**Покушение на капитана**

Студент Иван Ман твёрдо решил: он выучится на инженера, построит по своим чертежам корабль и станет на нём капитаном.

Профессор Боклевский, известный специалист в судостроении, быстро остудил его пыл:

- Мне кажется, молодой человек, строить флот мы начнём не скоро. А если вы действительно торопитесь плавать, я бы посоветовал вам поступить в морской техникум.

Год занятий по судовождению, навигации, такелажному делу. Когда сдал весеннюю сессию, решил устроить себе ещё один экзамен: на купленной по случаю байдарке отправился из Ленинграда в Астрахань. Нитки с иголкой, баночка краски для ремонта обшивки, немного денег, узелок с французскими булками и краковской колбасой - вот и всё, с чем пустился он за 3600 километров поперёк всей России.

Молва о его походе стала обгонять байдарку. В городках и посёлках, куда он приставал на ночь, Ивана поджидали предшественники нынешних фанатов: заканчивались аскетичные 30-е годы, "человек из центра" в глубинке возбуждал немалый интерес. После лекции "человек из центра" отправлялся ночевать на местный дебаркадер и полночи штопал свежие дыры в обшивке лодки, чтобы утром снова пуститься в путь. В Саратове его уговорили участвовать в парусных гонках. В Царицыне, когда кончились все съестные припасы, он участвовал в соревнованиях "на интерес" по пережиманию рук. Награда за победу тут же выдавалась французскими булками, колбасой и воблой. На подходе к Астрахани его даже немного попридержали, чтобы целой кавалькадой лодок прийти к причалам точно в назначенный для торжественного митинга час...

На учебном четырёхмачтовом барке "Товарищ" Ман проплавал три с половиной года и дослужился до боцмана. Он побывал в разных странах и всяких переделках, и, пожалуй, ещё долго ходил бы на паруснике-красавце, но у морской жизни своя логика, и она непредсказуема. Побывав в десятках тропических портов, Иван Александрович, второй штурман лесовоза "Микоян", пришёл в Арктику. Пришёл и понял, что этот суровый край больше всего соответствует его характеру.

Из Владивостока вышли целым караваном: "Микоян", "Урицкий", "Север", "Алатырь", "Сучан", "Красный партизан" во главе с ледорезом "Литке".

Уже в Чукотском море караван был встречен тяжёлыми льдами. Только огромным трудом суда прибились в начале сентября к устью Колымы и стали под разгрузку в бухте Амбарчик.

Об этом легендарном плавании будет написана книга. Именами покорителей Арктики тех лет назовут острова, бухты, мысы, корабли. А тем, кто не удостоился столь высокой чести, общим памятником станет их великий труд, отданный покорению Севера.

Жестокие осенние штормы не дали кораблям разгрузиться. Было решено зимовать восточнее, в Певеке, в то время крошечном, в несколько яранг, посёлке на берегу удобной и тихой бухты.

Дел у зимовщиков хватало. Они уточняли карту окрестностей Певека, островов Большого и Малого Роутана, устья реки Кучувей, впадающей в Чаунскую губу. Находившаяся на "Литке" научная группа организовала техникум, где Ман читал морскую практику, и к лету 17 штурманов дальнего плавания и механиков третьего разряда тут же, на краю света, сдали экзамены государственной комиссии.

В Певеке они дождались лета, вернулись доразгружаться в Амбарчик. Несколько пароходов, освободив трюмы, в сопровождении "Литке" пошли в Берингово море, в их числе и "Микоян"; Ман задержался в Амбарчике для оформления грузовых документов. Думал догнать свой корабль с попутным судном. Однако ледостав в ту осень оказался на редкость ранним, и Ман решил догонять свой корабль пешим порядком. До бухты Провидения в Анадырском заливе Берингова моря, прикидывает он, всего полторы тысячи километров: максимум месяц хода. В путь собираются втроём: Константин Козловский, Гарий Истомин и Ман. У охотников-чукчей они сумели достать трёх собак, погрузили на небольшие нарты три меховых кукуля, провиант для себя и корм для упряжки, документы, которые нужно было доставить в бухту Провидения, взяли наган и винчестер и двинули на восток.

Первые четыре дня перехода в двести километров вымотали нетренированного Козловского, и он остался в посёлке у мыса Северный (ныне Шмидта). Дальше Ман и Истомин идут вдвоём. Они поднимаются в четыре часа утра и при луне начинают вышагивать положенные на день 60-70 километров. Шли берегом океана по прочному насту, выдерживающему человека и нарты. Иногда срезали и заливы, двигаясь от мыса к мысу по льду.

От Уэлена, сокращая путь, резанули через горы, и 14 декабря с вершины сопки им открылась бухта Провидения со стоящими на рейде кораблями. Они дошли.

Война застала Мана в Сан-Франциско, куда весной 41-го он привёл для ремонта сухогруз "Трансбалт". Спешно загрузившись в Ричмонде десятью тысячами тонн бензина в бочках, "Трансбалт" взял курс на бухту Провидения. В целях маскировки судно выкрасили в серый, так называемый шаровый, цвет, что едва не привело к трагедии: родной берег принял "Трансбалт" за фашистский рейдер и взял его на прицел.

- Подождём ещё немного, - решает командир артиллеристов Швачко, - накроем...

Пушкари узнали своих в самый последний момент.

Новые американские сухогрузы типа "либерти" упрощённой конструкции клепались невиданными до той поры темпами: около месяца, рекордный срок - при соответствующей рекламной шумихе - 16 дней. При этом корпус сухогруза не выдерживал хорошего шторма, давал трещину в средней части, и на крутой волне корабль мог переломиться надвое. В наших портах корпуса пытались усилить, наваривая дополнительные стальные пояса. Жизнь "либертосов", как панибратски величали их наши моряки, была героической, но короткой.

- В жизни есть вещи, о которых вспоминаешь без удовольствия, - сказал мне Иван Александрович.

В июле 43-го он шёл на "Войкове" в Провидение. Ещё в первом рейсе во время шторма у "либертоса" лопнула палуба, и теперь приходилось осторожничать. При подходе к земле Ман поднялся в рулевую рубку, чтобы лично вести корабль последние мили. Над чукотским побережьем стоял лёгкий туман. Когда открылся берег, сбросили ход на "ноль" и по инерции тихо вкатывались в горловину бухты. Буруны по носу увидели слишком поздно. Успели отбить по судовому телеграфу в машинное отделение "полный назад". Корабль задрожал от ударов винта, пытавшегося остановить его ход, но, перекрывая дрожь машин, уже нёсся хрустящий скрежет металла о камни. Раньше, чем кто-нибудь другой, Ман понял, что произошло: небольшой залив они приняли за вход в бухту. Да как было не обмануться, когда все эти заливчики и бухты словно близнецы - ни ориентиров, ни маяков на берегу.

Из Провидения на помощь спешили теплоходы "Андреев" и "Революционер" с начальником Главсевморпути Иваном Дмитриевичем Папаниным на борту. Сам не раз попадавший в сложные ситуации, он легко понимал и чужую беду. По его приказу прибыло воинское подразделение, и разгрузка на плашкоуты, а с них на берег, пошла быстрее. Терпящий бедствие корабль становился легче. Ман распорядился завести мористее оба якоря и, когда в прилив "Войков" немного подвсплыл и натянулись цепи, "либерти", развернувшись носом в море, тронулся с места. В Провидение его привели на буксире.

Они перехитрили море, спасли кораблю жизнь, но он стал инвалидом.

И тогда они отважились на невозможное: в затерянной на краю света бухте экипаж решил собственными силами отремонтировать корабль. Каких сил, какого мужества и смекалки это им стоило - особый разговор, но через месяц "Войков" своим ходом ушёл в Соединённые Штаты, а Ман попутным судном плыл в это время во Владивосток, где его ждал суд.

В последнем слове на суде он попросил направить его на передовую. Из заключения вышел через неделю с предписанием отбыть в распоряжение Черноморского пароходства. Иван Дмитриевич Папанин уговаривал Мана перейти в Главсевморпуть дублёром капитана на ледокол "Красин". Тот поблагодарил и отказался: его личный суд приговора не отменил.

В Батуми был назначен четвёртым штурманом на корабль, обеспечивавший десантные операции наших войск на Северном Кавказе и в Крыму. Через год Ман командовал вспомогательным танкером "Стахановец". Капитаном парохода "Калинин" он первым вошёл в порт освобождённой Одессы. Потом на "Бессарабии" ходил в румынскую Констанцу с пополнением для Второго Украинского фронта. Он побывал под торпедными атаками, под бомбёжками, пробирался через нашпигованные минами прибрежные воды. Война - это война. И оказываться на волосок от смерти - её будни. Победу он встретил на "Бессарабии", на ней же, переименованной в "Украину", 17 июня 1945 года открыл крымско-кавказскую линию, первую послевоенную пассажирскую линию на Чёрном море. Он отработал здесь 8 лет, перевёлся в Москву и решил, что место члена коллегии Министерства морского флота СССР станет его последней гаванью.

Судьбе было угодно распорядиться по-иному.

7 января 1956 года газета "Правда" опубликовала информацию, которую радиоволна передала через полсвета: "Флагманский корабль советской антарктической экспедиции "Обь" утром пятого января, миновав остров Дригальского, вошёл в залив Депо моря Девиса. На материк отправились две поисковые партии учёных..."

Я спросил Ивана Александровича, что заставило его пойти капитаном "Оби".

- Знаете, - сказал он, - я побывал на всех материках, кроме Антарктиды. Хотелось заштриховать для себя и это "белое пятно".

Больше всего он упирал вот на какое обстоятельство: задание выполнено день в день. На переход до Антарктиды им дали 35 дней - пришли точно в срок. На поиски места для будущей станции отводилось десять суток. И снова они уложились: 15 января у острова Хасуэла облюбовали место для базы, начали выгрузку оборудования и техники.

Сначала я не придал значения цифрам, но потом всё-таки понял, почему старому капитану так дорога точность. В неведомом и суровом краю нужно было с ходу выбрать точку для базы, да так, чтобы впоследствии её удобно было снабжать, менять на ней экспедиции, чтобы не рисковали жизнями оставшихся там зимовщиков. На всё это выделялось всего десять дней - и весь арктический опыт.

Ему удалось свершить всё, что намечал в молодости. Я спросил его, в чём причина такого везения. Ответил он сразу, будто сам давно думал об этом:

- Я никогда никому не завидовал, ставил перед собой свои цели и старался идти к ним своим путём. По-моему, в этом и есть наибольшее счастье - оставаться самим собой.