9 тысяч лошадиных сил обеспечивал скорость 17 узлов. Командовал теплоходом «Сидор Ковпак» опытный капитан дальнего плавания Павел Романович Гуз.

На переходе в Индийском океане, когда за кормой остался остров Сокотра, радисты приняли зашифрованное радиосообщение. В два часа ночи в моей каюте раздался телефонный звонок.

- Зайдите ко мне. – полусонным голосом скомандовал капитан. – Получено «послание турецкого султана».

Так Павел Романович то ли в шутку, то ли в целях конспирации, называл криптограммы – специальные шифровки из пароходства с конфиденциальной информацией.

На флоте в советское время существовали строгие правила работы с шифровальными документами, этим могли заниматься два человека, имевшие специальный допуск к шифрам и кодам – капитан и первый помощник. Работать в одиночку строго запрещалось. Шифровка пришла ночью и, к тому же, это был не рядовой циркуляр по флоту, предназначенный для всех судов пароходства, а срочная индивидуальная криптограмма персонально нашему судну. Стало ясно, что речь пойдет о чем-то чрезвычайном. Когда прочитали шифровку, то поняли, что не ошиблись. Капитану предписывалось срочно изменить ротацию выгрузки и вместо индийского порта Мадрас следовать во вьетнамский Дананг, увеличив при этом скорость. Утром из радиосообщения узнали причи-

ну такого решения – Китай совершил вооруженную агрессию против Вьетнама, с которым Советский Союз имел договор о взаимопомощи. Советско-китайские отношения, напротив, в ту пору оставались напряженными.

Выполнив указание пароходства, капитан доставил груз в положенные сроки.

В Дананге его ждали с нетерпением и выгрузку начали сразу же, как только судно пришвартовалось к причалу. Грузовые операции не прекращались ни днем, ни ночью, даже проливные тропические ливни не могли остановить выгрузку. Доставленная колесная техника прямо с причала своим ходом отправлялась на фронт, боеприпасы в ящиках выгружались на железнодорожные платформы, накрывались брезентом и отвозились туда же. В порту соблюдался строгий контрольный режим, во многих местах были установлены посты и пропускные пункты. На территории порта круглосуточно находилось большое количество военных.

Молодой вьетнамский офицер Хоанг постоянно находился на борту судна, он контролировал выгрузку техники и боеприпасов, обеспечивал их безопасность. Офицер неплохо знал английский язык и охотно общался с моряками во время перекуров. Он совсем недавно вернулся из командировки в Кампучию, как с 1975 года стала именоваться древняя страна Камбоджа. Хоанг рассказал, как Пол Пот и его подручные «красные кхмеры» четыре года строили так называемый «аграрный социализм», который на деле обернулся геноцидом камбоджийского народа. По разным оценкам, «красными кхмерами» было уничтожено от 1 до 3 миллионов жителей страны. Офицер безопасности Хоанг помогал вьетнамским военным и специалистам возрождать в Камбодже мирную жизнь, восстанавливать экономику, разрушенную преступным экспериментом.

Как-то раз я пригласил офицера в кают-компанию на вечерний чай. Разговорились, Хоанг показал привезенные из Камбоджи сувениры – фотографии, видовые открытки, две серебряные монеты. Старых камбоджийских монет в моей коллекции тогда ещё не было, и потому предложил собеседнику обменять их на пьезо, газовую беспламенную зажигалку. Я купил ее в Сингапуре в предыдущем рейсе, заплатив за модную в то время вещицу двадцать местных долларов. Хоанг часто прикуривал от зажигалки, и было видно, что пьезо офицеру нравилось. Поэтому он без долгих раздумий принял предложение и обменял свои монеты на мое электронное изделие. Затем рассказал всё, что знал о камбоджийских монетах.

- Первая называется тикаль. – сообщил вьетнамский офицер. – С санскрита это слово переводится как «клейменная серебряная монета». Один тикаль в середине XIX века равнялся четырем салонгам.

Хоанг рассказал, что серебряный тикаль отчеканили в 1847 году на монетном дворе Удонг во время правления короля Анг Дуонга. Этот монарх находился у власти почти 20 лет, с 1841 по 1860 годы, и был противником любого иноземного вмешательства в дела независимого королевства. Монеты короля Анг Дуонга часто называют «башенными монетами», поскольку на их реверсах изображен храм с тремя башнями.



- Это Ангкор – Ват, святилище бога Вишну. – объяснил Хоанг.

В дверном проеме сделаны две надписи на кхмерском языке: «Ангкор» и «Королевство Камбоджа». На аверсе монеты изображена птица Хамса – священный лебедь, олицетворяющий высший дух. Хамса была символом богини Сарасвати, покровительницы знаний и творческих искусств. Надписи на кхмерском языке, расположенные по окружности, обозначают разные эры, принятые в буддизме.

О второй монете Хоанг рассказал следующее.

- Это так называемый «камбоджийский франк». Отчеканили его на монетном дворе Брюсселя в 1860 году уже при новом короле – Нородоме I. Монету на самом деле выпустили в 1875 году, но дату поставили ту, когда Нородом взшел на престол. При этом короле Камбоджа потеряла независимость и превратилась во французскую колонию. На оборотной стороне монеты изображен королевский герб, под ним ритуальная чаша. Надписи на кхмерском и французском языках передают номинал монеты – «2 франка». Чеканена она из серебра 900 пробы и весит 10,7 граммов, т.е. на четыре грамма меньше, чем тикаль. Камбоджийские франки были в обращении не долго, всего три года. В декабре 1878 года их заменил индокитайский пиастр, ставший на долгое время единой валютой для трех французских колоний в Индокитае – Вьетнаме, Камбодже и Лаосе.

Когда судно закончило выгрузку, вьетнамцы пригласили экипаж на прощальный вечер, который проходил в городском клубе. На столах были разнообразные блюда из национальной кухни, а из напитков – легкое рисовое пиво и знаменитая водка «Ла Мой». Вьетнамская трапеза – это всегда рис и еще что-то. Из риса в стране готовят знаменитую рисовую лапшу и муку, из которой выпекают пирожки и блинчики с начинкой из овощей и мясного фарша. Особенно вкусными мне показались «блинчики по-сайгонски» – «Бань куон». Съев очередную порцию, попросил у официанта добавку и поинтересовался у переводчика.

- Из какого мяса сделан фарш?

Тот подозвал шеф-повара и после короткой консультации ответил:

- Мясо свежее, от молодой собачки. Для нас собака – это обычное мясо, как говядина или свинина. – Официант улыбнулся и спросил. – Ещё хочешь?

- Нет, спасибо, наелся. – После разъяснений шефа аппетит пропал, и я быстро выпил несколько рюмок водки, чтобы заглушить подступившую тошноту.

Старые камбоджийские монеты неизменно напоминают мне давнюю историю с «блинчиками по-сайгонски» и скрашивают неприятные ощущения от гастрономического казуса. Цена серебряного тикаля короля Анг Дуонга составляет сегодня примерно 150 \$, а стоимость двухфранковой монеты Нородома I немного меньше, но обе относятся к числу нумизматических редкостей.



Теплоход «Сидор Ковпак» в рейсе на Вьетнам. Февраль 1979 г.



Первый помощник капитана теплохода «Сидор Ковпак»  
Лобода П.Г. 1979 г.



Камбоджа. Тикаль короля Анг Дуонга. 1847 г. Серебро. Вес 14,5 г.



Камбоджа. 2 франка короля Нородома I. 1860 г. Серебро. Вес 10,7 г.



Теплоход «Сидор Ковпак» на выходе из порта Дананг. Февраль 1979 г.

## 30. Золотая пластмасса

Черноморские суда, работавшие на восточном направлении, по пути во Вьетнам или Японию нередко останавливались в Сингапуре. Причины таких заходов были разные, но чаще всего это делалось в целях пополнения бункера, запасов пресной воды, продовольствия и технического снабжения, реже – для небольшого ремонта. Стоянка у причала стоила дорого, поэтому суда обычно бросали якорь на внешнем рейде. Сообщение с берегом обеспечивали разъездные катера, на которых доставлялось снабжение и производилось увольнение экипажа на берег. Морскими воротами в город служил Клифффорд-пирс, сооружение колониальной эпохи в бухте Марина Бэй. Построили его в 1933 году и назвали в честь сэра Хью Клифффорда, британского колониального чиновника. У причалов пирса швартовались лодки и катера, тут же находился пост иммиграционного контроля, работали магазинчики и кафе.

В октябре 1980 года на рейд Сингапура прибыл черноморский теплоход «Большевик Суханов», там ему предстояло пополнить бункер и запасы продовольствия. Судно было построено в 1959 году на верфи имени Ленина в польском городе Гданьск. Дедвейт теплохода составлял 10,4 тысяч тонн, а главный двигатель, дизель фирмы «Фиат», имел мощность 8 тысяч лошадиных сил и обеспечивал скорость 18 узлов. На судне было пять грузовых и один почтовый трюм, их обслуживали 16 легких и 2 тяжеловесные грузовые стрелы.

Руководил экипажем легендарный капитан, кавалер Ордена Ленина, Почетный работник ММФ, Теодор Иванович Продан. Родился он в Белоруссии в марте 1923, в начале 1930-х годов семья переехала на Кавказ, в город Сухуми. Когда началась Великая Отечественная война, восемнадцатилетний паренек Теодор Продан добровольцем ушел на фронт. Защищал Сталинград, штурмовал Берлин, а когда война закончилась, приехал в Одессу и поступил в высшую мореходку. После окончания училища в начале 1950-х годов стал работать штурманом в ЧМП, быстро вырос до капитана дальнего плавания. Продану, как одному из лучших черноморских капитанов, было доверено принимать в 1959 году в Польше новое судно – теплоход «Большевик Суханов». На нем Теодор Иванович проработал более четверти века.

Перед заходом в Сингапур судно выполнило не простой рейс в район Персидского залива. Власти Ирака в начале 1980 года стали готовиться к войне с соседним Ираном и мобилизовали для этого все людские и материальные ресурсы.

Порт Басра, где теплоходу предстояла выгрузка, испытывал острую нехватку докеров и портовой техники. Во избежание простоя, капитан предложил администрации порта подогнать к теплоходу несколько барж с тем, чтобы моряки своими силами могли выгрузить судно. Арабы приняли предложение, пригнали баржи и экипаж приступил к самовыгрузке. Все судовые работы на это время были приостановлены, моряки на две недели переквалифицировались в докеров. Выгрузка не останавливалась ни на час, работали и днем, и ночью, перекуры делали лишь для того, чтобы попить воду и поменять забитые цементной пылью респираторы. Экипаж понимал: если вы-

грузку не закончить до начала боевых действий, то появится риск застрять в Басре надолго. Работу, к счастью, удалось завершить до 22 сентября, когда началась полномасштабная война двух исламских государств. Пограничную реку Шатт-эль-Араб заминировали в нескольких местах, и в ловушке оказалось немало иностранных судов. Некоторые из них были уничтожены перекрестным огнем воюющих сторон. Грамотные и решительные действия капитана Продана спасли жизни моряков и само судно.

«Морская энциклопедия Одессы», изданная в 2012 году, стала результатом четырехлетнего труда большого коллектива авторов и специалистов морской отрасли. Солидная книга содержит много интересной информации об истории Черноморского морского пароходства, приводит сведения о легендарных судах и капитанах торгового флота, ставших гордостью города-героя. К сожалению, не все капитаны дальнего плавания, имена которых в свое время были известны далеко за пределами Одессы, попали в энциклопедию. На кого-то не сохранились документы, о ком-то было слишком мало информации. Этот недостаток книги стал для меня поводом, чтобы вспомнить и рассказать о тех выдающихся командирах флота, с кем посчастливилось быть знакомым и даже трудиться рядом. В этом списке одним из первых стоит имя легендарного капитана-орденоносца Теодора Ивановича Продана.

Увольнение экипажа с рейда Сингапура производилось, как правило, в две смены с тем, чтобы все моряки имели возможность побывать на берегу и сделать покупки. Рейс на Басру оказался «пустым», без «отоварки», и у экипажа скопился депонент, который надо было потратить. Моей группе выпала первая смена, к обеду она должна была вернуться на судно и подменить товарищей из второй очереди. По окончании срока увольнения моряки первой смены собрались в назначенное время на Клифффорд – пирс и стали ждать рейдовый катер. Тот немного опаздывал и, чтобы скоротать время, я решил побродить по близлежащим магазинам. Торговали там сувенирами, фруктами и недорогим ширпотребом, в кафе можно было выпить чашечку крепкого кофе или кружку пенящегося пива.

Прогуливаясь по причалу, я набрел на небольшой нумизматический магазинчик, торговавший монетами, справочной литературой и аксессуарами – кляссыры, холдеры, капсулы. Среди большого ассортимента старинных и современных монет мое внимание привлекли два загадочных предмета, изготовленные из цветной пластмассы. На каждом изделии имелся номинал: на фабрикате светлого цвета – 2 рупии, на бирюзовом кругляше – 25 центов. Оба изделия хранились в капсулах с указанием параметров: первое имело диаметр 31 мм и весило 1,5 грамма, второе было поменьше – диаметр 28 мм и вес 1,1 грамма. За двадцать с лишним лет коллекционирования мне ни разу не попался подобный материал – ни дома, ни за границей.

- Это денежные знаки? – спросил я хозяина магазина.

- Да. Это монеты Кокосовых островов. – ответил старый китаец. – Купи, продам не дорого.

После «отоварки» в кармане оставались 30 сингапурских долларов,

что-то около пятнадцати американских. Этой суммы немного не хватило, чтобы купить автомобильный магнитофон, и я решил депонировать валюту на следующий рейс. Японские плееры в то время были очень популярны в нашей стране и стоили не дешево – от 120 до 150 рублей в зависимости от фирмы.

Монеты экзотических Кокосовых островов мне очень понравились, и появилось желание их приобрести.

- В каталоге Краузе они опубликованы? – снова спросил китайца.

- В стандартном каталоге их нет. – услышал в ответ. – Это частные деньги, называются токены. По ним издается специальная справочная литература.

Торговец показал тоненькую брошюру на английском языке, которая называлась «Деньги Кокосовых островов».

- Купишь монеты, брошюру дам в подарок.

На пирсе объявили посадку на катер, и времени для раздумий уже не оставалось. Надо было принимать решение.

- Давай, покупай. – торопил продавец-китаец. – Монеты редкие и очень скоро станут дорогими. Отдам обе за пятьдесят долларов.

- У меня есть только тридцать.

Китаец задумался, стал что-то прикидывать в уме и, наконец, хлопнул в ладоши.

- Хорошо, согласен. Плати и забирай.

Весь рейс изучал подаренную китайцем брошюру, в ней в краткой форме излагалась история Кокосовых (Килинг) островов и их денежных знаков. В середине XIX века архипелаг формально числился британской колонией, но фактическая власть там принадлежала шотландскому семейству Клуниз-Росс. Глава клана Джон Росс в 1827 году провозгласил себя королем Кокосовых островов, но собственная валюта появилась там лишь при третьем правителе Джордже Россе. Первые банкноты изготавливались из овечьей кожи, позже их стали делать из бумаги. Этими деньгами Россы расплачивались с работниками своих кокосовых плантаций, чтобы те могли покупать товары в лавках, принадлежащих тому же семейству. Кроме финансовых функций, местные деньги выполняли еще одну важную задачу – обеспечивали порядок и спокойствие на архипелаге, поскольку отсутствие там других валют не позволяло работникам плантаций приобретать алкоголь и оружие на иностранных судах, посещающих Кокосовые острова.

Кожаные и бумажные деньги быстро изнашивались, и в 1913 году четвертый правитель Кокосовых островов Сидней Росс ввел в обращение монеты из иворина – пластика, имитирующего слоновую кость. В Англии заказали серию монет из семи номиналов – от 5 центов до 5 рупий, все они были разной формы: круглые, овальные, квадратные, восьмиугольные. Так на архипелаге сложилась собственная денежная система, в основе которой была рупия Кокосовых островов, равная 100 центам.

На токенах образца 1913 года указывалось время фактического вступления Сиднея Росса во власть – 1910 год. Количество монет из иворина было не большим, всего около тысячи экземпляров. Эти монетовидные жетоны использовались на архипелаге вплоть до 1955 года. Выпуск монет-жетонов из цветной пластмассы с изображением кокосовой пальмы состоялся в 1968 году при Джоне Сесиле Россе. Тираж этой серии остался неизвестен.

По окончании рейса показал свои диковинки нумизмату Станулионису А.В., известному в городе специалисту по экзотическим монетам.

- Отличное приобретение. – похвалил Анатолий Владимирович. – Тридцать пять лет собираю иностранные монеты, но таких не встречал.

Станулионис был не только известным нумизматом, но и уважаемым в городе человеком. В годы Великой Отечественной войны он служил механиком в авиационном полку. После демобилизации тридцать лет преподавал историю в школах Овидиополя. Учитель-фронтовик имел немало наград, среди которых «Отличник народного образования УССР» и «Почетный гражданин города Овидиополь». Знаменитая «карта Станулиониса», на которой Анатолий Владимирович ухитрился разместить монеты 240 стран и колоний мира, регулярно выставлялась на нумизматических выставках и слетах, вызывая восторг у школьников и начинающих коллекционеров.

- В моей коллекции есть две мелкие монетки Кокосовых островов, 5 и 10 центов, но они чеканены на металле и гораздо позже твоих. Пятый правитель архипелага Джон Сесил Росс выпустил их в 1977 году, и на этой серии закончилась история рупии Кокосовых островов. В 1955 году архипелаг был передан в управление Австралии, и с тех пор законным платежным средством там стал австралийский доллар.

Покупая экзотические монеты Кокосовых островов на Клиффорд-пирсе, я не особенно верил словам продавца о том, что эти небольшие пластмассовые кругляши очень скоро станут редкими и дорогими.

- Чего не обещаешь, когда нужно продать товар? – думал я тогда.

Приобретал монеты в расчете на удачу, как говорят в Одессе, «на фарт» – а вдруг ...? И это «вдруг» сработало! Прав оказался старик-китаец: сегодня монеты Кокосовых островов из иворина, продаются на аукционах по 200 – 300 \$ за экземпляр, а цена полного комплекта из цветного пластика достигает 2 тысяч \$ и более. Это тот редкий случай, когда пластмасса стоит дороже золота. А если принять в расчет соотношение между стоимостью и мизерными весами пластмассовых денег, то получится не просто дороже, а дороже во много раз.



Теплоход «Большевик Суханов» на подходе к рейду Сингапура. Октябрь 1980 г.



Капитан теплохода «Большевик Суханов»  
Теодор Иванович Продан



В кают-компании теплохода «Большевик Суханов».  
В центре – капитан Продан Т.И.  
Крайний справа – первый помощник капитана Лобода П.Г.

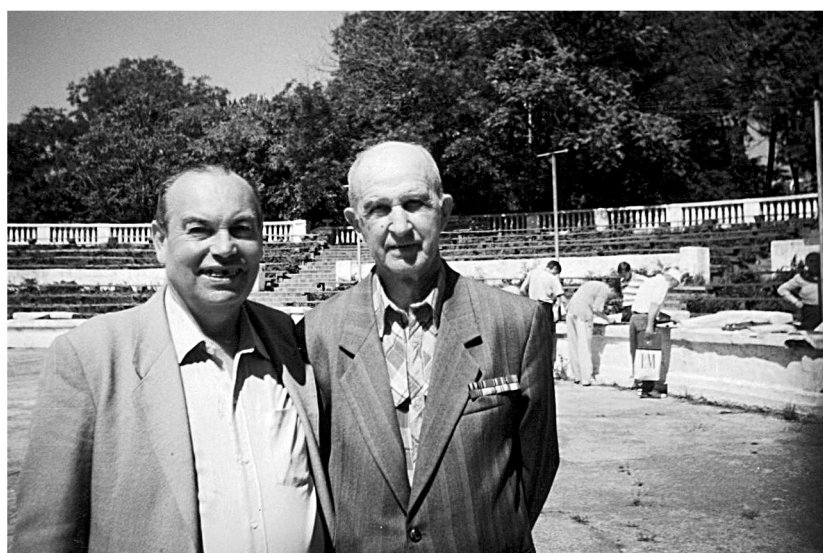




Кокосовые (Килинг) Острова. 2 рупии. 1913 г. Иворин.



Кокосовые (Килинг) Острова. 25 центов. 1968 г. Пластмасса.



«Сходка» коллекционеров в Зеленом театре парка Шевченко. Слева направо: нумизматы Григорий Иванович Макандаров и Анатолий Владимирович Станулионис



Теплоход «Большевик Суханов» на рейде Сингапура. Октябрь 1980 г.

## 31. Хинди Руси бхай бхай

В крупных портовых городах многих стран мира активно функционируют интернациональные клубы моряков. Их работой руководят местные портовые власти и морские профсоюзы. Интерклубы создаются для того, чтобы экипажи стоящих в порту судов из разных стран могли комфортно отдохнуть и пообщаться с коллегами, принять участие в различных культурных и спортивных мероприятиях. В интерклубе можно отметить национальный праздник своей страны, посмотреть выступления художественной самодеятельности, попробовать угощения местной кухни.

В начале 1980-х годов черноморский теплоход «Большевик Суханов» работал на индийской линии и часто заходил в Бомбей, второй по величине город Индии. Местный интерклуб располагался на улице Камани, неподалеку от главных портовых доков. Четырехэтажный особняк в стиле колониальной архитектуры построили в 1921 году, а открывал его в торжественной обстановке наследник британской короны Эдуард VIII. С тех пор интерклуб Бомбея носит имя Принца Уэльского. Работает он под патронажем Королевского Бомбейского общества моряков. В интерклубе можно обменять валюту, погонять шары на бильярде, поиграть в настольный теннис, выпить в баре прохладительные напитки или пообедать в кафе. В сувенирном магазине, организованном при интерклубе, наши моряки покупали добротный текстиль из натурального хлопка, знаменитый индийский чай Липтон, качественные медицинские препараты и парфюмерию Аюрведы.

Как-то раз агент-индус пригласил наш экипаж в интерклуб Бомбея на встречу советских и индийских моряков. В просторном зале за уютными столиками, уставленными напитками и блюдами с арахисом и кешью, в назначенное время собрались моряки двух стран. Их приветствовали работники Генерального консульства СССР в Бомбее и руководители местного отделения Общества индийско-советской дружбы. Над сценой висел плакат «Хинди Руси бхай бхай», написанный на трех языках – английском, русском и хинди. Мы знали, что эта фраза переводится как «Индийцы и русские братья». Ее впервые произнес Никита Хрущев во время визита в Индию в 1955 году, и с тех пор крылатое выражение сделалось официальным лозунгом советско-индийской дружбы.

Торжественную часть сменил концерт местной художественной самодеятельности, а затем началось неформальное общение советских и индийских моряков. За мой столик усадили капитана и старшего механика индийского судна «Lakshya», оно выгружалось на том же причале, что и наше. Весь вечер мы говорили на разные темы: о морской службе, политике, спорте. Я рассказал индусам о том, как полтора года назад наблюдал в Москве летние Олимпийские игры. Несмотря на бойкот, устроенный США и их сателлитами, московская Олимпиада прошла великолепно. В ней приняли участие спортсмены из 80 стран, за четырнадцать дней было установлено 110 олимпийских и мировых рекордов.

- Мы тоже видели Олимпиаду, но только по телевизору. – сказал капитан индийского судна мистер Гупта. – Наша команда, к сожалению, выступила не совсем удачно, завоевала всего одну медаль. Зато какую: золото в хоккее на траве!

- Неплохо выступила и наша бегунья Уша. – добавил старший механик Марвари. – Она хоть и не заняла призовое место в беге на 100 метров, но показала высокий шестой результат.

- У Вас сохранились какие-нибудь сувениры с Олимпиады? – спросил меня капитан Гупта. – Я собираю разные предметы на спортивную тематику – вымпелы, значки, открытки, монеты.

- Да, есть одна монета. Серебряные пять рублей, посвященные Ленинграду.

В этом городе проводились соревнования по футболу.

- Можно на нее взглянуть?

- Конечно, жду вас завтра в гости на наш вечерний чай.

На следующий день в 19.30, когда в кают-компании офицеры пьют традиционный вечерний чай, на борт нашего судна поднялись индийские моряки. Коллег угостили крепким грузинским чаем и советским вишневым вареньем, а также вкусной выпечкой, которой наш шеф-повар баловал экипаж по выходным дням. После вечернего чая я пригласил гостей в свою каюту и показал индийским коллегам бархатную коробочку с монетой и сертификатом.

- Дарю на память о московской Олимпиаде и нашем знакомстве. – сказал я и закончил фразой. – Хинди Руси бхай бхай.

- Большое спасибо. – поблагодарил за подарок мистер Гупта. – А теперь я приглашаю Вас к себе в гости.

На другой день в просторной капитанской каюте хозяин угощал гостя шотландским виски «Джонни Уокер», тропическими фруктами и мороженым. Пили кофе и снова долго беседовали на разные темы. Когда встреча подошла к концу, капитан Гупта подарил мне индийскую серебряную монету и несколько почтовых марок.

- Я хоть и нумизмат, но точно знаю, что эта рупия очень редкая. В каталогах ее не найдешь, только в специальной литературе. – объяснил капитан. – Монету отчеканили в фашистском Берлине в 1943 году и посвятили Чандре Босу, премьер-министру политической организации «Азад Хинд» – «Свободная Индия», нашему национальному герою. На оборотной стороне рупии изображен бенгальский тигр, герб движения «Азад Хинд».

Капитан Гупта рассказал о борьбе своего народа за независимость в годы Второй Мировой войны, о роли Чандра Боса и организации «Азад Хинд» в битве с поработителями Индии – английскими колонизаторами. Чандра Босс пользовался поддержкой со стороны Германии и Японии, но в самой Индии он и его соратники считались патриотами, поскольку воевали с самым ненавистным для индийского народа угнетателем – британскими эксплуататорами.

После рейса заглянул в Одесский оперный театр, чтобы проведать старого друга – Глеба Ильича Дранова. Заслуженный артист Украины, известный на всю страну баритон, был заядлым филателистом, собирал марки русской земской почты и британских колоний. Попросил Глеба Ильича рассказать о подаренных мне в Бомбее почтовых выпусках «Азад Хинд».

- Первую марку, ту, что без зубцов, изготовили в Берлине в 1944 году способом фотогравюры. На ней изображены три солдата армии Азад Хинда – сикх, индус и мусульманин. Несмотря на то, что это был не почтовый выпуск, а пропагандистский, Индийское почтовое ведомство включило марки Азад Хинда в свою памятную книгу «Борьба Индии за свободу на почтовых марках Индии». – рассказал Дранов. – Вторую марку выпустили в 1968 году, когда отмечалась 25-я годовщина движения Азад Хинд.

Приятель рассказал, что эта организация имела собственную армию и контролировала Андаманские и Никобарские острова, а также часть страны на материке в границах современных штатов Манипур и Нагаленд. Столица движения находилось в Порт-Блэре, главном городе Андаманских островов. После того, как в августе 1945 года Чандра Бос погиб в авиакатастрофе в районе Тайваня, движение Азад Хинд прекратило существование. В современной Индии бережно чтят память об этой организации, а ее основатель, Чандра Бос, почитается в стране как национальный герой наравне с Ганди и Неру.

Рупия с портретом премьер-министра Азад Хинд напоминает мне сегодня о давней встрече в интерклубе Бомбея, проходившей под лозунгом «Хинди Руси бхай бхай», и индийских моряках с судна «Lakshya». Капитан Гупта, хоть и не был нумизматом, но правильно определил монету с портретом Чандра Боса как очень редкую. Эта рупия изредка мелькает на нумизматических аукционах, но стоит не дешево, порядка 200 – 250 долларов.



Теплоход «Большевик Суханов» на подходе к Бомбею. Апрель 1982 г.



Первый помощник капитана теплохода «Большевик Суханов»  
Лобода П.Г. 1982 г.



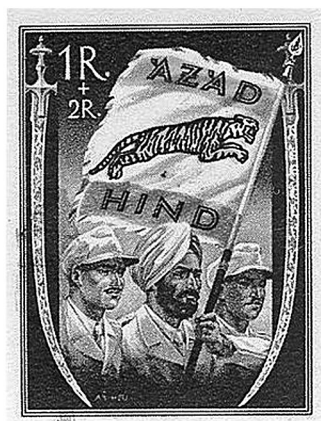
Встреча с индийскими моряками в интерклубе Бомбея. Второй справа Лобода П.Г. 1982 г.



Азад Хинд. 1 рупия. 1943 г. Серебро.



Чандра Бос – премьер-министр Азад Хинд



Почтовая марка Азад Хинд.  
1944 г.



Почтовая марка Индии.  
1968 г.



Заслуженный артист УССР  
Глеб Ильич Дранов



Теплоход «Большевик Суханов» после выгрузки в Бомбее.  
Апрель 1982 г.



## 32. Подарок Нептуну

В советское время на флоте существовало строгое правило – все подарки и сувениры, полученные от иностранцев в заграничных рейсах, подлежали обязательному декларированию и последующей сдаче на хранение в специальный отдел пароходства. Незадекларированные предметы считались контрабандой со всеми вытекающими отсюда последствиями. Иностранцы дарили советским морякам, в основном, недорогие сувениры и кустарные поделки, но, иногда, делали и ценные подарки: ювелирные изделия, коллекционные вещи, предметы из драгоценных металлов и дорогих пород дерева. Учет и хранение вещей, сданных в Отдел по работе с моряками заграничного плавания, велся безалаберно и бесконтрольно и по этим причинам материальные ценности нередко пропадали или «прилипали» к рукам вороватых чиновников.

Но это, всё же, была не главная причина, по которой плавсостав неохотно сдавал в отдел что-либо. Основная заключалась в том, что у законопослушных моряков после сдачи в пароходство полученных в рейсе подарков затем начинались проблемы. Им по многу раз приходилось писать объяснительные и доказывать в различных инстанциях, что подарки сданы полностью, без утайки, а, главное, что они были получены от иностранцев в знак дружбы и уважения к советским людям и за этим не крылись корыстные мотивы.

В начале 1980-х годов теплоход «Большевик Суханов» сделал два рейса на Бразилию за грузом тростникового сахара. Этот сладкий кристаллический продукт благодаря своим вкусовым и полезным качествам очень популярен во многих странах мира. В тростниковом сахаре содержатся витамины группы В, которых почти нет в свекольном аналоге. К тому же тропический продукт содержит в себе фосфор, кальций, магний и железо приблизительно в десять раз больше, чем отечественный свекольный. Глюкоза в тростниковом сахаре более высокого качества, нежели в свекле.

В первом рейсе в 1980 году экипажем руководил штатный капитан Продан Т.И., груз тогда предназначался для Алжира. Во втором рейсе, три года спустя, тростниковый сахар грузился назначением на Союз. Это был последний в биографии теплохода «Большевик Суханов» рейс, по его окончании судно выводилось из эксплуатации и подлежало списанию. По этой причине руководство пароходства, дабы не причинять душевную травму старому командиру, послало в рейс подменного капитана Новицкого Александра Константиновича.

Оба раза погрузка сахара производилась в одних и тех же портах – Итажаи и Имбитума. Местные власти и портовые работники встречали наш экипаж как старых друзей, и все вопросы решались оперативно, без проблем. Через две недели стоянки погрузка подошла к концу, и судно стало готовиться к переходу через Атлантику. Перед выходом в рейс агент пригласил капитана и меня в местный ресторан, чтобы отметить удачную работу. Мы много говорили на разные темы, а в конце беседы бразилец поинтересо-

вался, какие сувениры советские друзья хотели бы оставить на память о его прекрасной стране?

- Думали приобрести старые бразильские монеты, но в местных магазинах ничего не нашли.

Агент улыбнулся и ответил:

- Да, в продаже их не встретишь, только у коллекционеров. Постараюсь помочь.

На следующий день представитель грузоотправителя в последний раз поднялся на борт судна, чтобы оформить коносаменты и получить от портовых властей разрешение на выход теплохода в рейс. Прощаясь, он подарил капитану и мне по классеру, полному монет. Такой щедрый подарок нас обескуражил: рассчитывали на несколько старых полу стертых монет, а получили по целой коллекции. Там были серебряные и медные монеты XIX столетия, выпущенные в период Бразильской империи и пришедшей ей на смену Республики Соединенные Штаты Бразилии.

- Это монеты Педру I, короля независимой Бразилии. – объяснил агент. – Когда Наполеон в 1808 году напал на Португалию, король Дон Жуан VI эмигрировал в Рио-де-Жанейро. Через тринадцать лет он вернулся в Лиссабон, а управлять Бразилией оставил своего наследника – сына Педру I. Тот и провозгласил 7-го сентября 1822 года независимость Бразильской империи. В нашей стране этот день официально считается праздничным. В столице обычно проходит парад, на котором присутствует правительство страны во главе с президентом. Второй бразильский король Педру II правил страной долго, почти 60 лет. В результате военного переворота его свергли в 1889 году и Бразилию объявили республикой.

Когда судно вышло в открытое море, мы с капитаном задумались над вопросом: Что делать с подарками? Привезти домой дорогие коллекции без проблем никак не получалось. Контрабандный вариант исключался полностью, а сдавать ценности в отдел пароходства, зная, что там их точно приберут «к рукам», а самим при этом еще и оправдываться, смысла не имело. К тому же, была еще одна серьезная причина, вынуждавшая нас найти и принять правильное решение, исключающее любые неприятные последствия. Она заключалась в том, что в порту Имбитуба на судне произошло ЧП и, хотя капитану удалось быстро его уладить, по прибытии в Одессу нас ожидал серьезный разбор «полётов». Усугублять ситуацию дорогими подарками было не желательно.

А произошло в Имбитубе следующее. Группа в составе второго радиста, старшего электрика и матроса-практиканта решила провести выходной воскресный день на местном пляже. Попили пива, искупались в океане и легли загорать под жарким тропическим солнцем. Горячий грузин Тордадзе (фамилия изменена), находясь «под градусом», стал приставать к бразильским девушкам, чем спровоцировал драку с бойфрендами красавиц. Когда на пляж прибыл наряд полиции, местную молодежь как ветром сдуло, а наших моряков забрали в участок и посадили в камеру.

Капитан Новицкий при участии судового агента сумел договориться с префектом полиции о личной встрече. Шериф в беседе с капитаном советского судна был предельно вежлив, он с благодарностью принял привезенные гостем подарки – бутылку водки «Столичная» и баночку красной икры, а затем приказал дежурному офицеру освободить моряков и отпустить без уплаты штрафа. В ходе ведомственного расследования этого ЧП было установлено, что практикант Тордадзе и дома преступал закон, был судим и даже получил срок. За взятку батумские кагэбисты открыли уголовнику визу и выпустили в заграничный рейс.

Ситуация подсказала единственно возможное решение – подарить свои коллекции богу морей Нептуну. Отложив по несколько монет на память о Бразилии, с грустью в сердце мы выбросили остальные в Атлантический океан. Когда судно вернулось домой, куратор теплохода, молодой одесский офицер КГБ, долго не мог поверить в то, что его грузинские коллеги за мзду пошли на преступление. Но, после проверки информации, был вынужден признать неприятный для своей «конторы» факт.

Славная история теплохода «Большевик Суханов» закончилась 24 октября 1984 года в китайском порту Вампуа. После сдачи судна новому владельцу, экипаж по старой морской традиции трижды объехал на катере вокруг своего теплохода и гудком тифона просигналил ему на прощание. Красный флаг, который четверть века гордо реял на корме судна, капитан Новицкий бережно снял с флагштока и передал мне, чтобы по возвращении в Одессу сдать его на хранение в Музей морского флота.



Теплоход «Большевик Суханов» швартуется в порту Итажаи. Декабрь 1983 г.



Капитан т/х «Большевик Суханов»  
Новицкий А.К.



Первый помощник капитана  
т/х «Большевик Суханов»  
Лобода П.Г.



Бразилия. 640 реисов. Педру I. 1827 г. Серебро 917 пробы. Вес 17,9 г.



Бразилия. 20 реисов. Педру II. 1869 г. Бронза. Вес 6,8 г.



Теплоход «Большевик Суханов» покидает порт Имбитуба.  
Декабрь 1983 г.



Теплоход «Большевик Суханов» на переходе из Одессы в Вампуа.  
Октябрь 1984 г.

### 33. Деньги Гвоздичного острова

На флоте существует давний обычай – при спуске нового судна со стапелей на воду разбить о его форштевень бутылку шампанского. Игристое вино при этом символизирует первое соприкосновение корабля с пенящейся морской волной, а сам обряд крещения судна носит магический характер, его цель – заслужить милость бога морей и океанов Нептуна. «Крестную мать» нового судна выбирают, как правило, из числа жен руководства судостроительной верфи или женщин, работающих на предприятии. Перед началом торжества ей вручают букет цветов и выдают документ о том, что она действительно является «крестной мамой» такого-то судна. Наступает торжественный момент спуска судна со стапелей. Председательствующий на торжестве дает сигнал, и судно начинает медленно спускаться по натертому жиром помосту. Укрепленная перед ним длинная цветная лента рвется, и в этот момент «крестная мама» разбивает о борт корабля бутылку шампанского.

Подобный обряд крещения проходил в январе 1985 года вновь построенный черноморский теплоход «Кременчуг». Универсальный сухогруз со смешанной обработкой грузов типа «ло-ро 18» был построен на судовой верфи восточногерманского городка Варнемюнде, пригорода Росток. Судно водоизмещением 27 тысяч тонн было оборудовано дизельной установкой мощностью 10,3 тысячи лошадиных сил, что обеспечивало контейнеровозу скорость в грузу 16 узлов. Название «ло-ро» происходило от двух английских слов: «load» и «roll» – «грузить» и «катить». Генеральные грузы и контейнеры загружались на судно традиционным вертикальным способом, а различная колесная техника и грузы на трейлерах – горизонтальным, они закатывались на твиндеки через кормовую аппарель.

«Крестную маму» судна звали Урсула Мюллер, она работала редактором заводской многотиражной газеты. На этой же верфи инженером трудился и ее муж Клаус. Супруги Мюллер часто приглашали советских моряков к себе в гости, рассказывали о работе судовой верфи и основных этапах постройки теплохода «Кременчуг» – от закладки киля до спуска на воду. Судно назвали в честь украинского города Кременчуг, крупного промышленного центра Полтавской области. В городе сосредоточено много крупных предприятий: нефтеперерабатывающий завод, Крюковский вагоностроительный завод, автомобильный завод КраЗ, один из крупнейших в Восточной Европе и другие.

Открытая в общении и доброжелательная к друзьям, Урсула Мюллер была хорошим собеседником, любила юмор и шутки.

- Знаете как переводится аббревиатура DDR на русский язык? – спросила нас как-то фрау Мюллер.

- Конечно, – ответил я. – На нашем языке это означает Германская Демократическая Республика.

- Правильно, но у сокращения есть еще один перевод: Давай, Давай, Работай.

Все дружно рассмеялись.

После спуска на воду судно проходило испытания по определению эксплуатационных качеств. Сначала были швартовные, а затем заводские ходовые испытания. На них проверялась надежность и жизнедеятельность энергетической установки, навигационного оборудования, судовых систем, а также управляемость и остойчивость теплохода в реальных морских условиях. Ход этих испытаний «крестная мама» регулярно освещала в заводской многотиражной газете. В последний раз Урсула Мюллер поднялась на борт теплохода «Кременчуг» 12 апреля 1985 года, когда на его флагштоке торжественно поднимали красный Государственный флаг СССР. На следующий день она стояла на причале с букетом весенних цветов и провожала свое детище в первый самостоятельный рейс. А встречали судно в родной Одессе жены моряков и большая делегация руководства города Кременчуг.

Штатный капитан теплохода Игорь Петрович Ломакин был внуком морского офицера Митрофана Онуфриевича Чепко, основателя одесской морской династии. В годы Первой Мировой войны Чепко командовал миноносцем «Беспокойный», а после революции работал капитаном на судах «Совтанкера». Мать Игоря Петровича – Чепко Полина Митрофановна, по мужу Ломакина, работала заведующей хозяйственным управлением ЧМП, отец – Петр Иванович Ломакин, в годы Великой Отечественной войны сражался в морской пехоте, был ранен, с 1944 года работал водолазом-инструктором ЧМП. Два старших брата, Анатолий Петрович и Олег Петрович, были морскими медиками – первый работал судовым врачом, второй – главным врачом поликлиники № 1 на водном транспорте. Капитан Ломакин, как и я, имел три диплома о морском образовании – ОМУ ММФ, ОВИМУ, ОИИМФ.

Руководили экипажем начальники служб – старший помощник капитана Александр Геннадьевич Хруев и старший механик Леонид Павлович Кравчук. Старпома знал еще по средней мореходке, читал его курсу лекции по теоретической механике и сопромату. Грамотный судоводитель, отличный спортсмен, Хруев быстро сделал карьеру на флоте. В тридцать лет стал старпомом, а спустя непродолжительное время – капитаном. Старшего механика Кравчука, как одного из опытейших морских инженеров ЧМП, в середине 1960-х годов командировали в Республику Танзания. Там, на острове Занзибар, стармех три с половиной года обучал молодых судомехаников дружественной африканской страны.

Свободное от работы время Леонид Павлович посвящал коллекционированию почтовых марок и монет бывшего султаната. В его филателистической коллекции имелись первые островные марки с портретами королевы Виктории и надпечаткой «Занзибар», изданные в конце XIX столетия. Коллекцию завершала большая красочная серия с портретами султана Абдуллаха ибн Халифы, которую выпустили в 1961 году. Через два года Занзибар получит от Великобритании независимость и станет конституционной монархией, а в апреле 1964 в союзе с Танганьикой образует общее государство – объединенную республику Танзания. Помимо марок старший механик собирал серебряные и медные монеты острова Занзибар, города Момбаса, Германской Восточной Африки.

Два экземпляра из своей коллекции, медную пайсу и серебряный риал, Кравчук подарил мне.

- Это первые деньги Занзибара, их отчеканили при Баргаше ибн Саиде, втором султани Гвоздичного острова. – объяснил Леонид Павлович. – В начале 1880-х годов, когда султанат на короткое время стал независимым, на острове появилась собственная валюта. До этого там использовались индийские рупии и серебряные талеры с портретом австрийской императрицы Марии-Терезии.

Султан Баргаш, по рассказам Кравчука, был энергичным человеком и удачливым правителем, он много сделал для того, чтобы улучшить жизнь островитян. При нем на Занзибаре появилась собственная полиция, обновилась инфраструктура Каменного Города, столицы султаната, были построены дороги и новые общественные здания – больницы, бани, школы, мечети. При Баргаше остров процветал за счет торговли гвоздикой, ее урожай в лучшие годы доходил до 20 тысяч тонн. Поэтому за Занзибаром закрепилось второе, не официальное название – Гвоздичный остров.

- Гвоздика, кстати, изображена и на первых монетах Занзибара. – объяснил старший механик. – Обрати внимание, в верхней части твоих монет помещены бутоны гвоздики, главного богатства и символа страны.

Леонид Павлович был старше на 15 лет и во внеслужебной обстановке часто обращался ко мне на «ты».

- Как с арабского переводятся надписи на монетах? – поинтересовался я.

- На лицевых сторонах пайсы и риала надписи одинаковые: «Да хранит Аллах султана Баргаша сына Саида». На оборотных – номинал и время чекана: 1299 год хиджры или 1882 год по христианскому летоисчислению.

Леонид Павлович хорошо знал историю первых монет Занзибара и рассказал, что эти металлические деньги отчеканили на монетном дворе Хитон в Сохо, предместье Бирмингема. Во второй половине XIX века это было передовое предприятие по выпуску монет, как для Великобритании и британских колоний, так и для других европейских стран. Часть медных денег для последнего русского царя Николая II также чеканилась на монетном дворе Хитон в 1896-98 годах.

Тираж медной пайсы был большим – свыше 4,5 миллионов штук, для серебряного риала он составил всего 60 тысяч экземпляров.

- Монета редкая и дорогая. – пояснил Кравчук. – Сегодня я вряд ли бы смог ее купить, но тогда, четверть века назад, зарплата командированного специалиста позволила это сделать.

- Какой был паритет между риалом и пайсой?

- Серебряный риал равнялся 136 медным пайсам. Обрати внимание на оборотную сторону медной монеты, там изображены мерные веса. Это знак того, что сушеные специи в прямом смысле продавались на вес золота. Однако в исламе веса, помимо коммерческого значения, наделены и сакральным смыслом – они являются одним из символов веры. В Коране об этом сказано: «И установим Мы веса точные в Судный день...».



За 18 лет правления султану Баргашу удалось сделать много для развития Занзибара, а вот его сын Халид не преуспел ни в чем. Англия обвинила Халида в убийстве двоюродного брата с целью захватить власть и не признала его права на престол.

В результате конфликта между Англией и Занзибаром в 1896 году вспыхнула война. Продолжалась она всего 38 минут и вошла в Книгу рекордов Гиннеса как самая короткая война в мировой истории. Британский флот обстрелял султанский дворец и уничтожил при этом 570 занзибарских солдат. Халид ибн Баргаш пробыл на троне всего два дня, с 25 по 27 августа 1896 года, после чего отрекся от престола и сбежал в немецкое посольство.

Англичане планировали арестовать Халида и для этого окружили здание миссии и стали выжидать, когда свергнутый султан выйдет за пределы убежища. Немцы спасли союзника с помощью оригинального решения – германские моряки на плечах внесли в посольство шлюпку со своего военного корабля, усадили туда Халида, а затем так же на плечах отнесли шлюпку обратно на судно. По законам того времени шлюпка, как часть боевого корабля, считалась экстерриториальной и подпадала под дипломатический иммунитет. Сидевший в лодке свергнутый султан формально находился на германской территории.

Англичанам пришлось отступить и довольствоваться тем, что трон Занзибара сумели передать своему ставленнику – султану Хамуду. Он стал седьмым по счету монархом прекрасного острова на западе Индийского океана. Но после тех событий Гвоздичный остров надолго утратил независимость и всего лишь раз сумел выпустить собственные монеты. Это произошло в 1908 году.



Теплоход «Кременчуг» в доке перед спуском на воду. Варнемюнде. Январь 1985 г.



В гостях у Урсулы Мюллер – крестной мамы теплохода «Кременчуг». Март 1985 г.  
Слева направо: Урсула Мюллер, стармех Ю.А. Бильтяев, помполит П.Г. Лобода, капитан И.П. Ломакин



Первый рейс теплохода «Кременчуг» из Балтики на Черное море. Апрель 1985 г.



Делегация города Кременчуг на борту теплохода «Кременчуг». Май 1985 г.  
Крайний слева – капитан Ломакин И.П., крайний справа – первый помощник капитана Лобода П.Г.



Первый помощник капитана т/х «Кременчуг»  
Лобода П.Г. 1985 г.



Старший командный состав т/х «Кременчуг»  
 Слева направо: стармех Кравчук Л.П., первый помощник Лобода П.Г., старпом Хруев А.Г.



Занзибар. 1 пайса 1883 г.  
 Султан Баргаш. Медь.



Занзибар. 1 риал 1882 г.  
 Султан Баргаш. Серебро.



Теплоход «Кременчуг» с грузом контейнеров в порту Карачи.  
 Август 1985 г.

## 34. Калиф на час

В средневековом арабском сборнике «Тысяча и одна ночь» есть сказка под названием «Сон наяву, или Калиф на час». В ней рассказывается о том, как молодой житель Багдада по имени Абу-Гассан пригласил к себе в гости незнакомца. Юноша не подозревал, что в его дом под видом приезжего купца зашел сам халиф Гарун-аль-Рашид, всесильный правитель Багдада. Абу-Гассан поделился с незнакомцем своей заветной мечтой – хоть на один день стать халифом. Желая развлечься, Гарун-аль-Рашид подсыпал юноше в вино снотворный порошок и, после того как тот уснул, приказал слугам перенести его во дворец. Когда Абу-Гассан очнулся от сна, то увидел, как дворцовая знать воздает ему царские почести. Розыгрыш удался – юноша поверил, что он и в самом деле халиф и стал раздавать поданным разные приказы. Комедия, однако, продолжалась недолго и вскоре новоиспеченного халифа усыпили снова и вернули в свою лачугу.

Эта сказочная история породила ироническую поговорку «Калиф на час». Так говорят о людях, которые случайно и на короткий срок обрели власть, а затем ее потеряли.

В июне 1987 года меня назначили на пассажирский теплоход «Литва». В пароходстве работали семь однотипных судов, они обслуживали средиземноморские линии – Марсельскую, Венецианскую, Ближневосточную. Эти «пассажиры» периодически фрахтовали советские туристические организации и зарубежные туроператоры. На летний сезон того года «Литву» зафрахтовала болгарская туристическая фирма «Балкантурист». Судну предстояло сделать три круизных рейса по Средиземному морю с заходами в порты Греции, Турции, Франции, Испании, Италии.

Командовал теплоходом капитан дальнего плавания Николай Иванович Дудукалов. Путь на капитанский мостик пассажирских лайнеров был для него долгим и непростым. В середине 1950-х годов он, семнадцатилетний юноша, окончил Новороссийскую мореходную школу, затем работал матросом на судах портового флота в Севастополе, заочно учился в Батумском мореходном училище, по окончании которого перешел на работу в ЧМП. В течение пятнадцати лет сделал великолепную карьеру, пройдя путь от 4-го помощника сухогрузных судов до капитана больших океанских лайнеров. Четыре года, с 1979 по 1983, Дудукалов работал в Египте представителем внешнеторгового объединения «Совинфлот». По окончании заграничной командировки вернулся на капитанский мостик черноморских лайнеров, возглавлял экипажи теплоходов «Константин Симонов», «Белоруссия», «Казахстан». Морская служба капитана Дудукалова закончилась в первой половине 1990-х годов, когда в результате «дерибана» ЧМП был разворован весь пассажирский флот страны.

Приход в Барселону выпал на воскресенье. Туристы и часть экипажа, свободная от вахт и работ, отправились на экскурсию осматривать памятные места столицы Каталонии: Готический квартал с собором Святого Креста, холм Монжуик, Национальный музей искусства, знаменитые постройки

архитектора Гауди. За время работы на теплоходе «Кременчуг» мне не редко приходилось бывать в этом замечательном городе, и я достаточно неплохо знал его главные достопримечательности. Поэтому тратить драгоценное время увольнения на очередную экскурсию не хотелось, вместо нее решил посетить городскую «сходку» коллекционеров. Она, как и в Одессе, проходила только раз в неделю – по воскресеньям.

- В каком месте собираются нумизматы города? – спросил я судового агента.

- Точно не знаю, но слышал, что где-то в районе бульвара Рамблас. – ответил тот.

С картой Барселоны в руках я больше часа кружил по Рамбласу, пытаясь найти нужное место. Выручил молодой парень, хорошо знавший английский язык. Выслушав просьбу, он согласился провести к месту «сходки» коллекционеров. Там в тени магнолий, вечнозеленых деревьев с красивыми цветами, за аккуратными складными столиками сидело около пятидесяти человек. На столах были разложены кляссеры с монетами и альбомы с банкнотами, различная литература по нумизматике и бонистике – каталоги, справочники, ценники. Коллекционеры оживленно общались между собой, покупали, продавали и обменивались различным материалом. Вокруг них толпились туристы и случайные зеваки. В целом картина была похожа на ту, что и на воскресных встречах коллекционеров Одессы. С той лишь разницей, что одесские «сходки» были более многочисленными, поскольку на них собирались не только нумизматы и бонисты, но и коллекционеры других направлений – филателисты, фалеристы, филокартисты.

В альбоме одного испанского нумизмата я увидел красивую серебряную монету острова Ангилья, британского владения в Карибском море.

- Почему номинал на монете указан в вест-индских долларах, ведь эту валюту еще в 1965 году сменила другая – восточнокарибский доллар? – спросил я хозяина монеты. – И, еще вопрос: чей портрет изображен на реверсе монеты?

Старик-нумизмат не знал английского языка и обратился за помощью к молодому коллеге. Тот перевел мои вопросы, и владелец монеты рассказал следующее.

- Это специальный, так называемый медальный выпуск, он не предназначался для денежного обращения. Монета редкая и посвящена первой годовщине независимости острова Ангилья. На реверсе изображен Рональд Вебстер, первый президент суверенного государства.

Необычная монета меня заинтересовала, и я решил приобрести ее. Немного поторговавшись, хозяин согласился продать ангильскую диковинку за 50 американских долларов. Добившись желаемого, я в хорошем настроении направился на теплоход. Время увольнения подходило к концу, и через пару часов судно должно было покинуть гостеприимную Барселону, взяв курс на итальянский порт Генуя.

В справочной литературе попытался найти информацию о своем приобретении, но ничего не вышло – в каталогах монета не значилась. После рейса обратился за консультацией к Гришину Д.А., председателю нумизматической секции Общества коллекционеров Одессы. Фронтовик, воевавший в рядах Воронежского и Первого Украинского фронтов, Дмитрий Александрович был нумизматом разносторонним, он собирал монеты царской России, Германии, Австро-Венгрии и других зарубежных стран. Опытный специалист много лет сотрудничал с различными нумизматическими изданиями и входил в редколлегии популярных во всем мире каталогов Шёна и Краузе.

- Твоя монета действительно редкая, точный тираж ее не известен, но, думаю, он был не большим.– рассказал Дмитрий Александрович. – Ее публикуют не все нумизматические каталоги, поскольку одни эксперты определяют эту монету как частный выпуск – токен, другие относят к медальным экземплярам. Однако в одном справочнике она точно имеется, могу показать.

- Возможно это и не монета вовсе, а какой-нибудь сувенир?

- Нет, однозначно монета. – ответил Гришин. – На ней указан номинал, имя и титул эмитента. К тому же, она отчеканена из серебра 999 пробы и весит 31 грамм, что по весовому стандарту соответствует английской серебряной кроне.

Знарок зарубежной нумизматики поведал, что появлению английской монеты предшествовала очень интересная история. В мае 1967 года жители острова Ангилья провели акцию протеста, после чего изгнали местных полицейских на соседний остров Сент-Китс. Через два года островитяне провели референдум по вопросу о независимости Ангильи. За суверенитет острова высказались 1739 человек и только четверо проголосовали против. Однако «независимой» Ангилья пробыла недолго – уже в марте 1969 года на остров высадились 315 британских парашютистов-десантников и быстро восстановили прежний порядок. Острову, правда, предоставили новую конституцию и внутреннее самоуправление, однако статус менять не стали – Ангилья осталась владением Великобритании. За год до этих событий первый «президент» острова Рональд Вебстер выпустил красивую серебряную монету в память о первой годовщине провозглашения «независимости» Ангильи. На лицевой стороне выпуска был изображен официальный герб острова – три резвящиеся в воде дельфина, а на оборотной – портрет первого и последнего президента «суверенной» Ангильи. В этой должности Рональд Вебстер пробыл всего два года.

- Выходит, это был «калиф на час»? – спросил я.

- Получается так. – подытожил свой рассказ Гришин.



Пассажирский теплоход «Литва». Июль 1987 г.



Торжественное представление капитана и командного состава т/х «Литва» пассажирам. Июль 1987 г.



Капитан т/х «Литва»  
Дудукалов Н.И.



Первый помощник капитана  
т/х «Литва» Лобода П.Г.

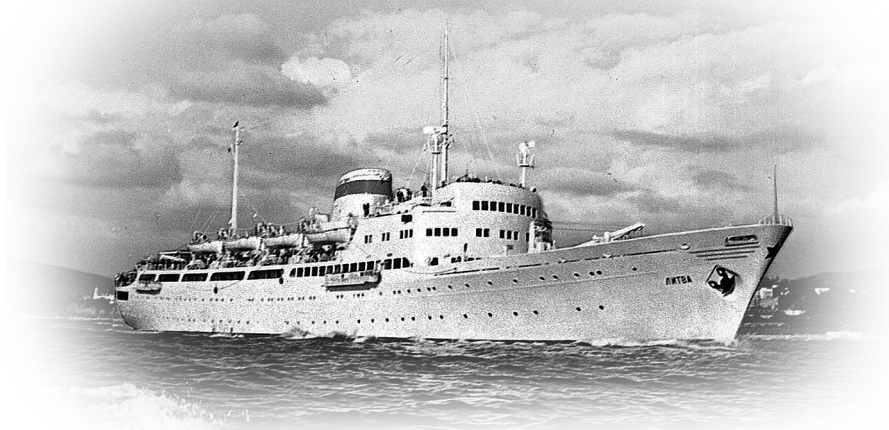




Ангилья. 25 долларов. 1968 г. Серебро.



Председатель нумизматической секции Общества коллекционеров Одессы  
Гришин Дмитрий Александрович



Теплоход «Литва» с пассажирами у Южного берега Крыма.  
Август 1987 г.

## 35. Mister Money

Индию справедливо считают настоящим клондайком для нумизматов.

За многовековую историю на ее территории чеканилось огромное количество разнообразных монет. Со средневекового времени и по сей день самой популярной валютой в стране остается рупия. Монеты этого номинала впервые отчеканили в 1542 году при Шер-шахе – «Льве – повелителе» Индии. Серебряные рупии выпускались в Бомбее, Мадрасе, Калькутте и на других монетных дворах страны. Англичане, колонизировавшие полуостров Индостан, в 1835 году ввели единый серебряный стандарт, согласно которому индийская рупия была приравнена 16 английским пенсам. После 1893 года рупия состояла уже из 16 анн, 64 пайсов и 192 паев. Получив независимость, Индия в 1957 году ввела стандартную десятичную систему и приравняла рупию ста пайсам.

Почитатели индийской нумизматики особо выделяют в ней монеты различных туземных княжеств, которые в колониальную эпоху существовали на территории страны. Одним из любителей этого типа монет был москвич Леонид Дмитриевич Алхимов, представитель Морфлота СССР в Бомбее. На морском сленге его должность именовалась «чам».

Теплоход «Кременчуг» в 1986 – 1990 годах обслуживал линию «Gulf-Ind» и часто заходил в порты на Аравийском море – Бомбей, Кандла, Карачи. Каждый раз, когда «Кременчуг» отшвартовывался в знаменитых бомбейских доках, представитель «Морфлота» поднимался на борт судна и помогал капитану в организации погрузочно-разгрузочных работ, решал вопросы с оформлением грузовых документов, консультировал по особенностям портовых правил и требований, осуществлял связь с администрацией порта и агентской компанией.

Алхимов собирал различные денежные знаки Индии, но предпочтение отдавал монетам туземных княжеств. Леонид Дмитриевич хорошо знал историю этих феодальных государственных образований и много рассказывал о ней интересного.

- В колониальную эпоху в Индии насчитывалось более сотни туземных княжеств, они занимали почти 45% территории страны. – рассказывал «чам». – Формально княжества не входили в состав Британской Индии, но фактически полностью контролировались английской администрацией. Во главе туземных «государств» стояли местные правители – раджи, махараджи, низамы, навабы и прочие.

Монеты индийских княжеств я начал собирать во время практики на теплоходе «Антон Макаренко», когда впервые побывал в Индии. Эти экзотические металлические деньги поразили меня разнообразием выпусков и колоритом. С тех пор старался использовать любую возможность, чтобы пополнить свою коллекцию новыми экземплярами.

- Где в Бомбее лучше всего покупать монеты? – спросил я как-то Алхимова. – Ведь их продают повсюду – на базарах, в лавках, даже с тротуара?

- Рекомендовал бы это делать в каком-нибудь нумизматическом магазине. Знаю один такой, он находится недалеко от порта, на улице Фрере – роуд в торговом районе Колаба. – ответил Леонид Дмитриевич. – Там всегда приличный ассортимент, приемлемые цены, гарантия подлинности монет и полное отсутствие фальшивых копий. Сам часто «отовариваюсь» в этом магазине и хорошо знаком с хозяевами.

В один из воскресных дней Алхимов подъехал к судну на служебном автомобиле и предложил капитану Ломакину и мне совершить экскурсию по Бомбею. Он провез нас по знаменитой набережной Марин Драйв, показал пятизвездочную гостиницу «Тадж-Махал» и базальтовую арку «Ворота Индии», через которую в 1947 году английские солдаты навсегда покинули бывшую колонию. На обратном пути «чам» угостил вкусным обедом в местном ресторанчике и, как обещал, показал нумизматический магазин, в котором рекомендовал покупать монеты. Небольшой по размерам шоп действительно порадовал разнообразием нумизматического материала, хорошим состоянием монет и доступными ценами.

- Вот интересные экземпляры. – указал Леонид Дмитриевич на две серебряные монеты. – Рупии княжеств Алвар и Барода, советую купить.

Владелец магазина, дабы не упустить клиента, стал торопливо рассказывать о своих монетах. Рупию Алвара, по его словам, отчеканили в 1882 году из серебра 917 пробы. На одной ее стороне изображена английская королева Виктория, на другой – надписи: по окружности на английском языке указаны номинал и название княжества, а в центре круга на персидском языке имя правителя – магараджа Раджа Мангал Сингх Бахадур. Рупию княжества Барода выпустили в 1949 году, когда Индия уже обрела независимость. На монете изображен магараджа Саяджи Рао III в праздничном наряде с тюрбаном на голове, на реверсе – кривой меч и надписи на санскрите, выполненные письмом нагари.

- Надписи эти обозначают номинал и год чекана. – пояснил Алхимов. –

А кора, тяжелый кривой меч, – это один из официальных символов княжества, его изображение помещено и на государственном флаге Бароды.

Послушавшись совета «чама», я купил обе монеты, а заодно познакомился с хозяевами магазина - индусами Санджи и Камалом. Попросил их к следующему приезду в Бомбей подобрать мне новые экземпляры монет туземных княжеств.

Через два с половиной месяца вновь навестил магазинчик на Фрере-роуд. Хозяева встретили радушно и сообщили приятную новость: они согласны не только продавать мне монеты за деньги, но и обменивать их на советские юбилейные рубли. Условия мены предложили выгодные: в зависимости от номинала и редкости монеты СССР готовы принимать по цене от 1 до 3 американских долларов. Курс между долларом и рублем на черном рынке нашей страны во второй половине 1980-х годов составлял примерно 1 \$ = 4 – 5 рублей. Курс Внешторгбанка СССР был намного ниже – 1 \$ = 0,60 – 0,70 руб., но он применялся только во внешнеторговых операциях и к реальной жизни отношения не имел.

Индусы во время сделки торговались страстно, то и дело прибегая к различным театральным уловкам: хватались за голову, прикладывали руку к сердцу, клялись, что отдадут свои монеты за бесценок и даже в убыток себе. Когда же бартер свершался, «спектакль» заканчивался, продавцы и покупатель с улыбками на лицах крепко пожимали друг другу руки – договор мены устраивал обе стороны. Старший по возрасту и положению в магазине индус, которого звали Санджи, сказал мне однажды:

- Мы с компаньоном прозвали тебя «Mister Money».

- Это почему же? – удивился я.

- Ты умеешь хорошо торговаться и сбивать цену. – объяснил он. – На Востоке это ценится. Ждем тебя снова через три месяца, приготовим много интересных монет. Welcome, Mister Money.

Последняя встреча с Санджи и Камалом состоялась в январе 1990 года.

Уже в скором времени печально известная горбачевская «перестройка» ввергнет страну в пучину всеобщего хаоса и разрушения. Украина объявит независимость и всего за пару лет потеряет весь свой торговый и пассажирский флот.



Теплоход «Кременчуг» на подходе к докам Бомбея. Октябрь 1989 г.



Слева направо: первый помощник капитана Лобода П.Г.  
и капитан т/х «Кременчуг» Ломакин И.П.



В кают-компании т/х «Кременчуг».  
Второй слева – первый помощник капитана Лобода П.Г.



Первый помощник капитана  
Лобода П.Г.  
Январь 1990 г.



Алвар. Рупия. 1882 г. Серебро.



Барода. Рупия. 1882 г. Серебро.



Теплоход «Кременчуг» на подходе к порту Карачи. Ноябрь 1989 г.

## Никогда не говори никогда

В одном из произведений Чарльза Диккенса, классика английской и мировой литературы, есть выражение «Never say never» – «Никогда не говори никогда». Полтора столетия спустя эту крылатую фразу использовал кинорежиссер Ирвин Кершнер в названии своего фильма о Джеймсе Бонде. Выражению «Никогда не говори никогда» в русском языке соответствует изречение «Человек предполагает, а судьба располагает». Обе фразы обозначают одну и ту же мысль – человек не знает, что ждёт его в будущем, или как повернутся события.

Тысячи моряков Черноморского морского пароходства испытали шок и смятение, когда в начале 1990-х годов буквально на глазах стало исчезать их предприятие. Состояние неопределенности и страх за будущее своих семей угнетали людей, негативно сказывались на здоровье и психике. С утерей ЧМП страна не только перестала быть морской державой, но и потеряла тысячи высокопрофессиональных кадров. За рубеж уехало немало известных капитанов, старших механиков, менеджеров флота. Капитаны дальнего плавания Назаренко А.Н., Прасолов П.П., Ребенников М.С., Снигоренко Н.В., Чельдиев А.Х., старшие механики Гарбовский Н.И., Чуносков В.Е., Стреколовский П.Б., Карчегло В.А. – это далеко не полный перечень людей, с которыми был лично знаком по работе на разных судах пароходства. В действительности список морских специалистов, уехавших за границу после разворывания ЧМП, был гораздо обширней.

На флоте, как и в любом деле, есть мастера и подмастерья. Из страны уехали мастера, люди, уверенные в себе, своих знаниях и опыте. Для трудоустройства за рубежом им не требовалась посторонняя помощь. Получение достойной, хорошо оплачиваемой работы морским ассам гарантировали высокий профессионализм, отличное знание иностранных языков и многолетний стаж безаварийной работы в ЧМП. Большинству же нынешних одесских мореходов, не обладающих подобными способностями и навыками, в поисках работы приходится оббивать пороги одесских крьюинговых фирм.

Но тогда, в начале девяностых годов, крьюинговый бизнес в Одессе ещё только зарождался, и тысячам оставшихся без работы морякам приходилось по много месяцев сидеть на берегу в ожидании счастливого случая. Ситуация усугублялась тем, что в ходе аферы по разграблению ЧМП, первыми «под раздачу» попали суда, чей возраст не превышал 7 – 10 лет. В их числе оказался и мой штатный теплоход «Кременчуг», он один из первых перешел в частные руки. После «дерибана» нового, современного флота, в ЧМП еще какое-то время оставалась часть старых посудин с повышенным физическим и моральным износом. На одной из них, теплоходе «Капитан Кушнарченко», я проработал механиком два года. Судну-ветерану уже исполнилось 26 лет, оно отслужило все сроки, и для дальнейшей эксплуатации было не пригодно. С его списанием я вновь остался без работы и возникла проблема: как жить дальше? Нужно было что-то решать. После долгих раздумий и бессонных ночей принял не простое для себя решение.



- Всё, буду бросать якорь на берегу. Флот на Украине возродится не скоро, если возродится вообще. Четверть века мотался по морям и океанам вдали от дома, от семьи. Даже не заметил, как подросли и повзрослели дети. Хватит, решено бесповоротно: с морской одиссеей «завязываю» навсегда.

Но, не прошло и пяти лет после увольнения из ЧМП, как мне вновь довелось подняться на борт океанского судна и выйти в дальний рейс. Правда, уже не в качестве члена экипажа, а как туристу. Судьба распорядилась так, что в 1993 году закончилась моя флотская служба, но не пришел конец морской одиссее. Сработала поговорка «Никогда не говори никогда». Круизные рейсы на бывших черноморских лайнерах, в которых я побывал в конце девяностых – начале нулевых годов, вновь пробудили дух странствий и морской романтики, дали возможность пополнить нумизматическую коллекцию новыми интересными экземплярами.

Во время стоянок теплохода «Olbia» («Ольвия») в Ялте и Сочи приобрел две уникальные монеты: медный двойной денарий боспорского царя Савромата II и серебряную драхму античного города Тира (современный Белгород-Днестровский). На боспорской монете изображен четвертый подвиг Геракла – пленения керинейской лани. В художественной форме античный монетарий передал древнегреческий миф о том, как микенский царь Эврисфей отправил героя в Аркадию, центральную область Пелопоннеса, на поимки лани. Красивое животное с золотыми рогами было послано богиней Артемидой в наказание людям, оно опустошало поля и сады жителей Кериней. Подобно ветру мчалась лань по горам и долинам, не зная усталости. Больше года преследовал Геракл керинейскую лань, пока не настиг. Живой трофеей доставил в Микены и отдал царю Эврисфею. На момент публикации монеты в «Вестнике Одесского музея нумизматики» это был единственный известный исторической науке экземпляр.

Серебряная драхма полиса Тира была отчеканена в IV веке до нашей эры. На лицевой стороне монеты изображена голова богини плодородия Деметры, на оборотной стороне бодрящий бык – неофициальный герб античного города. «Изюминкой» драхмы является монограмма в виде буквы «E», расположенная под ногами быка. Уникальная монета украшает сегодня коллекцию Одесского музея нумизматики.

Бывший теплоход «Карелия», построенный в 1976 году на финской верфи «Вяртсиля» в городе Турку, мог перевозить за один рейс более 500 пассажиров. Биография «Ольвии» закончилась после того, как новые владельцы решили превратить лайнер в плавучее казино «Neptune» с портом приписки Гонконг.

География осеннего круиза 1998 года на пассажирском судне «Palmira» («Пальмира») пролегла в восточной части Средиземного моря: Одесса – Греция – Израиль – Кипр – Ливан – Турция. В советское время черноморский паром носил название «Лев Толстой». Построенный в Польше в 1981 году, теплоход в каждом рейсе брал на борт около 400 пассажиров. Новые хозяева переименовали паром в «Easy Cruise Life» и стали эксплуатировать под флагом Мальты.

На теплоходе «Primexpress Island» осенью 2000 года вновь посетил Персидский залив, где не был двадцать лет со времени памятного рейса на сухогрузе «Большевик Суханов». Теплоход посетил Объединенные Арабские Эмираты, Иран, Бахрейн, Катар, Оман. Бывший флагман пассажирского флота Дунайского морского пароходства теплоход «Айвазовский» был построен в 1977 году во французском городе Нант и мог перевозить до 320 человек за рейс. После окончания круиза судно было продано кипрской фирме Shipping Limited, и в течение нескольких лет работало как плавучее казино.

Круиз 2005 года на теплоходе «Orange Melody» (прежнее название «Berlin») проходил по маршруту: Сочи – Греция – Хорватия – Сан-Марино – Италия. На этом лайнере несколько лет работал старшим механиком мой однокурсник по средней мореходке Владимир Чуносов. Друга не видел больше десяти лет, с тех пор, как в начале девяностых годов Володя с семьей переехал в Германию.

Нумизматические раритеты, привезенные из круизных рейсов, изредка напоминают мне об опрометчивом зароке, который давал самому себе накануне увольнения из ЧМП. Правы были знаменитые писатель и кинорежиссер, когда произносили крылатую фразу «Никогда не говорили никогда». Видимо, расстаться с морем, мне не суждено никогда. Как и с нумизматикой. Эти две вещи, доставшиеся в наследство как семейные традиции, по сей день остаются главными увлечениями в жизни.



Директор Одесского музея нумизматики  
Лобода П.Г. 1999 г.



Пассажирский теплоход «Olbia» –  
бывший черноморский лайнер «Карелия»



Пассажирский теплоход «Palmira» –  
бывший черноморский паром «Лев Толстой»



Пассажирский теплоход «Primexpress Island» –  
бывший дунайский лайнер «Айвазовский»



Пассажирский теплоход «Orange Melody» –  
бывший лайнер «Berlin»



Боспорское царство. Савромат II.  
Двойной денарий. Медь. 174-210 гг. н.э.



Тира. Автономный период. Драхма.  
Серебро. IV век до нашей эры



Значок «Ветеран труда ЧМП»



ББК 63.221(4Укр) л61+79.14(4Укр)786д  
УДК 069:731.1(477)(091)  
Л 683

## **П.Г. Лобода Под флагом Родины.**

**Сборник рассказов потомственного моряка и нумизмата**

Автобиографическая книга-альбом.

Русский.

Одесса: изд-во КП ОГТ, 2019. – 207 стр. с ил.

Редактор – Заслуженный работник культуры Украины Е.О. Лукашов

Рецензенты – Капитаны дальнего плавания Новицкий А.К. и Федотов А.В.

Набор и верстка – В.В. Федченко

© П.Г. Лобода

© Одесский музей нумизматики

ISBN 978-617-637-181-6

**Отпечатано с готового оригинал-макета  
в КП «Одесская городская типография»  
г. Одесса, ул. Пантелеймоновская, 17  
Заказ 1722. Тираж 50 экз.**