

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Все, о чем рассказывается в этой книге, — воспоминания реального человека об имевших место реальных событиях. Автор признает, что не может претендовать на абсолютную достоверность и объективность. В силу давности некоторые факты могут быть неточными в деталях. Кроме того, события описаны с точки зрения человека, который далеко не всегда имел представление о реальных масштабах и сути происходящего, их причинах и реальных последствиях. А у других участников тех событий вполне могут быть иные оценки, трактовки и версии их развития. В связи с этим все имена, — помимо имени главного героя, — упоминаемые в книге, изменены. Все приводимые публикации из других источников и документы — реальные.

Автор полностью осознает опасность, которую наркотики представляют для физического и нравственного здоровья как каждого человека, так и общества в целом, и считает рассказанную далее историю еще одним подтверждением этому. В связи с рекомендациями и требованиями международного и национального законодательства, касающимися недопустимости пропаганды наркотиков, автор сознательно опустил, а в некоторых случаях искажил технологические особенности производства наркотиков, а приведенные эпизоды призваны лишь проиллюстрировать всю сложность, опасность и преступную суть такого явления, как наркобизнес.

ПРЕДИСЛОВИЕ

В один из последних дней октября 2002 года ближе к вечеру на Казанском железнодорожном вокзале в Москве появился весьма примечательный гражданин. Это был высокий, под два метра ростом, худощавый и уже немолодой мужчина, хотя с возрастом его было легко ошибиться. С одной стороны, тонкое, с острыми чертами лицо было изборождено морщинами, с другой, двигался он довольно легко и непринужденно, что несвойственно пожилым, а светлые волосы не позволяли определить, насколько их тронула седина. Формально с этим гражданином все было в порядке — не фрик, не сумасшедший, одет соответственно сезону и обстоятельствам — в джинсы и кожаную куртку, хотя и с некоторой претензией на изящество. На улице стояла классическая московская поздняя осень — по небу бежали рваные тучи, дул не очень холодный, но порывистый и сырой ветер, бросавший на платформу под навес капли моросившего дождя.

Вел себя незнакомец также подобающим месту образом — двигался со стороны крайней левой, если стоять лицом к путям, платформы № 1, с заметным усилием толкая перед собой грузовую тележку с объемной и тяжелой поклажей, поверх которой лежала среднего размера дорожная сумка. Увидев его издали, знающие люди даже справедливо предположили бы, что пассажир держал путь от багажного отделения, которое находится как раз за платформой № 1, где он и получил свой груз, который никак не поместился бы в обычное купе, и где раздобыл для него телегу. А двигался он к автостоянке, расположенной с другой стороны вокзала, за последней платформой № 10, для чего ему нужно было пересечь весь перрон вдоль здания и начала путей. Действительно, так оно и было.

Появление этого пассажира тут же привлекло внимание завсегдагаев подобных мест — носильщиков, карманных воров и мошенников, оперативников и постовых, в силу жизненных обстоятельств и профессиональных обязанностей вынужденных днями напролет заниматься наблюдением за окружающей публикой. Для них он выделялся из толпы примерно как верблюд в табуне лошадей. Во-первых, наметанный глаз сразу определял в незнакомце человека со стороны, оказавшегося здесь лишь в силу каких-то особых обстоятельств. Казанский вокзал — московские ворота в Сибирь, на Урал, в Поволжье, на Кавказ, в Азию. Туда

и оттуда поездами — в тесноте, с минимумом удобств, по несколько дней в жару и мороз — ездят лишь простые люди. У кого деньги хоть немного водятся, давно уж самолетами летают или, на худой конец, едут на своей машине — с остановками в хороших гостиницах.

Этот же пассажир по многим признакам — не броской, но не дешевой добротной одежде, раскованному и спокойному поведению, свободному взгляду — никак не походил на жителя российской провинции, считающего каждую копейку и боящегося любого представителя власти. А особо проницательный наблюдатель, возможно, даже предположил бы, что он и не из Москвы или Петербурга, а вообще иностранец. И был бы совершенно прав. Но это только малая часть странностей данного гражданина. В конце концов, иностранцы — путешественники и просто любители экзотики — на Казанском вокзале появляются не так уж редко. Но этот явно не турист, не любитель дикой природы или русской старины, что видно по его багажу. На тележке, которую пассажир с трудом катил по перрону, притянутые брезентовыми ремнями и переложенные дощечками, лежали два огромных, почти в два метра длиной стальных баллона. Обычно в таких баллонах, именуемых в народе кислородными или ацетиленовыми, хранят сжиженный или сжатый газ. Правда, что именно в этих, понять было невозможно — баллоны странного пассажира были явно не новые, с остатками синей краски и без каких-либо опознавательных знаков и надписей.

Для людей, привыкших следить за вокзальным пространством и, в зависимости от рода занятий, как-либо реагировать на изменения ситуации, появление столь необычного персонажа создавало ряд неразрешимых загадок. Что это за человек и почему он везет газовые баллоны? Это сварщик? Нет, местные рабочие всем хорошо известны, да и одет он совсем неподобающе для сварщика. Он привез баллоны на поезде? Но это маловероятно: какой идиот и зачем повезет пассажирским поездом газовые баллоны? Если вез грузовым поездом, то и получал бы не здесь, а на грузовой станции. Может, он их украл? Но где и зачем? И почему везет через весь вокзал на глазах сотен людей и вовсе не таятся? И почему тогда выглядит как пассажир?

В общем, случись это все в обычный день, высокому гражданину при столь демонстративном поведении вряд ли удалось бы избежать объяснений с представителями вокзального правопорядка, что наверняка вылилось бы в

отдельную и довольно длительную историю. Для начала, когда у него попросили бы паспорт и поинтересовались, что он тут делает, выяснилось бы, что пассажир этот — иностранец и плохо говорит по-русски. Сильный характерный акцент выдавал в нем жителя Эстонии, что и подтверждал бы предъявленный синий паспорт со львами на обложке. Изъяснялся по-русски гражданин довольно бегло, но большую часть слов непривычному уху было не разобрать, поэтому вокзальные милиционеры — нередко хорошо натренированные на выуживание взяток и прямое вымогательство — нашли бы в его лице благодатную жертву.

Самого гражданина, надо сказать, такой поворот вовсе не пугал, скорее он был к этому готов. За свою жизнь он много раз выпутывался из куда более сложных ситуаций и хорошо знал, как следует себя вести и как говорить с представителями того или иного российского ведомства. Вокзальные милиционеры в этом смысле для него были самыми простыми и предсказуемыми собеседниками. Что бы он им рассказывал, сказать сложно. Возможно, высокий эстонец предполагал импровизировать, а может, у него были заранее придуманы какие-то объяснения — как очутился на Казанском вокзале, что за баллоны и зачем он тащит. В зависимости от настроения он поступал по-разному, но всегда имел некоторую сумму для взятки. Но ни деньги, ни хитрость ему так и не пригодились, поскольку день это был вовсе не обычный.

Несколькими днями ранее, 23 октября 2002 года, отряд из 40 вооруженных чеченских боевиков, почти половину которых составляли молодые женщины, ворвался в здание Театрального центра на Дубровке в Москве, где в тот вечер шел мюзикл «Норд-Ост». Взяв в заложники более 900 человек — зрителей, актеров, сотрудников центра и его посетителей, террористы заминировали здание несколькими десятками бомб и объявили себя смертниками, потребовав от российских властей вывода войск из Чечни. Двое суток спецслужбы пытались вести с террористами переговоры, а рано утром 26 октября устроили штурм, перед которым в здание через вентиляцию запустили усыпляющий газ. Что это за газ — в России до сих пор считается государственной тайной. Но именно от него, а не от пуль и бомб террористов, в итоге погибло большинство жертв из числа заложников — лишь пятеро из 130 погибших были застрелены. Российские власти до сих пор отрицают, что именно газ убил заложников (и на то у них есть свои причины — чтобы не нести

ответственность и не платить компенсации семьям погибших), но сути дела это не меняет. После 26 октября весь мир облетели видеокадры, как участники штурма и добровольцы сотнями вытаскивали тела «уснувших» заложников из здания театрального центра, за руки за ноги, вповалку складывая на крыльце и закидывая в автобусы. И почти чудо, что врачам потом удалось большинство из них реанимировать.

На фоне всех этих жутких новостей, возмущенных споров о том, как почти полсотни до зубов вооруженных бандитов смогли спокойно доехать до Москвы, и насколько оправданно применение при штурме отравляющего газа, странный гражданин из Эстонии и оказался на перроне Казанского вокзала. И это меняло все. В таких обстоятельствах он мог выглядеть уже не просто как странный пассажир со странным багажом, но как возможный пособник террористов, готовящих новый коварный удар.

В баллонах, которые странный гражданин вез в тот день по перрону Казанского вокзала, находилось около 140 кг жидкого метиламина. Любого знакомого с химией и проблемами промышленной безопасности этот факт должен был бы привести в ужас. Метиламин — хорошо известный в профессиональной среде химикат, крайне ядовитый, но при этом незаменимый для производства самых разных вещей, от красок до лекарств и удобрений. В силу этих свойств он входит в список сильнодействующих ядовитых веществ (СДЯВ), подлежащих в России особому контролю и обращению, который наизусть знают все пожарные и спасатели. В этом качестве метиламин отнесен к веществам 2-го класса опасности (высоко опасные) и по своим свойствам во многом схож с хлором, с применения которого в годы Первой мировой войны началась история химического оружия. Предельно допустимая концентрация (ПДК) метиламина в воздухе, с которой возможно отравление, составляет всего 1 миллиграмм на м³, то есть нескольких десятков граммов было бы достаточно для химической атаки на большой зал вокзала. И если бы высокий эстонец действительно имел отношение к террористам и собирался устроить газовую атаку, вообще трудно представить, что могло бы произойти.

В справочниках на случай утечки метиламина сообщается: жидкий метиламин представляет бесцветную жидкость с едким запахом; на воздухе дымит, образуя стелющиеся по земле пары; опасен как при попадании на кожу, так и при

вдыхании, оказывает вредное воздействие на нервную систему, печень, почки; при отравлении смерть может наступить от остановки дыхания. Кроме того, правила безопасности предупреждают, что соединения метиламина с воздухом взрывоопасны и легко воспламеняемы, поэтому в случае малейшего ЧП надлежит изолировать опасную зону в радиусе не менее 400 метров от выброса, работать в противогазах и средствах защиты кожи, не курить и категорически избегать других источников огня.

Так что, если бы в тот день странного гражданина остановили на Казанском вокзале и, вне всяких сомнений, выяснили, что же он вез на тележке вокзального грузчика, разговор с ним был бы особый. Переполох был бы на всю страну, да и за границей наверняка весьма обеспокоились бы. Допрашивать его, да и просто посмотреть, наверняка съехалось бы все руководство спецслужб. И чем больше высокий эстонец давал бы объяснений, тем меньше ему верили бы, убеждаясь в его коварных помыслах и связях с сепаратистами и даже террористами из других стран. Потому как все, что он говорил, выглядело бы полным бредом, а большинство фактов, которые о нем сразу удалось бы выяснить, наводили бы на куда более зловещие версии.

Ну действительно, поверил бы кто в здравом уме человеку, рассказывающему в таких обстоятельствах, что он занимается производством парфюмерии и везет необходимый компонент, хотя его остановили, когда он нес через толпу на особо важный транспортный объект больше центнера фактически готового химического оружия? «Что? Вы занимаетесь производством искусственной амбры? Она для чего? Говорите, это закрепитель запаха для духов? Конечно, конечно! Кто вас должен был встретить на вокзале? Вы знаете Мовсара Бараева? Вы должны были дожждаться человека, приехавшего на поезде? Вы симпатизируете неонацистам? У вас в Эстонии этим летом эсэсовцам памятник поставили! Почему ваше правительство дает убежище террористам? Вы знаете руководителей сайта “Кавказ-Центр”? Их серверы в вашей стране находятся. Вы бывали на Северном Кавказе? Судимости имеете? Да? Сколько?»

Примерно в таком русле должен был бы происходить разговор со странным гражданином после задержания — из-за полного отсутствия в тех условиях каких-либо других вариантов. Сам он при этом, конечно, уверял бы, что ни к чеченским, ни к каким другим сепаратистам и террористам

не имеет никакого отношения, политикой не интересуется и вообще лично не приемлет любого насилия. Даже против наказания детей. И почти ничего не знает о том, что случилось в Театральном центре на Дубровке. И это было бы чистой правдой. Со временем, через пару недель, а может и месяцев, все возможные проверки это подтвердили бы, точнее не нашли бы никаких доказательств, даже косвенных, что он связан с террористами. А потом бы даже выяснилось, чем высокий эстонец на самом деле занимался в России, и в частности в тот день на Казанском вокзале.

Он наверняка сам бы в итоге рассказал, осознав серьезность ситуации. Далеко не все, но значительную часть — о том, что, конечно, бизнес у него не парфюмерный, и делает он не амбру. А это уже точно подтвердилось бы конкретными фактами и свидетельскими показаниями. Однако и после этого наверняка подобная история породила бы не одну конспирологическую версию насчет того, кто и зачем в конце октября 2002 года пытался произвести химическую атаку на Казанском вокзале. И многие бы так и остались уверены, что последовавшие потом в нескольких странах расследования о торговцах наркотиками — лишь прикрытие для сложной игры властей и террористов.

Но судьба порой находит самые невероятные варианты, и события происходят вопреки всем обстоятельствам и логике. В тот день странного высокого иностранца со странным грузом на Казанском вокзале так никто и не остановил. Хотя в момент его появления там как раз шла облава на возможных пособников террористов. Чуть раньше к вокзалу подошли два поезда — из Кисловодска, одного из основных железнодорожных узлов Северного Кавказа, и из Средней Азии. И тот и другой были забиты гостями столицы — в большинстве мусульманами, для столицы странно одетыми, странного вида, многие с бородами, смуглые, с натянутыми на глаза шапками, кто-то с огромными баулами, кто-то с маленькими сумочками, налегке. Плотным потоком все они торопливо шли по платформам в сторону здания вокзала, пытаясь побыстрее миновать дежурящих там в обычные дни постовых, и налетали на участников облавы, которую было не разглядеть за спинами впереди идущих. А взвинченным бойцам ОМОНа и оперативникам, уставшим от каждодневных дежурств и облав, в каждом втором чудился террорист либо преступник, а многие женщины — вне

зависимости от возраста и наличия детей — казались смертницами со спрятанными под одеждой бомбами. За день до этого весь личный состав столичной милиции ознакомили с секретной ориентировкой, из которой следовало, что Мовсар Бараев — главарь террористов, напавших на Театральный центр на Дубровке — прибыл в Москву в середине октября вместе с несколькими смертницами как раз поездом из Кисловодска через Казанский вокзал. А по другим ориентировкам, на Дубровке удалось ликвидировать не всю прибывшую в Москву группу, и оставшиеся могли готовить новые атаки смертников. И на помощь им могли ехать боевики.

Весь вокзал был оцеплен бойцами в касках и бронежилетах, увешанными автоматами и пистолетами, с натасканными на взрывчатку и наркотики собаками, между которыми суетились оперативники в штатском и пара начальников в ранге полковников. Все, кто шел к зданию вокзала от поездов, проходили через выставленных в шахматном порядке поперек платформы омоновцев, и каждый казавшийся хоть чем-то подозрительным без церемоний отволакивался в сторону, где у него тут же, на платформе перетряхивали все чемоданы и сумки, выворачивали карманы.

Все это высокий гражданин обнаружил уже у съезда на основной перрон с крайней платформы, где не было ни поезда, ни пассажиров и стояла лишь пара скучающих постовых с автоматами, а происходящее перед главным зданием вокзала скрывал стоящий на соседнем пути состав. Мужчина, однако, не проявил ни капли смущения и волнения и, так же размеренно шагая, направил свою телегу на основной перрон, в самую гущу событий, с нескрываемым любопытством посматривая по сторонам. По правую сторону от него, у здания вокзала, и по другую, у ограждения отходящих путей и табло, почти все пространство было занято задержанными — пассажирами прибывших с юга поездов. Десятка два мужчин стояли спиной к проходу, широко расставив ноги и уперев руки в стены или закинув за голову, некоторых почему-то поставил на колени, надев наручники. За их спинами стояли или ходили туда-сюда несколько бойцов и оперативников. Кто-то из них копался у задержанных в карманах, путаясь в складках одежды, и от этого еще больше злясь и ругаясь, и пихая время от времени задержанного кулаком или коленом. Кто-то стоял наготове с автоматом или дубинкой в руках. Кто-то внимательно листал

документы задержанных, тыкая в них пальцем и показывая что-то коллегам. Нервно прохаживающиеся мимо бойцы в бронезилетах время от времени подходили и били задержанных по ботинкам, считая, что те недостаточно широко расставили ноги. Почти у всех шипели и трещали рации с приказами и донесениями каких-то других участников облавы, истерично лаяли служебные собаки, задержанные — кто искренне, кто делано — кричали в ответ на тумачи и грубые ухватки милиционеров. Рядом на каждом свободном пятачке у стен сидели с открытыми сумками люди, кто в одиночку, кто с женщинами и детьми, демонстрируя проверяющим свои вещи или уже спешно пытаясь затолкать их обратно. Дополняли всю эту невообразимую какофонию звучащие почти каждую минуту гнусавые объявления дежурного об отправлении или прибытии поездов.

Вот со стороны платформы трое бойцов с раскрасневшимися потными и злыми лицами, расталкивая толпу, притащили к стене очередного подозреваемого, заломив ему со всей силы руки за спину, отчего тот еле перебирал ногами и истошно орал. Омоновцы кричали стоящим в стороне коллегам, чтобы те кого-то срочно вызвали. Чуть в стороне вдруг засуетились пятеро других, до этого внимательно всматривавшихся в лица идущих от поездов людей. Один взволнованно что-то говорил в рацию, слушая в ответ отрывочные команды и попутно давая отрывочные указания коллегам: «К шестой платформе!», «Пошел через пути!» Его товарищи бестолково метались из стороны в сторону — двое сначала ринулись налево, но, пробежав метров десять, услышали призыв бойца с рацией: «Не туда, справа, справа обходите!» Те побежали обратно, на другую платформу, спрыгнули на рельсы и скрылись из вида. Мимо тем временем продолжали быстро проходить счастливчики, отделавшиеся лишь проверкой документов или вообще сумевшие прошмыгнуть.

На этом фоне высокий странный гражданин, конечно, тем более был замечен — взглядом его оценил почти каждый из омоновцев и оперативников, занимавшихся задержанными. Но в сравнении с пассажирами из южных краев он выглядел как человек из приличного общества, лишь в силу каких-то непредвиденных обстоятельств оказавшийся в этом бардаке и с этим странным грузом. И естественно, всем было не до того, чтобы выяснять, откуда, куда и зачем он его везет. Везет —

значит, надо, тем более не прячется и не боится, не кавказец и не мусульманин. Нормальный человек.

Эстонец же спокойно и осторожно катил свою телегу, объезжая задержанных и обыскиваемых, бросая по сторонам открытые и любопытные взгляды и не скрывая эмоций. Вот на него залаял оказавшийся рядом угрожающего вида служебный ротвейлер с отстегнутым намордником, натянув поводок проводника в бронежилете и каске. В ответ высокий иностранец улыбнулся и, дружелюбно наклонив голову, обратился взглядом к собаке: «Ну что ты так волнуешься, все в порядке!» В конце концов эстонец преодолел путь через толпу, добрался до прохода в боковом крыле вокзала, через который выкатил телегу на парковку, где его обдало свежим ветром и моросью дождя.

Проехав среди рядов машин в сторону, чтобы никому не мешать, высокий пассажир остановил телегу. Помедлив с минуту, чтобы отдышаться, он поправил куртку, накинул шарф и достал телефон. Абонент ответил почти сразу.

— Привеетт, привеетт! — растягивая гласные и немного коверкая слова, радостно произнес эстонец. — Вот я наконец вышел. Долго выдавать тофар пришлось. Да, все в порядке! Никаких проблем! Я стою здесь, где «Кассы» написано синими буквами. Парковка! Да, ты здесь? Не вижу. А!

Эстонец закрутил головой, пытаясь разглядеть округу поверх автомобильных крыш. Вскоре, заметив приближающуюся фигуру, приветственно взмахнул рукой и двинул телегу навстречу человеку лет тридцати пяти. Пожав руки, мужчины обменялись приветствиями и вместе принялись толкать телегу вдоль рядов машин. Остановились у довольно потрепанного джипа.

— Сколько ж они весят? — озадаченно спросил мужчина помоложе. — Думаешь, они влезут в машину?

— Давай попробуем, что-нибудь придумаем, — почти беззаботно ответил эстонец.

— А ты-то сам как их грузил?

— Я и не грузил, — весело и удивленно сказал эстонец. — В Ангарске и тут платил. Там и в машину, и из машины, и в вагон, за все пятьсот рублей дал. Они были довольны. Здесь дал сто рублей двум грузчикам, они все сделали. Думаю, каждый должен быть килограммов по сто.

— Документы проверили? Спрашивали, чего везешь?

— Нет, вообще не остановили, — все так же бодро ответил эстонец. — Они террористов ищут, мусульман, с юга. А я

белый человек! Я ничего не скрываю! Все, что есть, все видно.

Мужчины принялись развязывать ремни, удерживавшие баллоны, и передвигать телегу, чтобы удобнее было их брать.

— Вдвоем, думаю, справимся, — продолжал эстонец. — Только осторожней сверху надо брать, где вентиль. Пришлось новый приделать. На обоих баллонах. Старые не держали. Надо, чтобы не сломался. Все-таки опасная несколько вещь.

Минут через десять работа была наконец сделана. Чтобы разместить баллоны, мужчинам пришлось сложить задние сиденья. После этого они, кряхтя, втащили баллоны, положив по диагонали в заднем отсеке. Через минуту джип вырулил с парковки и влился в поток медленно движущихся в нескончаемой московской пробке машин. В сгущающихся сумерках и бликах автомобильных огней на мокром асфальте и стеклах странный высокий гражданин со своим странным грузом растворился в огромном городе, как будто его и не было.

И история лишилась одной из самых таинственных и зловещих криминальных эпопей того времени. Зато получила продолжение и шанс добраться до логического финала другая, куда менее кровавая, но тоже криминальная авантюра. О том, как одному человеку — тому самому высокому эстонцу, благополучно избежавшему в конце октября 2002 года ареста на Казанском вокзале и обвинения в пособничестве террористам, удалось стать одним из крупнейших своего рода фабрикантов в мире наркобизнеса. За свою карьеру он умудрился наладить производство экстази тоннами в самых разных местах и обстоятельствах, включая несколько крупных химических комбинатов в России. В итоге, правда, это не принесло ему ни денег, ни славы — пусть хотя бы и криминальной. Но благодаря ему все это и стало известно.

Глава I

ПЕРВЫЕ ОПЫТЫ

Я родился в 1947 году в Таллине. Окончил сельскохозяйственную академию в Тарту и поначалу, как все простые люди, трудился на благо советского государства.

Несколько лет я проработал экономистом в отделе снабжения военного завода в Таллине. Завод этот изготавливал всякое оборудование и аппараты. Для чего они были нужны, мы, простые сотрудники, не знали, это была государственная тайна. Из разных министерств нам просто присылали техническую документацию, по которой завод выполнял заказы и отправлял их на другие военные заводы по всей стране.

В нашем отделе работали шесть-семь человек, каждый из которых отвечал за обеспечение завода тем или иным материалом и должен был следить, чтобы его хватало для выполнения заводом плана, который нам присылали из Москвы. Я отвечал за поставки металла. Нашему заводу каждый год его требовалось несколько сот тонн, причем разного сорта и вида. В конце каждого года, когда из Москвы присылали новый план, я делал калькуляцию, сколько потребуется разных металлов в новом году. Эти заявки отправлялись в местное министерство, а оттуда — в Москву, где заводам по всей стране устанавливали лимиты по разным материалам. Нашему заводу в Москве всегда выделяли металла примерно на 30% меньше, чем было необходимо для выполнения плана. И никто не интересовался, откуда мы возьмем эти 30% и как завод выполнит план.

Поэтому мне приходилось много ездить в командировки по всей стране, ходить по разным заводам, чтобы получить недостающий металл. Просто так его никто продавать не хотел, потому приходилось хитрить, уговаривать разных ответственных людей, везде платить — деньгами, водкой или дефицитными товарами. Очень действенным средством для налаживания дружеских отношений с нужными людьми был ликер «Старый Таллин» — его нигде, кроме как в самой Эстонии, не продавали, да и там было довольно трудно достать. Все это тогда было в порядке вещей, и на заводе мне на такие расходы даже выделяли определенные суммы из кассы взаимопомощи.

Так я объездил очень много предприятий в самых разных уголках СССР, узнал много разных людей, с которыми можно

было договориться; узнал, как организовано разное производство и заводские структуры. Со временем я научился обходить почти любые препоны и ограничения, порожденные советской плановой системой и повальным дефицитом.

Бывало так, например, что я приезжал на склад «Металлосбыта», чтобы получить и отправить на свой завод 30 тонн металла. Нам необходимо было намного больше, но начальство «Металлосбыта», ссылаясь на указания из министерства, давать больше отказывалось. Однако я уже завел на складе знакомство с нужным человеком. Это был никакой не начальник и помочь выбить мне дополнительное количества металла он не мог, зато отвечал за оформление документов, с которыми приезжали покупатели вроде меня. Я загонял на склад свои грузовики, на них грузили 30 тонн металла, после чего я платил своему приятелю, и он за это просто не ставил на моих разнарядках отметок, что груз выдан, и не оформлял ничего в складских документах. А я с грузовиками уезжал. Дня через два-три я снова приезжал в «Металлосбыт», получал по тем же разнарядкам еще 30 тонн металла, опять платил своему приятелю и уезжал, ничего не оформляя. Иногда мне удавалось повернуть такую операцию по одним и тем же бумагам пять-шесть раз.

Потом власти решили продвигать на ответственные должности энергичную молодежь. На военном заводе я был на хорошем счету, поскольку всегда доставал металла столько, сколько было нужно для выполнения плана. И горисполком Таллина выдвинул меня на должность директора городского ломбарда. Так я стал членом местного, как тогда говорили, партхозактива или, по-другому, номенклатурным работником.

Работа в ломбарде была спокойная и интересная. Общался с разными людьми, и, что приятно, не надо было больше все время мотаться в командировки по всей стране. По службе если куда и ездил, то только в Москву. Здесь я изучал работу — как тогда говорили, перенимал опыт — московского ломбарда, который тогда был крупнейшим на всю страну. Со временем мне удалось поближе познакомиться с его директором. Это был шестидесятилетний еврей — очень умный, начитанный и образованный человек, хорошо разбиравшийся в ювелирном деле, живописи и антиквариате. Он меня многому научил — и как лучше организовать работу ломбарда, и как на этой должности самому зарабатывать деньги, формально не нарушая закона и не рискуя попасть в тюрьму. Через него же я познакомился

со многими интересными и полезными в самых разных делах людьми, которые мне потом очень помогли в жизни и многих моих проектах. Вообще, тогда в московском ломбарде делали настоящий большой бизнес — через него проходили не просто самые дорогие вещи, но порой настоящие сокровища, а советская система была устроена так, что все это, при определенных навыках и знакомствах, можно было получить практически за бесценок.

Но через пару лет хорошую должность директора таллинского ломбарда мне пришлось оставить. Случилось это из-за развода. С женой мы прожили недолго. Это был мой первый и единственный брак, который оказался неудачным. Когда я ушел от жены, она решила, что я испортил ей жизнь, и угрожала мне тоже жизнь испортить, если не вернусь. Так она и сделала после официального оформления развода.

Она знала, как устроена работа в моем ломбарде. Чтобы получить ссуду, чаще всего люди приносили нам в залог ювелирные украшения, в основном золотые. Если они долг не могли вернуть, золото оставалось в ломбарде. Оценивалось оно при этом без учета художественной ценности, просто как золотой лом на вес. Каждые два месяца скопившиеся украшения мы были обязаны отправлять в Москву. Перед этим мне и моим сотрудницам надо было очистить золото от мусора. А таким мусором, по инструкции, считалось все, кроме самого золота и других драгоценных металлов. Потому мы садились и плоскогубцами отрывали от украшений все камни.

Чаще всего это были не очень ценные минералы или вообще стекла — стразы, подделки. Но иногда попадались и драгоценные камни — бриллианты, рубины, изумруды. Если бы в советской власти было все устроено разумно, их надо было бы тоже оценивать и обращать в казну. Но в Эстонии тогда не было уполномоченных на такую работу специалистов. Потому у нас в ломбарде все камни — и дешевые, и драгоценные — считались мусором. По инструкции, когда у нас такого мусора набиралось определенное количество, мы должны были его уничтожать. Но как уничтожить драгоценные камни? Их не сожжешь, не растворишь в кислоте. Можно только бросить в реку или море. Но это же глупо. Потому мы составляли акты, что просто выбросили камни в мусор — высыпали их в урну или просто на землю, а на самом деле оставляли их себе.

И такого мусора у меня скапливалось много. Драгоценные и полудрагоценные камни я складывал в коробку из-под

обуви. Она хранилась у меня на работе в сейфе и иногда наполнялась до самого верха. После того как я подружился с директором московского ломбарда, я однажды отправился к нему в очередную командировку и взял с собой часть этих камней показать. Сам я тогда не знал даже, как отличить, например, натуральный бриллиант от искусственного. Директор же не только рассортировал все мои камни, показав, где особо ценные, а где не очень, но и научил самому в них разбираться, учитывая самые разные факторы — не только размер, но и чистоту, форму, качество огранки, географическое происхождение и многие другие вещи.

С тех пор особо ценный «мусор» я стал раскладывать, в зависимости от приблизительной стоимости камней и их вида, по нескольким небольшим коробочкам. Поскольку иногда все они в сейфе на работе не помещались, я некоторые относил домой.

Вот одну из таких коробок моя жена после развода и отнесла в горисполком, сказав начальству, что я занимаюсь воровством и махинациями. Был большой скандал. Начались проверки, меня стали вызывать в милицию, и я долго ходил по разным инстанциям, давая объяснения. Уголовное дело, в конце концов, так и не возбудили — поставить мне в вину оказалось нечего. Отчетность и бухгалтерия у меня в ломбарде были в порядке, никто ничего не воровал, законов и инструкций мы не нарушали. Единственное, о чем меня спрашивали в милиции — почему не были уничтожены камни, которые выдала моя уже бывшая на тот момент жена. Но я объяснял, что, согласно инструкции, это ведь «мусор», и мы просто не успели его выкинуть. Закончилось все хорошо, никто не пострадал. Но из ломбарда мне пришлось уволиться.

После этого я стал работать с колхозами. В Эстонии колхозы тогда были очень богатыми, денег у них было много, но купить на них было просто нечего. Вся техника и материалы тогда распределялись министерствами по разнарядкам. Я вспомнил, как трудился снабженцем на военном заводе, поднял старые связи и знакомства и снова стал разъезжать в командировки по всей стране. Для колхозов я добывал все, что им было нужно, — металлы, бетон, древесину, легковые машины, грузовики, автобусы, тракторы, комбайны, запчасти ко всему этому и еще многое другое, что добыть было так же трудно. Иногда за такую помощь я получал небольшую зарплату, но поскольку по советским

законам колхозы много платить не могли, по уговору расплачивались со мной еще и по-другому.

За каждую успешную крупную поставку каких-нибудь материалов или техники они продавали мне автомобиль, обязательно УАЗ-469. Делалось это все официально, через комиссионный магазин, с разрешения министерства сельского хозяйства республики, которое при продаже простым гражданам любого колхозного имущества было обязательно.

УАЗ-469 тогда был самый дефицитный и дорогой автомобиль. Почти все такие машины с завода поставлялись по госзаказу в армию, милицию и другие ведомства, а колхозам и совхозам не доставалось почти ничего. Но из небольшого выбора легковых автомобилей, который тогда имелся в СССР, для нужд сельского хозяйства ничего другое не годилось. Не будет же председатель колхоза или какой-нибудь бригадир объезжать поля или свинарники на «Жигулях» или «Волге» — он просто туда не доедет, застряв в грязи.

Оптовая цена нового УАЗ-469 при продаже его государственным структурам — а таковыми тогда являлись все предприятия, в том числе те же колхозы — составляла 2400 рублей. Соответственно, если мне удавалось договориться где-нибудь, что там спишут несколько таких машин — тогда говорили «бывшие в употреблении», или «бэушные», а теперь это называется «с пробегом» — и продадут, то колхозу они обходились всего в 1—2 тысячи рублей. Но расчеты эти касались только государственного сектора, структуры которого расплачивались друг с другом по безналичному расчету. Если же речь заходила о продаже машин населению, простым людям, то бухгалтерия была совсем другая.

В свободной продаже в автомагазинах УАЗ-469 почти никогда не было, хотя он стоил там официально 15 тысяч рублей — огромные по тем временам деньги. А на авторынке в Южном порту в Москве такую машину — новую или в хорошем состоянии — можно было продать, даже не торгуясь, за 30 тысяч рублей.

Так вот, возможностью воспользоваться этой разницей между государственными и потребительскими ценами на УАЗ-469 и расплачивались со мной колхозы. Конечно, это была довольно трудная и хлопотная работа, но если хватало энергии и задора, игра стоила свеч.

По уговору с колхозами, они продавали мне такой автомобиль за 3750 рублей — минимальную сумму, в какую его разрешено было оценивать при продаже населению. Бухгалтерия оформляла все так, будто предназначенный мне узик либо совсем старый, либо имеет серьезные повреждения, и проводила его в документах по остаточной цене, с учетом максимальной амортизации (стоимость материальных ценностей с учетом износа). Но по советским законам, если оборудование оставалось в более-менее рабочем состоянии, амортизация не могла составлять менее 25% от его начальной стоимости. А если речь шла о продаже любого колхозного, а значит государственного, имущества населению, то расчеты велись, исходя не из государственной цены, по которой его покупал на заводе или у других предприятий сам колхоз, а из розничной, той, по которой его могли приобрести в магазине простые граждане. Для населения же УАЗ-469 продавался за 15 тысяч. На этом и строились мои денежные отношения с колхозами — они продавали мне автомобиль за 3750 рублей, а я потом мог перепродать его как частное лицо уже тысяч за 30, а то и дороже. Причем им самим такая схема была не менее выгодна, чем мне.

Как правило, доставал я технику или какие-нибудь материалы комплектами. В каждый такой комплект входили, к примеру, три-четыре машины или партии каких-нибудь грузов. Если получалось, колхозы продавали мне за это автомобиль в хорошем состоянии, из тех, что я сам им организовывал. Но так бывало не всегда.

Найти УАЗ-469 в более-менее приличном состоянии — не очень разбитый — удавалось довольно редко. С завода или через магазин новый автомобиль получить было вообще невозможно. А где на предприятиях такие машины были, так там и сами их очень берегли, а если и соглашались продать, то совсем старые. Кроме того, и колхозам нужны были не только одни УАЗ-469, и большую часть времени я занимался поисками для них другой техники, обычно тоже не новой.

Так, одно время я очень хорошо поработал с одним московским НИИ — Московским тепловым институтом. У него имелось около 800 единиц всякой автомобильной техники, и я договорился с руководством института, что они продадут часть этого добра моим колхозам. Так я добыл несколько десятков легковых «Волг» ГАЗ-24, грузовых «Москвичей»-пикапов (их из-за характерной формы называли

«каблучками»), разного вида автобусов и грузовиков ЗИЛ. Все это было в довольно приличном состоянии, использовавшееся не больше трех-пяти лет.

В НИИ я договорился, что технику там будут продавать моим колхозам комплектами по три-четыре машины, в зависимости от того, что именно кому нужно. Самих УАЗов при этом у института не было. Но чтобы колхозы смогли со мной расплатиться, я подыскивал дополнительно для каждого такого комплекта где-нибудь в других местах такой автомобиль, пусть и очень старый.

В результате колхоз получал несколько очень нужных ему в хозяйстве машин и в придачу дряхлый и негодный УАЗ-469. Его-то потом, по уговору, и надо было продать мне через комиссионный магазин. Но за все это колхоз расплачивался по безналичному расчету по государственным, то есть очень низким, ценам — весь такой комплект ему обходился максимум в три-четыре тысячи рублей. А продавали мне старый уазик уже по потребительской, предназначенной для населения цене — за те самые 3750 рублей. Таким образом, получалось, что за счет продажи моего автомобиля колхоз полностью компенсировал затраты на покупку своей собственной техники, получая ее практически задаром. Естественно, при такой бухгалтерии колхозам было очень интересно со мной работать.

Что же касается моей выгоды, то у меня тоже все было просчитано. На тот случай, если мне после очередной комбинации по снабжению колхозов приходилось довольствоваться старым никому не нужным уазиком, который выгодно не продашь, имелся отдельный план. Я просто делал из него новый автомобиль. Происходило это так.

В Псковской области находилась крупная воинская часть — 76-я дивизия ВДВ. Насколько я знаю, она существует и до сих пор. Тогда эта часть была очень хорошо оснащена и имела большие запасы техники. Как колхозный снабженец я часто имел с военными дело, закупая запчасти или материалы, которые они списывали. Так в псковской части у меня появился знакомый, с которым мы наладили выгодное сотрудничество. Я пригонял ему свой старый, купленный у колхоза уазик и за ящик водки и половину свиньи менял его на другой. Обычно это были автомобили не новые, но в очень хорошем состоянии — со складов на случай большой войны, где техника стояла на консервации, прямо в заводской смазке. Как уж военные там

Конец ознакомительного фрагмента.
Приобрести книгу можно
в интернет-магазине
«Электронный универс»
e-Univers.ru