

Жизнь, юнга, должна быть вызовом,
иначе из нее испаряется соль.
(Д. А. Лухманов, «Жизнь моряка»)



Соленый ветер океана

ТАТЬЯНА СЕРГЕЕВА

Иллюстрации Андрея Трона



Эта книга стала для меня неожиданностью. По счастью, в 80-е гг. она вышла огромным по нынешним меркам тиражом в 200 тысяч экземпляров, и сегодня ее еще кое-где можно отыскать, хоть это и непросто. Впечатление от книги было таким сильным, что я подумала: а ведь она легко могла пройти мимо меня, хотя еще в юности должна была стать заветной! Я говорю о сборнике морских повестей «Жизнь моряка» Дмитрия Лухманова. Это книга о жизненном пути автора, знаменитого капитана, и в ней так много пронзительных размышлений о море, честных, прекрасно написанных эпизодов становления настоящего моряка.

Свою морскую карьеру Дмитрий Афанасьевич Лухманов (1867–1946) начинал еще в царской России. В советское время о его семье почти ничего не писали, между тем Лухманов принадлежал дворянскому роду: его мать, дочь статского советника, была известным литератором, а отец В. М. Адамович и брат Б. В. Адамович — царскими генералами, причем последний, герой Первой мировой войны, оставил о себе прекрасную память в эмиграции, создав и возглавив в Югославии Первый русский кадетский корпус. Отношения в семье были очень запутанными из-за нескольких браков матери. Так уж вышло, что Дмитрий Адамович принял фамилию и отчество ее первого мужа, богача Лухманова, что, кстати, совсем не означало финансового благосостояния: он всегда рассчитывал только на себя.

15-летним юношей он покинул семью и уехал в Керчь. В этом провинциальном городе работали мореходные классы, а море очень влекло его. Чтобы вырваться из Петербурга, Лухманову пришлось преодолеть недовольство отца и уйти из военной школы, где он успешно проучился несколько лет. Он пошел на авантюру, и, демонстрируя вызывающее поведение, добился отчисления из школы. Едва приступив к занятиям в Керчи, Лухманов получил разрешение выйти в море на небольшом торговом пароходе. Это был самый первый шаг в морской карьере будущего капитана. Его мечта — учиться, а во время каникул наниматься на торговые суда — сбылась сразу. Лухманов считал живую практику главным элементом своего обучения. Когда еще зеленым курсантом он согласился выйти коком на двухмачтовой шхуне «Святой Николай» в недолгий рейс за солью из Ростова в Генуэцк, то и не подозревал, каким суровым будет этот практический урок. Рейс затянулся на 2,5 месяца: судно попало в шквал, дало течь, команда осталась без продуктов, ноги были разъедены солью, ведь ее загрузку

с лихтеров производили матросы. Все команды на борту отдавались на средиземноморский лад: «По нашей терминологии, нос судна назывался «прова», корма — «пупа», якорь — «сидеро», цепь — «кадина», фок — «тринкет», формарсель — «парункет», брамсель — «бабафига». Даже румбы компаса назывались по-итальянски: север — «трамонтане», восток — «леванте», юг — «острия», запад — «поненте». Я уже забыл теперь эту странную смесь исковерканных украинским выговором итальянских и греческих слов, но когда-то знал ее хорошо».

Потом последовали дальние долгие рейсы, а позже, когда он получил в Петербурге диплом штурмана дальнего плавания, в его жизни появились многие другие моря и океаны.

Обучение в керченских классах было серьезным. Содержательная программа, включавшая в себя судостроение, навигацию, изучение такелажа, добротный курс практических знаний, давала курсантам четкое представление о морском деле. Лухманова выделяли преподаватели. Но когда он закончил классы, ему было 17 лет, а сдать экзамены на штурманское свидетельство позволялось только с 21 года. И на 4 года, несмотря на свои немалые знания, Дмитрий Лухманов пошел в море простым матросом, о чем, впрочем, никогда не жалел. Он повидал мир, получил неоценимый опыт, в совершенстве изучил парусные суда.

Мечтая о капитанской карьере, он взял за правило упрямо изучать все, что имело малейшее отношение к морскому делу. На греческом судне «Николаос Вальяно» Лухманов ушел в свое первое дальнее плавание. Судно шло из Таганрога в Бремерхафен с грузом зерна. В этом рейсе он пережил штормы в Мессинском проливе и в Бискайском заливе, с удивлением разглядывал старинные парусники, стоящие на якорях в Гибралтаре (они использовались как



хранилища угля), спасал команду с погибающего в Ла-Манше английского парохода. Он был по-хорошему любопытен и впитывал все, что окружало его. «Я проводил все свое свободное время, шатаюсь с судна на судно, говорил с матросами, слушал их необыкновенные истории и изучал особенности оснастки и проводки снастей, чтобы не ударить лицом в грязь, когда я сам буду матросом на каком-нибудь красавце с тремя дюжинами льняных крыльев и водорезом, украшенным белой с золотом статуей».

Приняв решение продолжить свое обучение на иностранных судах, он нанялся на итальянский, редкой красоты, бриг. «Когда я подписал контракт на “Озаму” и расплатился с хозяином бордингхауза, то получил от него, по морскому обычаю, “ослиный завтрак” — матрац, набитый соломой, жестяную тарелку, кружку, ложку, ножик и вилку. Конечно, стоимость этого инвентаря была включена в мой счет, но без него ни один матрос дальнего плавания не отпускается из бордингхауза на судно. Это была традиция. Бордингмастер мог опохмелить и ободрить своего клиента как липку, мог “продать” его на “троб”, т. е. направить на старое текущее судно, на которое никто не хотел наниматься, — это было его профессиональное право, и никто не мог быть на это в претензии, но если бы он доставил матроса на судно без матраца, кружки, вилки и ножа, он был бы свинья и репутация его была бы непоправимо испорчена в “международном масштабе”». «Сам матрос, — пишет Лухманов, — должен был иметь дождевик, зюйдвестку, непромокаемые сапоги, свайку, парусную перчатку, рожок, набитый салом, с полдюжины парусных игл и хороший поясной нож типа финки».

Записывая по совету матери свои впечатления, Лухманов уже в 20 лет опубликовал свои первые рассказы. Книг

в своей жизни он напишет много, в том числе и специальных, по морскому делу. Не потому ли его описания судов так точны, что, полный живого любопытства к морской жизни, он с юности привык тщательно фиксировать ее эпизоды в своих записках!

Лухманов всегда отмечал особенности поведения капитанов разных судов. Он описал скупость греческих и итальянских капитанов при покупке провизии и их «преступную экономию не зажигать в открытом море отличительных огней». Одним из его капитанов был старый умный американец, который оценил молодого матроса и поднял в морской иерархии, поставив сначала рулевым, а затем доверив ему следить за судном на зимней стоянке.

Не раз он сталкивался с бессмысленной жестокостью и издевательствами. Однажды дело даже дошло до бунта, и матросы, включая Лухманова, были арестованы и помещены в портовую тюрьму в Сиднее.

В эти годы было многое: падение в воду, полет с реи на палубу... В глазах товарищей и начальства он был уже опытным матросом-парусником или, как называли таких на английских судах, «матрос летучей рыбы». Перед возвращением в Россию, где ему предстояла сдача экзаменов на штурманское свидетельство, он уже был матросом первого класса на судне «Армида» из Триеста, добродушного капитана и дружную команду которого всегда тепло вспоминал.

Пароходная компания «Кавказ и Меркурий», куда он поступил на работу, получив диплом штурмана, считалась одной из самых больших в России. Дело в ней было поставлено серьезно. Лухманов оказался здесь в новых для себя условиях: во-первых, на пароходах, а во-вторых, уже на офицерской должности. Офицеры здесь быстро богатели: компания осуществляла дорогостоящие грузоперевозки,

большим был поток пассажиров, и, разумеется, был высок процент злоупотреблений. Лухманова такое обогащение не коснулось. Работая на Каспии, он нигде не оставил о себе сомнительной славы. Его сразу оценили как специалиста. Интересно, что на капитанских должностях в компании служили только иностранцы: шведы, финны и немцы, традиционно сильные моряки. Прорваться в этот круг было очень сложно. Лухманов покинул эту службу старшим помощником, перейдя на должность капитана в частную компанию, а потом и в «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель». Кстати, в свободное от навигации время он начал преподавать в астраханской морской школе.

Конечно, в прекрасно организованной бакинской компании с высокой оплатой и премиями Лухманову мечталось добиться капитанской должности. Все здесь держалось на жестких условиях: команды были небольшими, и работать приходилось за двоих. Стоянки были сведены к минимуму, время ценилось на вес золота. Но не тиски нобелевской системы пугали молодого офицера. Он мечтал о самостоятельной работе, только вот даже боцманов братья Нобель выписывали из Финляндии, а их капитаны почти не говорили по-русски. Лухманову предложили должность боцмана. Возможно, со временем он и стал бы первым русским капитаном в компании, но появилось предложение поехать на Дальний Восток и принять должность капитана там. Раздумывать было некогда, и Лухманов немедленно дал согласие. Дальний Восток — это Тихий океан, новый опыт, которого он так жаждал. Его ожидала служба в недавно созданном «Амурском обществе пароходства и торговли». Уже было открыто пароходное движение по Амуру, на очереди был запуск торгово-пассажирских линий в Китай и Японию. Начиналось активное освоение Дальнего Востока, задуманное Александром III.

Лухманов был полон энтузиазма, но быстро понял, что главная местная проблема — кадры: слишком много случайных людей, задержавшихся в этих богатых краях, — бывших ссыльных, уголовников, каторжан. Понадеяться было не на кого, каждый действовал в своих интересах. Да и сама компания начинала свою работу инертно, со старыми пароходами.

Руководителем благовещенского филиала компании ему было поручено выехать в Нагасаки с ответственным заданием и солидными командировочными. Требовалось приобрести морской буксир, заказать шлюпки, купить конторскую мебель. Он был покорен экзотикой Нагасаки и подробно описал порт, город, нравы и одежду японцев. Это была эпоха Мэйдзи, когда страна отказалась от самоизоляции и началось ее бурное развитие. Памятной стала встреча с искусным мастером, который делал для русских флотских офицеров настоящие шедевры из панцирей черепах: модели кораблей и модные тогда портсигары с силуэтом судна.

Но очарование от пребывания в Японии спало, когда Лухманов столкнулся с нечестностью своего

начальника. Когда все было договорено, выяснилось, что Благовещенск беспричинно не одобрил покупку буксира. Контакты с Россией были настолько запутанными, что Лухманов, идеально выполнив задание, не чувствовал удовлетворения и даже лишился своего привычного куража. Интересно, что, сильно рискуя, он заказал у японцев шлюпки своей собственной конструкции. Поначалу из-за странной формы на родине их встретили насторожено, но после первых испытаний стало ясно, насколько они удачны. Позже по поручению генерал-губернатора он «наводил мосты» с приграничными районами Китая, участвовал в создании Амуру-Уссурийской казачьей флотилии, провел несколько навигаций по Амуру, преподавал в благовещенских морских классах. Много времени отнимали парадные разъезды местного начальства по Амуру с отеческими распеканиями нерадивых пейзаж-казаков, что напоминало Лухманову игру в солдатиков.

В это время с Лухмановым часто пересекался барон А. П. Будберг. Будущий генерал-лейтенант, военный министр Колчака, он вспомнит в своих мемуарах: «Лухманов оказался очень интересным собеседником, незаменимым балагуром-рассказчиком, певцом, поэтом, очень распорядительным и решительным капитаном».

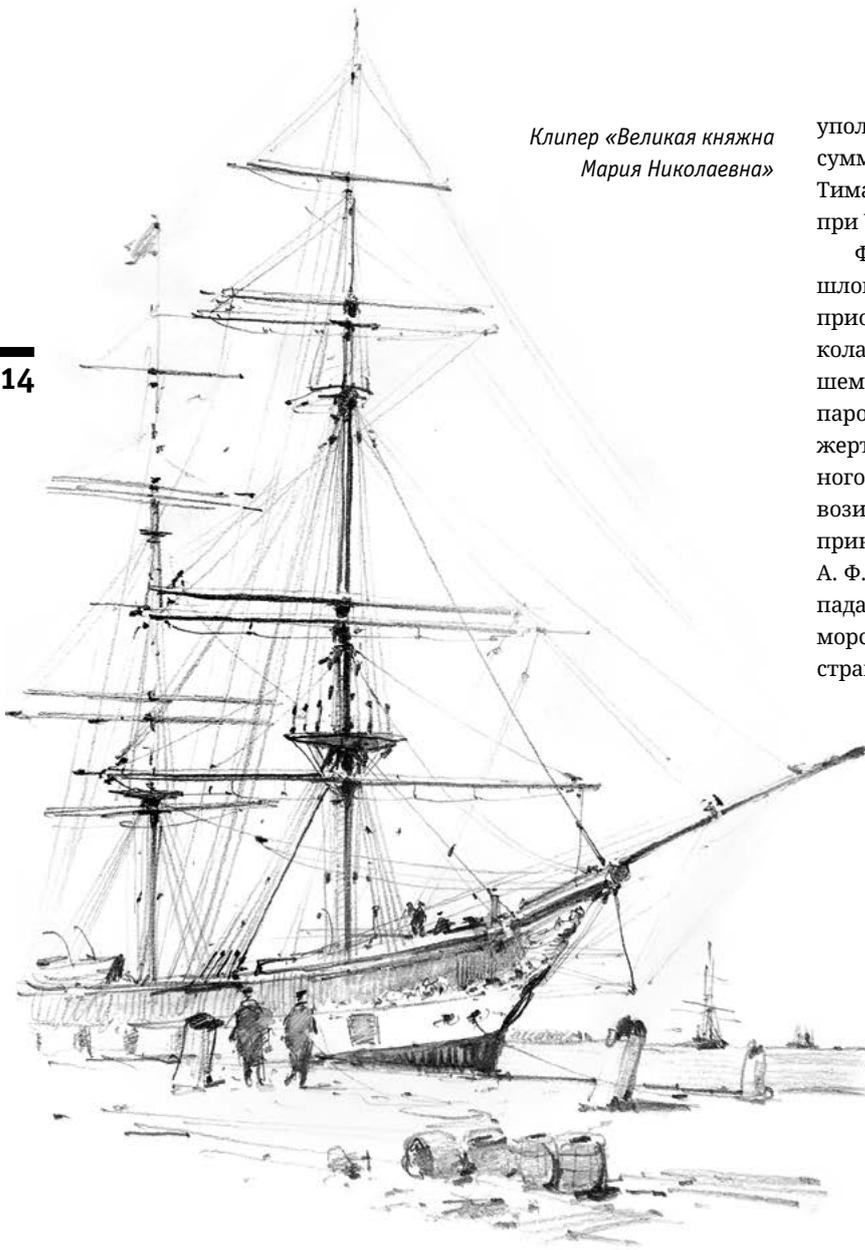
В целом ситуация на Дальнем Востоке слишком медленно менялась к лучшему. Тратить время попусту было обидно, и Лухманов уехал в Петербург. Но на что можно было рассчитывать молодому талантливому капитану без явной протекции? Устроиться на хорошее место в столице было нереально, и Лухманов вновь отправился на Каспий, принимая место на государственной службе. На 6 лет он стал помощником начальника порта Петровска, нынешней Махачкалы. Но юношеская мечта о службе на паруснике продолжала волновать. Он с восторгом читал о гонках чайных клиперов, представляя, какими качествами должны обладать их капитаны. Говорили, что хороший капитан одним своим присутствием на борту прибавляет клиперу пол-узла хода.

И вот на 41-м году его жизни случилось чудо: он стал капитаном клипера! Ему хотелось говорить стихами:

*Чуть-чуть кренясь, скользит, как привиденье,
Красавец клипер, залитый луной...*



Клипер «Великая княжна
Мария Николаевна»



Парусник с полным корабельным вооружением и длинным названием «Великая княжна Мария Николаевна» был сконструирован самим Робертом Стиилом и ранее именовался «Hesperus». Клипер был приписан к Одесскому училищу торгового мореплавания, и в течение пяти лет Лухманов ходил на нем по Черному морю. Летняя практика будущих штурманов и капитанов судоводительского отделения училища была рассчитана на 153 учебных дня. На борту царил строгий военный порядок, не без щегольства и элегантности, который был приятен как капитану, так и курсантам, и всяческим начальникам. Министр торговли и промышленности С. И. Тимашев «был буквально поражен видом и состоянием судна и экипажа, одетого во все белое, безукоризненно чистое, специально подкрахмаленное и выутюженное феодосийскими прачками». Всего на судне было 150 человек, из них, помимо команды, преподавателей, медиков, поваров, прислуги, 110 курсантов. В жизни Лухманова все ладилось, он был счастлив. Как радостно было командовать таким судном, как легко, плавно шло оно по волнам, как слушалось руля, как делало повороты!

Только теперь, исключительно по результатам работы у Лухманова, появилась поддержка высокого лица. Министерство, опираясь на его опыт, поручило ему работу по углублению дна важнейшего порта юга страны — Мари-

уполя. На решение этой задачи казна выделила громадную сумму. Лухманов прекрасно справился с делом, и в 1912 г. Тимашев назначил его чиновником для особых поручений при Управлении Доброфлота в Гонконге.

Февраль 1917 г. застал Лухманова в Нагасаки. В прошлом осталась четырехлетняя служба в Гонконге, где он приобщился к парусному спорту. Его дети — Ксения и Николай — учились в английской школе. Лухманову, бывшему морскому агенту России, было больно видеть, как пароходы Доброфлота, приобретенные на народные пожертвования, становятся целью грязных интриг, бесстыдного и торопливого обогащения, вплоть до готовности перевозить в трюмах рабов на Антильские острова. Он составил принципиальный доклад о проблемах Доброфлота на имя А. Ф. Керенского, главы Временного правительства. Но распадавшейся империи было не до проблем дальневосточной морской компании. И все-таки благодаря дипломатии для страны на Дальнем Востоке удалось сохранить 16 ароходов.

Лухманов долго не раскрывал правды о своем дворянском происхождении, о брате-генерале, жене-дворянке, дочери жандармского полковника, но, возможно, советские власти просто закрывали глаза на эти обстоятельства, ценя его капитанский и организаторский талант, знание языков. С ним трудно было конкурировать. Лухманов принял новую власть, скорее согласился с ней, активно включился в работу Морского ведомства. Несмотря на солидный возраст, он был нарасхват. Его доклад о Доброфлоте, некогда представленный Временному правительству, лег в основу декрета Совета народных комиссаров «О возобновлении деятельности Доброфлота». В 1922 г. нарком внешней торговли РСФСР Л. Б. Красин предложил Лухманову должность директора-распорядителя в московском правлении Доброфлота. А с 1924 г. он стал начальником ленинградского морского техникума (кстати, жил он тогда в доме № 9 на 22-й линии Васильевского острова).

В мае 1926 г. Лухманов неожиданно получил из Москвы приказ принять в Мурманске командование учебным парусником «Товарищ» и совершить на нем коммерческий рейс в Аргентину. Поводом для предложения, возможно, стала его брошюра «Нам нужны не только военные, но и торговые корабли», изданная в Ленинграде в 1926 г. «Товарищ» — четырехмачтовый барк, бывший английский «Лауристон» постройки 1892 г., — был приобретен российским правительством в 1916 г. и использовался как угольный лихтер. Несмотря на капитальный ремонт в Германии, «Товарищ» не был тогда готов к дальнему плаванию, и первый его рейс под советским флагом в начале января оказался неудачным. Вот тут-то и вспомнили о заслуженном капитане. 29 июня 1926 г. «Товарищ» с 52 стажерами на борту вышел в океан. Команда судна состояла из поморов, опытных моряков, но груз был непростым: кубики диабаза для мощения улиц. Словно испытывая мореходов, океан встретил их долгим штормом. 31 день длился переход к берегам Англии. «За это время я ни разу не раздевался и не ложился на свою капитанскую койку. Я, конечно, менял время от времени белье и промокшее платье, но спал всегда одетым на узеньком диванчике, с которого готов был вскочить каждую минуту, и спал урывками, не больше трех-четырёх часов в сутки».

Лухманов добился того, что в Саутгемптоне парусник встал на ремонт. На «Товарище» заменили паруса и такелаж, полностью покрасили судно, установили радиостанцию, пошили экипажу новое форменное обмундирование. Судно словно помолодело, да и команда в униформе выглядела очень достойно. Лухманов, капитан старой закалки, не терпел неопорядка. Барк взял курс на Мадейру.

Короткая стоянка — закупка свежих фруктов, овощей, зелени, воды. А дальше — тропическая жара, ловля дуновений ветра, штиты без конца и многодневные дни качки на мертвой зыби. Трудный рейс. Но морской порядок должен соблюдаться неукоснительно, в нем залог того, что в момент аврала, когда потребуется работа всего экипажа, ежедневная выучка мобилизует моряков.

Опасная ситуация сложилась в Атлантике, когда «Товарищ» взял курс к устью Ла-Платы. Парусник нес предписанные ему огни, но по непонятным причинам идущий навстречу пароход словно не замечал его. Тяжело груженный парусник почти не имел хода и не мог маневрировать. Лишь в последний момент пароход изменил курс, ведущий к столкновению, и прошел в 200 м от парусника...

На рассвете 25 декабря «Товарищ», неуклюжий из-за обросшего корпуса, отдал якорь у Монтевидео.

В начале января 1927 г. после 190-дневного плавания судно встало под разгрузку у причала в Аргентине. «Товарищ» стал первым советским парусником, совершившим такое длительное плавание, прошедшее к тому же без единой аварии. «Наши военные парусники старого времени хаживали из Кронштадта на Дальний Восток и совершали кругосветные путешествия, но торговых парусных кораблей дальнего плавания у нас со времени Российско-американской компании не было».

Удачный рейс вселил уверенность в защите диссертации «Проект современного парусно-моторного судна» на соискание высшего, так называемого ллойдовского диплома капитана дальнего плавания. В 1929 г. в возрасте 62 лет Лухманов его получил.

В 1928 г. за заслуги перед молодой страной он стал Героем труда. Удивительный факт из жизни родственника знаменитых белогвардейцев Адамовичей! А. В. Колмогоров в своих воспоминаниях писал: «В 1928 г. профессиональный опыт судоводителя Лухманова был вновь востребован в разрешении международного инцидента в Ла-Манше. В учебном походе «Товарищ» протаранил и потопил итальянский пароход «Альконтора». Судом первой инстанции британского королевства был обвинен капитан советского судна. Правильно составленное бывшим представителем Доброфлота экспертное заключение позволило не только выиграть процесс в апелляционном суде и палате лордов, но и отремонтировать парусник».

В начале 30-х гг. шесть раз издавались морские повести Лухманова. Все складывалось замечательно. Начинаясь

яркая дипломатическая карьера у сына капитана: Николай Лухманов получил назначение во Владивосток, а через некоторое время стал военным разведчиком по рекомендации руководителя советской разведки Я. К. Берзина. Но во второй половине 30-х гг. Лухманов и все члены его семьи были арестованы, а Николая как якобы японского шпиона расстреляли. Лишь через 16 месяцев заключения их выпустили на свободу, а Лухманову предложили работать капитаном-навигатором Главной морской инспекции в наркомате Морского флота СССР. По просьбе наркома П. П. Ширшова он написал несколько учебных пособий для моряков. До 78 лет Дмитрий Афанасьевич работал и даже был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Незадолго до смерти Лухманов написал стихи, в которых сравнил себя со старым уставшим парусником. А накануне ему приснилось страшное кораблекрушение...



*Дмитрий Афанасьевич Лухманов
на борту барка «Товарищ»*

