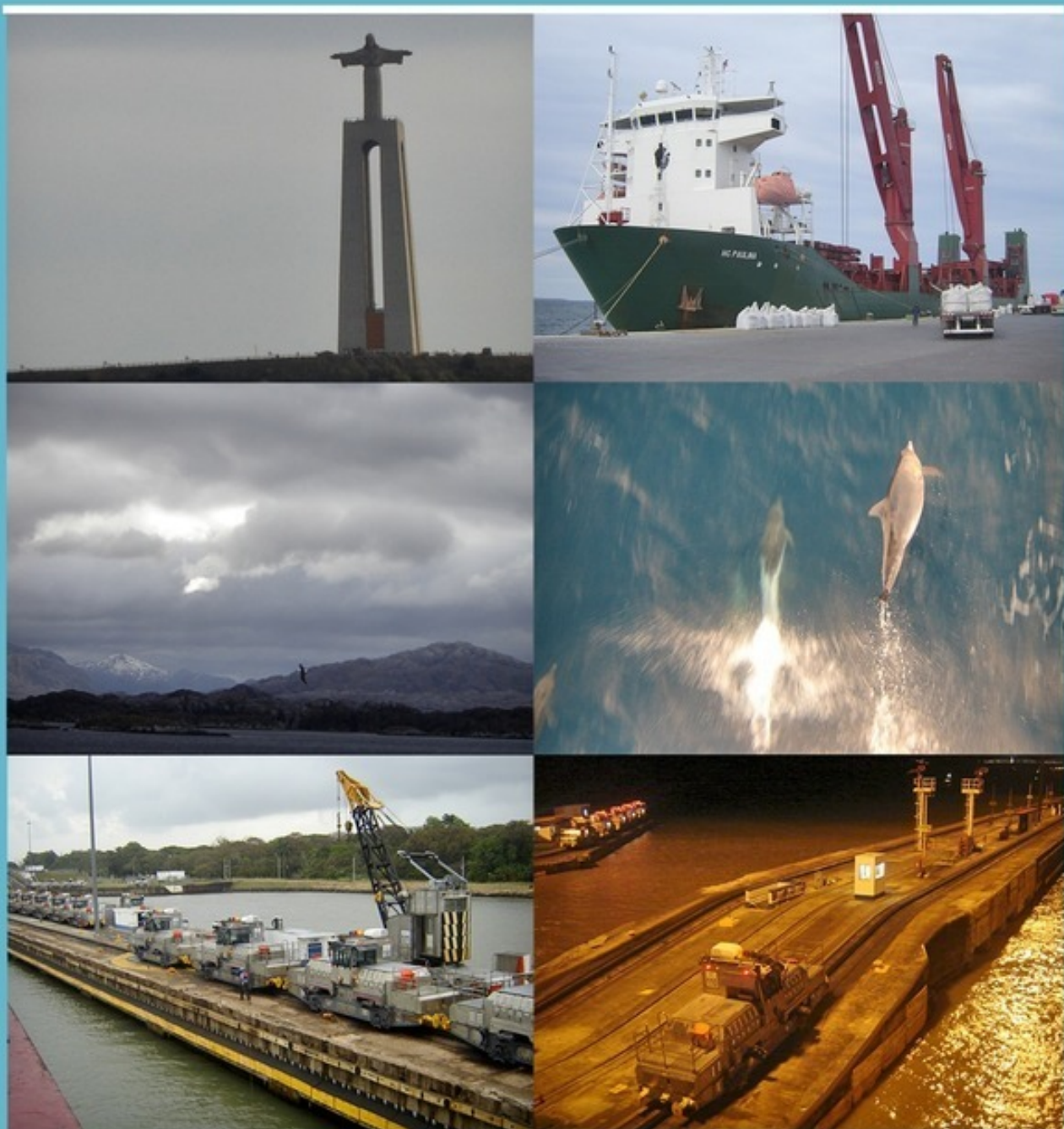


Алексей Макаров

ПАУЛИНА

Морские рассказы



Алексей Макаров

Паулина. Морские рассказы

«Издательские решения»

Макаров А.

Паулина. Морские рассказы / А. Макаров — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-908262-6

На каждом судне есть судовые механики. Их труд для постороннего не замечен. Их работа тяжела и неблагодарна. Они — в тени от общего внимания или, как всегда, в машинном отделении. Им, как и остальным людям, присущи чувства обычных людей, которые особенно обостряются в море, в оторванности от дома, жён, детей и родителей. Некоторые рассказы написаны от первого лица, но это не значит, что от лица автора. В них есть и истории, рассказанные его друзьями. Любые совпадения имен и событий — случайны.

ISBN 978-5-44-908262-6

© Макаров А.
© Издательские решения

Содержание

Введение	6
Паулина	7
Начало контракта	7
Конец контракта	19
Конец ознакомительного фрагмента.	35

Паулина Морские рассказы

Алексей Макаров

© Алексей Макаров, 2018

ISBN 978-5-4490-8262-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Введение

В третьей книге «Морских рассказов» автор коснулся необычной темы для читателя.

Эта тема для сухопутного человека немного чужда. Потому что не каждому человеку приходится проводить дни и месяцы, а иногда и годы, в открытом море, подвергаясь воздействиям стихии, с которой человек еще не может справиться до сих пор. Ему только надо подстраиваться под нее.

Для большинства читателей море – это место отдыха и развлечений.

А для некоторой категории людей – это суровый труд. От результатов этого труда многое зависит.

Для хозяина судна – целостность судна. Для фрахтователя – это бесперебойная доставка грузов. А для самих моряков – это возвращение домой после трудных рейсов.

Это общий труд моряков, который объединяет их всех. Но гарантию этого труда во многом обеспечивают судовые механики.

Их труд не заметен. Судно вовремя пришло в порт – заслуга механика. Его за это никто не похвалит и не ободрит. Это просто его работа. Для этого и существует на судах должность судового механика, чтобы все было безопасно и исправно.

Судно задержалось в рейсе или, если не дай Бог, потерпело аварию – виноват механик. И тогда его взгреют по полной программе. Но капитаны тут будут стоять в первой шеренге.

На море нет национальностей, которые порой разделяют многие государства. На море есть только одна национальность – это моряки. Они в любой ситуации протянут руку помощи друг другу и поделятся последней рубашкой.

В некоторых рассказах этой серии книг автор описывает события от первого лица.

Да, отчасти это так и было. Но многое из того, что описано в «Морских рассказах» – это обычная морская жизнь, эпизоды которой произошли не только с самим автором а и многими его друзьями и знакомыми, хотя и переданы они от первого лица.

Автор очень рад, что Вы прочли эти строки. Значит, Вам не все так безразлично в этом мире.

С уважением ко всем морякам и их семьям, Алексей Макаров

Паулина

Начало контракта Жизнь судового механика

Самолёт пошёл на посадку в Сан Пауло. Стюардессы бегали и наводили порядок в салонах, заставляли пристёгиваться, выравнивать кресла, убирать столики.

А до сих пор стояло в глазах Инночкино лицо в аэропорту Владивостока. Даже через пепельные окна кафе я видел, как она машет мне рукой, а в телефоне звучал её голос:

– Счастливого пути, спокойного рейса. Я тебя люблю. Возвращайся быстрее.

Пересадка в Москве, пересадка во Франкфурте на Майне. 10 часов перелёта до этой Бразилии, где так много диких обезьян. И вот сейчас самолёт сядет.

Он и сел. По многочисленным переходам я добираюсь до выдачи багажа и выхожу на иммигрантский. Там по плакатам в руках встречающих, нахожу своего встречающего.

Это женщина. Наверное, помесь местных индейцев с португальцами, а может и ещё с кем. Но вид чисто южноамериканский. Она чем-то была озабочена.

– Ты не один. Вас двое. Стой здесь, не уходи никуда. Твой друг где-то потерялся, – тараторит она по-английски с хорошим латиноамериканским акцентом.

Мне что. Курить я бросил. Значит, выходить на улицу не надо. Стою себе спокойненько. Сказали ждать, значит надо ждать. Глазею по сторонам.

Где это тут столько много диких обезьян? И вдруг вновь появляется агентша с очень непростым человеком. Она ему тараторит:

– Я тебе сказал быть здесь, никуда не ходить. Почему ты ходишь другая сторона?

А тот, еле выдавливая английские слова, представительным басом возражает, показывая вокруг руками:

– Я не могу уходить далеко. Я здесь всегда рядом. Я большой и меня всегда видно.

Что он большой, это я сразу заметил. Роста намного больше 180, в распахнутом кожаном плаще, с изящным портфелем в руке. Из-под плаща проглядывал хорошего качества пиджак, рубашка и изящно завязанный галстук. Он несколько не был смущён. Что его кто-то искал, что его кто-то ждал, что кто-то о нём волновался. Тени смущения и неловкости не было на его лице. Нет. Он напротив, сам выказывал недовольство своим респектабельным голосом.

– Я тут стоять 5 метров другая сторона. Почему ты меня не видишь? – на тарабарском английском высказывал он своё недовольство.

Агентша махнула рукой. Мол, слава богу, все собраны, все нашлись.

– Пошли другой терминал. Там я сделать вам билет в Порто Алегри. Багаж сдавать надо на местный терминал.

Она быстро провела нас на терминал местных авиалиний, где я сдал свою сумку. У моего спутника вещей почему-то не было. В руках он нёс только портфель. Он шёл рядом со мной с независимым и гордым видом. Я вежливо обратился к нему:

– Позвольте узнать, а куда Вы направляетесь?

– На «Паулину», – с некоторой задержкой и гордостью за свои слова ответил он своим многозначным голосом.

– И в какой же должности? – с не меньшим интересом я выпрашивал у него.

– Моториста, – с такой же, как и прежде, значимостью ответил он.

– А что же Вы без багажа? – не отставал я от него.

– Во Франкфурте у нас была стоянка меньше часа, наверное, они не успели перегрузить багаж, – так же невозмутимо и с такой же долей значимости, ответил он.

– Так откуда же Вы летели? – меня всё больше стал интересовать наш разговор. Особенно гордость и значимость его ответов.

– Из Мариуполя, – был не менее гордый ответ.

У меня создавалось впечатление, что сейчас мой собеседник взойдёт на трибуну партийного съезда. Откашляется, отопьет глоток воды из стакана, заботливо предложенного секретарём, и начнёт свой очередной доклад. Он, не спеша, без тени стеснения, разложит перед собой листки с текстом, окинет зал тяжелым взглядом, возложит на трибуну вытянутые руки и его слова, содержащие только непререкаемую истину, сейчас польются на головы благодатных слушателей.

– Так пора бы и познакомиться, – предложил я дружелюбно.

– Серёга, – веско и смачно вылетело из его, полураскрытого рта.

– Алексей Владимирович. Ваш будущий стармех.

Он веско посмотрел на меня сверху вниз, и с такой же значимостью с его губ сорвалось:

– Надеюсь, что мы сработаемся, – от этих слов я чуть не поскользнулся на мраморном полу и не брякнулся всеми своими мягкими местами на этот отполированный и блестящий пол.

Агентша быстро организовала сдачу багажа и билет на местные авиалинии до Порто-Алегри.

Я обратил её внимание, что у Серёги нет багажа. Она обещала получить его завтра и доставить на судно, которое будет стоять в Рио Гранде ещё несколько дней. Чувствовалось, что у неё ещё много дел, и она не собирается больше водить нас за ручку. Она только спросила:

– Вам ещё нужна моя помощь? Ведь до рейса ещё три часа? – на что я как можно вежливее заверил её, что мы ей премного благодарны и с дальнейшими трудностями постараемся справиться сами. Она немного усмехнулась:

– Смотри внимательно за свой друг. Пусть он больше не потерялся, – я тоже рассмеялся. Мы пожали друг другу руки, и она упорхнула.

– Что она сказала, – веско поинтересовался Серёга.

– Она пожелала нам счастливо добраться, а тебе самого наилучшего, – не моргнув глазом, объяснил я ему перевод.

– А что она сказала про мой багаж? Когда же он, в конце концов, будет доставлен? – недовольству его не было предела.

– Сегодня прилетит твой багаж, – недовольно ответил я ему.

Меня его поведение уже начало раздражать. Ну, хоть бы спасибо сказал. Или что-нибудь в этом роде. Нет. Этому человеку, так мне тогда казалось, все всегда что-нибудь будут должны.

Мы отошли в сторону, нашли свободные кресла и устроились на них. Надо было ещё скоротать около двух часов. После такого продолжительного перелёта, я чувствовал себя выбитым из колеи.

Договорились с Серёгой, что он сидит у наших портфелей и караулит кресла, а я пойду и осмотрюсь, поем и попью. А потом уже Серёга сделает такой же вояж. Тот благосклонно согласился с этим предложением.

Я пошёл и поменял 50 долларов на местные деньги.

По мне они все были песо, но это были не песо. А как правильно выговорить их название? Я так и не запомнил. А так как по-английски никто здесь ничего не понимал, то мне достаточно было того, что я говорил всем продавцам белиберду смеси русского – английского языка, а в ответ мне предлагали калькулятор. Потом с продавцом мы очень старательно всё перемножали, торговались, приходили к общему знаменателю и, довольные, расходились.

Таким образом, я купил сувенир. На мой взгляд, он был очень хорош. Ведь я первый раз в Бразилии. А в странах, в которых я бывал первый раз, я всегда покупал сувениры.

Потом пошёл дальше и нашёл кафе. Заказал там кое-что из местной кухни. Как оказалось, что это довольно таки вкусные блинчики с копчёностями и овощами. Пиво было только в банках. Взял две баночки местного пивка. Но всё равно ещё оставалось больше тридцати местных тугриков. После очень эмоционального общения с продавцом в кафе, я усвоил, что эти тугрики имеют название. Это же знаменитые реалы!

Закончив ознакомительный тур по аэропорту, я вернулся к Серёге. Тот сидел на прежнем месте, но тоже, не смотря на свой гордый вид, клевал носом.

– Не спать, а то замёрзнешь, – скомандовал я ему.

Тот мотнул головой. Взгляд его стал более осмысленным:

– Что, можно и мне размяться? – я был удивлён. Что это с ним случилось. Но, помня наставления агентши, я ему указал на часы:

– На прогулку и пропитание тебе даётся не более получаса. В 12 начало посадки и ждать нас там никто не будет. А нам надо еще дойти до посадочных ворот.

– Владимирыч, не беспокойся. Везде успеем, – и он с достойным видом удалился.

Я с подозрением смотрел вслед его удаляющейся фигуре, потому что меня терзали смутные сомнения. А прав ли я был, что отпустил его одного?

Оказалось, что не прав.

Было уже 12.20, когда фигура нашего представителя одной из ведущих политических партий, появилась на краю сцены.

– Твою маму дорожую и т. д. и т. п. Ты где б...ь такая шаталась. Ты на часы глядел или они у тебя к ж...е примотаны? – я бы орал, визжал, плевался от злости, если бы это был не аэропорт. Но вид моего оппонента был, как и прежде, невозмутим и абсолютно спокоен.

– А что? Мы куда-то опаздываем? Ведь до взлёта ещё 40 минут, – его тупизму не было предела. Его броня не пробивалась. А на меня был направлен только взгляд первозданной невинности. Взглянув в эти невозмутимые очи, я махнул рукой и только уже на ходу бросил ему в след:

– Бежим.

На самом деле я бежал. Я уже не смотрел назад. Где наш генеральный секретарь. И, как назло, наши ворота оказались последними в длинном коридоре аэропорта.

Я подбежал к ним, сунул в руке проверяльщикам посадочный талон. Под их испепеляющими взглядами промчался в салон, нашёл своё место и плюхнулся в него. Через минуту и жопа генсека приземлилась рядом. У меня не было слов. Только маты. И в дополнение ко всему, меня добились его слова:

– А что это мы не взлетаем? Ведь мы уже на местах. Мы же успели, – вид его был, как и прежде, неизменно спокоен и голос сохранял все те же нотки достоинства и превосходства.

Мама дорогая! Ну, зачем ты меня родила в понедельник? Я думаю, чтобы испытать удовольствие при общении с такими Серегами, надо было родиться в другой день недели.

А ему хоть бы хны! Он старательно пристегнулся и, уже через несколько минут, мирно похрапывал.

Самолет взлетел. Я сидел у окна и смотрел на Бразилию. Под окном проплывали холмы, реки, поля, какие-то деревни, поселки. Это в моём понимании. А может быть по-бразильски, они имели совсем другие названия. Я даже не заметил, как проглотил предложенный бутерброд. Так всё было интересно за бортом.

Много лет летаю. Но чтобы было так интересно, так это было в первый раз. Да, это было впервые, чтобы я так беспрестанно смотрел за борт. Обычно я, как и Серёга, сейчас, всегда спал.

Опять загорелось табло, извещающее о скорой о посадке. Самолёт приземлился и наш Серёга проснулся.

– Мы что, уже в Бразилии? – мне этого хватило.

– Да! Тут много диких обезьян, – съязвил я.

– Интересно. И где же они тут? – ответ его был по-прежнему невозмутим.

Слава богу! Самолёт остановился. Надо было выходить. Получать багаж. Серёга был немногословен, он подчинялся только жестам.

Мы добрались до транспортера, на котором я нашёл свой чемодан. Он был в плачевном состоянии. Обе ручки оторваны. И как его тащить? Это уже была моя проблема. Хорошо ещё, что осталась выдвижная ручка и колёса.

На выходе я осмотрелся и увидел мужчину полу индейской наружности с плакатиком в руках. Он ждал именно нас. Я подошёл к нему и, стараясь выговаривать все английские слова правильно и медленно, попытался объяснить ему, что мы, это те, кого он ждёт, что мы уже здесь, и мы хотели бы знать, а что же будет дальше.

Обычные стандартные фразы, которые я говорил Фариду в Дубае, когда он меня встречал. Но в ответ я получил фразу по-португальски. Из которой, я ничего не понял. Тогда я, хулиганя, по-русски с матами сообщил ему, что мы здесь.

– О! Руссо, украине, добро пожаловать, – и он подхватил мой чемодан, быстро пошёл к выходу, где стояла его машина.

Его «Фольцваген» стоял в двадцати метрах от входа.

Каким-то образом мне удалось выяснить, что он наш агент и он отвезёт нас в Рио Гранде, до которого 300 километров.

На улице было довольно таки тепло. Ведь ноябрь месяц. В Москве я купил себе футболку за 30 долларов. Дешевле в «duty free» не было. Там же я и переоделся в неё.

И сейчас, в этой жаре, я в ней чувствовал себя нормально. После Владивостока, где было минус 10. И после зимней Москвы. Там я был только в аэропорту и с наружной температурой, слава богу, контакта пришлось избежать. А здесь было не меньше, чем плюс 25 градусов. А Серёга был ещё в своём длиннополом кожаном пальто. Пот с него прямо таки струился. Но он не сдавался.

– Да сними ты свой плащ, – не выдержал я.

Это я первый раз сорвался в ответ на весь его тупизм.

На удивлении, он без слов снял своё очень длинное и тёплое кожаное пальто, уложил его в багажник автомобиля вместе с моим чемоданом.

В машине было жарко. Я попросил агента включить кондиционер. Тот меня почему-то сразу понял, и мы тронулись.

Городские развязки меня не очень удивили. Всё обычно, как в нормальном европейском городе. Но когда мы выехали за город, то я на самом деле был удивлён.

Я как будто попал на нашу Ханкайскую долину. Такая же двуполосная дорога, такая же равнина. Деревья, по-моему, те же самые. Холмы – те же самые. Я смотрел, и получал удовольствие, вспоминая, как в прошлом году я ехал точно так же, по этой же самой дороге. В моей машине была моя жена, внуки и в машине неслось щебетанье их голосов.

Но в нашей машине этих голосов сейчас не было. Водитель был занят дорогой, а я смотрел по сторонам. Сереге, по всей видимости, было скучно сидеть на заднем сидении, и он донимал меня своими вопросами. Но скорее это походило на допрос.

– Владимирыч, а сколько во Владике стоит рыба?

Какая рыба, что за рыба? Его, по-видимому, это не интересовало. Ему нужно было знать цену. На мои подробные ответы о сорте рыбы, о её цене в рублях, он только качал головой и значительно выдавал междометия. Потом доставал из глубин своих штанов калькулятор, и начинал переводить всё это в гривны, потом в доллары. И выдавать своим многозначным голосом:

– Да, это у нас дешевле, – или наоборот, – Нет, это у нас дороже, – или что-то вроде этого.

После непродолжительного молчания и, наверное, переваривания новой информации в мозгах, он задавал следующий вопрос:

– Владимирыч, а сколько стоят во Владике машины? – мне опять приходилось обстоятельно отвечать.

Машины были моей любимой темой, и я развивал свою мысль на полную катушку. И о старых марках и о новых моделях. Об их преимуществах и их недостатках. После этого всегда следовал риторический вопрос:

– А как же вы на них ездите? Ведь руль то справа?

На что у меня всегда был заготовлен ответ:

– Так это же так легко обmaterить умника за рулём леворульной машины. Поэтому и ездится очень легко. Всегда видишь дурака за рулём рядом с собой.

После этого разговор надолго затих. Водителю тоже было скучно. Он периодически включал то одну, то другую местные радиостанции с музыкой. Иногда даже пытался что-то спросить на ломаном английском. Долго соображал от полученных ответов, переспрашивал и делал вид, что что-то понял.

После пары часов интенсивной гонки. Я почувствовал, что он именно бразильеро. У него самая лучшая машина и он самый лучший водитель. Он не позволит себя кому-либо обогнать и всегда и везде – он будет первым.

Я даже сам себя вспомнил, когда мы с Инночкой ехали в Горноводное. Тогда, никто меня на моей «Карине ED» не смог обогнать. Даже на перевалах к Дальнегорску, я не позволил «Крауну» обогнать себя.

Остановились у небольшого магазинчика с кафе. Попили кофе, съели по паре бутербродов. Серёга всё ходил и присматривался к ценам. Он не выпускал из рук калькулятор и всё время, что-то перемножал и делил. Своими впечатлениями он делился со мной.

– Да я бы тут жил с такими ценами, – то и дело вырывалась у него.

Когда он увидел, что бразильское вино в упаковке по четыре литра стоит меньше четырёх долларов, он не выдержал и купил его.

Пока наш водитель пил кофе, я обошёл всё вокруг и остановился у входа в магазин.

Рядом стоял рейсовый автобус. Пассажиры вышли погулять, и к нам подошёл молодой парень. На довольно хорошем английском он обратился к нам. Он ехал домой после окончания курса обучения в мореходке. Его отец работает лоцманом в Рио Гранде и этот парень очень соскучился по своим родителям. После отпуска он уже имеет распределение на работу и очень хочет приложить все свои усилия к своей следующей работе.

Когда он увидел, что Серёга покупает вино, то он гордо сказал:

– Бразильское вино это не то, что я хотел бы подарить своему отцу. Я ему везу в подарок Чилийское вино. Это будет ему лучшим подарком.

Мы с ним мило распрощались, и наш водитель опять резко нажал на газ.

Он резво обходил одну машину за другой. В мастерстве вождения ему можно было позавидовать. Бразильский темперамент сказывался и в этом.

Опять понеслись долины, холмы, берёзы, сосны, ивы, небольшие строения. В какой-то роще, водитель попросил разрешения остановиться. Это оказалась сосновая роща.

Чистота воздуха меня сразила.

У дороги стояло небольшое строение с вывеской. Пару слов я понял – ВИНО и ПИВО. Остальное – для меня были только буквы. Когда мы вошли в это строение, и я ещё раз был поражён. Там стоял дух нашей копчёной колбасы. Водитель уже что-то покупал. Я в нерешительности подошёл к прилавку.

Хозяин начал что-то приветливо рассказывать. Но я его абсолютно не понимал. Водитель попытался объяснить. Из чего я понял, что это хозяин лавки. Они сами делают эту говяжью

колбасу, и он с удовольствием даст нам её попробовать. У него этой колбасы несколько сортов. Если иностранцы согласятся попробовать его колбас, то он приглашает их за стол.

Колбасами были увешаны все стены. Они на подвесках свисали с потолка. Они висели на стенах, лежали на прилавках. В этом магазинчике они были везде.

Дух копчёностей сводил с ума. Слюной можно было захлебнуться. Как можно было отказаться! Хотя, я знал, что это предложение ведёт к последующей раскрутке. И водитель нас сюда не просто так завёз. Он, наверное, тоже имеет здесь свою прибыль.

Мы сели за стол напротив прилавка. Полумрак, прохлада, запах елей, растущих рядом с магазинчиком и запах копчёностей, сделали своё дело. Сил сопротивляться не было. Перед каждым из нас появился высокий стакан из зелёного стекла. Вино в нём было почти чёрным. На вкус это был очень хороший портвейн. Наверное, в своей жизни я пробовал всего лишь несколько раз вина такого сорта.

Вино был тягучее, в меру сладкое, его терпкость откладывалась на языке. А перед нами, между тем, появилось целое блюдо с нарезанной, пахучей и заманчивой колбасой.

О! Как это было вкусно! Я не устоял и, оставшиеся у меня реалы, потратил на эту вкуснейшую колбасу. Серёга был, я думаю на тот момент, умнее меня. Он купил колбасу, и ещё, вдобавок огромную бутылку, этого превосходного портвейна.

Простые мужики, обычные работяги. Бразильцы. Я впервые видел таких людей, которые делают для нас то, что нужно нам, горожанам. А, оказывается, они так живут. Это их жизнь. Это их страна, в которую они замечательно вписываются. И колорит этой страны создаётся именно этими простыми работягами.

Мы мило распрощались с хозяевами столь гостеприимной лавки. Водитель нажал на газ. И эта лавка, с запахом сосен и копчёных колбас осталась позади.

Опять понеслись навстречу холмы, луга, поля. Зима южного полушария. Кое-где на полях виднелись трактора и люди.

По указателям, до Рио-Гранде оставалось меньше 30 километров. Всё это уже было не столь интересно, как в начале пути. Те же дома, рощи, луга и деревеньки с небольшими домишками.

Чем ближе мы продвигались к намеченной точке, тем нищета и развалюхи встречались чаще и чаще.

Вот мы и въехали в этот долгожданный Рио-Гранде. А мне показалось, что мы неожиданно оказались в Кандле в Индии. Только на дороге нет коров и свиней. Та же нищета и разбитые дороги. Хотя в центре города и дороги были в норме и вывески ресторанов и кафе напоминали европейские. Но что-то было не то. И только, когда я вышел из машины у офиса, я понял. Лица. Да! Все они не были европейскими. Это была какая-то странная помесь местных индейцев с остальными нациями мира. Хотя натуральных индейцев я никогда не видел в жизни. Исключая, конечно же, телевизор. Даже подсевшая в наш автомобиль любовница нашего водителя, была характерной креолкой.

Водитель привёз нас в офис и сдал агенту. Тут уже было легче. Все говорили по-английски.

Даже Серёга как-то облегчённо вздохнул и опять начал задавать мне свои насущные вопросы. У меня не было времени отвечать на них, и я делал вид, что не слышу его.

Время пошло уже в судовом режиме.

Агент посадил нас в свою машину и повёз в эмигрэйшн. Там нам поставили в паспорта печати. Вновь гонка по неровной брусчатке до проходной в порт. И вот я уже вижу наше судно. Ещё во Владивостоке я видел его фотографии, которые мне прислали по e-mail. Но когда видишь всё своими глазами, то впечатления становятся совсем другими.

Это было что-то невероятное. Узенькая жилая надстройка на самом баке и выхлопные трубы в самой корме. С левого борта были расположены два грузовых крана.

На причал был спущен трап и около него стоял вахтенный помощник.

Агент попытался взойти на трап, но помощник преградил ему путь и потребовал предъявить документ. Тот был удивлён, но документ показал. К нам подошёл старик. Седая борода, громадные, тёмные мешки под глазами. Одет он был в потрёпанные шорты, из которых выглядывали тоненькие ножки.

Помощник по-английски обратился к подошедшему старику. Я понял, что это капитан. Как мне говорили, что он – болгарин. Он поздоровался с агентом и пошёл с ним вверх по трапу. Нас он, как будто, не заметил.

Серёга тоже двинулся вверх. А растеряно стоял перед своим полуразваленным чемоданом. Помощник подошёл ко мне:

– Помочь, что ли? – уже по-русски спросил он у меня.

– Да, эту развалюху, я один не осилю, – почесал я в затылке.

– Вы не обращайтесь на мастера внимание. Вообще-то он нормальный мужик. Очень хорошо говорит по-русски. Насчёт этого будьте осторожны.

Мы взяли мой поломанный чемодан с обоих концов и дотащили его до надстройки. Потом помощник пошёл вперед и вверх, а я, взвалив чемодан на плечо, последовал вслед за ним по крутым трапам.

Он довёл меня до запасной каюты:

– Каюта деда выше палубой. Если надо, можете к нему подняться, – посоветовал он мне и ушел.

Теснота была страшная. Это меня ещё поразило на трапе, потом на палубе, когда второй помощник помогал перетаскивать мне чемодан через лазы во флорах в фундаментах кранов и по палубным трапам, а теперь и в этой запасной каюте. Хотя она и состояла из небольшой приёмной со столом, телевизором и холодильником, спальни и тесного санблока. Это было не сравнить с моим предыдущим балкером, где только в приёмной можно было играть в футбол.

Я поставил чемодан, застелил постель и поднялся палубой выше. В каюту стармеха.

После моего продолжительного стука, дверь открыл полуголый, длинноволосый человек. Видно было, что он только что вышел из душа. Бёдра были обёрнуты полотенцем, волосы мокрые. Причёской и выражением лица он напоминал батьку Махно. Как потом и оказалось, Олег был из Мариуполя.

Он извинился за свой вид:

– Только что помылся. Сутки из робы не вылезал. Извини. Устал, как собака. Давай завтра с утра обо всём поговорим. Время у нас ещё есть. Целые сутки. На, возьми бутылку воды, сок и кружку. Наверное, и сам устал? – спросил он участливо.

Что уж тут было скрывать. Во Владивостоке был уже полдень завтрашнего дня и ноги у меня подкашивались. Я, получается, уже не спал больше суток.

Я спустился в каюту, принял душ и завалился спать. Заснул я сразу, как будто провалился в яму.

Проснулся без будильника.

На нём было четыре утра. Рассвет только занимался. В каюте был ещё полумрак. На моих же биологических часах было уже шесть вечера. Кто же спит вечером? Конечно, заснуть я больше не смог. Умылся. Оделся. Вышел на палубу.

Рассвет был прекрасный. На небе ни облачка. Не жарко. В шортах было самое время прогуляться.

Но, надо было знакомиться с судном. Для того меня и послали сюда, чтобы я не прохлаждался, а занимался своим делом. Я поднялся на пеленгаторную палубу, и начал ознакомление с судном оттуда.

Чем дальше вниз, тем ясней становилась картина, что это за судно, для чего предназначено и какое его состояние.

Ржавчина старательно замазана краской. Значит, старались придать надлежащий вид судну без особых затрат. Тросы на шлюпках менялись давно, а маркировка стоит свежая. За прошлый месяц. Палуба не полностью ободрана, но закрашена.

Получалось, как в сказке, чем дальше, тем страшнее.

Зашёл в надстройку. Вроде бы всё и чисто, но что-то здесь не то.

На нижней палубе у рефрижераторных камер почему-то воняло фекалиями. Завернув за угол, я увидел там установку обработки сточных вод. Вентилятор для жизни бактерий работал, но воздух оттуда шёл с гнильцой, хотя маркировка о проверке была поставлена свежая. У фильтра засыпки бактерий гайки не отдавались уже с полгода. Хотя бактерии надо было засыпать ежемесячно.

И так всё дальше и дальше. У меня с собой были блокнот, ручка и фонарик. Времени до завтрака было достаточно и, поэтому, я продолжил обследование.

Мне, при моём опыте, было только достаточно взглянуть, послушать механизм, и было уже достаточно определить, в каком состоянии он находится.

Добрался я и до входа в машинное отделение.

Несведущему, это бы показалось странным, что он начинался входом в тоннель. Тоннель был длиной метров 80. Идти надо было по решёткам, под которыми проглядывалась, не очень чистая, палуба. Под решётками то тут, то там были разбросаны различные крепления для груза.

Проскользнула мысль:

– А если будет резкая качка и всё это хозяйство начнёт летать с борта на борт? Пробьют они борта или нет?

Лазы в трюма были открыты. Клинкетные двери не зафиксированы.

Наконец-то я добрался до машины.

Грязь меня поразила. Но, кто-то и что-то старался предпринять для наведения порядка.

Палуба около ЦПУ была покрашена. А борта и бортовые переборки были почти чёрного цвета. Видно было, что долгое время их никто не мыл и не красил.

Вид был хуже, чем в подводной лодке. Было очень тесно и грязно. Всё, как-то давило и поражало свое неаккуратностью.

Неужели это судно принадлежит немецкой компании? Ведь у них должен быть во всём порядок и чистота! А тут наоборот. Только замасленная грязь на переборках и палубах.

В ЦПУ везде разбросаны документы и инструкции. Полные урны ветоши, бумаг и все пепельницы переполнены окурками.

В компьютере полная неразбериха. Все документы выведены только на экран. Никакой систематизации. На полках стоят папки без названий с какими-то документами. И только по степени замасленности этикеток, можно определить, какие брались и использовались чаще всего.

Впечатление было удручающее. Куда я попал?

В кладовой, которая непосредственно сообщалась с ЦПУ, был полнейший беспорядок. На полках был кавардак. Где, какие и для чего запасные части лежат – было непонятно. Что-то на этих полках лежало, но перемотанное в тряпки и без всяких этикеток. Для чего? Непонятно. Может быть, со временем я и разберусь в этом беспорядке. Но сейчас, только один взгляд на эти полки приводил меня в ужас. А что? А если что-либо случится с каким-нибудь механизмом? Что я буду делать? Где буду искать запасную часть? Как я буду восстанавливать механизм? Блокнот переполнялся вопросами.

Но время приближалось к завтраку а, вообще-то, по моим биологическим часам мне, и ужинать уже хотелось.

Я поднялся на главную палубу, где был камбуз.

Там орудовал высокий, черноватый парень. На вид ему было за тридцать. Он что-то ловко переставлял, что-то жарил, парил, резал.

– Доброе утро, – приветствовал я его.

На что он машинально отреагировал:

– Доброе утро.

Но потом, подняв глаза, удивился:

– О, да Вы, наверное, наш новый дедушка!

– Точно так. Я им и буду у вас на ближайшие четыре месяца. Давайте знакомиться. Меня зовут Алексей Владимирович, – на что тот так же машинально ответил:

– Валёк, – я в удивлении поднял глаза, и он поправился, – Валентин.

– Ну, всё понятно, очень приятно познакомиться. А где же можно налить себе чай? – спросил я, с недоумением оглядываясь в незнакомой обстановке.

– У нас все пьют кофе, кроме меня. Приятно будет иметь собеседника за чашкой чая, – Валентин провел меня к буфету, – Вот здесь, в буфете я месяц назад положил пачку чая, но она, по-моему, ещё не закончилась.

Он подвёл меня к буфету. Показал где чай, где чайник, ложки, вилки, и моё место за столом.

Я налил себе свою утреннюю чашку и удивился. Да, это был не тот «Липтон», что можно было купить во Владивостоке. У того был только цвет, а без сахара он казался только водой. А здесь даже присутствовал вкус чая и даже запах.

Тем временем Валёк поднёс мне полную тарелку с яичницей и беконом, поставил рядом несколько сортов сыра и колбасы. Я был очень удивлён. Среди сортов сыра присутствовал даже сыр с плесенью. «Рокфор»! На столе я нашёл даже чёрный хлеб.

– Вот это кормят тут, – пронеслась мысль.

Валёк сел рядом, и видя новые уши, начал накачивать их информацией.

Нет, он никого не закладывал, он просто рассказывал о жизни. Наверное, ему не с кем было долгое время поделиться, вот он и выкладывал мне то, что у него накопилось.

Его контракт заканчивается через три недели. Он сел на судно в Европе и судно пошло в Африку. Сейчас пересекли Атлантику, чтобы выгрузить остатки груза. Следующий порт будет в Аргентине, где будет погрузка цементом. А потом через Магелланов пролив судно пойдёт в Чили, где ему и приедет замена. Он всё это выкладывал, как по нотам.

Я удивился, такому расписанию судна.

Но тут стали подходить на завтрак матросы. Валёк извинился и пошёл готовить завтрак и для них.

Я остался в кают-компании один. Но ненадолго. Забежал, как будто с пожара, человек в комбинезоне. Автоматически хватая, чашки, ложки, он также, автоматически проговорил:

– Доброе утро. Старпом, Игорь, – торопливо протянул он мне руку для пожатия.

– Доброе утро, – ответил я, пожимая его узкую, но крепкую ладонь, – Алексей Владимирович.

– Очень приятно, надеюсь, у нас не будет проблем, – так же автоматически протарахтел он.

– Поработаем, посмотрим. Но все проблемы решаемы. Я думаю, у нас с Вами они не должны возникнуть.

Он с удовлетворением хмыкнул и убежал к матросам. Уже оттуда я слышал его голос. Он что-то выговаривал боцману. В ответ только слышалось несколько унылых голосов, которые возражали ему в унисон. Нормальное судовое утро в порту. Я начинал чувствовать себя в своей тарелке.

Прихрамывая, зашёл абсолютно седой человек. На вид даже постарше меня. С одесским акцентом и странной горловой буквой Р. Он представился:

– Владимиррррр Львович. Вторррой механик, – он также протянул мне руку для пожатия. Это была действительно рука настоящего механика. Увесистая, шершавая, с расплуснутыми ногтевыми фалангами, и с мазутной грязью под ногтями. Указательный палец травмирован и сросся в форме когтя. Отчего его рука казалась клешнёй.

– Алексей Владимирович, – представился я, – Надеюсь, Вы уже знаете, кто я?

– А чего не знать. Олег уже вторую неделю ждёт замены, – я недоумённо поднял брови.

– Это стармех, которррого ты будешь менять, – пояснил второй механик.

Как-то само собой улетучилось чувство официальности. Он сел за стол, сыпанул себе в кружку несколько ложек кофе и мы продолжили разговор. Что нам было делить? Нам предстояло работать. Нас в машине только четверо и её, нашу машиночку, родимую, надо было заставить бесперебойно работать так, чтобы нам хватило её до конца нашего контракта и осталось нашим сменщикам.

Я с первых слов понял Львовича, что именно это его работа, и он будет тянуть свою лямку до конца.

Опять по длинному туннелю мы прошли в машину. Там уже были Серёга и молодой черноволосый, симпатичный парень. Его обаятельная улыбка просто обезоруживала. Он представился:

– Электромеханик. Миша.

Тут влетает Олег со своим мотористом. Моторист тоже списывался. И, началась суета.

Моторист подхватил Серёгу и повёл показывать механизмы и рассказывать ему его обязанности. Механики дружно закурили и налили себе по кружке кофе. Начался рабочий день.

Олег, ещё на правах стармеха, отдал распоряжения и повёл меня по машине. Хорошо, что я уже утром здесь побывал и поэтому для меня это был уже не белый лист бумаги.

После обхода, я взял блокнот и стал записывать замечания по механизмам и задавать Олегу свои вопросы. Он, в свою очередь, уселся за компьютером и тоже начал мне рассказывать о порядках в компании, о документации, о неисправностях. Видно было, что к сдаче дел он подготовился основательно.

К обеду мы подготовили отчет по расходу топлива за сутки и его остаткам на сегодняшнее число.

– Ну вот, в основном, и всё, – как-то облегчённо вырвалось у Олега, – С Мишей пройдёте после обеда по остальным механизмам. Он расскажет о нюансах по электричеству. А теперь пошли, пообедаем. В семнадцать подпишем акт, а потом агент заберёт меня в аэропорт.

Да, давненько мне не попадалось такое судёнышко со столькими неисправностями. По списку Олега их было двадцать три. Хотя много работ было выполнено, о чём в компьютере, для подтверждения, было достаточно фотографий.

Но элементарно. Даже телефон по судну не работал после последнего обесточивания. Что-то сгорело в электронике.

На главный двигатель не было запасных форсунок и топливных насосов. Второй механик выбирал что-то из ранее использованных деталей и пытался хоть как-то восстановить форсунки и насосы.

Следы его деятельности были зажаты в тиски и раскиданы по верстакам. Везде были раскрытые ящики. По углам валялись груды ветоши. Сразу было видно, что второй механик не хозяин в машине и наведению порядка уделяет минимальное внимание. Да, это не второй механик с «Мериана». У того во всём был военно-морской порядок. И даже за пыль каждый мог получить нагоняй.

Мне становилось понятным, почему Олег с таким облегчением сваливает отсюда. А мне это всё предстояло приводить в рабочее состояние. Выгрести эти кучи мусора, провести должную инвентаризацию.

Запасных частей для многих механизмов не было, хотя они были заказаны. И это бы ещё ничего. Оказалось, что судно выставлено на продажу уже с августа и хозяева, поэтому не хотят тратить на продаваемое судно. А мне об этом при подписании контракта никто ничего не сказал. Экипаж ещё в августе чуть не заменили в Европе, но что-то не срослось у покупателей и продавцов, и судно было загружено и работает до сих пор у старого хозяина.

Настроение было ниже ватерлинии. Но не уезжать же домой из-за этого. Надо будет работать и добиваться того, чтобы и запасные части были доставлены и механизмы работали, и судно не имело простоев из-за этого.

После обеда меня вызвал на мостик капитан. Ему были нужны мои документы.

Мостик – это шестая палуба. Но я как-то привык называть их этажами. И, поэтому моряки иногда на меня странно косились, когда я палубу называл этажом.

Когда туда заберёшься по крутым трапам, то язык у тебя уже на плече. А если так до десятка раз в день, когда телефон не работает...? К концу дня не то, что язык вывалишь, а и ноги протянешь. Как потом и оказалось. Бегать мне пришлось предостаточно. Но, слава богу, ноги я не протянул.

Капитан сидел у компьютера. Он только скосил взгляд в мою сторону. Я подошёл к нему и по-английски представился. Дальше разговор шёл только по-английски.

Капитан забрал у меня документы. С некоторых он сделал копии, а остальные вернул мне. Он только спросил меня, когда мы закончим передачу дел, и дал мне понять, что меня он больше не задерживает.

За мной стоял великий англичанин Серёга. Он попытался что-то сказать капитану по-английски, а тот на вполне нормальном русском, почти без акцента, отвечал ему. Я это уже услышал, когда закрывал за собой дверь на мостике. Меня это немного покорило. Но что делать? Он капитан – ему виднее, как общаться с подчинёнными. На судне единоначалие, и поэтому, молчи и сопи в свои две дырки. Капитан потом сам выберет манеру общения с тобой.

Как-то на одном из моих предыдущих судов, я попытался что-то вякнуть, но в ответ сам оказался в полном дерьме. Поэтому, пока пусть всё будет так, как оно есть. Потом разрулим.

Я вернулся в машину и продолжал уже самостоятельно изучать записи, которые я сделал со слов Олега. Просматривал компьютер, осматривал механизмы и делал всё, чтобы быстрее освоится на абсолютно новом для меня незнакомом судне.

А ведь в семнадцать часов я становлюсь хозяином всей механической части судна. Вечером Олег уедет и уже не у кого будет спросить, если что-то случится, а спрашивать будут у меня и с меня.

Хотя оставались Львович и Миша. Это немного облегчало мою задачу. Они уже отработали более двух месяцев и, как говорится, въехали в курс событий.

В пять часов Олег последний раз спустился в машину. Мы подписали акты, журналы и пошли к капитану на доклад.

Тот опять встретил нас с непроницаемым лицом, но теперь уже разговаривал с нами по-русски. Наверное, потому что Олег говорил с ним тоже по-русски.

Капитан забрал акты, вложил их в файлы, поинтересовался у Олега готов ли тот к отъезду и ушёл на мостик.

Олег пошёл к себе в каюту переодеваться. Она была в пару метрах от двери капитана на этой же палубе. Я спустился палубой ниже в каюту, где лежали мои вещи. Переоделся и пошёл на ужин. Быстро поужинал и вновь вернулся в машину. Теперь я был тут один. Никто не отвлекал меня, и можно было спокойно продолжить ознакомление.

Я то и дело, сверяясь с записями Олега, проверял свои знания по механизмам и системам. Такими проверками практические навыки закреплялись намного быстрее. И, если пона-

добиться в аварийной ситуации, не дай бог, я смогу это сделать и в абсолютной темноте и при качке и без посторонней помощи.

Машинное отделение было маленьким. Всего в полтора этажа. Напоминало чем-то подводную лодку.

Не то, что на моём последнем балкере. Там только до крышек главного двигателя приходилось карабкаться три с половиной этажа, да ещё до выхода на главную палубу из машины два, а если через трубу, так все четыре.

А тут мне выделено всего полтора суток. Всё надо было знать и уметь. Завтра отход. Олег уезжает поздно вечером. Если что непонятно или я забыл, то есть ещё время спросить у него.

Хотя в машине и работал высокооборотный вспомогательный дизель, естественно грохот стоял невероятный, но я был в наушниках и в одиночестве. Мне было комфортно. Шум я не замечал, вентиляторы давали достаточно воздуха. Температура в машинном отделении была не больше двадцати пяти градусов. Для меня это всё было нормально. Я был вновь в своей тарелке.

Сами механизмы, их щиты управления, трубопроводы с клапанами – всё как-то само собой откладывалось в памяти, запоминалось, становилось близким, родным. Подходя то к одной системе, то к другой, я проверял себя. Что я запомнил, что упустил. На что надо особенно обратить внимание для того, чтобы надёжно и уверенно манипулировать в любой ситуации этими приборами и механизмами.

Да, это на первый взгляд всё казалось таким сложным и запутанным. Но это уже не первое и не двадцатое судно, где мне приходится делать одно и то же.

Сконструировано, конечно, немного по-другому. Но принцип везде один и тот же.

В сущности, нет ничего сложного. Только каждая фирма всё делает по-своему. Но везде по шаблону, отработанному многолетней практикой судостроения.

Выполз я из машины ближе к полуночи. Уставший, но уже уверенный в своих силах и знаниях. Вопросов к Олегу не было. Да даже если бы и были, то задавать их всё равно было бы уже некому. Олега давно не было на борту.

Я был готов к завтрашнему отходу. А нюансы? На то фирма и оставила мне в помощь электромеханика и второго механика.

Вернувшись в каюту, я застелил постель свежими простынями, с удовольствием помылся в душе и завалился спать. Надо свои внутренние часы приучать к судовому времени. Во Владивостоке было уже четырнадцать часов следующего дня.

Конец контракта Жизнь судового механика

Рио-Гранде – т/х «Паулина» – Комодоро Ривадавия – Магелланов пролив – Вальпараисо – Буэнавентура – Эсмеральдас – Панамский канал – Галвестон – Флоридский пролив – Чарльстон – Панамский канал – Панама – Мадрид – Москва – Владивосток.

Моё первое самостоятельное рабочее утро на «Паулине» началось, как всегда буднично. По звонку будильника я поднялся, умылся и спустился на три палубы вниз в кают-компанию.

Там, на камбузе, уже полностью хозяйничал Валек. Он был весь в заботах в приготовлении завтрака и, конечно, обрадовался, когда увидел меня. Ведь это же были свежие уши. И он начал выкладывать мне то, что накопело у него на душе. А мне оставалось только сидеть, пить чай и слушать, что же он мне будет рассказывать.

Как я понял, он своими историями уже утомил всех окружающих, а я был новым объектом для его рассказов. И Валёк старался излить мне всю свою душу. Но эта его откровенность продолжалась не так уж и долго, как бы ему хотелось.

Постепенно стали подтягиваться матросы. Подошел второй механик, заскочил Миша.

Он быстро налил себе кофе, схватил горячий бутерброд, который приготовил Валёк, перекинулся парой слов с Львовичем, и побежал дальше.

Я же спокойно доел свой завтрак и поднялся в каюту, чтобы переодеться в рабочую одежду. Затем спустился к входу в туннель, который вёл в машинное отделение.

Больше всего меня удивляло то, что идти надо было не вниз, прямо в машинное отделение, а вдоль всего правого борта, по длинному-длинному полутёмному тоннелю, в котором половина лампочек перегорела и, в иных местах, была кромешная темень.

На счёт этой темени, я уже вчера сделал Мише замечание. Миша пообещал мне, что сегодня же все перегоревшие лампочки заменит. Теперь я надеялся, что мы не сломаем себе ноги и не разобьём головы при очередной учебной тревоге, когда в очередной раз будем бежать в машину. Но пока в тоннеле было ещё темно. Поэтому Миша и торопился на завтраке, чтобы начать утро с замены лампочек.

Боцману я тоже высказал свое недоумение по поводу открытых дверей в тоннель прямо из трюма. Тот согласился и пообещал:

– Сейчас мы пойдем на работу и по мере выгрузки трюмов, будем задраивать все двери, чтобы подготовиться к отходу.

А отход планировался вечером.

Пока я дошел до ЦПУ, вернее пробирался по полутёмному тоннелю до входа в машинное отделение, опасаясь обо что-нибудь не стукнуться, в голове составил план о том, что необходимо сделать сегодня.

Захожу в ЦПУ, а там уже сидят Львович с Серегой и что-то бурно обсуждают. Что они обсуждали, мне не было слышно, потому что ЦПУ имело плохую звукоизоляцию с машинным отделением. Наверное, при постройке кто-то что-то не рассчитал. Сейчас в машине работал только один вспомогательный дизель, но шум от его работы делал невозможным слышать говорящих с расстояния трех – четырех метров. Чтобы тебя услышали и поняли, надо было приблизиться к собеседнику и, чуть-чуть напрягая голос начать говорить.

Я представил себе, что же делается здесь на ходу, когда работает главный двигатель. Наверное, и в ЦПУ надо будет носить наушники.

Тут в ЦПУ забегают Миша и обращают на меня свой молящий взгляд. Миша уже переоделся в робу, но чувствовалось, что работать он сейчас не собирается:

– Владимирович! Последний шанс побывать на берегу! Лампочки я потом заменю. Слово даю. А сейчас – вот как надо, – и он ребром ладони резанул себя по горлу.

Я был удивлен – что такое, почему он мне ничего не сказал о том, что куда-то собирается, когда был в кают-компании?

Как будто поняв мой недоумевающий взгляд, Миша опередил меня:

– Тут матросы собрались, два человека, в город, и я хочу с ними сходить. У меня еще остались реалы. Мы знаем, где тут склад шипчандлера. Так мы хотим к нему сходить, чтобы затовариться до Панамского канала хоть чем-то, – он неоднозначно потёр себя по горлу тыльной стороной ладони.

Стало понятно, зачем им так срочно понадобилось туда идти.

По стечению обстоятельств, так как моя каюта была открыта, и ключа от неё у меня еще не было, я не захотел там оставлять кошелек с деньгами. Поэтому кошелек я положил в нагрудный карман рабочего комбинезона. Я тоже понял Мишины проблемы и вытащил двадцатку долларами из нагрудного кармана со словами:

– Миша, и мне купи что-нибудь.

– Что именно? – Миша от неожиданности, что такая животрепещущая проблема была так легко решена, был ошарашен.

– Купи бразильского красного вина, чипсов и орехов. Но так, чтобы уложиться в эту двадцатку. Вон Серёга по дороге на судно, купил бутылочку, – я бросил взгляд в сторону Серёги, – А я что-то не догадался. А так бы хотелось попробовать, что же это за такое – бразильское вино.

– Понял, – с готовностью и счастьем в голосе, подтвердил Миша, – Он выхватил у меня двадцатку и моментально исчез.

А Львович со своим одесским юмором успел кинуть ему вдогонку:

– Не забудь купить зубную щетку, мыло, пасту, порошок, крем для обуви, и принеси сдачу пять центов, – все рассмеялись, но Мишин след уже давно простыл.

После ухода Миши в ЦПУ мы остались втроём. Решили сделать ознакомительную экскурсию по машине. Пошли туда под руководством Львовича. Одели наушники, и вышли из ЦПУ. Львович начал рассказывать и показывать, как запускаются дизеля и остальные механизмы.

Особенно он обратил моё внимание на один вспомогательный дизель. В машине было два вспомогательных дизеля генератора, один работал, а второй ДГ Олег мне почему-то не предъявил в работе. А когда я предложил Львовичу запустить его, то он честно ответил:

– Я тебе не рекомендую его запускать, потому что у него забортная система уже связана с пресной системой охлаждения. Мы сейчас закрыли все клапана на нём, чтобы пресная вода не уходила за борт. Поэтому я тебе не рекомендую его запускать. Он весь гнилой внутри. Запчасти заказали. Но когда они будут доставлены – никто не знает.

Для меня это опять было неожиданностью, вот еще одна гнилушка попалась, которую надо ликвидировать. Начинались не очень веселые времена.

Потом мы полезли наверх, в помещение аварийного дизеля.

Интересным было то, что ЦПУ связано напрямую с мастерской. Там находились – сварочный верстак, сварочный агрегат, слесарный верстак и стеллажи для всяких запасных частей, которые были навалены на них горами в полнейшем беспорядке.

Как работал Львович – непонятно. Глядя на эти горы барахла, Львович похвастался, что он уже притёр несколько форсунок, распылители, к которым он нашёл в этих горах хлама и сделал несколько пригодных к работе форсунок, которые уже стоят на главном дизеле.

Глядя на всё это, я в недоумении спросил его:

– Львович, а как же ты в такой грязи умудряешься это делать? На эти форсунки даже пыль не должна попадать, а ты тут вон, что устроил

– Ничего, они работают, нам хватит дойти до Панамского канала, – махнул рукой Львович.

Я с сомнением покачал головой:

– Дай бог, хватило бы их, но путь-то наш будет еще и дальше.

– А вот там нам уже и запчасти подвезут, потому что сюда, в Южную Америку, хозяева вряд ли что доставят. Стоянки здесь очень короткие, да и агентов надёжных нет.

Я и сам это понимал, что фирма не рискнет связываться с пересылкой запасных частей. Тем более что, как стало известно, фирма, которая владеет «Паулиной», решила продать ее. И уже в течение года ищет покупателя. И вот-вот этот покупатель должен найтись. Кто он такой? Скорее всего, это будут немцы, но не очень богатая компания, которая тоже будет экономить на поставке запчастей. Вот это я попал!

С такими мыслями мы вернулись в ЦПУ, я сел за компьютер и стал более подробно знакомиться с документами, которые мне вчера показывал Олег.

Приближалось время обеда, надо было составить первый рапорт о расходе топлива за прошедшие сутки. У меня была своя собственная программа, которую я сделал несколько лет назад для подсчета топлива, она меня спасала на многих моих предыдущих судах. Она была моим первым помощником в подсчёте топлива, только надо было приспособить её к этому судну.

Я сел за компьютер, внес новые параметры в программу, и написал свой первый суточный отчёт по расходу топлива.

Телефонная связь с мостиком могла осуществляться с помощью аварийного телефона, который имел только несколько номеров – мостик, помещение аварийного дизеля, капитан, румпельная и ЦПУ. Обычный телефон, как и громкоговорящая связь не работали. При последнем обесточивании они сгорели. Когда их восстановят? Об этом тоже никто не знал.

Я позвонил на мостик, передал сведения об остатках топлива и пошёл обедать.

После обеда капитан постучался в мою каюту. Наши каюты были на одной палубе. Между каютными дверями было не больше трёх шагов. Он постучался ко мне, когда я уже собирался выходить. Обратился он ко мне уже на русском языке, пригласив меня к себе в каюту, где мы обсудили, что нужно ещё сделать, чтобы судно было полностью готово к отходу в рейс.

Я поинтересовался о правилах компании, существующих на судне, для того чтобы правильно оформить все документы, перед отходом и при подходе в порт. Какие документы и информацию мне нужно предоставить лично капитану, чтобы не нарушить правила страны захода и судна.

После того, как все было решено, капитан пошел на мостик, а я вернулся в машинное отделение.

По мере приближения к машинному отделению я всё больше и больше задумывался, с чего бы начать, чтобы разгрести всю эту грязь, весь этот срач, который заполонил ЦПУ, токарку и всё машинное отделение? Сейчас в моём распоряжении были только Серега и Львович, которые заняты тем, что готовят форсунки в запас.

Да! Их рук будет недостаточно, чтобы навести порядок с запасными частями. Придётся самому впрягаться по полной программе. Так как это было на «Кристине».

Когда я пришел в ЦПУ, то Серега с Львовичем так же сидели за столом. Они мирно беседовали, попивая послеобеденный кофе. Я присел к ним и налил себе чай. Прислушался к разговору и прервал его:

– Давай-ка, Львович, продолжай тереть форсунки. А ты, Серега, иди в машину, продолжай знакомиться со всем оборудованием, и заодно и с веником и тряпкой. Хоть что-то протри. Собери ветошь, которая там валяется везде. Одним словом – наводи порядок.

Хоть и был позавчера порт-контроль на борту, но после произведенного ремонта, Львович оставил вокруг топливного насоса и сепаратора кучу грязи. Всё на площадке было перепачкано топливом и везде разбросана ветошь.

Я себе никогда такого не позволял. На «Кристине», где я был в машине один, у меня выработалась привычка, что как бы я не устал, сколько бы времени не было на часах – порядок после работы и ремонта должен был наведён однозначно.

Сергею моё приказание не очень то и понравилось. Он что-то бухтел себе под нос. Типа – не успел приехать, а уже гайки закручивает на шее у единственного моториста. С такими темпами у него не хватит никаких сил дожить до конца контракта. Но всё же он пошел в машину. А Львович, тоже косо глянув на меня – пошел в токарку. Я опять сел за компьютер и стал восстанавливать в памяти, сверяясь с записной книжкой, куда были занесены все замечания по приёмке – что же надо ещё сделать?

Рядом со мной ещё стоял ноутбук, там была информация о том, как надо информировать компанию о заказе запасных частей. Я был не в курсе, как именно составить эту заявку на запасные части. Но образец заявки у меня был, тут же была и инструкция по ее составлению, и я начал знакомиться, как же это все делается.

Около трех часов дня с радостной физиономией прибежал Миша. Когда Миша уходил, я ему сказал, что каюта будет открыта, и если он что-то купит, то пусть занесёт в каюту и положит в спальне.

Миша, уже был переодет в робу. Он доложил, что купил бутылочку бразильского вина и несколько пакетов с чипсами и орехами.

Миша сам был из Мурманска, ему было всего-навсего 27 лет. Что за специалист Миша – я ещё не знал, но уезжая, Олег сказал, что Миша очень башковитый парень, полностью знает электрооборудование судна и способен разобраться во всём, что может сломаться, хоть и закончил всего лишь три года назад электромеханический факультет Мурманской Вышки. Тогда невольно и мне вспомнился Мурманск и первые два года, которые я проучился в этой же Вышке.

Я попросил Мишу сделать мне экскурс в электрическую часть машинного отделения и, если останется время, то и всего судна. Мы надели наушники, и пошли в машинное отделение.

До пяти часов мы с ним облазили всё машинное отделение, аварийный дизель, кладовки в трубе и трюме, слезили в рулевую машину.

А туда было вообще страшно пробраться. Это надо было зайти в трюм из тоннеля, который вел в машину, там были для этого специальные двери. В трюме пройти вдоль борта и переборки. Опять открыть дверь и спуститься вниз на пару палуб по узкому скоб-трапу. Потом согнуться и проползти, чуть ли на четвереньках, к рулевой машине. Помещение рулевой было небольшое. Так что Серёга здесь будет нагибать голову, а то точно, он не доживёт до конца контракта.

Помещение для рулевой машины было сделано в таком неудобном месте, что я представления не имел, что за проектировщики его проектировали. Как они сюда засунули рулевую машину и всё оборудование для неё. И, вообще, как надо эксплуатировать и ремонтировать её. Я осмотрел всю рулевую машину с помещением. Вроде бы рулевая смазана. Подергал за рычаги.

Рычаги показались расхлябанными. Глянул на один и выставил его на упор. Зазор между штоком и втулкой был больше двух миллиметров. Невольно подумалось:

– Ничего себе, как же она еще работает?

Тут же с Мишей мы достали тавот, набили тавотницы, протавотили всю рулевую машину, потом вернулись в машинное отделение, где я увидел важно восседающего за столом Серёгу.

Несмотря на весь его вид, глубоко уставшего человека, я соизволил ему заметить:

– Серега, я понимаю, что ты устал, – от таких начальных слов у Серёги чуть не вывалилась из рук кружка с горячим кофе, – Но одной из важнейших твоих задач с утра у тебя будет делать замеры всех топливных и всех малых танков по машине. Затем слазить в рулевую, смазать ее и доложить мне, что эта работа тобою проделана. Понятно?

От такого приказа у Серёги округлились глаза, перехватило дыхание и полностью пропало желание пить кофе. Он неспешным жестом отодвинул, кружку с ароматным кофе. Стараясь не выдать своего волнения, он выдержал необходимую паузу и, подумав, весомо произнёс:

– Ладно, я постараюсь. Но есть ли необходимость в том, чтобы это делать каждое утро? Я могу это делать и через день.

Я уже примерно представлял, какую линию мне придётся гнуть с нашим генсеком и поэтому, как можно мягче и доходчивее говорю ему:

– Сережа, я тебе сказал, что это надо делать каждый день для нашей же безопасности. Я не знаю, как поведет себя рулевая машина, потому что зазоры у неё во втулках уж очень большие. Мы их хотя бы тавотом немножко забьем, она будет хоть как то смазываться. А пока попробуем на этих полках в токарке, – я ткнул в открытую дверь токарки, – Найти хоть что-нибудь для неё.

Он опять пробухтел чего-то. Типа такого, что теперь человеку уже и с утра никакой жизни не намечается, только одна работа ему светит на ближайшие погода. Как же ему несчастному, одинокому мотористу одолеть всё это? Где же ему найти силы? Вид его был прямо таки несчастен.

Но, посмотрев в мои непреклонные глаза, он благосклонно согласился. А так как рабочий день уже закончился, то мы пошли в кают-компанию на ужин. Переодеваться не хотелось. Для этого надо было подняться в каюту, помыться, переодеться. Поэтому мы сели за столы, не переодеваясь, подстелив под себя газетки, чтобы не испачкать кожаные кресла.

Не успели взять вилки с ложками, как забегают старпом, плюхается в своё кресло и скороговоркой сообщает:

– Так! Всё, ребята, готовимся к отходу. Вам часовая готовность. Сейчас к 18-ти закончится оформление документов, а после 19-ти лоцман будет на борту. Так что будем отходить. Буксиры заказаны. Не расслабляйтесь!

Ну что же. Отходить, так отходить. Сделаем мой первый отход. Недаром я весь день потратил на изучение судна. Теперь это закрепится практикой и будет надолго забито в мой мозг.

Закончив ужинать, мы вернулись в ЦПУ. Уже надо было что-то делать, если поступил приказ о подготовке двигателя к отходу. Я сделал соответствующие записи в журналах, и мы начали готовиться.

Как это делается на этом судне, я ещё не знал. Зато Львович был на коне. Он запустил машинный компьютер, прокрутил вручную и запустил все насосы. С важным видом запустил главный дизель. Дизель легко разогнался и равномерно застучал. В ЦПУ сразу почувствовалась его работа. Я даже пошутил:

– Может нам наушники тут одевать?

– Да нет, не стоит, громче не будет, – со знанием старжила, ответил на мою реплику Львович.

Во всяком случае, так оно и было, двигатель развил полные обороты. Шум от его работы был прежний.

Мы его прогрели, потом я позвонил на мостик, и передал вахтенному помощнику данные об остатках топлива на отход. Топливо опять пришлось всё перемерять, пересчитывать. Помощник всё тщательно записал, и я передал управление двигателем на мостик.

Двигатель так и продолжал работать на оборотах холостого хода, потому что он работал на винт регулируемого шага и этот шаг сейчас ноль и он регулировался только с мостика.

Обороты двигателя были неизменны – 750 оборотов в минуту. Это показывало, что регулятор поддерживал этот режим должным образом и все форсунки на цилиндрах были в норме. Об этом свидетельствовала температура выхлопных газов, которую мы постоянно контролировали по показаниям бортового компьютера.

Позвонил капитан и сообщил, что лоцман уже на борту, и судно начинает движение.

Двигатель натужно загудел, что свидетельствовало о том, что капитан увеличил разворот лопастей винта. Температуры по цилиндрам поползли вверх. Всё было в пределах нормы. Промелькнула мысль:

– Ну, слава богу. Хотя тут всё работает нормально, – но я, всё равно, чутко прислушивался ко всему происходящему

Сплюнул через левое плечо, постучал по деревяшке и пошёл делать обход работающих механизмов, ощупывая и прослушивая каждый из них.

Через 30—40 минут опять позвонил капитан:

– Ну, все! Лоцмана сдали! – радостно сообщил он, – Давайте начинать вводить главный двигатель в режим полного хода.

Перед этим Олег мне рассказывал, что тут был один румынский капитан, который ногой управлял главным двигателем и из-за этого форсунки от резкой нагрузки, то есть от резкой подачи топлива, не выдерживали и лопались.

На двигателе была специальная система отвода протечного топлива, которая сигнализировала, что если какая-то из этих 12 форсунок лопнула, то об этом выходил специальный сигнал. Приходилось потом искать, какая именно это была форсунка. Но компьютер определял, какая именно, и её было не так-то трудно и найти.

Для того чтобы поменять повреждённую форсунку, надо было остановить двигатель. Форсунки так неудобно были установлены на двигателе, что замена повреждённой форсунки могла занять час или полтора. Намного позже, когда мы уже приобрели опыт по замене форсунок, мы укладывались и в час, но первую форсунку мы с Серегой меняли часа два.

После распоряжения капитана о вводе двигателя в режим, он сам с мостика потихоньку увеличивал нагрузку до полного хода. Тем временем как я постепенно снимал ручное ограничение нагрузки. Когда нагрузка достигла 90 процентов, он вновь позвонил в ЦПУ и поинтересовался о состоянии главного двигателя и режиме его работы. Когда я ему подтвердил, что всё в порядке, то он отпустил нас из машины. Я отпустил Мишу и Львовича из ЦПУ, а сам ещё раз спустился в машину, обошёл и вновь прослушал все механизмы. Вновь поднялся в ЦПУ, переключил аварийную сигнализацию себе на каюту и тоже пошёл на выход.

Опять прошёл весь длинный коридор, который уже был полностью освещён, а двери и лазы в трюм были заdraены.

Вышел на палубу. Осмотрелся. Глубоко вдохнул тёплый, чуть влажный морской воздух. На горизонте с правого борта ещё виднелась земля. Судно шло на юг – в Аргентину.

После разрешения, полученного у капитана, я вышел на палубу. Опять прошёл этот длинный коридор и по крутым трапам поднялся на главную палубу.

«Паулина» шла в балласте. Погода была спокойная. Атлантический океан нас баловал. На календаре была зима, а здесь, в Южном полушарии – лето, тепло, солнышко. На палубе было не жарко, но и не холодно. Была нормальная, приемлемая, европейская температура. В машинном отделении тоже было не жарко, поэтому все вентиляторы для работы главного двигателя мы не включали. Они были расположены в корме судна, и их вой был едва слышен здесь у надстройки.

На всех предыдущих судах, чтобы уйти от постоянного шума работающих механизмов, я каждый вечер ходил вечерами на бак. Где часа по два гулял. Всегда так хотелось тишины. С моей профессией судового механика – всегда не хватало тишины. Везде и всегда ощущалась

вибрация механизмов и рокот, и шум их работы. А здесь и не надо было никуда ходить. Сама надстройка уже находилась на баке. Для меня это было непривычно. Но, ничего! Человек привыкает ко всему.

Впервые дефицит тишины я ощутил ещё на ледоколе «Адмирал Макаров». Тогда я был двадцатилетним третьим механиком. И мне по многу часов приходилось находиться в машинном отделении среди работающих главных дизелей.

По своей специфике работы, ледоколы в полярке почти не имели стоянок. Они постоянно куда-то шли, проводя суда с грузами с востока на запад. И возвращались обратно уже с судами, которые опустошили в свои трюмы в полярных портах.

На этом ледоколе было девять только главных дизелей, да вспомогательных ещё восемь штук. Общая мощность главных дизелей составляла сорок тысяч лошадиных сил. А мне тогда приходилось постоянно заниматься перекачками топлива и балласта. Поэтому я и крутился днями, а то и ночами в машинных отделениях ледокола пополняя танки топливом, откачивая льяла трюмов, перекачивая балласт.

Тогда о наушниках никто и понятия не имел. А если они и были, то их носили неохотно. Иногда из-за бравлады. Мол, мешает слушать ритм работы машин. Из-за этого многие механики были глуховаты, да и у меня в ушах постоянно стоял какой-то шум.

И вот, как-то раз после очередной бункеровки в Певеке, нас вывезли на природу. Автобус остановился на полпути между Певеком и Валькумеем. Нас со всем нашим скарбом, закусками и выпивкой выгрузили, и оставили якобы подышать свежим воздухом.

Воздух, и в самом деле, был великолепен. На небе не было ни единого облачка. Солнце жарило не на шутку. Да и ветра почти не было. Если бы не берёзки по пояс, то можно было себе представить, что ты находишься не за Полярным кругом, а где то у нас в Приморье.

Народ сразу кинулся собирать грибы. А я по распадку, между сопок, пошёл подальше от галдящей толпы возбуждённых моряков. Через пару десятков шагов я уже не слышал этого гвалта.

Интересная особенность была в тундре. Вокруг стояла абсолютная тишина, несмотря на то, что рядом находились люди. Их было видно. Они что-то, наверное, кричали, жестикулировали руками, а их абсолютно не было слышно. Но вот кто-то из них полез на сопку. И тогда до меня донеслись все слова их разговоров. Я разобрал каждое их слово. Даже шуршание выскакивающих из-под ног камней, мне было явственно слышно. А вокруг не было ничего – только тишина.

Я растянулся на тёплом мхе, и слушал эту тишину. Стало различимо журчанье ручейка. Слышалось шуршание листвы этих знаменитых карликовых берёзок. Даже появившегося невдалеке евражку, я услышал ещё перед тем, как он встала домиком, чтобы поподробнее рассмотреть меня. Но я по-прежнему лежал без движений, впитывая в себя окружающую тишину всеми клеточками своего тела.

Наверное, я уснул под воздействием этой целительной тишины. И очнулся только от того, что меня пнул в пятку мой котельный машинист Сашка Оборин. Он забеспокоился, что я куда-то пропал. И пошёл меня разыскивать и нашёл меня спящим на мху среди камней и берёзок. Как всегда, с серьёзным видом он толкал меня, стараясь разбудить.

– Ты чего это тут разлёгся. Водка уже заканчивается, а ты тут валяешься. Смотри! Не достанется тебе ничего, – беспокоился он обо мне.

Так не хотелось покидать этот мир тишины и покоя. Но делать было нечего. Я поднялся и вместе с Сашкой пошёл в прежний мир шума и суеты.

На палубе стояли Миша с Львовичем. Они также любовались на вечерний закат и напились свежим воздухом и тишиной.

Увидев меня, Львович подошёл ко мне:

– Ты сигнализацию переключил? – поинтересовался он, раскатисто произнося своё р.

– Да. На свою каюту.

– Это ты зря сделал. Тебе пока первые дни не надо этого делать. Всё равно меня будешь звать на помощь. Я пойду и переключу её на себя, чтобы ты хоть первые дни ночью не подсакивал. Я обычно хожу в машину ближе к полуночи, проверяю все, а после этого до утра иду спать. Бывает, что и ночью срабатывает сигнализация, особенно если работает сепаратор тяжёлого топлива. Он на ходу у нас постоянно работает. Бывает, что он не справляется с работой. Автоматика его уже на ладан дышит. Поменять бы. А Миша всё не может поменять там какие-то катушки на реле.

Миша сразу же отреагировал:

– А что я? Я знаю, откуда их взять.

– Ну, и откуда же их взять? – уже с ехидцей посмотрел Львович на Мишу.

– А вот с сепаратора дизельного топлива, можно взять, и поставить на тяжелое топливо. Но тогда надо у сепаратора дизельного топлива находиться постоянно. Он без этих реле на автомате работать не будет. Если у него пойдет перелив топлива, то без автоматического контроля, всё топливо уйдёт в сливную цистерну. А так как мы им почти не пользуемся, то с него и снять будет их можно. А поставим мы их назад, когда придут запасные.

Я посмотрел на воодушевлённого идеей Мишу и говорю ему:

– А когда они придут? – Миша недоумённо пожал плечами.

– Ну, так вот и давай, попробуем завтра это сделать. И тогда мы не будем подсакивать ночью, и будем спать спокойно до утра, – Миша задумался, я даже усмехнулся, от того, что мне показалось, что в Мишиной голове зашуршали шарики-ролики. Но тут он мотнул головой и выдал своё согласие:

– Ладно, завтра с утра будем делать.

Мы ещё немного постояли на палубе, любясь прекрасным вечерним закатом, который можно наблюдать только в море, и разошлись по каютам.

Я ещё поднялся на мостик. На кресле у радара сидел капитан, а штурман с циркулем что-то отмечал на карте.

Капитан, молча, поприветствовал меня взмахом руки, и по-прежнему продолжал наблюдать за горизонтом. Я глянул в радар. По нашему курсу никого не наблюдалось. Что он там так усердно наблюдал? Только где-то слева сзади милях в десяти отблёскивала небольшая группка судов. По всей видимости – это были рыбаки.

Капитан увидел мой взгляд:

– Это рыбаки. Там есть банка. Рыбку они там ловят, – потом он задал мне несколько вопросов о состоянии машинного отделения, и по-прежнему продолжал смотреть куда-то вперёд.

Я подошёл к третьему помощнику. Тот что-то рисовал на карте. Мы ещё не были с ним знакомы. Конечно, я видел его в кают-компании и по телефону передавал ему сведения об остатках топлива, но в разговоры с ещё ним не вступал. Сейчас как раз была та возможность, когда можно было спросить у него о письмах.

На предыдущих моих судах можно было звонить домой, но для этого надо было покупать карточку у капитана. Можно было отправлять электронные письма. А как происходит эта процедура здесь – я не знал. Этими делами здесь занимался третий помощник. Вот с этими вопросами я и обратился к нему.

Это был высокий, сухоощавый, доброжелательный, молодой человек. На вид – примерно за тридцать. Мы разговорились. Он был из Мариуполя. На судне он уже три месяца. Списываться пока не собирается. Хочет подкопить денег, и построить дом. Поэтому он будет продлевать контракт. Так что мне с ним предстоит долго работать.

Отвлёкшись от карты, он объяснил мне процедуру связи с домом. Мы тут же отправили письмо в компанию о присвоении мне номера, по которому я смогу в дальнейшем сам связываться с домом и в котором были указаны реквизиты тех, с кем бы я хотел поддерживать связь.

Закончив дела на мостике и пожелав всем спокойной вахты, я спустился в каюту. Разделся и долго стоял под душем, смывая дневную усталость. Потом спустился в кают-компанию. Сделал себе «сиротский» бутерброд, поднялся опять в каюту, заварил чай, сел у телевизора и включил очередной сериал. Всё! Морская жизнь началась.

Переход до Аргентины занял почти трое суток. Погода была хорошая. Почти не качало. Только с юга шла небольшая зыбь, которая почти не ощущалась. Вечером можно было выйти на палубу и до самого заката солнца походить, подышать чистым морским воздухом. Для этого не нужно было идти на бак, как на предыдущих судах, так как надстройка была на самом носу судна, а машина – в корме. Шума работы главного дизеля не было слышно, и поэтому в надстройке царила относительно постоянная тишина. Только когда «Паулина» уж очень сильно зарывалась носом в волну встречной зыби, слышались стуки якорей об борт. Хоть боцман и принайтовал их должным образом но, иной раз, когда «Паулина» особенно зарывалась носом во встречную зыбь, всё равно слышались их удары о борт.

Через трое суток мы подошли к порту назначения с красивым названием Comodoro Rivadavia.

Нас там уже ждали. Лоцман с ходу завёл нас в порт. Хотя заход был очень сложный, как я потом увидел на карте. Но, наверное, лоцман был знаток своего дела, поэтому судно легко было заведено в порт, и быстро поставлено к причалу.

После того, как машина была выведена из действия, я был удивлен, когда вышел на палубу. Причал был абсолютно пуст. В этом порту к нему могли встать только два судна. Мы были в порту одни. Поражала чистота причала и отсутствие какой-либо техники.

То есть погрузка предполагалась своими кранами. Для этого надо было вводить в работу ещё один дизель-генератор. А так как один дизель-генератор у нас был в нерабочем состоянии, то придётся использовать ещё и аварийный дизель. Но этого никто из нас до этого не делал. Хотя на «Херм Кипе» мне приходилось так поступать в аварийных ситуациях. Схема работы дизелей позволяла сделать это и на «Паулине».

Мы с Мишей сразу это и попробовали. У нас все очень хорошо получилось. Мы погнали немного аварийный дизель, и остановили его. На нём наработки было всего-то 150 часов с постройки. А судну было уже 14 лет. Один дизель-генератор вполне мог обеспечить работу двух кранов. А если они не работают на полную мощность, то и аварийный дизель будет не нужен. Пусть стоит в резерве. Он и так запустится автоматически, если будет перегруз мощности по кранам.

Мы спустились с борта на причал. Уж очень захотелось просто так пройтись по земле. Мы с Мишей вышли на причал и бродили по нему почти до самой темноты, ведя различные разговоры. Ведь Миша был из Мурманска. Было что вспомнить, да и послушать Мишины рассказы о новом Мурманске.

Ночью выгрузка не велась. Она начнётся только с восьми утра и будет продолжаться до пяти вечера. Так хочет администрация порта. Можно себе представить, как грузчики проделают это за два дня, если заявлено на погрузку 10000 тонн.

И на самом деле. С утра стали подъезжать грузовики с платформами, на которых были выставлены громадные мешки цемента каждый весом по 5 тонн. А так как у нас каждый кран был грузоподъемностью по 350 тонн, то поднять шесть мешков проблем для него не было. Это была просто пушинка для нашего крана.

Краны работали очень медленно, на них сидели наши матросы, потому что были специально обучены для этого. Береговых крановщиков для безопасной работы кранов, компания

не привлекла. Судно было сконструировано для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, и матросы были обучены работать именно на таких кранах. А грузчикам оставалось только стропить груз на автомобилях, и расставлять его в трюмах.

Боцман наблюдал за погрузкой с палубы. На берегу же докеры сами стропили мешки с цементом. Всё было спокойно и поэтому мы утром с Серёгой и Львовичем решили поменять форсунки на главном двигателе. Львович за переход подготовил две форсунки. На переходе я снял индикаторные диаграммы, чтобы проверить работу главного двигателя. Мне эти диаграммы не нравились. И выхлопные газы были очень большими, и нагрузка была распределена по цилиндрам неправильно. Я решил, что что-то не так было с форсунками.

После того, как мы поменяли две форсунки и стали их опрессовывать, то оказалось, что у одной из них корпус имеет трещину, а у второй подклинивала игла. Вот почему температура выхлопных газов была больше обычной. Причина неправильной работы двигателя прояснилась.

Новых запасных частей на эти форсунки не было вообще. Даже бэушных распылителей на них оставалось все меньше и меньше. Когда доставят нам запасные форсунки – было неизвестно. Но судну надо было работать. И мы должны были обеспечить эту работу. Навыка по замене форсунок на этом двигателе, у нас пока не было. Ни у Серёги, ни у меня. Только Львович знал, как их менять. Да и то – теоретически. За его двухмесячный контракт, он поменял только одну форсунку. Ну, а сейчас нам всем предстояло приобрести этот навык.

Первая форсунка вышла за полтора часа, вторую поменяли уже за час. Навык стал появляться. Теперь, если и в море придётся проводить такую работу, то она будет произведена гораздо быстрее.

После замены этих двух форсунок, мы запустили главный двигатель и проверили его работу. Двигатель начал работать ровнее и намного лучше, что показывала температура выхлопных газов.

Серёга с Львовичем уже смотрели на меня по-другому. Ведь они работали вместе со мной, а не я вместе с ними. Я сам устанавливал приспособление для выпрессовки, сам крутил гайки. Они только подавали мне инструмент и помогали вытягивать форсунку с места её посадки. Так что мой авторитет в их глазах не упал. Я был не хуже предыдущего их стармеха Олега.

Но, приближался обед. Перед выходом из ЦПУ, я приказал Серёге наводить порядок по машине, а Львовичу продолжать выбирать из бэушных распылителей новые, и готовить их к работе.

После обеда я пошел к капитану. Уж очень мне хотелось сходить в город. Капитан был на мостике. Я обратился к нему:

– Капитан. А можно мне сходить в город? Посмотреть, что это за Аргентина такая. Я первый раз в Аргентине. Сувенир купить надо какой-нибудь. Потому что в каждой стране, где я бываю, я всегда покупаю сувенир, который всегда напоминает мне о том, что я был в этой стране.

Капитан делал прокладку курса до Магелланова пролива. Он слегка приподнял голову и, посмотрев на меня из-под лобья, ответил:

– Иди. Вижу, что с двигателем у тебя на сегодня все дела закончены. Так что я тебя не держу.

– Одному, да в незнакомом городе не очень-то удобно гулять. Давай, сходим вместе, – с надеждой на сближение, предложил я капитану. Но тот просто отмахнулся от меня.

– Не могу. Надо прокладку закончить, да и агент придёт через пару часов, – но я не отставал от него, – Да я даже не знаю, куда идти надо.

– А я тебе на карте покажу, – видя мою настойчивость, предложил капитан, – Смотри, – и он начал водить по карте порта карандашом, а потом уже показывать пальцем через окна мостика ориентиры на берегу.

Делать нечего. Придётся идти одному. Я переоделся и спустился вниз на главную палубу.

Там стоял второй помощник со старпомом. Они мне тоже пальцами показали направление к выходу из порта и ориентиры, как добраться до гостиницы, где можно будет поменять деньги и как потом выйти на торговую улицу.

Я вышел на берег около трёх часов дня. Погода была прекрасная. Температура воздуха не меньше 20 градусов тепла. В лёгкой ветровке было очень комфортно.

Куда идти – я понятия не имел. Знал только путь по карте. Поэтому пошёл по памяти до ближайшей гостиницы. Там можно будет поменять деньги. А вот когда деньги будут в кармане, то тогда можно будет и искать места, где их можно потратить. У меня с собой был фотоаппарат.

Вот я и шёл по направлению к гостинице, попутно фотографируя всё, что было для меня интересно или то, что показалось необычным.

Сначала я шёл прямо до проходной, затем на светофоре повернул направо и вышел на прямую улицу, которая, предположительно вела к гостинице.

Это была суббота, тем более три часа пополудни. На улицах было тихо. На моём пути не встретилось ни одного пешехода. Только иногда проезжали машины. Я никуда не спешил, и шёл, разглядывая вывески на домах. Все они были написаны по-португальски. Или по-испански. Для меня это было одинаково. Потому что, ни тот, ни другой язык я не знал. По-английски вывесок не было. Но вывеску отеля, я прочёл издали.

Я прибавил шаг, стараясь быстрее приблизиться к первой цели. Вошёл через стеклянную вертушку в холл, и огляделся. Справа от себя я увидел клерка за стойкой. Я подошёл к стойке и обратился к клерку.

Услужливый клерк что-то начал спрашивать меня по-испански. На что я сделал непонимающую гримасу на лице, и, как можно вежливее попросил его:

– А не могли бы мы говорить по-английски, – клерк моментально перестроился и с хорошим испанским акцентом повторил свой вопрос:

– Чем могу быть полезен, сэр?

Ну, сэр, так сэр. Какой я ему сэр? Я был просто рад, что хоть кто-то поймёт мою просьбу, и сможет объяснить мне дальнейший мой путь. Насколько мне позволял мой опыт пребывания в Южной Америке, я знал, что здесь спрашивать кого-либо на улицах и в магазинах по-английски – бесполезно. Для жителей этого континента главным языком был язык их страны, то есть – испанский или португальский. Других языков для них не было. Да что говорить про Южную Америку! Возьми нашу Россию. Там тоже никто тебе не ответит ни на английском, а тем более, по-испански. Ну, а если на немецком, то это будет шедевр: нихт шиссен, хэндэ хох или Гитлер капут. Так что я был безумно рад, что в этом отеле, за этой стойкой нашёлся человек, который сможет хоть что-то мне объяснить.

– Я бы хотел поменять доллары на песо. Возможно, ли это сделать у вас здесь в отеле? – с глубокой надеждой обратился я к клерку.

– Конечно, сэр, – заулыбался клерк, – Наш курс в гостинице вот такой, – и он показал мне табличку с обменным курсом.

– Но я бы хотел поменять только пятьдесят долларов, – сказал я ему, доставая сто долларовую купюру.

Клерк полез куда-то вглубь стола, долго копался там. И, с виноватой улыбкой, развёл руками:

– К сожалению мелких долларов, на сдачу у меня нет. Я могу Вам поменять только 100 долларов. Но Вы можете пройти в банки на соседнюю улицу и там совершить обмен. Но,

сегодня суббота и, наверное, банки уже закрываются. Так что маловероятно, что Вы сможете поменять только пятьдесят долларов, – выдав из себя такую информацию, он по-прежнему с выжиданием смотрел на меня.

Что мне оставалось делать? Надо было менять целый столик. Потрачу я не больше пятидесяти, а остальное отдам или второму помощнику, или Вальку. Ведь они тоже собирались пойти в город после ужина. И я протянул клерку свою банкноту клерку.

Тот моментально вытащил калькулятор. И, для наглядности, положил его передо мной. Пощёлкал на нём кнопками, и показал мне результат. Отсчитав положенные песо, он передал их мне.

Я взял их в руки и долго разглядывал каждую купюру. Ведь я впервые видел аргентинские деньги. А клерк превратно понял мои манипуляции:

– Не волнуйтесь. Это не фальшивые деньги. У нас в отеле их не может быть. Мы все банкноты проверяем на тестере, – и показал мне, как это делается.

Я поблагодарил его за обмен.

– А как пройти на центральную улицу? – продолжил я наш разговор.

– О! Это очень просто! – с готовностью откликнулся клерк, – Выйдите из отеля, перейдете улицу, повернете налево, и на следующем перекрестке вы на неё выйдете. У нас здесь всё рядом. Наш городок не такой уж и большой.

Я вышел на улицу, прошёл указанным маршрутом и точно, оказался на центральной улице. Это мне стало понятно по обилию магазинов и пешеходов. Я по-прежнему шёл не спеша, разглядывая витрины и вывески, стараясь, хоть что-то, прочесть на них.

Банки были еще открыты. Я зашёл в один из них. Обстановка, как и во всех небольших банках. Но, с небольшой разницей. У входа стоял охранник с пистолетом на боку. Он с недоверием посмотрел на меня, окинул взглядом с пяток до макушки, пристально глянул в глаза, но ничего не сказав и не изменив позу, пропустил меня. Я приветственно махнул ему рукой и вошёл внутрь.

У входа стояли банкоматы, а в глубине зала сидели за стойками клерки. Я подошёл к одному из банкоматов. На месте, где обычно находилась наклейка с перечнем обслуживаемых карт, карточки Visa не было. Там были обозначены только карточки местных банков. Тогда я подошёл к стойкам и обратился к клерку на английском:

– Скажите, пожалуйста, а Вы можете поменять доллары на песо? – молодой, симпатичный человек что-то начал лепетать мне по-испански.

Я понял, что здесь я ничего не узнаю и ничего не добьюсь. С облегчением вздохнув, я вышел из банка. Всё-таки хорошо, что я поменял деньги в отеле. Хотя в отелях курс всегда не выгодный но, тем не менее, деньги поменаны, и я могу сейчас сделать любые покупки.

Я пошёл дальше по улице, по-прежнему разглядывая витрины, вывески и людей, которые попадались мне не встречу. Интересную особенность я подметил. Почти все они были креолами. Чисто европейских лиц почти не попадалось. В каждом лице или угадывалось, или явно просматривалось что-то индейское. Да и одежда немного отличалась от европейской. Хотя все были одеты по-европейски, но то тут, то там попадались люди то в интересной шляпе, то в сарапе, то в одежде с каким-то экзотическим узором. Было очень интересно разглядывать этот, новый для меня город, и людей, абсолютно не обращавших на меня внимания. Я достал фотоаппарат и, стараясь быть незамеченным, делал один за другим, снимки.

Наконец-то на глаза мне попала сувенирная лавка. Я зашёл в неё.

За стойкой прилавка стояла европейского вида женщина и о чём-то увлечённо разговаривала с другой женщиной. Та явно была из местных. Одетая она была с местным колоритом, и лицо её отдалённо напоминало что-то индейское. Я прошёл к витринам, заваленными местными поделками и долго-долго копался там. Женщины так же продолжали увлечённо

вести беседу, как будто меня здесь и не было. Я выбрал себе небольшие сувенирчики на стену и на холодильник.

– Извините, пожалуйста. Могу я купить у Вас вот эти сувениры, – по-английски обратился я к женщине-продавцу.

Она была крайне удивлена, когда увидела меня у прилавка. Как будто она только что увидела меня. С трудом подбирая английские слова, она спросила:

– А откуда Вы?

– Вообще-то я моряк. И пришёл я из порта. Там стоит моё судно. Но родом я из России, – это было для неё, как выстрел, когда она узнала, что я из России. Она даже вспомнила несколько русских слов.

– Вы меня извините. Я тут разговорилась со своей приятельницей и не заметила Вас. Русские так редко бывают в моём магазине.

Чтобы продолжить беседу, я тоже задал вопрос:

– А откуда Вы знаете русские слова? В городе тоже есть русские?

– Нет в городе по-русски никто не говорит. Это меня маленькой девочкой родители привезли из Польши. Поэтому в памяти и осталось несколько русских слов.

Продавец посоветовала купить мне ещё несколько сувениров. В данной ситуации я не смог отказать ей в этом и поддался на её уговоры. Индианка стояла всё время рядом, и с интересом наблюдала за нами. Видя мой заинтересованный взгляд в её сторону, полячка сказала:

– Она из Патагонии. Она здесь тоже приезжая. Иногда она мне привозит свои поделки, – и перевела свой ответ ей. Индианка заулыбалась и тоже что-то сказала мне.

– Она говорит, что будет очень рада тому, что где-то в России появятся и её поделки, – перевела мне полячка. Она аккуратно упаковала мне все купленные товары. Мы мило простились, и я вышел на улицу.

Я прошёл всю эту главную улицу до конца, периодически фотографируя понравившиеся мне дома, людей. По времени получилось, что я уже часа два брожу, в этом тихом и очень чистом городке. Повернув назад и, также не спеша, я пошёл к местной достопримечательности – супермаркету.

Зашел в супермаркет. Они, как и везде – одинаковые. Но тут была одна особенность. Ликероводочный отдел и табачный отдел. Табачный отдел был спрятан где-то в стороне справа в углу. Не зная этого, можно было решить, что здесь табачными изделиями вообще не торгуют. А ликероводочный отдел тоже был запрятан, но в углу слева. Зато весь супермаркет был занят продуктами. То есть тем, что именно нужно людям.

Для интереса я побродил вдоль стеллажей, чтобы посмотреть, а чем же это таким особенным питаются аргентинцы. Да ничем особенным. Тем же самым, что и мы. Только на тех же самых этикетках надписи были по-испански. Вот и вся разница. Да цены указаны в песо.

Я выбрал себе несколько банок консервов, маринованных огурчиков, помидорчиков, грибов и копчёный окорок на кости, предварительно сопоставляя цены с моим валютным запасом. Потом нашёл хлебобулочный отдел и выбрал себе чёрный хлеб. Затем зашёл в винный отдел. Долго выбирал вино и купил несколько бутылок красного вина.

На кассе мне обозначили цену. С удивлением я заметил, что сумма эта оказалась чуть больше 40 долларов. После оплаты чека я попросил, чтобы мне все мои покупки сложили в пакет. Но тут опять возникла ситуация непонимания. Никто не смог объяснить мне, почему нельзя всё сложить в пакет. Никто не знал английского, а я не знал испанского. Но когда мне сунули в руки голубую холщовую сумку с ручками, я понял, прочитав на ней надпись по-английски. «Береги природу! Не используй пластик!»

Но эта сумка была не бесплатным приложением к товару. Позднее я нашёл на ней надпись по-английски: «Ты спас меня от смерти. Твоя мать-природа». Пришлось купить сумку.

Сумма небольшая – около доллара. Но я почувствовал себя настоящим участником борьбы за чистоту окружающей среды. И с такой сумкой было совсем не стыдно появиться где-нибудь, даже и в другом городе, а, может быть, и в другой стране. Сумка оказалась очень вместительная. Так что в неё вошли все мои покупки. При желании, её можно было нести и через плечо.

Я был очень доволен своей прогулкой и, так же не спеша, вернулся на судно.

У трапа меня уже ждал Валёк. Он сходу принялся меня допрашивать:

– Что, дедушка? Где же ты там был? Что нашел? Что видел?

Пришлось пересказать ему свой поход:

– Ну, походил я по этому городу. Кое-что и интересное попало на глаза, – открыл фотоаппарат и начал показывать ему фотографии, которые только что отснял.

А потом и говорю Вальку:

– Тут только проблема у меня. Сегодня суббота и мне поменяли только 100 долларов. Меньше не меняли. А песо у меня ещё остались. Покупать больше ничего я не хочу. Да и в город я больше не пойду. Если ты пойдешь в город, возьми у меня эти песо, а потом мне отдашь их долларами.

Интерес Валька к моим фотографиям и рассказу о походе в город сразу же пропал. Он опустил глаза и только промямлил:

– Ладно, я подумаю, – и быстренько ретировался на камбуз.

Тут из трюма вылез второй помощник. Он тоже начал спрашивать меня, что да как там в городе. Как пройти до гостиницы и магазинов. Так как я уже никуда не торопился, то я и ему всё подробно рассказал, а потом обратился к нему с той же самой просьбой:

– У меня песо остались на сумму около 50 долларов. Если пойдёшь в город, возьми их у меня. Тебе не надо будет их менять в отеле. А потом отдашь мне их долларами.

Результат был точно такой же. Второй помощник изменился в лице так же, как и повар. И тоже утвердительно закивал головой:

– Хорошо, хорошо. Сейчас сдам вахту и подумаю. Идти мне в город или нет. Позже зайду, – и его, как ветром сдуло. Делать было нечего. Песо, как я понял, навечно останутся у меня. Одним словом – хохлы.

Я поднялся к себе в каюту, разложил покупки в шкафы и холодильник. А так как в капитанскую каюту дверь была открыта, я зашел туда и показал капитану сувениры, которые я купил в городе. Затем я показал ему снимки с фотоаппарата. Мы посидели и поговорили о наших судовых делах. Тут капитана что-то осенило, и он достал судовую папку с файлами и начал объяснять мне правила компании о покупках, заказе запасных частей и всякой ереси, которая мне сейчас абсолютно не лезла в голову. Я сидел и молча, кивал головой, якобы соглашаясь со всей этой мутотенью, которая в данный момент была абсолютно мне не нужна. Тем более что я знал, что компания продаёт судно, и эти документы, которые капитан подсовывает мне – скоро будут просто мусором, и его придётся только сжечь. Но капитан, с чувством выполненного долга, вручил мне эту чёртову папку и посоветовал в свободное от работы время поподробнее изучить её. А потом и говорит мне:

– Тут мы простоим ещё два дня. Сегодня целый день и завтра целый день, а с утра послезавтра двинемся в сторону Магелланова пролива.

Ух ты! Для меня это было довольно-таки интересно. Я первый раз в жизни огибал Южную Америку через Магелланов пролив. По традиции мне должен быть выдан сертификат о том, что я прошёл Магеллановым проливом. А вот после этого я имел право носить в левом ухе золотую серьгу. Я рассказал капитану об этом обычае русских моряков. Он тоже об этом знал.

– Я, – говорит он мне, – Уже не помню сколько раз проходил этим проливом, но серьги в ухе до сих пор не имею.

Над этим обычаем мы с капитаном посмеялись, потому что это правило было в давние времена. Триста лет назад, а может быть и больше. И распространялось оно на парусники,

которые огибали мыс Горн, а не шли по Магелланову проливу. Потому что огибать с юга мыс Горн в летнее время, когда там были сильные шторма, было именно геройством парусников. Многие из них там и погибли, потому что в этом районе в это время года у мыса Горн очень плохая погода и постоянно штормило. А мы будем проходить пролив зимой, то есть аргентинским летом. Погода нам благоприятствовала, светило солнце, на небе было только небольшая облачность и лёгкие перистые облака. И остальное все было прекрасно.

До Магелланова пролива хода было около трёх суток. А потом предстояло ещё целую неделю идти без остановки и заходов до ближайшего порта. Поэтому я спросил у капитана разрешения, чтобы он и завтра разрешил нам позаниматься ремонтом главного двигателя. Надо было подготовить его к длительному переходу. Капитан одобрил моё решение. Мы попрощались, я сделал вид, что забыл папку с файлами на диване. Но капитан указал мне на неё, и мне пришлось прихватить её под мышку.

Я вернулся в свою каюту. Благо до неё было всего-то несколько шагов. Бросил папку в дальний угол дивана и начал заниматься своими личными делами.

С собой в рейс я обычно брал 20—30 сериалов. Этого вполне хватало на контракт в четыре месяца. У меня для этого была специально папка с видеодисками. К тому же я всегда брал с собой видеопроигрыватель. Маленький и компактный. Его я уже на второй день моего пребывания на судне подсоединил к телевизору. Настроил программу показа фильмов и включил себе очередной сериал. Потом налил стакан винца и, потихонечку потягивая это вино, начал смотреть этот сериал.

Меня не интересовало, как называется этот сериал, что в нём происходит, потому что мной овладело полнейшее безразличие к окружающему меня миру. Вокруг меня царило спокойствие и тишина.

После 17 часов погрузка прекратилась, и на судне стояла гробовая тишина. Не смотря на то, что в машине работал дизель, а его из надстройки абсолютно не было слышно, в каюте было тихо.

Надо было приучать организм к местному времени. К времени часового пояса, где я нахожусь. Поэтому я до 12 часов боролся со сном, а в 12 приказал себе спать. Выключил фильм и завалился в глубокую постель в спальне.

С утра была та же самая суэта. Мы готовили главный двигатель к дальнему переходу.

Львович наконец-то решился отремонтировать сепаратор тяжёлого топлива. Видно, надоело ему почти каждую ночь бегать в машину. Миша тут же заменил релюшки, как и говорили несколько дней назад. Сепаратор был запущен и испытан. Подрегулировали термостаты, и оставили его в работе. Пусть покажет нам свою работу на стоянке, чтобы на ходу ночами спокойно спать, а не бегать по всему судну.

К вечеру, когда погрузка была закончена, капитан скомандовал нам готовиться к отходу. Это было вопреки его предварительным обещаниям. Что ж! Бизнесмены считают деньги. И тот не миллионер, кто не считает каждый цент.

Через несколько часов судно вышло в рейс.

Несколько суток, которые предстояло пройти до Магелланова пролива, также прошли спокойно.

Входили в Магелланов пролив днём, так что можно было посмотреть при свете дня на это знаменитое место. Берега вдоль правого борта были пологие. Погода была спокойная, чуть ли не штиль. Только с юга слегка дул прохладный ветер. Перед лоцманской стоянкой капитан немного сбавил ход и к нам подошёл лоцманский катер. На борт вошло несколько лоцманов. Капитан добавил ход до полного и судно вошло в пролив.

Иногда наш курс пересекали паромы, которые курсировали между материком и островом Огненная Земля.

Капитан для инструктажа вызвал меня на мостик, откуда я и наблюдал за посадкой лоцманов. Я удивился, а чего их так много. Но капитан объяснил мне, что они с нами будут идти вдоль всего Магелланова пролива. Сейчас мы шли с востока на запад. Это займёт примерно часов шесть. А потом пролив пойдёт почти на север. У мыса Негро будет крутой поворот, почти под прямым углом, и так мы будем идти почти три дня. А так как капитан знал этот пролив и ходил уже этими местами, то он предложил мне:

– Чтобы обезопасить наше движение нам необходимо установить вахту в машинном отделении. Потому что идти будем круглосуточно в опасных для мореплавания районах. Идти будем не на полном ходу, а на маневренном. Чтобы быть готовыми к постоянным маневрам, судно должно быть готово к любым неожиданностям. Поэтому для обеспечения безопасности, механик постоянно должен находиться в ЦПУ.

Я с ним был полностью согласен. Вахту придётся нести круглосуточно. А кто будет стоять вахту? Я, да Львович. И все! Больше дипломированных механиков, которые согласно международным правилам имеют право стоять вахту – у нас нет. Надо было подключать Мишу к этому делу.

А чтобы Мише было не так страшно находиться на вахте, то мы его зарядили на вахту с восьми утра до обеда и с восьми вечера до полуночи. А мне и Львовичу уже предстояло делить ночные и дневные вахты. Так я распределил вахты, написал расписание на листке и доложил об этом капитану. Ну, и пошли мы таким вот образом по Магелланову проливу.

Сначала вдоль пологих пустынных берегов. А потом уже, после поворота на север, и вдоль скалистых обрывистых берегов. После поворота на север, погода резко изменилась. На небе неожиданно появились тяжёлые, темные облака. Откуда-то с вершин гор сорвался холодный ветер, а там, на вершинах гор, кое-где даже просматривался еще не растаявший снег.

Лоцмана оставались спокойными. Они объяснили, что для этих мест – это обычное явление. А горы мне напоминали пейзаж, как будто мы находимся где-то на севере Кольского полуострова. Такие же самые фьорды, такие же зализанные скалы. Да и растительность была под стать нашему Северу. Невысокие кустарники покрывали пологие берега, и за ними стояли сопки, которые были зализаны каким-то давным-давно прошедшим ледником. А за ними, как пики, возвышались вершины высоченных гор. Вершины их были покрыты снегом.

Я вышел на палубу, чтобы сфотографировать эти кусочки дикой природы. Но пришлось вернуться в каюту, чтобы надеть телогрейку. Погода была уж совсем не летняя. Там я встретил Мишу. Он тоже вышел на палубу и с интересом смотрел по сторонам.

– Ну, что, Миша, а тебе, что это напоминает?

Он был не меньше моего удивлён этой северной природой.

– Владимирович, я смотрю на всё вот это, и мне кажется, что я вхожу в Кольскую Губу, потому что там примерно, то же самое: такая же жидкая растительность, такие же зализанные скалы, – на что я был вынужден согласиться с ним:

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.