

Владимир Егоров



КНИГА О МОРЯКЕ И МОРЯКАХ

Документальные истории

Владимир Егоров

**Книга о моряке и моряках.
Документальные истории**

«Издательские решения»

Егоров В.

Книга о моряке и моряках. Документальные истории /
В. Егоров — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-965733-6

Книга состоит из двух рассказов. В них описаны реальные случаи из жизни автора, произошедшие в Архангельске, Александрии, Гаване, Лас-Пальмесе, Персидском заливе и других местах. Истории эти похожи на сцены из кино, где смешалось смешное и трагичное, где есть место глупости и храбрости, где рассказывается о жизни советского моряка, полной разнообразных, не всегда приятных приключений.

ISBN 978-5-44-965733-6

© Егоров В.
© Издательские решения

Содержание

ЕГИПЕТ	6
Конец ознакомительного фрагмента.	16

Книга о моряке и моряках Документальные истории

Владимир Егоров

© Владимир Егоров, 2019

ISBN 978-5-4496-5733-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

ЕГИПЕТ

*Что наблюдаю – то пишу, что не наблюдаю – то не пишу.
Из английских «Правил ведения судового журнала»*

Приключения эти начались очень давно. Так давно, что сейчас даже странным кажется, что все это было со мной. Поэтому лучше начать откуда-то с середины. Ну, допустим, с 1970 года, с Египта. Мой Египет начинается с Архангельска.

После окончания 4 курса ЛВИМУ и успешно проведенного отпуска в Сочи (в том году я женился) печально возвращаюсь в училище в Ленинград. Предстоит очередная плавательская практика.

Не успел я войти в казарму в нашей роте, встречает меня наш командир капитан третьего ранга Борис Михайлович Константинов. «А! Егоров! Бросайте чемодан в кубрик и зайдите ко мне в кабинет». Разделся в кубрике, наскоро поздоровался с товарищами (некоторые из курсантов летом на плавпрактике в ожидании своих пароходов жили в роте), зашел к командиру.

Командир наш был человек умный, подводник, обладал здоровым военно-морским юмором. Курсантов любил, потому что сам был таким же. После травмы на подводной лодке в звании капитан-лейтенанта был направлен в наше училище командиром нашей 5 роты судоводителей. В последующем капитан 3 ранга, капитан 2 ранга, начальник Организационно-строевого отдела училища.

«Присаживайтесь, товарищ курсант. Перед практикой и переводом вас на пятый курс мне необходимо составить на вас аттестацию. Давайте посмотрим на ваши достижения». Берет с полки общую тетрадь с надписью «Егоров». Там все сведения обо мне, начиная со дня поступления в училище в 1966 году. Начинает листать разделы: «Так, с успеваемостью у вас все хорошо. Один из лучших. Молодец! Морские качества тоже хорошие. И капитаны о вас отзываются хорошо. Да я же был с вами в одном рейсе. В Марокко с вами были, в Англии в Ливерпуле. Так... дальше... спортом активно занимаетесь, это хорошо... Во! Первое место в гонке гребля-парус, помню-помню... О! По самбо второе место по Ленинграду! По плаванию за училище выступали. За физическую подготовку, считаю, можно 5 баллов тоже поставить. Дальше – «Дисциплина». Самовольная отлучка одна, за четыре года не так уж много... Привод в милицию, без последствий... Две драки, одна с последующей медицинской помощью...» – «Не мне оказывали». – «Да знаю, я все ваши драки помню... Тут все записано. Ну, в общем, считаю за дисциплину тоже можно поставить 5 баллов. Так... как у вас настроение, море не надоело? Как с личной жизнью?» – «В этом году женился». Это заявление, кажется, произвело на командира тягостное впечатление. «Женились, значит... так-так...» – и начинает отматывать страницы назад. «Знаете, Егоров, я вот подумал... все-таки нельзя вам за дисциплину 5 баллов ставить. Многовато всего за четыре года. Давайте мы вам 4 балла поставим?». Я молчу. Нас вообще в училище приучили лишних слов не говорить, а тем более не спорить. «Ну что ж, товарищ Егоров, поздравляю вас с переходом на пятый курс. Езжайте завтра в пароходство. Счастливого плавания. Постарайтесь вернуться в училище к январю, занятия начнутся с 10-го. И работайте на пароходе на совесть!» – «Есть работать на совесть!». Повернулся через левое плечо и поехал в пароходство.

Там инспектор отдела кадров, не долго думая, говорит: «Езжай-ка ты, Егоров, в славный город Архангельск на наш пароход (сухогруз) „Ковров“. Будешь ты матросом первого класса не менее как полгода. Рейс с грузом пиломатериалов в Александрию, а там как бог пошлет. Иди в кассу, получай аванс».

Грустный, но с чувством долга вернулся я в училище в казарму, собрал чемодан. В основном почему-то собралось много книг (ну любит человек учиться!), что придало чемодану

серьезный вес. После недолгого раздумья решил облегчить его путём оставления в училище двух 6-килограммовых гантелей и боксерских перчаток. Оделся по-штатскому: рыжее пальто с ворсом, ботинки замшевые на толстой прозрачной подошве из натурального каучука и модная в то время кепка-восьмиклинка. Всё заработано и куплено за прошлую плавпрактику. Попрощался с товарищами курсантами, купил билет на выданный аванс и поехал на самолет.

Приключения начались почти сразу. Сажу в самолете, смотрю в иллюминатор на изумительный закат солнца (на Севере с восходами и закатами вообще шикарно). Грущу, вспоминая прошедшие молодые годы. Мне в этот день исполнилось 22 года, и я уже пятый год жил в казарме и на пароходах.

Рядом со мной сидит мужчина лет 45-ти, тоже, конечно, смотрит на закат, но время от времени почему-то теряет над собой контроль и начинает прямо-таки заливаться счастливым смехом. Видно так ему смешно, что сдержаться не может. Я внимательно оглядел панораму из окошка: вроде ничего смешного. Довольно-таки грустный заход солнца за тайгу. Мужик понял мои сомнения и решил поделиться со мной радостью. Оказывается, он летал из родного Архангельска в Ленинград на свадьбу своего сына. Попрасновали от души в Питере. Новые родственники с сыном поехали провожать его в аэропорт на обратный рейс. Там долго обнимались и снова праздновали. Посадили «папу» в самолет и он, счастливый, полетел в родной Архангельск. Уснул, естественно. Просыпается, стюардесса разбудила. Выходит из самолета и с удивлением видит Ленинградский аэропорт. Оказывается, когда сели в Архангельске, он не проснулся. Никто его не заметил в полумраке спящего в уголке. Самолет загрузили новыми пассажирами. Свободные места были, никто его тревожить не стал и он снова оказался в Питере. Тут он быстро пришел в себя, взял билет до Архангельска на тот же самолет и теперь делает вторую попытку. Прямо-таки прообраз для «Иронии судьбы».

Долго мы с ним смеялись, любуясь на закат.

— —



Теплоход Ковров

В Архангельске диспетчер порта объяснил, что Ковров грузится «на 21-м заводе» и ехать надо на трамвае до Соломбалы.

Из трамвая было видно, что город этот (в то время) весь деревянный. Стоит он на берегу огромной речки Северная Двина. Вокруг тайга, ёлки, пихты. Досок много, а асфальта мало. Из-за этого даже мостовые и тротуары на многих улицах из толстых досок. Большие машины едут и ничего – доски выдерживают. От местных трамвайных попутчиков узнал, что 21-й завод – это одно из примерно сорока лесопильных предприятий, каждое из которых имеет свой причал

для отгрузки пиломатериалов на пароходы. Пилят доски и грузят их на суда в основном ээки (заключенные) и условно освобожденные.



Лесные причалы на Серверной Двине в Архангельске

Вот тут я впервые задумался: а сколько в нашей стране должно быть заключенных, если в одном Архангельске их хватает, чтобы бесплатно обеспечить работу сорока лесопильных заводов и погрузку на сорока причалах?

Часа за полтора доехали до Соломбалы. Это отдельно стоящий пригород, с древности знаменитое поселение поморов-мореходов. Тут я с удивлением узнаю, что 21-й завод действительно находится рядом, но на другом берегу реки. Нужно переехать катером, а до катера 3 км по глухой сельской местности. Да ещё ночью с тяжелым чемоданом. Но делать нечего, надо идти, не ночевать же на трамвайных путях.

И вот тут подходит ко мне такой неробкий мужчина, ростом под 2 метра, в телогрейке, в треухе и, конечно, в кирзовых сапогах. Быстрый в движениях, выбрит плоховато и голос хриплый. И говорит мне тихо: «Может чемоданчик поднести? Тебе куда?».

Я с большим сомнением его осмотрел: парень лет сорока, по виду тянет на уголовника. А с другой стороны: чемодан мой килограммов на 30, ночь и тропинка к причалу по незнакомой сельской местности длиной 3 км.

Говорю парню: чемодан, мол, тяжелый, а идти до катера. Тот отвечает с готовностью: «Пустяки твой чемодан! А дорогу знаю. Трояк дашь?». Ладно, думаю, с таким чемоданом он все равно далеко не убежит. Да и не зря же я пять лет занимался самбо и боксом. Пусть тащит, а трояк – не деньги.

Пошли. Мужик бодро так шагает между кустов по тропинке, я еле поспеваю. Воздух свежий, тайгой пахнет. На ходу «за жизнь» разговорились. Как узнал он, что в чемодане у меня книжки по навигации и учусь я на капитана, зауважал меня заметно. (А, вспомнил: Федором его звали!). Даже пробормотал что-то вроде: «Молодец ты, парень. Выучишься, нормально работать будешь, как человек. А я... эх!».

И тут я допустил оплошность, которую никогда больше в жизни не повторял: «А ты чё? – спрашиваю. – Сидел что ли здесь?». Он так глухо ответил: «У нас об этом не принято...».

Молча прошли где-то ещё с километр, Федя останавливается, скидывает с плеча чемодан и говорит: «Давай трояк, я сейчас бутылку принесу». – «Какая бутылка?! Ночь кругом, косогоры и тайга. Придем к причалу – дам трояк!» – «Нет, – говорит, – у причала сейчас бутылку не купишь. А тут недалече Манька живет, продавщица из сельпо. У неё всегда есть. Я эти места знаю».

Черт с ним, думаю, парень вроде честный, да и трояк не деньги. Взял он бумажку и проникновенно так говорит: «Ты только никуда с этого места не уходи. Я мигом!» – и почти бегом скрылся в темноте.

И вот сижу я ночью на Крайнем Севере посреди тайги на своем чемодане. Холодно и одиноко. Прикидываю: дотащу ли я этот чемодан оставшийся километр до причала? И не собьюсь ли с этой неведомой тропинки? Да и та ли это тропинка? Вопросов много, ответов нет. Ладно, 15 минут буду ждать. Потом пускаюсь в самостоятельное плавание по чуждой мне местности.

Прошло минут десять, слышу – бежит. Мужик весь в мыле, но с бутылкой водки в руке. Увидел меня, с облегчением выдохнул: «Ух! А я боялся...» – «Чего ты боялся?» – «Что не дождешься и уйдешь. А тут опасно. Да и слово я дал». – «Ну, что, пошли?» – «Погоди, отдышусь. Да и выпьем, давай!» – «Не-а, я пить не буду».

Мужик во второй раз обиделся, по голосу слышно: «Не-е, так нельзя. Я один не буду. Ты пей первый». Вижу, дальнейшие дебаты в ночи бесполезны. Взял бутылку, для вида сделал один глоток. Всё, говорю, остальное тебе. Мужик вздохнул с облегчением, без лишних слов взял бутылку за горлышко и на одном вздохе вылакал её до капли. С сожалением встряхнул над ухом и выбросил в кусты. «Пошли!» – подхватил чемодан на плечо и опять побежал.

Минут через 15 выходим на берег реки. Река огромная, берег пустой, трава в инее, ёлки по сторонам, вода черная. Но стоит какой-то занюханный причальчик и у него пришвартован катер типа речного трамвая, весь в огнях. Мне как моряку сразу полегчало.

Заходим на катер. Федя сбросил чемодан, поднимается со мной на мостик к капитану. Федю тут все знают: «Вот этого парня довозите до 21—го завода. И чтоб все нормально было. Это вот такой мировой парень! Смотрите мне!». Те заверили. Федя попрощался коротко и исчез в ночи. Больше я его не видел.

Доставили меня до 21-го завода благополучно. Однако и тут я успел для себя отметить, что нравы у местных поморов довольно простые. За полчаса перехода единственный матрос катера подрался с единственным (кроме меня) пассажиром. Но при высадке, чтоб тот не держал зла, отнес его чемодан и, обнимая его за плечи свободной рукой, проводил до дороги. При этом повторял: «Ты что? На меня обиделся? Да хочешь, я рубашку с себя сниму и тебе отдам, чтоб не мёрз?». Простые люди, подумалось мне. С такими, наверно, хорошо на войне. Победить таких невозможно.

Как давно всё это было!

— —

На теплоходе Ковров капитаном оказался мой старый знакомый Виноградов. Я его знал по рейсу на учебно-производственном судне «Зенит» в 1968 году после второго курса.

Очень грамотный моряк, кандидат наук. Добродушный здоровяк, с короткой скандинавской бородой, курил трубку. Девушки именно такими представляют себе капитанов. Был у Виноградова один недостаток: очень не любил, когда ему кто-то противоречил, даже начальство. При этом он впадал в ярость и орал матом, как белый медведь в жаркую погоду. Ну, да бог с ним. Я, как матрос, больше общался с боцманом и старпомом.

Пару дней ко мне команда относилась настороженно. Мол, гардемарин, белая кость, а тут физически работать надо. Но вскоре все переменялось. Началось со случая, когда боцман поручил мне метровым гаечным ключом обтянуть гайки на крышке первого трюма. Первый трюм уже загрузили и надо было плотно закрыть крышку, чтобы при штормовой погоде вода не попала. Гайки бронзовые диаметром сантиметров десять. Я спрашиваю боцмана: сильно затягивать? «Со всей дури, – говорит, – а потом возьми трубу для удлинения рычага и еще раз все обтяни».

Взял я гаечный ключ, уперся ногой в комингс люка и добросовестно потянул гаечный ключ. Бах! Кажется, сорвал резьбу. Снимаю эту гайку, захожу в столовую команды, там боцман со старшим матросом пьют чай. Показываю гайку. Резьбу сорвал, говорю с чувством вины. Гайка дорогая, килограмма три морской бронзы. Боцман огорченно причмокнул: «Да не-е... Бракованная гайка. Сорвать её никому ещё не удавалось. Пойдем в подшкиперскую, запасную дам».

Через пять минут опять захожу я в столовую уже с новой гайкой. В этот раз боцман как-то странно на меня посмотрел. Пойдем, говорит, покажи, как ты это делаешь. Подошли к трюму, беру гаечный ключ (без удлинителя) и ломаю третью гайку. Боцман молча пошел в подшкиперскую, выносит ещё две новые гайки и спрашивает: «Чем тебя в детстве кормили? Затягивай в полсилы!» – и пошел допивать чай.

— —

Оказалось, что работы я не боюсь. Сплю мало и одним глазом. Зэков тоже не боюсь. А когда боцман Геннадий Федорович увидел как я на веслах сижу и делаю гаши на стальном тросе, то я стал его лучшим другом и правой рукой.

Очень скоро на меня взвалили ответственность за всё. Я практически круглые сутки следил за погрузкой (второй «грузовой» помощник только бумажки подписывал да из города пьяным возвращался), все три бригады зэков слушали внимательно мои указания. Принимал с боцманом, а иногда и без него судовое снабжение с берега, подменял береговых крановщиков на судовых кранах, чтобы не было простоев.

Надо сказать, что зэки работали серьезно. Все одеты одинаково в телогрейки, сапоги и треухи. Я не сразу научился их различать. Случались мелкие производственные недоразумения, но я их улаживал переговорами с «вожаками», без крика и без начальства. Недели через две, можно сказать, они меня понимали без слов.

В середине сентября уже всю повалил снег. Река, видно по воде, вот-вот покроется льдом. Такое ощущение, что пора тикать из славного города Лос-Архангелос в теплые страны.

За день до окончания погрузки и выхода из Архангельска подходит вечером один зэк и негромко говорит примерно так: «Володя, там тебя ждут в третьем трюме. Просят зайти». – «Кто?» – «Надо зайти. Там дыра есть между досок, сам увидишь». Спускаюсь в трюм, он уже почти полный. Точно: между бортом и пакетом досок небольшая щель, можно протиснуться. Как охранники и пограничники, а главное я, не заметили – непонятно. Пролез, дальше проход пошире с поворотами. Через несколько метров появился электрический свет и вижу такую удивительную картину: среди досок выложена довольно большая комната, большой стол сколочен, скамьи. На столе стоят бутылки, закуска. Вокруг стола сидят человек 6 зэков. Люди все взрослые. Лица мужественные. На интеллигентов совсем не тянут. Понятно – это наиболее влиятельные на зоне. Как я понял по слухам, медвежатники (специалисты по банкам и сейфам), махинаторы, в общем, крупные воры. Надо сказать, что всяких мокрушников (убийц), уличных грабителей, насильников зэки вообще за людей не считали и к столу бы такому не подпустили.



Заклученные на лесопильном заводе в Архангельске

Я с удивлением осмотрел этот тайный ресторан. Бутылки не открыты, закуска не тронута. Значит, меня ждали. Молчу, жду, что будет дальше. Один из зэков нарушил молчание: «Слушай, Володя, мы тут посоветовались и решили пригласить тебя посидеть, поговорить и выпить с нами. Через пару дней вы уйдете, больше не встретимся». Ладно, думаю, можно и посидеть. Сажусь за стол с ними: «О чём говорить будем?» – «Мы с тобой тут три недели пароход грузили. Ребята среди нас всякие есть. Но ты молодец: ни на одного не накричал, никого не заложил начальству, работал наравне с зэками, хотя мог бы просто командовать. Обычно все не так на погрузке. А самое главное – ни разу ни у кого не спросил «За что сидишь?». То есть в душу не лез».

«Ладно, – говорю, – работали мы хорошо. За это надо выпить. Только спирт пить я не умею».

А в бутылках питьевой спирт, который в то время возили на Север вместо водки. Меньше места в транспорте занимает, да и при температуре ниже -40 градусов водка замерзает и бутылки лопаются, а спирт не замерзает.

Зэки меня успокоили. Ничего, мол, сейчас мы тебя научим пить по-архангельски. Чтобы спиртом не повредить голосовые связки, это делается так: небольшой вдох, глоток чистой воды, полстакана спирта, ещё глоток воды и выдох. Выпили, закусили, поговорили на общие темы. Когда почувствовал, что пьянею, говорю: «Спасибо за приглашение, я все понял. Надо мне идти, дойти бы до каюты». Те не стали меня удерживать: «Ты иди, Володя. А мы тут ещё посидим. Считай, что мы попрощались. Иди поспи, а с погрузкой до утра будет полный порядок, мы гарантируем. Я спрашиваю: «А как вот это всё?» – и обвожу глазами комнату. «Этого к утру ничего не будет, заложим досками».

Через день мы снялись и пошли ночью вниз по Северной Двине к Белому морю и дальше в Северный Ледовитый океан.

— —

А в Белом море случился со мной очередной удивительный случай.

Вышли мы из Архангельска глубокой ночью, как только закончили погрузку последних пачек леса на палубу. 6 000 тонн груза берет такой сухогруз как Ковров. Кстати, пользуясь случаем, хочу кратко описать, как можно без грузового плана и расчета метacentрической высоты точно определить момент, когда пора заканчивать брать груз леса. Допустим, трюма уже полные и лес пачками по 6—8 тонн укладывается на палубу и на крышки трюмов. Это так называемый палубный «караван». И вот, когда уже внутреннее чутьё подсказывает, что хватит, делается такая операция: все четыре судовые крана одновременно поднимают с причала по пачке досок на полном вылете. Если пароход при этом не начинает опрокидываться

на борт в сторону причала, то эти пачки укладываются на крышки трюмов. Затем опять берем 4 пачки с причала и приподнимаем одновременно над причалом. И вот, когда при очередном подъёме пароход начинает валиться на борт, тут надо успеть быстренько смайнать (опустить) груз обратно на причал. Судно выравнивается. Конечно, немного страшновато при этом находиться на судне, но выдержать можно. Затем с судна снимаются обратно на причал 6—8 пачек леса и можно считать, что погрузка закончена. Остойчивость судна будет вполне достаточной. И никаких расчетов не надо. Этому меня в Архангельске научили. После этого палубный караван крепится стропами из стального троса, которые обтягиваются винтовыми талрепами по походному.

А вот этого мы как раз и не сделали. Моряки так наломались перед выходом, что старпом с боцманом решили дать нам поспать несколько часов пока идем по реке, а закрепить груз уже в Белом море на следующее утро. Понадеялись, как всегда, на русское «авось».

Я спал очень крепко в своей каюте. Утром рано на вахте старпома, только светать начало, поднимает меня боцман по авралу: вышли из устья реки в Белое море, а там встречная волна крупная, судно начало зарываться носом, палубный караван может смыть за борт. Надо стропами крепить и хорошо обтягивать.

Вся палубная команда со свайками и монтировками лазает по доскам и крепит. Моряки, мокрые насквозь, как могут уклоняются от потоков воды от встречных волн и при этом ещё ухитряются работать по креплению груза. Боцман Гена и я делаем то же самое на первом трюме. Там опасно: это ближе всего к носовой части судна, сильно заливаает волной на ходу. Ход сбросили, но совсем остановить судно нельзя – поставит лагом (бортом) к волне и тогда всё к черту смое: и караван, и моряков.

Матросы в основном своё дело сделали и убежали в надстройку. А мы с Геной героически прячемся от больших волн за брашпилем и носовой мачтой, а в перерывах успеваем закручивать ломиками стягивающие талрепа. Осталось обтянуть один строп и тут стало совсем плохо. Волна усиливается на глазах. Старпом с мостика по трансляции орет: «Бегите оттуда! Х... с ними с этими досками!». Гена приказывает: «Всё бросай! Бежим!» – и бодро так скачет по доскам к надстройке. А у меня ещё один талреп не обтянут. Ничего, думаю, надо докрутить его. Заняло это не больше минуты. Подхватил ломик в правую руку и бегом по доскам вдоль левого борта к корме.

Не тут-то было! Пароход ныряет в волну, меня какая-то непреодолимая природная сила подняла над палубой и понесла. Небо, море и пароход попеременно мелькали по кругу перед глазами. Потом на мгновение изображение остановилось: я в воде, всё темно-серое, ничего не понять. Выныриваю, передо мной несётся какая-то серая стена. Борт парохода, а я в воде! И тут случилось чудо: очередной волной меня поднимает наравне с бортом, я взмахнул рукой и засадил ломик между фальшбортом и пачкой досок. Волна опустилась, я повис на правой руке, подтянулся на ней, выскочил на палубный груз. Не без труда вытащил ломик и побежал в надстройку. В коридоре глянул на судовые часы: 08.00 без нескольких минут, а мне на руль заступать с восьми часов. Опаздывать на вахту у моряков считается позором. Сбросил с себя в курилке промокшие ватные фуфайку и брюки, оставил ломик и бегом на мостик.

Старпом, боцман и третий помощник на мостике. Все бледные, у старпома, я заметил, челюсть подклинивает. Спрашиваю разрешения заступить на руль. Старпом смотрит бешеным глазом: «Какой руль!? Ты же сейчас за бортом был, я сам видел!» – «Да ничего. Вылез обратно, даже ломик сохранил. Моя вахта, разрешите руль принять!». Гена похлопал меня по спине, дрожащим голосом: «Иди переоденься».

На вахту я заступил через 5 минут. Третий помощник и старпом, пока я стоял на руле, несколько раз подходили и спрашивали с сомнением: «Ну как ты?». Я в конце концов не выдержал: «А что „как“?» Старпом покачал головой: «Вода плюс 2, полторы минуты и паралич сердца. Мы бы даже развернуться не успели. Ты знаешь, парень, у некоторых после такого при-

ключения крыша бы поехала». – «У меня не поедет», – отвечаю. А про себя подумал: «Пить надо меньше. Тогда и не поедет».

Да, Бог меня хранил. Но с этого дня я запомнил урок: как бы тебя начальство ни торопило, нельзя выходить в море, если на судне груз не закреплен. И всё остальное, включая команду, должно быть «по- походному».

— —

Дальше пошли обычные будни на переходе. Баренцево море. Ну, на него я еще два года назад насмотрелся, когда на подводной лодке служил в Полярном. У меня такое ощущение сложилось, что меньше шести метров волна на этом море не бывает, особенно зимой.

Потом Норвежское море, Северное. Примерно то же ощущение. Небо и море серого цвета. Ветер пронизывающий, качка не для слабонервных. Боцман Гена определил меня как самого «способного моряка» на непыльную работенку. Как он выразился: «Работа непыльная, но и не денежная». Ты, мол, парень не слабый, поэтому огребай настоящую морскую практику. «Нечего тебе на руле вахту стоять, это для хилых курсантов. Вот тебе инструмент: свайки стальные, молоток, кувалда, зубило, помощник в виде здоровенного матроса второго класса Юры Лапшина (из поморов). Надо к приходу в Александрию сделать 40 стропов различной длины из стального 18 миллиметрового троса. Потому как выгружать лес мы будем своими судовыми кранами, а стропов у нас нет».

И вот мы с Юрой примерно две недели в любую погоду занимались физическим развитием: с утра после завтрака искали на судне место, где не заливает волной и где есть швартовый кнехт (который использовался как наковальня при рубке троса). Перетаскивали туда инструмент и бухту троса, до вечера с перерывом на обед делали строп: рубили зубилом трос на куски, расплетали концы на пряди, связывали проволоки, чтобы они не рассыпались, делали пробивки в тросе с помощью кувалды и свайки, протаскивали через пробивки стальные пряди в определенном порядке, получалась на конце гаша. Лишнее обрубали зубилом. Места, где обрубленные проволоки торчат, оклетнёвывали пеньковой каболкой (тонкая веревка), чтобы можно было руками брать за строп.

Все это делалось при качке, на холодном ветру, под дождем и брызгами. Юра от такой работы стонал и проклинал боцмана. Со всхлипыванием вспоминал деревянные мостовые родного Архангельска и молодую жену. Обещал убить боцмана, как только встретится с ним на берегу. Я молчал и работал. В общем, за две недели стал я на всю жизнь профессором по изготовлению гаш. 40 стропов – это 80 гаш. Руки от такой работы стали в предплечье толстые как у краба, стальные гаши потом еще долго, когда бывал болен, снились по ночам.

Боцман Гена, глядя на такую работу, просто души во мне не чаял. Разрешил мне, в отличие от других матросов, называть его «просто Геной». В столовой команды посадил меня на почетное место рядом с собой и отдавал мне лучшие куски. По вечерам иногда топил электрическую сауну (судно было финской постройки, а финны без сауны жить не могут) и лично бил меня веником. Вот тут я, кстати, понял, зачем нам в Архангельске со снабжением привезли аж 100 просяных веников. Оказалось, что новый просяной веник разогретый в пару даже лучше дубового.

Вот так, в основном, проходил этот переход. Еще запомнился один интересный случай: в Северном море встретили небольшое стадо китов и среди них один был белый. Обыкновенный кит, только не черного, а белого цвета. Редчайший случай. Старые моряки тут же объявили, что это к счастью. Как белый слон в Индии. Я иногда думаю: может быть, поэтому у меня потом всегда было счастья навалом?

Всё когда-то кончается. Мы прошли Гибралтарский пролив. Штормовые погоды и холода закончились. В Средиземном море в начале осени жара, солнце, никаких штормов, вода изумрудно-синего цвета. Со стороны Африки дует сухой горячий ветер, пахнет цветущей травкой.

Все оттаяли, стало казаться, что стоит жить. Не так уж все плохо. Даже Юра Лапшин передумал убивать боцмана: «Пусть живёт пока!».

Подробно Средиземное море описывать здесь не стану – это отдельная тема. Если сейчас начну об этом море вспоминать, то до Египта мы никогда не дойдём. Скажу только, что много позднее, во время войны на Кипре в 1973—75 годах, я плавал помощником капитана на танкере «Красноводск» в составе нашей Средиземноморской эскадры и за эти годы изучил это море как свой собственный дом. Но это было потом.



Вид на причал морвокзала в Александрии, где Ковров грузился хлопком

Пришли в Александрию. Причала свободного не было, и нам несколько дней пришлось постоять на якоре на внутреннем рейде. Тут боцман объявляет набор добровольцев покрасить за эти несколько дней надстройку. А надстройка слегка напоминает пятиэтажный жилой дом со множеством иллюминаторов, шлюпочным устройством, несколькими открытыми палубами, трубой и верхним мостиком плюс кормовая мачта со всеми навигационными огнями и прочим оборудованием. Работать надо на высоте на подвесках. Короче, тяжело и опасно. Матросы скромно молчат, никто энтузиазма не проявляет. Кто постарше, вообще сидят с таким видом, что, мол, это не про нас говорят.

Боцман посмотрел на эту сцену скептически и говорит мне: «Ну, Володя, не будем тратить время на диспуты. Придется тебе возглавить эту малосильную команду».

Я стал быстро думать, как же я это буду работать с этими полуинтеллигентами. Хуже нет, когда моряк высоты боится: или сам упадет, или тебя подведёт в какой-то момент. А у меня с этим было нормально, в 67-м году одну навигацию проработал вахтенным боцманом на трехмачтовом паруснике «Сириус». Там мачты высотой по 30 метров, быстро к высоте привыкаешь. Выходит, что я один буду теперь на высоте по беседкам и верёвкам с кистью лазить, а остальные будут покуривать и делать вид, что они меня страхуют. Нет, думаю, лучше я сам эту работу сделаю, а они пусть что-нибудь другое пока красят, что пониже.

И бодрим голосом говорю боцману: «Гена, да тут делать нечего. Давай мне Юру Лапшина в помощники. Мы тебе эту надстройку за пять дней покрасим». Юра подпрыгнул как ужаленный, остальные с облегчением вздохнули. Боцман быстро согласился.

Когда остальные разошлись, объяснил ужаленному Юре, что лазить по верхотуре буду сам, ему придется переносить беседки, страховку, подносить мне кисти, краску, чай с бутербродами и оказывать всякие другие мелкие услуги. Тут и Юра вздохнул с облегчением.

Погода стояла хорошая, дождей не было. (По секрету скажу, что в том месте их вообще не бывает). На шестой день перед обедом я объявляю боцману, что надстройка покрашена полностью. Тот почему-то посмотрел на часы и бегом побежал искать старпома. У меня зародилось смутное сомнение. Зная Гену с лучшей стороны, я заподозрил, что он поспорил на что-то существенное со старпомом о том, смогу ли я за пять дней покрасить надстройку.

Выходит старпом. Недоверчиво так на меня посмотрел и командует боцману спустить рабочую шлюпку: будем, мол, со стороны с воды осматривать результаты работы.

Я на веслах, боцман на носу, старпом на корме. Огибаем пароход, надстройка сверкает вся белая, как айсберг. Старпом в бинокль осматривает детали, боцман гордо поглядывает на надстройку и на старпома.

И тут старпом говорит: «А-га-а!» и протягивает бинокль боцману. Теперь уже у старпома гордый вид, а боцман слегка привял. Боцман взгляделся через оптику и хрипло произносит: «Пропуск!».

А я и без бинокля уже разглядел: на лобовой переборке под одним иллюминатором незакрашенная поверхность с полметра квадратного. Высота большая, из иллюминатора не достанешь. Боцман трагическим шепотом вещает: «Всё! После обеда будем настраивать подвеску с верхнего мостика и штормтрап. Будешь докрашивать». Я промолчал, но самому обидно.

Вернулись на судно, все пошли обедать. У меня что-то аппетит пропал. Взял я толстую пеньковую веревку метров 25 длиной, банку белой краски, вальцовую кисть с тонкой ручкой и поднялся на верхний мостик, Привязал веревку к лееру одним концом, второй конец бросил вниз: как раз до палубы достала. Затем окунул кисть в краску, взял её в зубы, перелез через леера, по веревке спустился до ненавистного пятна, взял кисть в правую руку и, конечно, замазал его. Потом без особого труда спустился до палубы, пробежал опять пять этажей до верхнего мостика, отвязал веревку и сбросил её вниз на палубу. Заняло это все минут 15.

После этого захожу в столовую команды, сажусь рядом с боцманом и небрежно так сообщаю: «Замазал я это пятно». – «Как замазал!?» – «Да по веревке спустился с кистью. Делов-то на пять минут».

Через несколько секунд до Гены дошло. Бросает обед и бежит к старпому, видимо контрольное время еще не закончилось. Не знаю на что они там поспорили, но несколько дней после этого я ходил героем, а Гена счастливо улыбался, когда разговаривал со мной.

— —

Вообще, довольно опасная эта матросская работа на больших сухогрузах. Был случай, когда я за одни сутки дважды едва не отправился на тот свет: первый раз от руки своего друга боцмана Гены, а второй раз чуть не погиб в когтях разъяренного африканского слона.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.