

Владимир Николаевич Егоров



ВИРА ЯКОРЬ!

Сборник рассказов

Владимир Егоров

Вира якорь!

«Издательские решения»

Егоров В. Н.

Вира якорь! / В. Н. Егоров — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-501193-0

Эта книга — сборник рассказов о реальных событиях, восстановленных автором по собственным дневникам. Здесь можно прочесть историю простого советского моряка о том, каково бывать в рейсах, длящихся больше года; многократно оказываться на грани смерти, выживая благодаря счастливому случаю и экстремальному самообладанию; решать невероятные задачи и попадать в фантастические переделки в чужих, диких и опасных странах; жить будто в центре приключенческого фильма с элементами драмы и комедии.

ISBN 978-5-00-501193-0

© Егоров В. Н.
© Издательские решения

Содержание

ЕГИПЕТ	6
ТАНКЕР ЛЕНИНО	26
ЧИТТАГОНГ	47
Конец ознакомительного фрагмента.	52

Вира якорь!

Владимир Николаевич Егоров

© Владимир Николаевич Егоров, 2019

ISBN 978-5-0050-1193-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

ЕГИПЕТ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Долго мы с ним смеялись, любуясь на закат.

— —



Теплоход Ковров

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

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

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



Лесные причалы на Серверной Двине в Архангельске

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Как давно всё это было!

— —

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

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

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

Взял я гаечный ключ, уперся ногой в комингс люка и добросовестно потянул гаечный ключ. Бах! Кажется, сорвал резьбу. Снимаю эту гайку, захожу в столовую команды, там боцман

со старшим матросом пьют чай. Показываю гайку. Резьбу сорвал, говорю с чувством вины. Гайка дорогая, килограмма три морской бронзы. Боцман огорченно причмокнул: «Да не-е... Бракованная гайка. Сорвать её никому ещё не удавалось. Пойдем в подшкиперскую, запасную дам».

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

— —

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

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

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

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

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



Заклученные на лесопильном заводе в Архангельске

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

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

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

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

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

— —

А в Белом море случился со мной очередной удивительный случай.

Вышли мы из Архангельска глубокой ночью, как только закончили погрузку последних пачек леса на палубу. 6 000 тонн груза берет такой сухогруз как Ковров. Кстати, пользуясь случаем, хочу кратко описать, как можно без грузового плана и расчета метацентрической высоты точно определить момент, когда пора заканчивать брать груз леса. Допустим, трюма уже полные, и лес пачками по 6—8 тонн укладывается на палубу и на крышки трюмов. Это так называемый палубный «караван». Когда уже внутреннее чутьё подсказывает, что хватит, делается такая операция: все четыре судовые крана одновременно поднимают с причала по пачке досок на полном вылете. Если пароход при этом не начинает опрокидываться на борт в сторону причала, то эти пачки укладываются на крышки трюмов. Затем опять берем 4 пачки с причала и приподнимаем одновременно над причалом. Если при очередном подъёме пароход начинает валиться на борт, тут надо успеть быстренько смайнать (опустить) груз обратно на причал. Судно выравнивается. Конечно, немного страшновато при этом находиться на судне, но выдержать можно. Затем с судна снимаются обратно на причал 6—8 пачек леса, и можно считать, что погрузка закончена. Остойчивость судна будет вполне достаточной. И никаких расчетов не надо. Этому меня в Архангельске научили. После этого палубный караван крепится стропами из стального троса, которые обтягиваются винтовыми талрепами по-походному.

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

Я спал очень крепко в своей каюте. Утром рано на вахте старпома, только светать начало, поднимает меня боцман по авралу: вышли из устья реки в Белое море, а там встречная волна

крупная, судно начало зарываться носом, палубный караван может смыть за борт. Надо стропами крепить и хорошо обтягивать.

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

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

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

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

На вахту я заступил через 5 минут. Третий помощник и старпом, пока я стоял на руле, несколько раз подходили и спрашивали с сомнением: «Ну как ты?». Я в конце концов не выдержал: «А что „как“?» Старпом покачал головой: «Вода плюс 2, полторы минуты и паралич сердца. Мы бы даже развернуться не успели. Ты знаешь, парень, у некоторых после такого приключения крыша бы поехала». – «У меня не поедет», – отвечаю. А про себя подумал: «Пить надо меньше. Тогда и не поедет».

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

— —

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

Потом Норвежское море, Северное. Примерно то же ощущение. Небо и море серого цвета. Ветер пронизывающий, качка не для слабонервных. Боцман Гена определил меня как самого «способного моряка» на непыльную работенку. Как он выразился: «Работа непыльная, но и не денежная». Ты, мол, парень не слабый, поэтому огребай настоящую морскую практику. «Нечего тебе на руле вахту стоять, это для хилых курсантов. Вот тебе инструмент: свайки

стальные, молоток, кувалда, зубило, помощник в виде здоровенного матроса второго класса Юры Лапшина (из поморов). Надо к приходу в Александрию сделать 40 стропов различной длины из стального 18 миллиметрового троса. Потому как выгружать лес мы будем своими судовыми кранами, а стропов у нас нет».

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

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

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

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

Всё когда-то кончается. Мы прошли Гибралтарский пролив. Штормовые погоды и холода закончились. В Средиземном море в начале осени жара, солнце, никаких штормов, вода изумрудно-синего цвета. Со стороны Африки дует сухой горячий ветер, пахнет цветущей травкой. Все оттаяли, стало казаться, что стоит жить. Не так уж все плохо. Даже Юра Лапшин передумал убивать боцмана: «Пусть живёт пока!».

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

— —



Вид на причал морвокзала в Александрии, где Ковров грузился хлопком

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— —

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

Дело было так. После выгрузки леса нам пришлось обшивать изнутри все трюма досками, готовились к погрузке хлопка. Дело в том, что тюки с хлопком не должны соприкасаться с железными бортами. В рейсе при перемене температуры влага внутри трюмов конденсируется на металле, хлопок впитывает воду и, отсырев, через некоторое время самовоспламеняется. Аналогичное явление иногда происходит на мусорных свалках, когда самовозгорается мусор. Если такое случится в море – считай, дело хана. Если откроешь трюм, появится доступ воздуха и все запылает синим пламенем. Трюм не станешь открывать – все равно пароход сгорит, только не сразу. Углекислотного тушения трюмов тогда не было. Короче: спускай шлюпки, давай сигнал СОС, а это уже некрасиво. Такие случаи бывали.

Выдал нам боцман по плотницкому топору, по ящику гвоздей 120 мм, по страховочному поясу и благословил на очередной трудовой подвиг. А вот каски почему-то не выдал. Да в то время моряки как-то пренебрежительно относились к спасательным жилетам, каскам, страховочным поясам и прочим защитным устройствам.

Нам с Юрой Лапшиным достался первый трюм. Мы несколько дней лазили в трюме на высоте по шпангоутам и стрингерам, перетаскивали друг друга, колотили топорами по гвоздям, пилили, затёсывали. Эту работу условно можно сравнить с заданием, когда два человека должны за неделю построить трехэтажный деревянный дом. По объему работ – примерно то же.

И вот через несколько дней заканчиваем мы работу, прибываем последние доски. Спускаемся с высоты на дно трюма. Я спустился первым, с чувством глубокого облегчения бросаю топор и начинаю расстегивать страховочный пояс.

На ту беду, боцман Гена с калабахой (старшим матросом) несли мимо трюма большой аварийный сосновый брус, длиной 6 метров и сечением 150X150. Они, видите ли, решили

произвести ревизию аварийного снабжения. И вот эти два старых моряка обходят угол первого трюма, брус держат за окованные железом концы. Естественно, один из них завернул за комингс трюма раньше другого и они продолжают идти уже по разные стороны от просвета трюма. В конце концов задний старый моряк уперся в комингс, дальше идти некуда, остановился, брус потянул на себя. Передний старый моряк не видит, что у него делается за спиной, но чувствует, что брус его не пускает. Начали молча дергать каждый в свою сторону, прямо надо мной. Брус выскользнул из их рук и полетел вниз мне на голову.

Я, ничего не подозревая, снимая пояс, слегка наклонил голову к пряжке. И тут слышу сверху душераздирающий вопль. Чисто рефлекторно рывком опустил голову, плечи сами поднялись, мышцы напряглись. Подумать я ничего не успел. Через сотую долю секунды я почему-то перестал видеть, как будто наступила полная темнота.

Прошло, видимо, несколько секунд, зрение стало постепенно возвращаться. Оглядываюсь вокруг, пытаюсь понять, что случилось. Я нормально стою на ногах, рядом валяется мой топор и какой-то брус.

По скоб-трапу с завываниями, как обезьяны, чуть ли не падают сверху в трюм боцман и калабаха. Гена подбегает, челюсть трясется, может произнести только одно слово: «Вова! Вова! Вова!». Дрожащими руками ощупывает меня.

Я ещё не понял, что случилось. Мне показалось, что что-то с Геной произошло. Взял его за руки, спрашиваю: «Гена, что с тобой? Сядь отдохни. На тебе лица нет».

Усадил его на брус, по спине похлопываю. Тут Гена сообщает мне что случилось. Брус летел мне прямо на голову, но крепкая курсантская шея и плечи спасли положение. Удар пришелся серединой бруса на мою шею, от меня он отскочил вверх и упал на палубу. Удивительно, но на моем теле не было даже ни одного синяка, амортизировал удар. Только мышцы потом с задней стороны шеи побаливали несколько дней, как будто я перезанимался в спортзале.

Гена долго не мог поверить такому чуду, все пытался затащить меня к судовому врачу. Потом немного успокоился и говорит: « Видно МЫ немного переработали. Завтра, Володя, отдыхай. Выходной вам с Юрой. Погуляйте по городу, выпейте коньяка. В зоопарк, что ли, сходите. Только за Юрой последи, одного его не оставляй, он как дитя».

Да, видно Бог меня хранил. Но каску всё-таки надо одевать!

— — —



Набережная в Александрии

На следующее утро мы с Юрой приделались, взяли по несколько египетских фунтов в карман и пошли расслабляться в Африку. Юра, как увидел первую забегаловку, потянул меня к дверям: мол, боцман велел пить коньяк для согрева души. Я ему категорически возразил: нет, сначала зоопарк. Тут тебе не Архангельск, не замерзнешь и без коньяка.

Зоопарк оказался шикарным заведением со всем африканским зверьем. Покормили овощами бегемотов, на вид они мне показались миролюбивыми животными. Только потом через много лет в Гвинею я узнал, что от этих бегающих мягких танков каждый год погибает множество людей.

Но звери явно скучали. Посетителей, кроме нас с Юрой, никого. Война, туристов как ветром сдуло. А местным не до зоопарка, вкалывают с утра до вечера, пять раз в день молятся да по ночам гашиш курят.

Юра обратил моё внимание на высокую кованую решетку, которая перегораживала небольшую лощину между отвесными скалами. Лощинка оформлена вроде как естественной природной долиной, поросшей невысокими деревьями и кустарником, посыпана песочком. Юра предположил, что там живут какие-то интересные зверьки, но, видимо они спрятались от жары и спят, надо их разбудить.

Подходим к решетке, Юра по хозяйски стучит по металлическим прутьям: эй, мы здесь, выходите на просмотр!

Тут воздух завибрировал от львиного рычания так, что сердце опустилось ниже живота. Из чащи на предельной скорости выбегает огромных размеров лев, в несколько прыжков добегает до нас и с ревом прыгает на решетку. Отталкивается от неё всеми четырьмя лапами, приземляется на песок. Рев смолкает, грива мирно свисает, хвост волочится по песку и лев, даже не оглянувшись на нас, лениво заходит в кусты и опять засыпает в тени. Похоже, он таким образом развлекал сам себя.

Скажу честно: я огромным усилием воли заставил себя стоять на месте напротив решетки. Наверное, я побледнел. В этот момент стало мне понятно, что чувствует перед смертью американский охотник во время сафари. Юра же просто спрятался за меня и немного присел, так как был выше меня на полголовы.

Вот тебе и зверюшки, такого аттракциона мы не ожидали.

«Юра, – говорю, – хватит с нас крови. И так вся жизнь висит на волоске. Пойдем к мирным животным! Где тут слон?». Казалось бы, что может быть миролюбивее слона?

Но и тут мы ошиблись. Африканский слон – это далеко не то смиренное индийское животное, которое нам показывают в цирке. Он вдвое выше и вчетверо тяжелее. До 4-х метров в холке. Уши у него огромные и стоят торчком как у зайца, бивни метра по 3 длиной.

Когда мы подошли к его клетке, он стоял спокойно на солнце, как скала. Клетка из толстенных квадратного сечения брусьев из красного дерева. Между брусьев расстояние около метра. Человек может запросто пройти, а слон – нет. Вместе с нами к клетке подходит унылый араб в белом балахоне, с большой корзиной в руках. В корзине большущие морковки и ещё какие-то местные корнеплоды – видимо, кормить слона. Я знаками объясняю ему: дай, мол, мне пару морковок, хочу слоника покормить. А Юра даст тебе сигарету. Тот безразлично махнул рукой: бери сколько хочешь.

Взвожу фотоаппарат, даю его Юре, чтобы он снял трогательную сцену кормления животного. Беру две морковки покрупнее и прохожу между брусьев к слонику. Тот настороженно косится на меня глазом, но беспокойства не проявляет. Видать не боится меня. Вблизи он кажется неправдоподобно большим. Не верится, что это что-то живое.

Даю ему морковку, он её с благодарностью жуёт. Я тем временем глажу его по хоботу. Ощущение такое, будто гладишь кору старого дуба. Он меня легонько ощупывает кончиком хобота со всех сторон. Даю ему вторую морковку, прощаюсь и поворачиваю, чтобы уйти. Слон берет морковку, кидает её быстренько в рот и так же быстро хватается за меня поперек талии хоботом. Хобот толще моего туловища, чувствуется – сила чудовищная. Поднимает он меня в вертикальном положении, аккуратно, метра на 4, до уровня своих глаз. Повернул направо, налево, внимательно разглядел вблизи со всех сторон и очень бережно, с точностью до сантиметра, поставил перед собой на землю. Я его ещё погладил на прощанье и пошел Юре.

«Ну, что? Снял меня со слонем?» – Юра только тут очнулся от гипноза. Закрыв рот и говорит: «Черт! Я со страху про фотоаппарат совсем забыл! Я думал он тебя раздавит! Знаешь что, иди ещё раз, а я сфотографирую!». – «Не-е, Юра, теперь твоя очередь, а я буду фотографировать!». Но Юра отказался под предлогом, что морковь кончилась.

Мы повернулись уходить и только сейчас заметили, что за нами стоит какой-то араб при галстуке, видимо служитель зоопарка и держится обеими руками за голову. Мы его успокоили, руки ему опустили. Он нам кое-как объяснил, что увидел сцену кормления, подбежал, хотел вмешаться, но побоялся что-либо делать, потому что слон от любого шума или быстрого движения может рассвирепеть и тогда неизвестно, чем бы это все закончилось. Вернее сказать, известно, но об этом лучше не говорить.

Вышли мы из зоопарка. Теперь, согласно боцманской инструкции, можно идти по жаре пить коньяк, культурная программа закончена.

— —



Торговый порт Александрии

В Египте мы простояли ровно 2 месяца – 61 сутки. Первый месяц выгружали доски, второй месяц грузили хлопок в тюках.

Надо сказать, что Египет того времени, а это было 44 года тому назад, представлял собой совершенно удивительную страну. О глобализации, унификации или даже просто о туризме египтяне в то время представления не имели. Три года как они проиграли войну с Израилем. Страна еще была на военном положении.

Первое, что меня поразило – это немыслимое смешение разных рас и народов, в порту работали и по улицам ходили огромные накачанные негры разных оттенков почти без признаков одежды на теле, но с христианскими крестами на груди. Арабы со свирепыми лицами, укутанные в какие-то немыслимые балахоны, вместо штанов – юбки, скрепленные внизу между ног какой-нибудь брошкой, на голове или тюрбан, или турецкая феска. Все черноволосые, с черными глазами. Женщины, по большей части с закрытыми лицами, разряженные в пух и прах, лица не видно, но с огромным количеством браслетов, ожерелий и газовых платков, и все это движется в строгом порядке с детьми за своим мужем. В одиночку взрослая женщина появляться на улице не имеет права. Только с мужем, в крайнем случае – с пожилым доверенным слугой.

Каждый мужчина (мусульманин) может иметь до четырех жен. Весь вопрос только в том, сможет ли он купить очередную жену у родителей (существовала вполне фиксированная цена на невесту в зависимости от касты, для простого человека – 600 египетских фунтов) и затем содержать её с детьми.

С не привычки очень интересно было русскому человеку видеть как по улице двигаются египетские семьи. Впереди на дистанции нескольких шагов движется глава семейства,

в роскошном костюме, несмотря на жару, в расшитой шелковой рубашке навывпуск до колен, весь в золотых перстнях, желательно толстый. Чем толще, тем считается более уважаемым. Хорошо бы чтоб живот свисал над ремнем. Идет он медленно, я бы даже сказал величественно, на жен и детей не смотрит. Три-четыре жены, разукрашенные как чучела в музее, несколько служанок и кучка детей следуют за ним на почтительном расстоянии. И вся эта эскадра строем клина с минимальной скоростью, позволяющей проходим рассмотреть и оценить это великолепиие, движется в неизвестном направлении. Машин на улицах практически не было, поэтому парад самцов проходил без помех.

Глядя на это великолепиие, наши моряки невольно вспоминали наших социалистических мужей, вечно замороженных, невыспавшихся и полупьяных.

Справедливости ради надо сказать, что таких расфуфыренных гусей в Александрии было не так уж много. В большинстве люди работали с рассвета до заката за гроши и, похоже, чуть ли не половина обходилась вообще без жен.

Местные портовые работяги говорили мне, что здесь, в Египте, существует элита. Что-то вроде высшей касты. Они белокожие, стараются не загорать на солнце. Глаза у них по большей части голубые, а волосы светлые. (Как у меня, с этого и начался разговор). Эти люди занимают с древности особое положение: банкиры, политики, ученые – одним словом элита. Они считаются настоящими коренными египтянами, в отличие от арабов. Но я за два месяца ни одного такого не встретил, возможно, мы вращались в разных слоях александрийского общества.

С первых дней в Египте я пришел к твердому убеждению, что война с евреями ими проиграна вполне закономерно. Такой народ просто не может выиграть ни одной войны. Тем более с Израилем. У арабов в крови полное разгильдяйство, отсутствие самого понятия о дисциплине и, самое главное, они необычайно подвержены панике. Это природное, этого ничем не исправить. Приведу пару маленьких примеров.

Швартовались мы в первый раз к причалу пассажирского порта. Порт пассажирский, построен ещё англичанами, но никаких пассажиров давно не было, туристов тоже, поэтому причалы использовались как грузовые. Буксиров для швартовки тоже не было, лоцмана тоже.

Своим ходом подошли к причалу под острым углом на расстояние 10- 15 метров. На большом одновинтовом судне без подруливающего устройства, да ещё в грузу, это очень опасно. Подали выброску, к ней привязали стальной швартовный конец и травим это дело в воду. На причале два араба в чалмах тянут с обреченными лицами за выброску. Выражение на лицах такое, как будто они всю ночь гашиш курили. Тянут-потянут, по всему видно, вытянуть не смогут. Ветер отжимной, пароход потихоньку начинает отходить от причала. А невдалеке на том же причале сидят на бревне работяги-арабы, несколько человек, перебирают чётки и спокойно с глубокомысленным видом наблюдают эту трагическую картину.

Отчаявшиеся швартовщики с чувством отвращения бросили нашу выброску на причал, при этом помахали в сторону судна щепотками из пальцев и произнесли на арабском какие-то свирепые заклинания.

Капитан даёт «малый вперёд» и подходит в этот раз практически вплотную к причалу.

Я говорю боцману: надо на причал прыгнуть, иначе никогда к Египту не пришвартуемся. Гена говорит: опасно, но давай!

Вылез я через леера на борт, повис на руках на ватервейсе, оттолкнулся от борта ногами, пролетел метра четыре и приземлился на причале. Схватил брошенную выброску, в одиночку вытащил швартовный конец на причал и положил на кнехт. Арабы скромно отошли в сторонку, даже не попытались мне помочь. Арабским я владею слабо, почти половину не понимаю. То есть цифры арабские свободно разбираю, а слов почти не помню. Поэтому с использованием русского диалекта, очень кратко, конечно, объяснил им кто они такие. Но, похоже, они не все поняли. Языковой барьер. Мне сразу стало понятно, что в разведку с такими лучше не ходить.

Еще пример. В порту рядом с нами стояло несколько египетских ракетных катеров. Положение в стране военное, ночью затемнение, патрули и всё такое. Вроде бы всё должно быть готово к отражению внезапной атаки евреев. Днем команды этих кораблей красовались на палубах и на причалах в белой форме с золотыми погонами. А вечером, после вечерней молитвы, привязывали катера к нашему борту. На пиджин-инглиш (ломанном английском) просили присмотреть до утра, и все до одного человека уходили домой к жёнам.

Я вначале пытался у командира катера выяснить, что мне делать, если ночью возобновятся боевые действия на море. Можно, мол, принять командование и немножко повоевать пока вы спите, до вашего прихода? Офицер отрицательно покачал головой, вроде: не стоит этого делать. А потом безнадежно махнул рукой на катер и пошел на берег. Я так понял, что ему все равно, кто будет воевать на его корабле, лишь бы не он.

И, чтобы не утомлять, последний пример про панику, очень характерный. Разгружаем доски на причал судовыми кранами и грузовыми стрелами. Арабы этим занимаются самостоятельно. Бригада грузчиков из нескольких человек на палубе при каждом трюме, на причале тоже соответственно толпа арабов. Вообще в порту возле нашего судна и соседних очень много людей. Механизация слабая, все делается вручную, народу в порту много. Я с Юрой что-то делал на причале.

Вдруг слышу на судне какой-то удар, вопль араба с поминанием Аллаха, следом дружные вопли грузчиков на палубе. Всё, думаю, кого-то убило.

Как потом выяснилось, лопнула стальная оттяжка грузовой стрелы и одному из арабов оторванным тросом оцарапало до крови пальчик.

И вот тут я своими глазами увидел, как паника за доли секунды без всякой причины превратила сотни взрослых людей в испуганных животных. Арабы чуть ли не со всего порта толпами с обезумевшими лицами ринулись на наш пароход.

С судна на причал стоял алюминиевый парадный трап, довольно крутой и узкий. Арабы сразу сломали леерное ограждение трапа, некоторые попадали на причал, трап прогнулся от тяжести толпы.

Мы с Юрой переглянулись и без лишних слов бросились спасать положение. Пробились через арабов к трапу, поднялись на несколько метров, потом повернулись лицом к толпе и стали скидывать напуганных арабов на причал. Юра при этом особенно не деликатничал, бил по башкам то правым кулаком, то левым, не хуже кувалды. Чувствовалась архангельская закалка. Арабы послушно падали на причал.

Через минуту всё успокоилось. Пострадавшего, бледного, с перевязанным пальчиком, под руки арабы толпой повели в больницу. Старпом весь трясся от злости: «Скоты! Я думал они весь пароход разнесут! Наш матрос на такую царापину и внимания бы не обратил».

Я думаю, что нечто похожее у них происходило и на войне.

— — —

Но были в Александрии и положительные моменты. Когда через месяц выгрузили доски, мы перешвартовались на другой причал в том же пассажирском порту.

Боцман решил, что я достаточно поработал физически и меня можно временно перевести на умственный труд. Следующий месяц работал тальманом: сидел на причале с одним старым арабом по имени Махмуд, и мы оба считали тюки хлопка, которые грузили на судно. По 12 часов в день. Работа не трудная, нужно только быть внимательным. Количество тюков у меня и у Махмуда должно обязательно сходиться, о чем в конце дня нами подписывался документ. Ослики на тележках подвозят по три тюка (каждый весом 333 кг), грузчики цепляют их по три железными крюками на стропах, и стрелой или судовым краном это поднимается на судно в трюм.

Махмуд оказался интересным человеком. Ему было 60 лет, небольшого роста, жилистый и худой, лицо коричневое в морщинах. Сам босиком, в белом балахоне и, конечно, тюрбан

на бритой голове. Он лучше меня говорил по-английски, я тогда не особо знал язык. Как он с гордостью сообщил мне, он работал в этом порту ещё при англичанах (до 1956 года Египет был английским протекторатом, фактически колонией). Поэтому он говорит по-английски, знает порядки и вообще, в отличие от других работяг, знает как себя вести. Это было правдой. Я заметил, что в порту он пользуется авторитетом. Для меня это был единственный араб, с которым хотелось общаться.

С утра мы выбирали место попрохладнее в тени эстакады морвокзала, Махмуд заказывал у торговца чай, мы сидели, пили чай, считали груз, не спеша беседовали о том о сём.

Порт там открытый, народ по причалам ходит всякий. Махмуд комментировал проходящих, когда я не понимал, что происходит. То эфиопа покажет, то торговца гашишем. Один раз рассказал о проходившем дервише, который каждые 10 шагов подпрыгивал и поворачивался на 360 градусов, при этом заунывно гнусавил что-то из Корана. Я все понял, о чем он говорил. Только не понял, зачем в такую жару замотанному в белые тряпки ходить босиком по раскаленному асфальту и при этом делать прыжки с поворотом.

Однажды мимо нас проходит какой-то странного вида старик. Бедно одетый, почти нищего вида. Махмуд тоже обратил на него внимание и говорит мне: «Это факир. Хочешь посмотреть чудо? Это интересно».

Раз интересно, надо посмотреть, а сколько это стоит? «Если дашь пачку сигарет, он будет доволен». Я усомнился, что настоящий факир будет показывать чудеса за такую мизерную плату. И, как оказалось, ошибся. Махмуд остановил факира, что-то ему коротко сказал. Тот безразлично, но согласно кивнул.

Я попросил вахтенного матроса у трапа сбегать к артельщику и принести пачку сигарет (сам я никогда не курил).

Факир попросил меня сесть на скамейку, где я сидел раньше. Вокруг собралось несколько грузчиков из любопытства. Старик для начала из-под моей расстёгнутой рубашки горстями стал извлекать пищащих желтеньких пушистых маленьких цыплят. Он бросал их на причал, и эти цыплята как-то дружно на ходу строились в цепочку и с писком убегали куда-то вдаль по причалу и там терялись из вида. Причем это видели все присутствующие, а не один я.

Потом он сжал в ладони одного цыпленка, а когда раскрыл ладонь, в ней оказался свернутым мой красный шейный платок. Я носил его от солнца и пота, завязанным на шее. Как он успел его снять – непонятно.

На этом чудеса не закончились. Старик попросил меня снять с пальца золотое кольцо. Взял у меня из руки карандаш, которым я делал записи о количестве тюков. Надел кольцо на карандаш и попросил меня держать его крепко двумя руками за концы. Потом накрыл моим платком карандаш вместе с кольцом, легонько его сдернул за конец – кольца на карандаше нет! Я почувствовал изумление и легкое беспокойство по поводу пропавшего кольца. Но старик знал своё дело: опять накрывает карандаш платком (я продолжаю держать его за концы), сдергивает платок – бац! Кольцо на месте. И так несколько раз.

Я уловил момент, когда кольцо в очередной раз появилось и говорю: стоп! Хорош! Достаточно чудес, вот тебе твои сигареты. Старик безразлично кивнул, взял сигареты и пошёл дальше. Народ разошелся.

Спрашиваю Махмуда: ты видел? Как он это делает? Тот не слишком был удивлен. Объясняет: как он это делает, никто не знает. Он не один такой, у нас такие встречаются. Он, если захочет, может закинуть веревку на небо и залезть по ней на облако. Что, говорю, за пачку сигарет!? Нет, отвечает Махмуд совершенно невозмутимым тоном, это стоит дороже.

— —

Так мы мирно проводили время. Были там и другие события, о которых не буду подробно рассказывать. Играли даже с местной командой в футбол на стадионе, Мы с Юрой как-то умуд-

рились запихнуть мяч в их ворота. Но чем матч закончился – почему-то не помню. Жара виновата.

Уже от безысходности заходил один раз в центральную мечеть. Пропустили свободно, только попросили обувь снять перед входом. Посидел на ковре, полюбовался на потолок из разноцветных стеклышек. Несколько арабов сидели невдалеке, про себя шептали что-то из Корана.

В конце ноября мы почувствовали, что в Александрии что-то происходит. Арабы стали к нам, русским, относиться как-то по-другому. До этого мы с Юрой иногда по вечерам ходили в город гулять. Хотя и военное положение и город затемнен, но кабаки все исправно работали, плов и лаваш с коньяком подносили бесперебойно, отношение дружелюбное.

А тут появилось что-то враждебное в людях, причем чуть ли не за один день. В город уже ходить не хочется. Да и старый Махмуд мне говорит: «Вы лучше в город по ночам не ходите». – «Почему вдруг?» – «Президент у нас новый. Политика меняется. Народ у нас как бараны, что ему вечером в газете напишут, то он утром и делает».

Дело в том, что примерно в то же время, как мы пришли в Александрию, умер египетский президент Хамаль Абдель Насер. Я сначала даже внимания на это не обратил. Мало ли я в жизни видел диктаторов, живых и мертвых? Страной этой Насер, после того как убил египетского короля, правил долго и успешно, в основном, за счет Советского Союза. Был большим другом Никиты Хрущева. Жена Никиты даже на радостях во время их визита в Египет подарила Насеру пассажирский самолет ИЛ-18. Русские построили им множество предприятий, в том числе Асуанскую ГЭС, с энтузиазмом воевали «добровольцами» с евреями в войне 67-го года. В общем, дружба на века. За наш счет, конечно.

И тут в разгар дружбы Насер умирает. Его преемник (не помню как звали, его потом подчиненные застрелили во время военного парада) месяца полтора скорбел об утрате и думал, с кем дальше вечно дружить. Американцы облегчили ему горе, предложив большие кредиты и, опять же, вечную дружбу.

На следующее утро вышли газеты, в которых бедным египтянам открыли, наконец, на правду глаза: неверные русские, оказывается, никакие нам не друзья, а друзьями нам все это время были американцы, мы только этого не знали.

И вот началось непонятное. Иду по причалу с двумя металлическими банками краски подмышками. Боцман попросил принести с соседнего одесского парохода. Жарко, банки тяжелые, хочется дойти быстрее и поставить их куда-нибудь. И тут появляется какой-то молоденький араб-бездельник, заслоняет мне путь, размахивает руками, кривляется, пятится передо мной спиной вперед и выкрикивает постоянно одну и ту же короткую фразу на русском языке из трех слов. Несколько секунд я терпел и пытался обойти его. Аллах свидетель – не собирался я бить этого арабчонка, но мои руки как-то сами без моего участия отпустили банки с краской, а правая вообще молниеносно описала полукруг и кулак со всей пролетарской ненавистью обрушился прямо в центр арабской рожи. Придурок пролетел пару метров и упал в кучу какого-то строительного мусора. Это спасло его от травмы головы, а меня, возможно, от подземной африканской тюрьмы под названием «зендан». Дело в том, что невдалеке стоял полицейский офицер с пистолетом и дубинкой и внимательно наблюдал эту сцену.

Придурок вскакивает и весь в стружках бежит к полицейскому: давай, мол, защищай от неверного, убивают!

Полицейский думал недолго. Разворачивает придурка за плечи в нужном направлении и мощным ударом дубинки по задку придает ему значительное ускорение в выбранном направлении. Я ещё не понял, что мне дальше делать. Смотрю на полицейского вопросительно. Тот делает легкий жест рукой: ничего, следуйте дальше по своим делам. Я кивнул согласно, поднял банки и пошел на пароход.

Я и сейчас не до конца понимаю, почему полицейский так поступил. Возможно, он просто не успел прочитать утренние газеты.

Дальше – хуже. Чуть ли не в этот день молодой бригадир грузчиков, которые работали у нас на палубе с тюками, проявил настойчивое желание помериться со мной силой на руках. Мотивировал он это тем, что он, вроде, самый сильный в порту, ему 22 года и у него уже две жены. Я вообще-то считал его своим приятелем. Идя навстречу трудовому арабу, я тут же на стоявшем тюке хлопка завалил его руку под молчаливое одобрение более старших грузчиков-арабов.

Это произвело на бригадира возбуждающее действие. Он начал подпрыгивать ко мне на манер петуха, глаза налились кровью. Но тут мой напарник Юра одним ударом кулака прервал развитие конфликта. Араб упал на железную палубу и самостоятельно уже подняться не смог.

Грузчики приподняли его и помогли сойти на причал. Заметно было, что его подчиненные не слишком расстроены. Видно, он задолбал всех своим хвастовством и женами. Больше мы его не видели. Старый Махмуд сказал мне утром, что его направили на другой участок.

Потом портовые власти не разрешили нашему большому противолодочному кораблю зайти в порт для пополнения запасов. Тот развернулся на внутреннем рейде и ушел. Это было совсем непонятно. Наши военные корабли много лет использовали Александрию как свою базу. Стало ясно, что дело серьезное.

Однажды утром, старый Махмуд говорит мне: вчера в городе была стрельба. Ваш военный матрос пострелял из автомата арабов.

Стало ясно, что необходимо покинуть эту бананово-апельсиновую республику. Пора тикать куда-нибудь на север, можно даже обратно в родной Архангельск. К счастью, погрузка хлопка уже практически закончилась.

Насчет стрельбы в городе я тогда ничего больше не выяснил. Но лет через десять случайно узнал эту историю во всех подробностях.

Работал я тогда капитаном-наставником в 8-м Экспедиционном отряде аварийно-спасательных и подводно-технических работ. И был там у нас пожилой береговой боцман Боря Литвинов. Жил он в Кудепсте, первый дом от площади с правой стороны по улице Дарвина. Он уходил на пенсию и по этому поводу пригласил меня в гости выпить водки.

Его сын Саша, примерно моих лет, вызвался добровольно приготовить нам что-нибудь на закуску. Сам Саша парень очень скромный, за стол сесть постеснялся.

Мы сидим с Борей, разговариваем. В разговоре я случайно упомянул Александрию. (Ну о чем еще моряки могут за водкой говорить? Естественно, кто где был, кто что видел). Боря встрепенулся: «Когда ты там был?» – «Осенью 70-го». – «Да мой Сашка там в это время был! Саша, иди сюда!». Тот отвечает: «Пап, да не надо об этом. Давно все это было». Поставил нам хлеб и сковородку на стол и тихонько вышел.

И вот что Боря мне рассказал.

Саша служил матросом на БДК (большой десантный корабль). В ноябре 70-го зашли они в Александрию, стояли у причала. А после войны 67- года, где погибло много наших солдат и офицеров, в центре Александрии на площади наши совместно с арабами установили памятник погибшим советским солдатам. Вроде как на вечную память. И, если советский военный корабль заходил в Александрию, то на время стоянки в дневное время с корабля выделялся почетный караул в количестве одного моряка с автоматом без патронов. Моряки по 4 часа стояли по стойке «смирно» у памятника. Возили их туда на джипе.

Пришла очередь Саши идти в караул. Перед машиной главный корабельный старшина, который отвечал за караулы, дает Саше заряженный рожок от автомата. Саша не хотел брать. Привыкли моряки, что все здесь спокойно. Но старшина, видимо, был опытным человеком. Вроде шутя, но насильно засунул заряженный рожок Саше за ремень и так отправил на вахту.

Саша стоит у памятника. С утра все было как обычно. Но к обеду, я думаю, арабы уже прочитали утренние газеты, где им открыли глаза на правду, и они начали сотнями собираться на площади у памятника.

Саша стоит, как положено по уставу. Арабы начали вести себя агрессивно, они смелые, когда их много. Толкаются, пытаются отнять автомат, поняли, что патронов нет. Саня стукнул одного-другого прикладом.

И тут из толпы кто-то стреляет в него из пистолета и простреливает ногу ниже колена насквозь. Саша не упал, на свое счастье.

Он быстро выкидывает пустой рожок, вставляет заряженный и в упор дает по толпе очередь на все 30 патронов. Несколько человек завалил. Остальные в панике бросились в ближайший переулок, при этом затоптали насмерть перед переулком еще нескольких.

Саша снял с себя гюйс (синий воротник с полосками), перетянул им рану, автомат на плечо и продолжил стоять по стойке «смирно».

Площадь пустая, все храбрецы куда-то исчезли. Минут через 20 подкатывает наш бронетранспортер с БДК полный морских десантников. Кто-то сообщил на корабль о стрельбе, возможно полиция. Сашу забрали на корабль.

Вот так русский скромный парень из Сочи в одиночку выстоял против всей Александрии. Слава автомату Калашникова!

И буквально через час после этой стрельбы их большой десантный корабль вышел из порта. Больше наши военные корабли туда не заходили – и мы тоже, когда я был на нашей Средиземноморской эскадре во время Кипрской войны в 73—75 годах.

Вот вам ещё одна типичная арабская черта – склонность к предательству.

— —

К началу декабря нас уже притомила вся эта египетская экзотика. Апельсины, которые там практически бесплатные и высокого качества, уже вызывали отвращение. На арабов тоже без отвращения уже смотреть невозможно. Начались приступы ностальгии.

Если кто-то думает, что ностальгия – это такая легкая лирическая грусть на манер французской, то он здорово ошибается. Это тяжелое заболевание, которое пожирает человека. Часто оно заканчивается, особенно у неподготовленных к морю людей, психическими расстройствами, инфарктами и даже самоубийствами. Эта штука мне знакома ещё с детства, когда нам с братомлевой пришлось долго жить в Пхеньяне в Северной Корее. Первые месяцев шесть интересно, потом на эту экзотику уже смотреть тошно. Хочется куда-нибудь на север, где люди по-русски говорят и едят нормальный черный хлеб. Но там хоть брат был рядом, это помогало.

В начале декабря мы вышли из Александрии в Ленинград. Когда из порта выходили, то даже не хотелось оглядываться на берег.

Недели через две благополучно дошли до Питера.

Здесь мороз за 20 градусов, в порту лед. Швартовались с ледоколом. Как только с судна ушли пограничники и таможня, практически весь экипаж разбежался по домам (почти все были питерскими). Видать не одного меня ностальгия замучила. Боцман Гена перед побегом успел рассеяно спросить: «Сумеешь один трюма открыть? Вечером уже придет ночная смена выгружать», – и исчез даже не дождавшись ответа.

Гайки на крышках трюмов я кое-как отбил ото льда топором и открутил за день, но крышки трюмов, пока шли по штормовой погоде на Балтике, обмерзли толстым слоем льда. Я сначала пытался отбивать его топором, но вскоре понял, что одному придется рубить лед до весны.

Тогда я попросил всех уйти с палубы, включил гидравлические насосы и дал полное давление на цилиндры открытия.

Несколько секунд крышки сопротивлялись, но потом раздался взрыв, облако осколков льда по несколько килограмм весом разлетелось на десятки метров от парохода, крышки сло-

жились. Но никого не убило, я был в насосном помещении и тоже не пострадал. Трюма раскрылись.

Сутки примерно я работал на палубе один. К концу суток мне в голову пришла удачная мысль, что мне на этот год приключений достаточно: пора в этом году заканчивать с плавательской практикой.

Через день вернулся боцман, потихоньку стали подтягиваться матросы и остальной экипаж. Ностальгии у всех как будто и не было.

У меня уже был собран чемодан. Старпом и Гена-боцман искренне расстроились. Они рассчитывали, что я с ними сделаю «ещё один рейсик». Гена даже слегка прослезился, когда прощался со мной у трапа. Всё-таки мы с ним сдружились за это время, неплохой он был парень. А Юра Лапшин как исчез в первый день, так я его и не дождался с берега. Как он без меня дальше плавал? Кто за ним присматривал?

Дальше всё было просто. Билет на поезд и через два дня я в Сочи.

Я приехал как раз вовремя. Через несколько дней у меня родился сын Алёша, будущий мой соратник по морским приключениям и отличный спортсмен.

Вот пока и всё.

6 февраля 2014 года, село Красная Воля

ТАНКЕР ЛЕНИНО

*Двадцать лет я плавал по всем морям и океанам,
но ни разу не видел, чтобы Добро побеждало Зло!*

*Пират Джон Сильвер из романа
Стивенсона «Остров сокровищ»*

Весной 72—го года мы окончили полный курс Ленинградского Высшего Инженерного Морского училища имени адмирала Макарова, получили штурманские дипломы, звания лейтенанта запаса ВМФ и разъехались по «месту назначения». Мне выпало ехать в Новороссийское пароходство. Покинул ставший мне родным Ленинград, как оказалось, на долгие годы.

В последний вечер посидели дома у моего друга Олега Коренькова, который в это же время заканчивал Арктический факультет нашего училища. Вышел от него, поймал такси: «Поехали, покатаемся на прощанье по Питеру». – «И долго кататься будем? Ехать-то куда?» – «Долго. На 15 рублей. Поедем по историческим местам. По моим историческим местам». 15 рублей в то время были приличными деньгами. Грустно было сидя в машине вспоминать все, что было за 6 лет учебы в «системе». Но будущее виделось радужным. Все тяжелое, мне казалось, уже позади. Типичная ошибка молодости.

В Новороссийск я попал один из всего выпуска (125 человек).

После госэкзаменов в помещении роты вывесили списки распределения, составленные в Министерстве Морского флота, примерно такого содержания:

1. Ленинградское морское пароходство – 12 человек.
2. Эстонское морское пароходство – 6 чел.

Далее шли пароходства: Мурманское, Латвийское, Литовское, Архангельское и Военно-Морской Флот. Всё без фамилий, курсанты (теперь уже штурмана) сами выбирали пароходство. Подавали заявление, куда они желают. Некоторые изъявили желание пойти служить в ВМФ. На комиссии по распределению, в которой участвовали представители пароходств, командование решало, кого куда направить. Желание курсанта старались учитывать.

Но интересно, что в конце списка под номером 8 было напечатано: «Егоров Владимир Николаевич – в Новороссийское морское пароходство».

Товарищи мои удивились: Егоров, да у тебя, оказывается, лапа в Министерстве, а ты молчал все 6 лет. Пришлось разочаровать ребят.

Все объяснялось очень просто. После многочисленных приключений в полярных водах и Северной Атлантике мне как-то взгрустнулось по тропическим странам. Потянуло посвятить остаток жизни освоению южных регионов Мирового океана.

Надо было в связи с этим что-то предпринять. Как говорится, под лежачего капитана водка не течет. И вот, после пятого курса, отдыхая в краткосрочном отпуске в Сочи перед очередной плавательской практикой, я не пожалел одного дня и смотался в Новороссийск. Просто в 08.00 сел на «Комету» на шестом причале в Сочинском порту, а в 11.30 был уже в Новороссийске. Причем поехал в курсантской форме, значок ЛВИМУ на форменке, шесть нашивок на рукаве (шестой курс). По дороге в «Комете» познакомился с мужчиной лет за сорок. Он оказался судовым врачом. Узнал, зачем я еду в Новороссийск, и слил немного полезной информации: иди, говорит, прямо к начальнику отдела кадров Комарову, мужик отличный. Это недалеко от морвокзала, на набережной. У них перерыв на обед с 12.30. Как раз успеешь. Потом еще долго объяснял, что моряку нужно питаться регулярно, чтобы от стрессовой работы не было язвы. Сам, между прочим, язвенник. Ну доктор, что с него взять!

Захожу в приемную Комарова. Сидят несколько человек с бумагами в очереди на аудиенцию. Секретарша красивая. Спрашивает меня: по какому вопросу? Тогда еще в Новороссийске морского училища не было. Курсанты просто так по улицам не ходили. Я так кратко: через год заканчиваю судоводительский в системе ЛВИМУ, хочу работать на танкерах в вашем пароходстве. Она тут же заходит к Комарову в кабинет. Через дверь слышно: «Тут курсант из Ленинграда, судоводитель». Выходит: «Сейчас человек выйдет, вы заходите».

Захожу в кабинет, представляюсь по форме.

Сразу мне первый вопрос: «Почему вы решили работать на танкерах?». Я ничего не стал сочинять: «Еще в 65-м году между десятым и одиннадцатым классами во время каникул попал с друзьями в Новороссийск. У старого пассажирского причала стоял танкер „Пхеньян“. Я подошел, случайно разговорился с моряками. Они рассказали, что только что пришли из Японии, где был куплен этот танкер. Новороссийское пароходство в том году только образовалось, покупали пароходы, кадры формировали. Мне все это было очень интересно. Моряки тоже оказались хорошими ребятами. Расспрашивали меня, кто я такой. Я сказал, что через год хочу поступать в морское училище. Им это понравилось, мол, свой человек. Заканчивай училище, говорят, и давай к нам. Моряки грамотные – во как нужны! Вот тогда я и решил, что буду работать на танкерах. А решения надо выполнять».

Комаров оказался опытным кадровиком. За 15 минут разговора он выяснил всё, что хотел обо мне знать.

«Вы нам подходите. Мы каждый год делаем заявку в Министерство на молодых специалистов из ЛВИМУ. Никого не присылают. Одни одесситы. Вот смотрите: я при вас составляю радиogramму (так и сказал вместо „телеграмму“) в министерство в Отдел по распределению молодых специалистов с указанием ваших данных и вашего согласия. Теперь не отвертятся!». Отдает секретарше телеграмму: «Сейчас же отправьте и копию Егорову». Я успел вернуться в Сочи той же «Кометой». А через год с чувством глубокой благодарности вижу в списке свою фамилию под номером 8. Молодец Комаров, сработало! Это был тот редкий случай, когда победило Добро.

В апреле 72 года моя жизнь круто изменилась к лучшему. Я снял с себя военно-морскую форму, перестал в 6 утра делать на морозе физзарядку с голым торсом и совершенно прекратил по четвергам ходить в городскую баню и кушать в этот день на обед жареную треску. Проще говоря, мы закончили училище. Шесть лет казармы позади! Какое счастье: оставшуюся часть жизни не придется ходить строем, никаких нарядов вне очереди. Не надо по вечерам стирать хозяйственным мылом тельняшку и кальсоны, потом сушить их в кубрике на батарее. Можно вообще до конца жизни тельняшку не надевать!

Перед отъездом из училища в нашу роту позвонил профессор Гамов Анатолий Григорьевич (капитан дальнего плавания) и через дневального велел мне зайти к нему. Захожу к нему на кафедру.

«Ну что, Егоров, в Новороссийск едешь? Там в пароходстве капитаном-наставником Широков работает. Мой бывший курсант, толковый парень. Вот тебе конверт, отдашь ему. Я там написал ему пару строк о тебе. Можешь почитать, я конверт не заклеил. Хвалю там тебя. Я за тобой с первого курса наблюдаю. С тех пор как ты один из всей роты у меня пятерку получил за устройство парусника. Ладно, удачи тебе. Иди».

Вот такие у нас преподаватели были, не он один. Да, умели в СССР ковать морские кадры. Но это отдельная тема.

Как-то внезапно настал день, когда нужно было расставаться с товарищами по училищу. Шесть лет прожили в одной казарме, плавали на одних пароходах. Столько вместе пережить пришлось, что стали мы как братья. Может даже ближе, чем некоторые родные братья. Я до сих пор помню поименно всех курсантов нашей группы в том порядке, как мы стояли в строю. Сколько лет мы мечтали об окончании училища, когда закончится эта муштра и бесконечные

экзамены. А когда настал момент расставаться, то для нас это стало какой-то неожиданностью. Многие из нас расстроились, и я в том числе, даже толком не попрощались. А расставались мы на многие годы, с некоторыми навсегда.

Приезжаю в Новороссийск. Тогда основная контора пароходства помещалась на первом этаже пятиэтажного жилого дома на ул. Советов. Там теперь, кажется, редакция газеты «Новороссийский рабочий» размещена. Меня зачисляют на работу и направляют сдавать экзамены перед заступлением в должность. Экзамены принимает тот самый капитан-наставник Широков. Передаю ему привет из Ленинграда от профессора Гамова и вручаю конверт. Широков расчувствовался, стал расспрашивать о преподавателях. Потом спрашивает: у тебя как с астрономией? Нормально, говорю, определяюсь в море по солнцу и звездам любыми способами. Диплом защищал по астрономии.

«А сможешь на память рассказать порядок обсервации по трем звездам по таблицам ВАС?».

Для меня это было плёвое дело. Мы с моим другом Вадиком Бабичевым несколько лет усиленно вникали в мореходную астрономию и защитили один на двоих диплом на астрономическую тему. Я тут же по памяти оттарабанил, начиная с определения поправки секстана и кончая номерами всех таблиц по порядку вычислений. Широков слушал мои речи как музыку, с явным удовольствием. Потом говорит: «Да, Гамов просто так никого не хвалит. Давайте ваш зачетный лист. Никаких экзаменов сдавать не надо. Поедете на танкер „Ленино“ четвертым помощником. Там отличный капитан, Самофалов Иван Петрович. И экипаж хороший. Танкер пришел в Одессу под погрузку. Не задерживайтесь здесь, постарайтесь побыстрее попасть на судно. Дней через пять выход».

На следующий день прилетаю в Одессу. Из аэропорта автобусом до центра города. В Одессе я впервые, ничего не знаю. Спрашиваю на остановке какую-то старушку: «Бабушка, как проехать в Угольную Гавань?». Слышу в ответ заинтересованное: «А вам зачем?». Сгоряча чуть не сказал что-то грубое, но вовремя сообразил, что это Одесса. Если лишишься доверия местного населения, то можно вообще никуда не доехать. Пришлось подробно объяснять бабушке и примкнувшим к ней гражданам зачем я приехал в Одессу, откуда, сколько мне лет и каков состав семьи. Когда бабушка узнала все подробности моей нелёгкой жизни, она показала кривым пальцем на трамвай: «Садись на любой. Они все мимо Угольной Гавани едут».

На судне меня уже ждали. Сдающий дела четвертый помощник Коноваленко Леша, уже взрослый парень-одессит, лет за 30, подробно расписал мне, что нужно сделать за оставшиеся три дня до выхода и порядок оформления отхода. Оформление отхода судна – это вообще-то муторное дело. Нужно кучу бумаг напечатать на машинке, оббегать в незнакомом городе больше десятка разных служб. Да еще вахту нужно свою отстоять. Стоянки у танкеров короткие, погрузка и выгрузка происходят быстро, не то что на сухогрузах. На танкерах идёт постоянная борьба за скорость. Как раньше это было на парусных клиперах. Грузоподъемность танкеров огромная. Каждая перевозка приносит прибыль в миллионы долларов. При такой работе даже небольшой простой – это большие деньги, потери для судовладельческой компании. Поэтому работа помощников и капитанов на танкерах очень отличается от работы на других типах судов.

Но моряк ко всему привыкает. На эту тему даже существует такой анекдот.

На берегу встречают два помощника, один с танкера, другой с сухогруза. Товарищи по морскому училищу. Сухогрузник весь в мыле, невыспавшийся, портфель с бумагами в руке. Жалуется танкеристу: «Неделя до отхода! Не знаю, как все успеть. Карты не скорректированы, медкомиссию народ не прошел, пожарный инспектор кучу замечаний выставил, жена приехала – сидит одна в каюте, плачет. Как всё успеть? С ума сойти!». На что танкерный помощник безмятежно отвечает: «А у меня все нормально. Стоянка двое суток. Отход уже оформил.

Карты в навкамере мне за шампанское откорректировали, с пожарным коньяка выпил – замечаний нет. С команды собрал по червонцу, вместе с медицинскими книжками отдал медсестре в больнице моряков в регистратуре, обещала к отходу сама привезти на судно со всеми подписями и печатями. Жена на одну ночь приехала, ночь отлично провели, утром уже на поезд проводил. Заехал к любовнице на часок. Все сделал, а до отхода еще целых полчаса, не знаю вот, как их убить».

Практически весь экипаж танкера, начиная с капитана, состоял из одесситов. Поэтому все моряки разбежались по домам, появлялись на судне только на свою вахту и на перешвартовку. Капитан Самофалов Иван Петрович мельком со мной поговорил, сказал, что после выхода в море «успеем еще познакомиться» и тоже слинял на берег.

Вышли в море, идем полным ходом на Босфор. Моя первая самостоятельная вахта в качестве штурмана. В 15.45 поднимаюсь на мостик принимать у второго помощника вахту. На мостике капитан. Поздравил меня с первой вахтой. Поинтересовался: «С приборами, которые на ходовом мостике, приходилось работать? Вопросы какие-нибудь возникают?» – «Вопросов нет, – отвечаю. – Всё, что здесь вижу, мы в училище подробно изучали. Разрешите принять вахту у второго помощника!» – «Ну и отлично! Принимайте вахту. Если возникнут вопросы, звоните мне в каюту в любое время», – и ушел. После этого я с Иваном Петровичем плавал года два, сначала четвертым помощником, потом третьим, и он ни разу на моей вахте на мостик не поднялся. Может быть потому, что у меня вопросов не возникало. А может, у него был такой способ воспитания молодых штурманов.

Тот первый рейс помню не особенно хорошо, много лет прошло, но некоторые вещи запомнились.

Очень меня удивило само судно. На танкерах я до этого не работал. Представьте себе пароход длиной почти с четверть километра, шириной 27 метров. Весит он с грузом 45 тысяч тонн. Осадка в грузу 9,5 метра (почти четыре этажа под водой), а скорость 21 узел. На ходовых испытаниях после докового ремонта, то есть когда чистый еще корпус, наш танкер показал на мерной миле 23,5 узла. Для сравнения могу сказать, что «Комета» на подводных крыльях (самое быстроходное гражданское судно) выжимает 31 узел.

Управлять таким судном сложно. В Средиземном море интенсивное судоходство, много встречных и поперечных судов. Всю ходовую вахту вахтенному помощнику приходится держаться в напряжении. Постоянно рассчитываешь, как разойтись со встречным, а иногда и с несколькими встречными судами. В те годы ещё только начали вводить разделение движения в проливах и узкостях. Каждый капитан прокладывал свой курс как бог на душу положит. А между прочим, чтобы остановить наш танкер в грузу реверсом двигателя с «Полный вперед» на «Полный назад», требовалось минут десять, и до полной остановки он проходил полторы мили (около трех километров). Если переложить руль на борт, чтобы изменить курс, то танкер примерно полторы минуты «думает» и только потом начинает очень медленно уклоняться в сторону перекладки руля. В местах с интенсивным движением всё время ходовой вахты проходило в стрессе. После вахты было в теле такое ощущение, как будто ты не на мостике стоял, а все 4 часа таскал мешки с песком. Так сказать, груз ответственности давил. А было-то мне всего 23 года.

Выгрузились, кажется, в Италии, а потом, помню точно, пошли на погрузку в Ливию, порт Тобрук. Мне и раньше приходилось бывать в арабских странах. Ничего хорошего о них сказать не могу. Но Ливия среди этих гнусных государств по гнусности занимает первое место. Выход в город европейцам запрещен. (Напоминаю, что действие происходит в 1972 году). Во время стоянки появляться на палубе без рубашки запрещено. Курить и пить спиртное запрещено. Женщинам появляться на виду с открытыми лицами и открытыми руками запрещено. За нарушения – арест и ливийская тюрьма. Средневековье в самых диких его крайностях. Все судовые запасы сигарет, спиртного, фотоаппараты запираются в отдельной кладовке и опечатываются

властями до выхода из порта. У трапа судна круглосуточный патруль из нескольких человек с автоматами. Нефтяной причал расположен за городом. Вокруг раскаленная пустыня и солнце абсолютно белого цвета.

От скуки включаю телевизор в кают-компании. Посмотрю, думаю, как местные арабы развлекаются, что новенького у них в культурной жизни. В конце концов, хоть по телевизору, может быть, увижу как местные женщины выглядят. На экране молодой человек в черном глухом костюме и почему-то с белой бабочкой стоит по стойке «смирно» с указкой в руках перед белой стеной. На стене от потолка до пола нарисованы строчки арабской вязью. Рядом на коврике сидит в чалме мужик с бородой и с саперной лопатой в руках. К лопате привязаны две струны, видимо это такой древний музыкальный инструмент. Периодически мужик бьет один раз пальцами по струнам. Раздается какой-то ржавый звук. Парень в бабочке изящным жестом тычет указкой в очередную строчку и гнусаво выкрикивает: «О, Алла!..». Дальше, уже без музыкального сопровождения следует заунывная песня длиной в одну строку на местном диалекте. Потом торжественная пауза, видимо, чтобы телезрители могли осмыслить всю глупину прогнусавленного. Потом опять удар по лопате и новый вопль.

Я сначала не придавал этому особого значения. Помолятся, думаю, и перестанут. Проходит 15 минут, потом полчаса, потом час. Ничего не меняется. Он еще и половины стены не пропел, а у меня уже что-то начинается с головой. Переключаю на другой канал-там ещё хуже. Та же песня только в тёмной мечети и без музыкальной лопаты.

Звоню по телефону капитану: «Иван Петрович! Что-то тут однообразно как-то в Ливии. Может, я схожу на соседний пароход, поменяемся с моряками фильмами. Тут через причал как раз американский танкер стоит». Капитан легкомысленно мне разрешает: «Давай, сходи по-быстрому. Какой-нибудь боевичок возьми». Одеваю белую рубашку с погонами, спускаюсь с фильмом в руках по трапу на причал. До американского парохода метров 30, через причал надо перейти. Ливийские часовые угрожающе приподняли автоматы. Американские моряки кучкой стояли на своей палубе в районе трапа, все одновременно замахали руками, кричат, чтоб я остановился, мол, это опасно.

Подходит ко мне араб в офицерской форме, автомат вежливо направляет мне в грудь, что-то лопочет по-своему. Я ему объясняю, что вот хочу фильм взять американский. Тот отрицательно качает головой: культурный обмен запрещен. Несколько минут говорим, каждый на своем языке. Араб понял, что я решил любым путем попасть к американцам. По его нервным жестам и выражению лица было видно, что для Ливии это событие международного масштаба. Офицер оставил со мной двух солдат, а сам пошел звонить начальству в свою будку на причале. Позвонил, подходит ко мне и кое-как объясняет, что через 15 минут приедет спецмашина и под охраной доставит меня на соседний пароход. Наши моряки с борта советуют мне вернуться, неизвестно куда еще отвезут меня на этой спецмашине. Но у меня в душе какая-то злоба поднялась на арабский мир. Нет, думаю, отступать мы не привыкли, умру тут на солнце, но будет Ивану Петровичу «боевичок». Эти 15 минут стали чуть ли не самыми тяжелыми в моей жизни: солнце – не приведи Господь!, два ствола автомата у груди и две коробки с фильмом в руках. Американцы собрались у своего трапа уже толпой, ждут, чем это закончится. Через некоторое время приезжает броневик, арабы берут из моих рук коробки с фильмами, среди которых «Операция «Ы», на освободившиеся руки надевают наручники, обыскивают меня, забирают паспорт, сажают меня с воинскими почестями под дулами автоматов в броневик. В броневике заполняем декларацию с указанием всех предметов, которые на мне нашли. Вместо подписи ставим отпечаток моего пальца. Мы проезжаем 30 метров. В обратном порядке меня высаживают, снимают наручники, вкладывают в освободившиеся руки коробки с фильмом. Офицер показывает на часы: сколько времени у вас этот обмен займет? Час, может быть два, отвечаю. Тот показывает пальцем на солнце и возмущенно трясет головой. Я понимаю, что за час они тут

на солнце сварятся вкрутую. Пожимаю безразлично плечами: «Это Африка, дорогой, Ливия! Я тут ни при чем».

Американцы встретили меня как героя, хлопали по спине, смеялись и угощали напитками. Потом принесли фильм про ковбоев и говорят мне: «Владимир, обратно фильм возвращать не надо, пусть у вас на память останется. А «Операцию «Ы» мы в другой раз посмотрим. Просто второй раз этого зрелища с автоматами и броневиками мы не выдержим». Вернулся на «Ленино» благополучно, обошлось в этот раз без наручников. И арабы даже коробки с фильмами мне поднесли до трапа. Видимо, благодарность таким образом выразили, что не довел их до теплового удара.

Каддафи тогда, кстати, уже был при власти. Чем эти безобразия для ливийцев кончились, мы все знаем.

С ливийской нефтью пошли на Кубу в Сантьяго.

На Кубе я уже был пару раз. Первый раз заходили в Гавану на сухогрузе «Краснозаводск» четыре года назад. Я тогда матросом первого класса был. С тех пор тут ничего не изменилось.

Тот же блистательный фасад города со стороны моря. Вход в порт очень впечатляет: широкий природный канал ведёт во внутреннюю гавань. Слева крепость и замок Моро, построенный ещё при испанских колонизаторах. Это фирменный знак Гаваны. Там ещё до сих пор стоят огромные крепостные пушки из чугуна. Не то чтобы кубинцы берегли их как память. Скорее просто лень сдать в металлолом.



Вход в порт Гаваны, крепость Моро

Справа город, который издалика кажется прекрасным.

Пришвартовались к нефтяному причалу.

В порту всё как и четыре года назад: мусор валяется, горы досок как выгрузили с советского лесовоза, так и лежат уже, наверное, не первый год. Портовые грузчики, поголовно негры, лежат на мешках в теньке, устали с утра. На сухогрузном причале, где в 1960 году диверсанты взорвали французский сухогруз «Ля Кувр» с грузом боеприпасов для революционной Кубы, всё так же стоит памятник, сваренный из металлических обломков этого парохода. Уже заметно поржавевший. Ничего не меняется.



Набережная Малекон в Гаване

Решили мы со вторым механиком сходить в город, пройтись по памятным местам, освежить, так сказать, в памяти. Прошлись мимо дворца диктатора Батисты, свергнутого Фиделем (там теперь музей революции), вышли на набережную Малекон. Тут, конечно, красиво: море искрится, волны разбиваются о скалы, вдоль набережной высотки стоят, построенные ещё американцами, девушки ходят стайками. Но ни одного нового здания, на дорогах все машины старые. Всё замерло в состоянии конца 50-х годов. На боковые улицы в центре Гаваны лучше не сворачивать. Здесь сплошная нищета и грязь. Никто ничего делать не хочет. Кубинцы после революции вообще с удивлением узнали из речей Фиделя, что нужно работать. До этого они прекрасно жили на доходы от рыбной ловли с туристами и проституции. Местные мужчины днём в жаркое время предпочитают отдыхать в тени. А вечером пьют «Фундадор» (местный ром отвратительного качества) и танцуют с девушками зажигательный танец почанга. И, надо сказать, вот это у них здорово получается.



Улица в центре Гаваны

В те годы Советский Союз заваливал Кубу русскими продуктами, нефтью, металлом, тракторами и оружием. Если посчитать, сколько было всего перевезено на Кубу только мной в качестве матроса и помощника, то получится, что на эти деньги можно было построить заново город средних размеров. В обратную же сторону везти было нечего. Была, правда, попытка вывозить танкерами обратными рейсами тростниковую патоку для производства сахара. Но оказалось, что она в России никому не нужна: нет заводов по переработке, да и своего сахара хватает. Деньги за патоку кубинцам заплатили большие, но патоку до Союза не довезли. Выкачивали посреди океана в море, а танкера поворачивали в Персидский Залив за очередной партией нефти для той же Кубы.



Советский сухогруз заходит в порт Гаваны мимо крепости Морро

Возвратились мы со вторым механиком к вечеру в порт. Проходим через одну из проходных на причалы. Около проходной стоит кубинец с автоматом, лет семнадцати. Рабочий день уже закончился, в порту людей почти нет. Молодой часовой делает суровое лицо, поднимает автомат и что-то трещит на своём автоматическом испанском. Смысл понятен и без перевода: стой, а то стрелять буду. Это было что-то новое, такого я даже на Кубе не видел. Но наш второй механик оказался обученным человеком. Он, не сбавляя шага, сделал правой рукой неуловимое движение и автомат оказался у него в руках. Мы продолжали неторопливо идти в сторону нашего танкера, а юный кубинский солдат революции плёлся за нами, хныкал и просил вернуть калашникова. Я предложил: «Да отдай ты ему автомат. Разряди только, чтобы этот дурачок нам в спину не выстрелил». Механик на ходу вынул рожок из автомата, передёрнул затвор. Потом с силой зашвырнул автомат на гору досок, а рожок бросил в противоположную сторону. Мы спокойно пошли дальше, а солдатик полез на карачках на доски искать автомат. И вот так

всё на Кубе. Автомат советский, форма военная советская, нефть тоже, доски тоже, а солдат кубинский. Надо было, наверно, и солдата заменить, чтобы что-то получилось.



Гавана, центр

В итоге мы без особых приключений выгрузились. Об этой стране, где мне пришлось побывать раз десять, об их революционерах и контрреволюционерах я как-нибудь расскажу отдельно, если будет время. Тема благодарная и неисчерпаемая.

После выгрузки получаем радиogramмой распоряжение из Новороссийска от нашего группового диспетчера Валерия Бушенецкого: снимайтесь и следуйте в Персидский залив за нефтью. Мы были уверены, что нас вернут грузиться в Одессу или Новороссийск. И тут такая неожиданность. Это было похоже на нокдаун в начале первого раунда.

Иван Петрович – моряк бывалый, удивления не высказал. Дает распоряжение: «Владимир Николаевич! Ты в качестве тренировки возьми генеральную карту и сделай прокладку курса до Эль-Кувейта. Посчитай расстояние. Прикинь судовые запасы, сможем ли мы дойти без заходов».

Разложил я карты на штурманском столе. Ё-моё! Да тут даже по карте шагами нужно полдня идти! Суэцкий канал в то время не работал, так как ещё не были подняты пароходы, затопленные в нём евреями во время шестидневной войны. Идти, следовательно, придется вокруг Африки, потом мимо Мадагаскара, через Индийский океан, потом Персидский залив, потом река Шат-Эль-Араб до порта Фао. Опять в самое арабское логово. Даже при нашей скорости это 43 суток чистого хода получается при идеальных погодях.

Топливо закончится на траверзе Мадагаскара, вода и макароны ещё раньше. А на Кубе запасы, кроме воды, не пополнишь. Страна бедная, на грани выживания. Топливо и макароны мы им самим из России возили целыми пароходами.

Доложил в кают-компании за обедом капитану результаты своих вычислений. «Точно померил?» – «Иван Петрович, я навигацию знаю. И напрямую мерил, и по дуге большого круга, и в обратную сторону, и по частям. Как ни старался – все равно 43 суток получается и ни часом меньше». В кают-компании после этих слов все приуныли. Видимо каждый себе в уме прикидывает: если до Фао только чистого хода полтора месяца, то сколько же мне лет будет, когда в Союз вернемся?

А Иван Петрович неожиданно говорит: «Это хорошо!». Когда капитан вышел, начальник рации развеял мои сомнения по поводу этого «хорошо»: «Молодой ты еще, Володя! Ты же сам только что сказал, что судовые припасы придется пополнить». – «Ну и что?» – «А то, что между Кубой и Персидским Заливом только два приличных порта: Лас-Пальмас на Канарах и Кейптаун в Южной Африке. Но в Южной Африке апартеид, там негров угнетают, Нельсон Манделла в тюрьме сидит. Мы, честные советские моряки, не можем на это смотреть. Следовательно, что остается? Ка-на-ры, Володя, Ка-на-ры! Ты, если уж вычисляешь, Володя, то вычисляй до конца. Это же шикарный заход!». Тут только до меня дошло, куда мы идем. Пол земного шара нужно обогнуть и по дороге только два порта, куда можно зайти.

Как начальник рации вычислил, так и произошло. Дней через десять мы были в Лас-Пальмесе на Канарских островах. Капитан собрал комсостав и объявил, что дает нам «два дня на разграбление города», но чтоб без полиции, вахта чтобы неслась как положено и чтобы после выхода из порта «ни-ни»!



Город и порт Лас-Пальмас

Лас-Пальмас, после Союза и особенно после Кубы, представлял собой товарно-коньячный рай. Начальник рации предупредил меня, чтобы при посещении магазинов я себя сдерживал и не кричал с восторгом: «Коммунизм! Коммунизм!».

Но старые моряки не тратили на берегу время на такие скучные дела, как посещение магазинов. Мы просто написали на бумажке кому что нужно и шипчандлер (местный судовой снабженец) в тот же день привез на судно полную машину барахла: японские магнитофоны, испанскую обувь, джинсы, свитера и так далее. Мы же, не теряя времени, группами по 2—3 человека пошли осваивать местные увеселительные заведения. Надо было как-то восстанавливаться после нокдауна. Сначала разбрелись по городу, но к вечеру как-то спонтанно почти все собрались в одном переулке в кабаке. Может быть это объясняется тем, что я один, кроме старпома, более-менее говорил по английски. Через меня было удобно общаться с официантами и посетителями кафе. К пьянке я относился отрицательно. А моряки пили самозабвенно, но сильно пьяных не было. Ребята все здоровые, с соответствующей закалкой. Замполит и капитан ходили в город самостоятельно. Они предпочитали развлекаться без свидетелей.

Местные красотки очень легкого поведения быстро заполнили пустующие столики вокруг нас. Время от времени они выдергивали из коллектива ослабевшего моряка и уводили куда-то. Меня это беспокоило. Но через некоторое время моряка под ручку благополучно приводили обратно в коллектив. На каком языке они договаривались – я не знаю.

Вечером решили, что на сегодня хватит. Стали расплачиваться с хозяином кафе. Рассчитались, сумма, видимо, получилась огромная. Хозяин-испанец со счастливым лицом приносит большую бутылку джина мне в подарок и произносит на смеси английского и испанского краткую речь: выражает свое восхищение и любовь к русским морякам и просит завтра опять приходить. Моряки, не дождавшись моего перевода этой речи на русский, разлили джин по стаканам и выпили «на посошок». Испанец был шокирован. Он вообще думал, что кое-кто из-за стола подняться не сможет. Спрашивает меня: «Как вы до судна дойдёте? Они же упадут!». Мы его заверили, что с русским моряком такого быть не может. Если кто-то и упадёт, то только уже на родной палубе.

С большим трудом, с остановками в уличных кафешках у барных стоек, мы все-таки благополучно дошли до судна. На следующий день всё повторилось. Сейчас смешно вспоминать, а тогда я здорово волновался за своих моряков. Боялся, как бы чего по пьянке не случилось. Но всё обошлось.

За два дня пополнили запасы провизии, забункеровались водой и топливом и вышли из Лас-Пальмаса. Когда отходили и нужно было уже убрать на штатное место парадный трап, матросы, человек десять во главе с боцманом, почему-то носили его с полчаса по грузовой палубе, роняли, снова поднимали и при этом довольно стройно исполняли песню времен войны: «Нас извлекут из под обломков, подымут на руки каркас...» Капитан смотрел на это, вздыхал, но не вмешивался. Только один раз сказал мне: «Ну вот что с ними сделаешь? Они же

как дети. Ничего, завтра они все будут в норме». Иван Петрович сам прошел матросскую школу, понимал этот процесс.

Первые сутки после выхода народ приходил в себя. Вахты все перепутались. Кто был в состоянии, тот и стоял ходовые вахты. Остальные приводили себя в порядок. Мне пришлось работать на мостике за старпома с 4-х до 8-ми утра, затем за третьего помощника с 8-ми до 12-ти. В 12 часов меня меняет второй помощник. В это время на мостике раздаётся звонок судового телефона, снимаю трубку, слышу голос старпома: «Володя! Сдавай вахту побыстрее и спускайся ко мне в каюту. Мы тут с третьим тебя ждем. На обед не ходи».

Спускаюсь к старпому в каюту. Там за накрытым столом сидит цвет нашего экипажа: старпом, третий помощник и начальник рации. Старпомом у нас был Юрий Иванович Афанасьев. Здоровый, умный и воспитанный парень из Одессы, 30-ти лет. Мы с ним подружились. Он за этот первый рейс многому меня научил. Впоследствии он стал заместителем генерального директора Новороссийского пароходства по кадрам.

Третий помощник Федор Романович Онушко, хохол сорока лет «з під Полтавы», полулежит у стола на кожаном диване и, приподняв ногу, любуется на новые испанские туфли из красной кожи. Новый японский магнитофон Юрия Ивановича тихонько наигрывает испанские же мелодии. Погода солнечная, со стороны Африки дует сухой горячий ветер, большие квадратные иллюминаторы открыты. Полная идиллия. Сидим, за сухим вином мирно вспоминаем подробности недавнего штурма Лас-Пальмаса.

Федя, еще не полностью вернувшийся из потустороннего мира, продолжает утомлять нас своими испанскими туфлями: «Володя, ну скажи! Какие я себе туфли отхватил! Лучший туфель на всем пароходе!» – и при этом небрежно по-американски кладет обутые ноги на диванный валик. Вот это была ошибка. Юрий Иванович спокойно ему говорит: «Федя, ты не в себе. Убери ноги и выпей вина. Мы не в Техасе». Федор упорствует: «Нет, ну какие туфли!» – «Федя, убери. Я твои туфли выкину за борт». – «Только попробуй! Я твой магнитофон выкину».

На Юрия Ивановича угроза не подействовала: «Я готов на жертвы», – говорит. Затем аккуратно расшнуровывает Федору туфли, снимает их и меткими бросками по очереди выкидывает их через бортовой иллюминатор. Федя онемел от такой страшной внезапной утраты, выпученными глазами смотрит на Юрия Ивановича. Тот спокойно наливает вино в стаканы: «Ну, давайте, за федины туфли».

Федор очнулся и тут же показал во всей красе свою мелочную завистливую натуру: с криком «Ах та-а-ак?!» хватается Юрин магнитофон и, даже не выключив его, бросает вместе с испанскими трелями в тот же иллюминатор. Юрий Иванович как будто даже этого не заметил, чокается со мной стаканом, продолжает с нами обсуждение вчерашних приключений. Мы с начальником рации тоже сидим с безразличным видом.

Федя для приличия пожевал копченой колбаски и в одних носках пошел в свою каюту. Тут уже мы не стали сдерживаться, смеялись до слёз.

Но на этом история с туфлями не кончилась. Самое смешное впереди.

На следующее утро в 7 часов Федор Романович, уже абсолютно трезвый, выходит в спортивных трусах на грузовую палубу. Побегать перед вахтой. Я на ходовой вахте на мостике, наблюдаю эту картину с 20-ти метровой высоты.

Не успел Федор сделать и двух гимнастических движений, как замер в охотничьей стойке. Наклоняется и поднимает с палубы красный туфель. Левый. А, думаю, все понятно: ветер был слева по корме. Направленный твердой старпомовской рукой туфель выпорхнул из иллюминатора и, как бы огибая надстройку с потоком воздуха, приземлился в ветровой тени на палубу. Физика. Можно было предвидеть.

Федор растерянно осматривает испанскую обувь, поднимает голову в мою сторону. С отчаянием кричит: «Ты видел?!». Я с сочувствием: «Что, не твой размер, что ли?».

Но Федору было не до юмора, тяжесть вчерашней утраты придавила его с новой силой. В ярости мощным броском он бросает туфель в Атлантический океан и пытается уже несколько увядшими движениями продолжить оздоровительную пробежку. Но через несколько метров его настиг новый удар судьбы: за кнехтом на палубе опять притаился красный туфель. Теперь уже правый! Я стал наблюдать в бинокль, чтобы не пропустить ни одной подробности этой замечательной трагической сцены. Федя несколько секунд стоял с туфлем в руке как греческая статуя. Потом окаменелость прошла, раздался звериный вопль, туфель подлетел вверх, затем мгновенно в воздухе в прыжке был растерзан Федиными руками и футбольным ударом отправлен в тот же океан. Волны Атлантики сомкнулись. «Опять не тот размер», – про себя подумал я, но вслух высказываться поостерёгся.

На этом Федина пробежка закончилась. Уныло он поплелся в надстройку и больше не бегал по утрам до самого Мадагаскара.

А испанские туфли действительно были высокого качества. Сносу им не было. И живучие черти!

Большое судно в дальнем плавании – это как маленькое государство со своим населением, законами в виде Морского устава, президентом, со своей энергетикой, обычаями, медициной и политикой. Жить приходится автономно. На какую-то помощь извне рассчитывать не приходится. Что бы в море ни случилось, надейся только на себя. В то время не было спутниковой связи, мобильных телефонов, не было Global Position System и других современных чудес связи. Во время пасмурной или штормовой погоды, когда не видны Солнце и звезды, мы иногда неделями не могли определить точно, где мы находимся. Идем по счислению: как пятиклассники умножаем время на скорость и откладываем пройденное расстояние на карте. Получается точка, в которой мы должны условно находиться. Как только появится на небе просвет в тучах, определяемся по астрономии. Разница в положении бывает до сотни миль. Радиосвязь южнее экватора бывала только эпизодически. Через несколько недель такого плавания возникало ощущение, что в мире кроме нас и нашего танкера никого нет. До родины и семьи нереально далеко. Чтобы попасть домой, нужно пройти многие тысячи миль, пересечь четыре раза экватор, не умереть в тропиках от лихорадки, выдержать сорокаградусную жару в Персидском заливе, множество ночных вахт, общение с инородцами. На карту даже не хочется смотреть, расстояния космические. Спать приходилось всегда в разное время. Судовые часы переводятся каждые двое суток на час вперед или назад. Постоянная вибрация от работы главного двигателя (18 000 лошадиных сил). Судовые двигатели можно назвать «вечными», они месяцами крутят гребной винт без остановки. О таких пустяках, как качка и шторма, говорить не приходится – это дело обычное.

Но есть в этом отрыве от остального человечества и положительные моменты. Пока пересечешь два океана, есть время подумать о жизни. Дневная вахта, ночная вахта. Восход солнца, заход солнца. Дважды в сутки по звездам определяешь свое место в океане. Звезды, планеты и Солнце ходят по небу друг за другом в строгом порядке. Под водой рыбы, киты и каракатицы тоже гоняются и поедают друг друга в строгом порядке. Природа в южных районах океана прямо-таки придавливает человека своей мощью. Глядя на всё это великолепие, невольно, особенно по ночам на мостике, когда никого рядом нет, начинаешь задумываться: откуда все Это взялось? И для чего все Это движется и воспроизводится по множеству, четко связанных между собой законов. Без каких-то сбоев или неточностей. Должен же быть в этом какой-то смысл? И для чего мы на танкере день и ночь со скоростью 20 узлов идем посреди океана, а ему конца нет. Пытаемся из одной точки земного шара переместить немного нефти в другую точку. Якобы с целью прогресса. Да кому он нужен, этот прогресс? Вон, родная сестра моей бабушки, доярка в Тверской деревне, без всякого прогресса и даже не вооруженная знанием марксистко-ленинской теории, дожила до 94 лет. И была счастлива, пока не умерла. А может

быть, поэтому и дожила, что не была вооружена этими знаниями? Невольно начинаешь задумываться над смыслом жизни.

Как я заметил, любой человек, у которого с головой более-менее порядок, перейдя через два океана и спокойно понаблюдав и подумав об устройстве мира, неизбежно приходит к выводу, что без Бога тут не обошлось. То же произошло и со мной. Не то чтобы я стал религиозным фанатиком. Молитв я не знаю и даже в церковь не хожу. Но если кто-то при мне говорит, что Бога нет, я смотрю на этого человека с непониманием. Даже жалко его становится.

Закончим лирическое отступление. А то мы так до Персидского залива никогда не дойдем.

Южную Африку огибали южнее Кейптауна и мыса Игольного миль на 50. Дело в том, что вблизи берега здесь действует постоянное сильное встречное течение и встречные ветра. К тому же моряки знают, что в этом районе при умеренно-штормовой погоде иногда возникают одиночные «волны-убийцы» высотой до 20-ти метров. А дело было где-то в начале августа. Разгар зимы и штормовых погод в южной Атлантике.

Несмотря на меры предосторожности, пришлось и нам с такой волной встретиться. Уже практически обогнули на приличном расстоянии мыс Игольный, самую южную точку Африки. Идем курсом примерно на северо-восток. Я на вахте на мостике. Атмосферное давление в этом месте, как я заметил, всегда очень высокое, до 880 мм ртутного столба. Голова болит у всего экипажа без исключения. Ветер восточный, метров 10 в секунду, волна в правый борт около 6 метров, солнечно. В общем, для такого большого судна вполне приличная погода. Берег далеко – даже в радиолокатор не видно, как белые поселенцы угнетают негров. Горизонт четкий, солнышко светит. Решил я взять линию положения по Солнцу, к концу вахты надо взять вторую линию и определить место судна. Выхожу с секундомером и секстаном на правое крыло мостика и начинаю замерять высоту нашего светила. Высота мостика 23 метра над поверхностью воды. Примерно 8 этажей жилого здания. Я старательно работаю секстаном, нужно как можно точнее «посадить» Солнце на горизонт. Краем уха слышу нарастающий звук, как будто большой реактивный самолет приближается на малой высоте. Затем страшной силы удар по корпусу судна и поток воды сверху на мостик. Открываю глаза: танкер от удара накренился на левый борт, грузовая палуба вся под водой, волна перекатилась через судно с правого борта на левый. Весь мокрый, с секстаном в руке, перебегаю на противоположный левый борт: волна длиной от горизонта до горизонта со свистом удаляется от парохода. Скорость волны такая, что верхушка рассеивается в пыль и за волной образуется как бы низкий туман из водяной пыли. На глаз прикинул высоту волны. Двадцати метров, конечно, нет, но метров 15—16 есть точно. Звонок телефона. Капитан спрашивает: «У тебя там все нормально?» – «Иван Петрович, волна метров 15 через судно перекатилась. Слава Богу, на палубе никого не было...» – «Я понял. В иллюминатор увидел. А что за звук?» – «Воздух свистит. За волной завихрение воздуха, скорость большая». Говорю вахтенному матросу: «Поглядывай на горизонт. Я мигом переоденусь». Бегом спускаюсь на 2 этажа ниже, к своей каюте. В коридоре сталкиваюсь со старпомом. Он в одних трусах, но уже в спасательном пробковом жилете, сам видно еще толком не проснулся, отдыхал после вахты. Схватил меня за руку: «С кем столкнулись?» – «Не столкнулись, – говорю. – Большая волна. Иди спи. Не забудь жилет снять». Юрий Иванович, чертыхаясь от испуга и пошатываясь, пошел досыпать.

Благополучно прошли Мадагаскарский пролив. Чем ближе к Персидскому заливу, тем меньше тучек на небе, и солнце шпарит нереально. Включили судовую установку кондиционирования воздуха. Прошли траверз острова Сокотра. Страшное место, голые, выжженные солнцем скалы, ни одной травинки. Арабы из Саудовской Аравии, Йемена и Сомали многие годы свозили сюда больных проказой. Так сказать, для карантина, с гуманной целью. По-моему,

проще было их стрелять на месте, чем заставлять мучиться перед смертью на этой сковородке посреди моря.

Зашли в Персидский залив. Тут вообще как в аду. Жара за 50 градусов. В море плавают полосатые черно-желтые змеи метра по три длиной, вода вся в нефтяных пятнах. Запах нефти такой, что тошнить начинает. (Кстати, как раз, если не ошибаюсь, в 72-м году была принята конвенция о загрязнении моря нефтью. Через год нам опять пришлось побывать в заливе и нефти на воде уже не было). Из надстройки на палубу выйти невозможно: металл раскаляется так, что дотронуться рукой до лееров опасно, ожог обеспечен. На вахте, если нужно выйти на крыло мостика для пеленгования, несколько секунд собираешься с силами, потом выскрываешься к пеленгатору на несколько секунд, берешь пеленг и бегом в рубку пока не получил теплового удара. Забортная вода +38 градусов. Гироскоп отказывается работать, не справляется система охлаждения. Пришлось сшить из брезента рукав и подвести к нему холодный воздух из системы кондиционирования.

Моряки от такого климата загрустили. Обстановка на судне напряженная, но все терпят и молча выполняют свою работу. Надежда вся на то, что быстренько загрузимся и уйдем отсюда. Одна только радость: попали опять в северное полушарие, и появилась четкая радиосвязь с Союзом. Моряки узнали, как дома дела, и облегченно вздохнули.

Прошли весь Персидский залив, вошли с лоцманом в реку Шат-эль-Араб. Это такая речка, которая образовалась от слияния Тигра и Ефрата. Идем вверх по течению, справа Иран, слева Ирак. Иранский берег болотистый, камыши какие-то. В этих местах потом война была, «Буря в пустыне». Река неширокая, метров 500—600, но глубина больше 10 метров.

С полсуток шли по реке и вот, наконец, порт Фао. Портом эту дыру можно назвать только условно. Несколько нефтяных причалов вдоль берега. Сразу от причала начинаются бесконечные лабиринты глинобитных одноэтажных домиков с плоскими крышами и таких же глиняных заборов. Все выжжено солнцем до белизны. Ни одной живой души, днем по крайней мере. Даже собак не видно. Изредка промелькнет какая-то фигура, закутанная в тряпки от солнца. Транспорта никакого.

На берег сходить погулять смелых не нашлось. Я думаю, что вообще со времен Афанасия Никитина на эту землю не ступала нога русского человека. Взял английскую лоцию Персидского залива, читаю: порт Фао опасен из-за множества инфекций. Туземное население враждебно настроено против европейцев. Морякам настоятельно не рекомендуется сходить на берег.

Да особого желания гулять по этим историческим местам и не было. Достаточно осмотреть в бинокль с высоты мостика: ничего кроме песка и глины не видно. Даже горизонта нет, сплошное раскаленное море. Тут впервые мне в голову закралась мысль: а не дурят ли нас историки по поводу возникновения в этих местах человеческой цивилизации? Что-то подсказывает мне, что цивилизация здесь возникнуть не могла, она в этих местах может только погибнуть. Россия – вот это настоящий рай и оплот цивилизации по сравнению с эти Междуречьем. Правильно Есенин сказал: не надо рая, дайте родину мою. О Русь! Куда же нас занесло? И как отсюда выбраться?



Ирак в окрестностях Фао

Пару дней и ночей шла погрузка. Из-за жары вахту у трапа капитан нести запретил. Ночью жара «спала» до +40. Мы терпели, надеялись, что дня через четыре снова окажемся в Индийском океане. Теперь он нам казался родным домом. Все, так сказать, познается в сравнении.

Но тут очередной удар судьбы. Оказалось, что полный груз нефти в Фао взять не возможно. Речка от жары обмелела, и в полном грузу при большой осадке мы из нее выйти не сможем. Поэтому берем 20 000 тонн нефти здесь, выходим из речки в Персидский залив и в Эль-Кувейте добираем остальные 15 000 тонн с плавплатформы. Зло победило и в этот раз.



Погрузка танкера нефтью у платформы в Персидском заливе

«Королевство Эль-Кувейт» – это только звучит красиво. В то время это была почти такая же дыра как Ирак, только температура ниже на пару градусов, и можно сходить на берег без особого риска для жизни.

Взяли мы свои 20 тыс. тонн, два буксира лихо развернули нас посреди речки носом в сторону Персидского залива. Тихими добрыми словами, похожими на проклятья, попрощались

мы с гостеприимным городом Фао, с надеждой, что никогда сюда больше не попадем. И тем самым совершили очередную ошибку. Через год мы снова тут очутились при более тяжелых обстоятельствах.

В Эль-Кувейте пришвартовались самостоятельно, без буксиров (ювелирная работа капитана!), к огромной плавучей платформе с нефтью, для погрузки. После швартовки я не удержался и косвенно выразил капитану свое удивление по поводу удачных маневров таким, в общем-то, неуправляемым судном. Иван Петрович мне разъяснил: «Я, Владимир Николаевич, до танкеров на буксирах капитаном работал. Кто на буксирах не работал, тот никогда толком швартоваться не научится». Через несколько лет, когда сам стал капитаном на буксире, я убедился, что он был прав.

Пока шла погрузка, желающим разрешено было сходить на берег. Почти никто не соблазнился. Понятно – это тебе не Канарские острова с девочками. Но все же несколько наиболее мужественных человек, в том числе и я, сели в шлюпку и пошли в порт. Ничего нового на берегу мы не увидели. Королевство в то время состояло из пары торговых улиц с коврами, медными тазами местного производства, китайскими и индийскими тряпками. Все остальное – та же глинобитная деревня. Ну и, конечно, та же грязь, надоедливые пацаны-попрошайки, арабы непонятного возраста в тюрбанах, сидящие с чаем на солнцепеке, торговцы, говорящие на всех языках мира, плов и всюду запах анаши.

Поторговаться – это здесь, вроде как, национальный вид спорта. Не станешь торговаться за каждый драхм – навсегда потеряешь уважение мусульманского мира. Торгуются тут до изнеможения, с криками, обращениями к Аллаху, иногда кажется, что оппоненты сейчас схватятся врукопашную. Но, после того как сделка состоялась, следуют улыбки, объятия и благословения именем того же Аллаха. Меня это быстро утомляло. Купил себе карманный японский магнитофон Toshiba, попил чайку в ожидании своих товарищей и через пару часов мы с облегчением отвязали лодку от причала и пошли «домой». А этот магнитофон мне исправно служил несколько лет. С его помощью изучал английский по своей методе. Правда, пришлось переделать мою электробритву в повышающий трансформатор. На судне сеть была на 127 вольт, а магнитофону требовалось 220. Но, с моими знаниями электротехники, сделать из бритвы трансформатор – это был пустяк.

Через несколько дней мы с чувством глубокого удовлетворения покинули этот нефтяной рай. Опять мимо страшного острова Сокотра в Индийский океан. Здесь даже дышится легче. Пассат дует и днем и ночью. Иногда с неба, о чудо, дождик поливает. Прохладно, +36, не больше. В море живности, видимо, много: кашалоты иногда выныривают, дельфины стадами ходят. А летучие рыбы прямо стайками срываются с гребня волны и пролетают приличное расстояние. Я, пока не увидел их своими глазами, думал, что эти рыбки просто должны выпрыгивать из воды при приближении опасности и пролетать по инерции несколько метров. Оказалось не так. Плавники у летучей рыбы представляют собой мощное летательное приспособление. Работает ими рыбка в полете как стрекоза своими крыльями. И, несмотря на то, что сама рыбка по размерам и форме больше похожа на увесистую селедку, пролетает по воздуху до 200 метров. Я сам замерял, сравнивая с длиной судна. Некоторые летающие селедки, не рассчитав расстояние, приземлялись к нам на палубу. С управляемостью в полете у них слабовато. Вахтенный матрос пару раз за вахту спускался на палубу и собирал улов, пока он не протух на горячей палубе. К концу вахты обычно набиралась полная сковородка.

Так без особых приключений мы прошли Мадагаскарский пролив и обогнули южную оконечность Африки. В этом месте опять волны сильные, ветер с востока задувает, высокое давление и головная боль. Но теперь течение нам попутное, курс проложили близко к берегу. Африканский берег здесь высокий, скалистый. Волны океанские разбиваются о скалы очень эффектно. Похоже, что спокойного моря здесь не бывает никогда. Места вообще довольно

угрюмые. Столовая Гора, в пригороде Кейптауна, возвышается над морем как утюг, вершина плоская и постоянно закрыта тучами.



Кейптаун. Столовая гора

Между тем уже прошло пять месяцев, как мы вышли из Одессы. Моряк уже начал уставать, ностальгия железными пальцами придавливала за горло. Однажды в американском морском журнале я прочитал статью о психическом состоянии моряков в условиях дальнего плавания. Основной вывод был такой: после 93 суток проведенных в рейсе у среднестатистического моряка начинаются необратимые изменения в психике. Я, кстати, после этой статьи стал внимательно наблюдать за поведением наших моряков в дальних рейсах. И за своим тоже. Никаких особых сдвигов за все годы моей работы на море, за исключением 2—3 случаев, я не выявил. Но вот что интересно: советский моряк, видимо, был здорово закален психически с детства войной и жизнью в условиях «развитого социализма». Весь этот дурдом с профсоюзными собраниями, партийными съездами и еженедельными политзанятиями выработал у нашего моряка как бы иммунитет. Моряк привык держать себя в руках. И даже больше того. Я заметил, после 93 суток в дальнем плавании со всего экипажа чудесным образом слетала вся эта коммунистическая шелуха. Первый помощник прекращал проводить еженедельные политзанятия. Решения очередного съезда КПСС уже не казались такими значительными. Обязательные учения по тревогам тоже прекращались, хотя запись в судовом журнале о проведении исправно вносилась. В иностранных портах моряки разбредались в разные стороны и только Бог знает, чем они там занимались. Прекращались разговоры об угрозе со стороны иностранных разведок. Капитан и первый помощник (замполит) развлекались в портах самостоятельно, подальше от остальных моряков. То есть, все становились нормальными незакомплексованными людьми. Я даже праздник потом такой ввёл в обычай в тех экипажах, где плавал. «Девяносто третьи сутки» он назывался. Отмечали регулярно. В общем, русские моряки стойкими оказались. Но ностальгия не отменялась.

Еще интересный факт. В той же статье я нашел статистику американцев, о чем в условиях дальнего рейса говорят моряки между собой на вахте. Точно не помню, но примерно так: 60% – критика правительства, капитана и любого начальства (судовладельцев), 30% – спорт, охота, 5% – замечательные случаи из морской жизни, 4,5% – родственники, дети, воспитание детей, 0,5% – жены и женщины вообще. Меня очень удивило такое соотношение. Стал прислушиваться, о чем же мы говорим на самом деле. Ну, точно! Оказалось, мы такие же, как американцы, с точностью до полупроцента. Только у русских присутствовала еще одна тема – прошлая война. В то время среди моряков еще было много людей, которые прошли войну, некоторые в детстве были в партизанах. У некоторых родители погибли. Так что эта тема неизбежно проскальзывала в разговорах. Видимо, за счет уменьшения женского процента и спортивно-охотничьего.

В начале ноября закончился Атлантический океан, вошли через Гибралтар в Средиземное море. После ужасов Персидского залива такое ощущение, что мы уже дома. Не буду затягивать повествование, хочется скорей попасть в Россию. Скажу только, что выгужались мы

в Болгарии, в порту Бургас. Это уже в Черном море. Болгария в то время для русского моряка была как праздник души: прекрасные люди, райская природа, виноградное вино, никакой дисциплины, все люди братья и сестры. Особенно сестры. А впереди – Россия и отпуск. В общем, преддверие счастья.

В конце ноября наступило окончательное счастье – мы пришли в Одессу. Рейс получился чуть больше 7 месяцев. Ничего особенного для танкеров.

В Одессе все повторилось. Моряки-одесситы разбежались по домам. В ожидании причала судно поставили на якорной стоянке на внешнем рейде. Из штурманов я остался один, как самый молодой, к тому же не одессит. Плюс боцман с одним матросом и второй механик с мотористом. Всего пять человек из 43-х. Капитан и все остальные обещали быть через сутки. Но на следующий день на судно из экипажа никто попасть не мог – сильнейший туман на рейде и сильная волна с ветром от запада. С катера не высадишься. Иван Петрович вышел на связь по УКВ-радиостанции: «Владимир Николаевич, как самочувствие? Придется тебе покомандовать дня два, пока погода не ляжет. Локатор должен постоянно быть постоянно включен. С мостика не сходи. Если будет дрейфовать на якоре, сможешь сам сняться и перейти на ветер на 1- 2 мили?». Естественно, я бодрым голосом заверил, что обстановка под контролем.

Штормовая погода затянулась на трое суток. Якорь несколько раз начинал ползти, грунт там плохо держит. Приходилось прогревать двигатель, вирать якорь и переходить на новое место. Никто не спал. Вернее, когда была возможность, спали «быстро» минут по 15, кто где смог приткнуться. Я просто ложился на штурманский стол в рубке и отключался на 10—15 минут. И постоянно крепкий чай с сухарями. Готовить некогда было, да и некому. Один раз Служба управления движением порта чуть нас не потопила: направила в тумане пришедшее в Одессу судно на наше якорное место для постановки на якорь. Но я следил по радиолокатору за всеми передвижениями на рейде и успел по УКВ-радиостанции вызвать судно и предупредить. Они смогли отвернуть в опасной близости. Немного погода вызвал на связь Службу движения и на кратком русском языке попросил их так больше не делать. Если бы столкнулись, наш капитан точно сидел бы в тюрьме: он не должен был в штормовую погоду оставлять самого младшего помощника одного на вахте.

Шторм и туман закончились. Почти весь экипаж во главе с капитаном, уже без признаков ностальгии, прибыли на катере. Понавезли мне шампанского, всяких домашних закусок. Понимали, что я тут трое суток стрессировал и за всех отдувался. Выпили шампанского, поели одесских закусок, посмеялись над несостоявшимся кораблекрушением, и я завалился спать.

Разбудил меня через сутки второй радист Гриша Донец. Смотрю в иллюминатор: мы уже у причала стоим, погода хорошая. Капитан велел меня не будить на заход в порт и на швартовку. Гриша, крепкий и уверенный в себе украинский хлопец, предлагает пойти на берег и немного освоить Одессу. Куда ты пойдешь, говорю, к тебе же жена приехала. «Ничего, – отвечает, – она спит». – «Слушай, неудобно как-то. Жена не обидится?» – «Не обидится. Жена должна мужа слушаться. Я ей сказал спать до вечера – пусть спит». Зашли с Гришей к третьему помощнику. Федор Романович выдал нам зарплату в рублях. Грише почему-то досталась целая пачка трояков, крупные деньги у Федора кончились. Та пачка этим же вечером чуть не стала причиной этнического раскола в городе Одессе.

Берем такси, говорим шоферу: вези нас на Дерibasовскую. Там стоит шикарный трехэтажный ресторан под названием «Юбилейный». Весь в красном мраморе. Погода теплая. Из открытых окон льются популярные одесские мелодии. Гриша ведет меня на третий этаж. Я, мол, тут все знаю: «Посидим в тишине, поговорим за жизнь. Ты завтра в отпуск уедешь, неизвестно когда встретимся».

Третий этаж ресторана разделен широкими арками на три зала. В одном из них, центральном, на небольшом возвышении музыканты: пианино, скрипка, гармошка. Негромко, душевно играют и поют. Сели, выпили, беседуем мирно. Грише взгрустнулось, а это опасно, как оказа-

лось. Вытаскивает он из пачки трояк, подходит к музыкантам и просит: «Спойте нам с Володи душевную песню под названием „В тумане скрылась милая Одесса“. Знаете такую? А то мы только что с моря слезли. Полгода в Одессе не были». Ребята отвечают с готовностью: «Да такие песни, да для моряков, да за такие деньги мы до утра будем петь!». Пропели душевно, Грише понравилось. Выпили за Одессу, закусили.

И тут из гардеробной на третий этаж заваливает большая компания непонятной национальности, уже навеселе и, что самое плохое, между ними жених в галстук и толстая баба в кисейном платье. Гриша сразу понял: «Труба дело! Еврейская свадьба! Вот тебе и посидели в тиши. Сейчас будем слушать „Семь-сорок“».

И точно, не успели гости рассестись по ветвям, как шустрый парень, брюнет, конечно, подбегает к музыкантам и дает им рубль. Те дружно запиликали «Семь-сорок». Евреи вскочили из-за стола, взяли платочки в руки и запрыгали ритмически парами прямо перед нашим столом. Гриша сидел мрачный, угрюмо смотрел на этот шабаш. Видно было, что в его упрямой хохляцкой голове созревает какой-то коварный план. «Володя, ты как к евреям относишься?» – «Да нормально, – говорю. – Мы живем, друг другу не мешаем. А с еврейскими девушками мы вообще дружим». Гриша задумчиво так заметил: «Девушки – это совсем другое».

Прозвучали последние ноты замечательного национального танца. Танцоры не покидают поля битвы, ждут скорого продолжения. Но тут встает Гриша, уверенной морской походкой идет к музыкантам, достает трояк из пачки и возвращается к столу. Затем, естественно, звучит длинная лирическая песня «В тумане скрылась милая Одесса» в полной её версии. Евреи, еще ничего не подозревая, обмахиваются платочками и временно усаживаются за праздничный стол. С понтом: ничего страшного, можно пока выпить и остыть. На последнем куплете гости опять делятся на пары с платочками и направляются в наш зал. Но не тут-то было, у Гриши трояков этих была целая пачка. Он в опережающем темпе подходит к музыкантам, дает трояк. Те даже не спросили, что играть. Они уже все поняли. И так раз десять подряд. Обстановка накалялась на глазах. Из смежного зала начали раздаваться возмущенные возгласы, иногда на русском языке. Но Гриша был человек негибачый. Закусывает невозмутимо и наслаждается любимой мелодией.

А у меня уже аппетит пропал. Чувствую, назревает межнациональный конфликт. «Гриша, у тебя там еще много трояков?» – «Не волнуйся, Володя, на всю Одессу хватит».

Нет, думаю, пора тикать отсюда. Нас всего двое, а евреев пол-Одессы. А вторая половина – еврейки. Подозвал я официанта, расплачиваюсь. Официант довольно улыбается. Жаль, говорит, что вы так рано уходите, такой вечер был хороший, музыка отличная.

Взял я Григория под руку, веду через зал в гардеробную. Он вроде как согласен уже уйти, но перед выходом, освобождает свою руку и со словами «Нет, моряки так запросто не сдаются!» – направляется к музыкантам. Вытаскивает похудевшую, но все еще опасную пачку трояков, отдает её всю музыкантам и говорит громко: «На все!». Музыканты восприняли заказ с энтузиазмом. Видимо, еврейские свадьбы им уже изрядно надоели, а такие как Гриша, с пачкой трояков, встречаются в Одессе нечасто.

В гардеробной я с облегчением обменял номерок на свой зонтик и уже собрался было спуститься по широкой мраморной лестнице на Дерибасовскую, но тут трое горячих еврейских парней быстро приходят из зала и начинают возбужденно задавать нам наводящие вопросы. Наверное, решили, что неприлично нас отпускать просто так. Не знаю, чем бы это кончилось, если бы не открылась в этот момент противоположная дверь со стороны улицы и не зашел в ресторан мой вахтенный матрос Николай Николаевич Шилкин. На беду всех одесских евреев, это был красавец-парень, тридцати лет, нрава неукротимого, сам родом из Донецка, мастер спорта по волейболу и чемпион Донецка по боксу в весе 75 кг. Решил тоже посидеть в тишине. Коля оценил обстановку мгновенно: «Николаевич, а шо тут такое?». И евреям: «Вы знаете,

с кем тут разговариваете? Сейчас я вам объясню. Ты, Владимир Николаевич, спускайся с Гришей на улицу, подождите меня там». Я хотел возразить: «Коля, да тут их целая свадьба!». Но Гриша аккуратно вытолкнул меня на лестницу: «Пошли, пошли. Не надо Коле мешать, он свое дело знает».

Не успели мы выйти на улицу из ресторана, как со стороны мраморной лестницы послышались звуки хлестких ударов и падения нескольких тел. Тут же быстрым шагом выходит слегка запыхавшийся Коля Шилкин. В руке у него поломанный зонтик, который был тут же безжалостно выброшен в урну. Коля на ходу тянет меня за рукав: «Пошли в другой кабак. Туда, где свадьбы нет».

И мы пошли по Дерибасовской искать тихое место, где можно поговорить «за жизнь». А из открытых окон ресторана «Юбилейный» с третьего этажа, вы не поверите, но это правда, сколько мы могли слышать, раздавалась полюбившаяся морякам мелодия – «В тумане скрылась милая Одесса».

На следующий день приехал мне на замену новый четвертый помощник. А еще через день я попрощался с моряками и поехал домой в отпуск. Гришу Донца я больше никогда не видел.

ЧИТТАГОНГ



Капитан Иван Петрович Самофалов при приёмке танкера «Ленино» из постройки в Японии, 1968 год

Зимой с 1972 на 73 год после двухмесячного отпуска я снова вернулся на родной танкер «Ленино» в Новороссийск. Большинство экипажа, включая капитана Самофалова, тоже отдохнуло в отпусках. «Ленино» за это время с подменным экипажем сбежал по-быстрому на Кубу и назад. После отдыха моряки встретились на пароходе как родные. Как будто большая семья разъехалась по необходимости на пару месяцев каждый по своим делам и вот, наконец, все опять вместе собрались дома.

Предстоял короткий ремонт в доке в Новороссийском судоремонтном заводе недели на три и потом – грузиться нефтью в этом же порту на Шесхарисе (нефтеналивной причал) и куда-то на запад, как начальство прикажет.

Все казалось просто и ничто не предвещало беды.

Ремонт мне запомнился одним интересным случаем. Был у нас четвертым механиком Юра Дружинин, хороший такой парень, скромный, добросовестный по работе, но неосторожный. Чувство опасности у человека отсутствовало. А четвертый механик, между прочими обязанностями, отвечал за ремонт судовых систем: грузовые трубопроводы, воздушные, водяные и всякие другие. Их на танкере столько, что только он мог в них разобраться.

И вот приходит на борт заводская бригада из нескольких человек определить объем работ по ремонту нефтяного трубопровода. Юра спускается с ними в третий центральный танк. Это такой грузовой отсек для жидкого груза объемом около 1500 кубических метров. Для сравнения могу сказать, что в один такой танк свободно поместился бы трехэтажный жилой дом на пятнадцать квартир, и еще для детской площадки место осталось бы. И таких танков на судне было двадцать семь.

Юра ходит с заводскими по дну танка, жалуется на жизнь: вот, мол, танки мыли перед ремонтом, а везде лужи нефти, трубопроводы дырявые, остатки нефти из труб вытекают. И чтобы заводские лучше разглядели пробоины в трубопроводе, зажигает спичкой какую-то бумажку и таким образом улучшает освещение в этом темноватом помещении с нефтью. После чего небрежно бросает догорающую бумажку в лужу сырой нефти. Нефть мгновенно загорается. Собственно она для этого и предназначена. А заводские хлопцы с Юрой во главе, при значительно усилившемся освещении, бросаются толпой к металлическому трапу на выход.

Это случилось на моей суточной вахте. Я в это время на грузовой палубе возле парадного трапа спокойно беседую с заводским пожарным инспектором. Объясняю ему подробно, какую большую мы проделали подготовительную работу по обеспечению пожаробезопасности на судне в период производства ремонтных работ. Пожарный уже практически даёт мне в руки акт приемки судна в ремонт.

И вот тут я слышу за спиной нарастающий звук, очень похожий на шум огня в открытой настёж печи. Подбегаю к расширителю третьего центрального танка, заглядываю в него: мама родная! Огонь полыхает как в аду.

Надо понять мое состояние: в танке люди, на судне несколько моряцких жен с детьми, из командиров я один, не считая несчастного Дружинина, который сгинул в адском пламени. Через минуту нефть в смежных танках от температуры начнет испаряться, а еще через несколько минут так жажнет, что половины судоремонтного завода не будет.

Но все эти мысли заняли не больше одной сотой секунды. Выучка сработала: я рванул стометровку по грузовой палубе в надстройку (там как раз метров сто бежать) к судовой радиотрансляции. В училище я тоже бегал довольно быстро: стометровку пробегал за 12 секунд, только Вадику Бабичеву проигрывал. Но тут, мне кажется, были перекрыты все существовавшие в то время мировые и национальные рекорды.

Запрыгиваю в дежурную комнату, включаю «Березку» (судовая трансляция) и объявляю радостную новость: «Внимание! Пожарная тревога! Пожар в третьем центральном танке.» Как положено, с небольшим интервалом дважды повторяю объявление. Потом с той же рекордной скоростью бегу обратно к парадному трапу – там установлен телефон для связи с берегом. Надо звонить диспетчеру завода. На ходу кричу морякам: «Горловину танка не закрывать! Там Юра Дружинин!»

Не успел я набрать короткий двузначный номер и поделиться своими опасениями с заводским диспетчером, как обстановка изменилась. Оказалось, что не я один из экипажа умею так быстро бегать. За какие-то 30 секунд моряки раскатали пожарные шланги, врубили пенотушение, залили весь танк пеной. И, что особенно удачно получилось, Юру Дружинина с заводскими ребятами как-то успели из горящего помещения выхватить.

И вот стоит он живой с этими ребятами, правда, весь в пене, сам черного цвета от копоти и говорить не может, видимо от избытка чувств. Но мне на его дар речи наплевать. Мне главное предъявить его и заводских согласно накладной. За качество товара я не отвечаю, а там дальше пусть с ними врачи разбираются.

Через полчаса подтягиваются по тревоге с берега капитан Иван Петрович, новый старпом и другие (наш старпом Юра Афанасьев был отправлен вторым помощником по контракту на аргентинский танкер).

Пришел и пожарный инспектор, которого полчаса назад при первых проблесках пламени с парохода как ветром сдуло.

Стали разбираться. Юру Дружинина сначала хотели уничтожить, но потом увидели в каком он состоянии и оставили в покое.

Экипаж, как оказалось, действовал по тревоге правильно и очень быстро. Я даже удостоился благодарности за быструю реакцию и отсутствие паники..

Это удивительно. А на учебных тревогах по четвергам те же моряки ползали с пожарными шлангами по палубе как дохлые.

Пожар на танкере – это, конечно, страшно, но настоящая беда была впереди.

После ремонта перешвартовались на причал Шесхарис, это там же в Цемесской бухте, недалеко от судоремонтного завода. Приняли на борт 35 тысяч тонн сырой нефти. Руководство пообещало нам «короткий рейсик»: Италия – Сирия – Куба – Новороссийск. «Месяца на три, не больше».

Но я уже к тому времени заметил, что они, отправляя в плавание моряков, всегда обещают короткий и победоносный рейс, а потом выходит все наоборот. Так случилось и в этот раз. Короче, домой я попал только через полтора года.

До Итальянского порта Анкона идти примерно неделю. И, что странно, чем ближе мы подходили к солнечной Италии, тем становилось холоднее. Дело кончилось тем, что в город мы со вторым помощником Анатолием Кременюком пошли, одевшись по-сибирски: теплые сапоги, пальто и меховые шапки. Город красивый, магазины и рестораны в огнях. Но все в каком-то морозном тумане. Итальянцы непривычные к такой температуре, ходят все поспевшие, перебегают от магазина к магазину. А нам с Толиком хоть бы что, ондатровые шапки еще не такой холод выдерживают.

Прохожие с нескрываемым интересом, а некоторые с завистью, разглядывали наши сапоги и меховые шапки. Там такую одежду не носят. Несколько раз я услышал нам вслед непонятное слово «Алёра!». Спрашиваю Толика: «Это что за „Алёра“? Ругаются, что ли?». Толик успокоил: «Алёра» – это такое слово, которое у них подходит для выражения любых чувств. В данном случае в качестве перевода лучше всего подходит русское «Однако!».

Ну итальянцы! Что с них взять?

Выгрузили нефть в Италии, пошли в Сирию на погрузку. О Сирии расскажу подробно в другой раз. Был у меня года через три случай познакомиться с этой солнечной страной поближе.

Потом переход через Средиземное море, Гибралтар, Атлантический океан на Кубу в порт Сантьяго. Ходу недели две, может чуть больше.

Решил я на переходе заняться вплотную профилактикой и настройкой ЭРНП (электро-радионавигационных приборов). Как четвертому помощнику мне приходилось отвечать за работу и ремонт радиолокатора, гирокомпаса, эхолота, лага, радиопеленгатора и еще чего-то, уже не помню. В первую очередь занялся радиолокатором. В те времена даже на таких больших судах устанавливалось только по одному локатору советского образца типа «Дон». Это была военная техника, ламповая, с современной точки зрения устаревшая. Но работал этот локатор очень хорошо, однако требовал к себе постоянного внимания и высокой квалификации обслуживающего специалиста. Ночью или при плохой видимости в тумане радиолокатор был единственным надежным средством, чтобы определить место судна по береговой черте и обнаружить встречное судно или берег. Действовал он на расстоянии до 42 миль (77 км). Судоводители на этот прибор буквально молились.

Мы еще в училище усиленно изучали эти приборы, но теперь я решил довести свои знания до совершенства. И довел. Позднее благодаря этому мне удалось практически спасти танкер от катастрофы в Босфоре. Но это было потом. А пока я между ходовыми вахтами раскладывал на палубе каюты или на штурманском столе электросхемы локатора, а их десятки погонных метров, и вникал в самую суть. Каждый блок прибора настраивал, тестировал, подстраивал переменные сопротивления, замерял токи. В общем, добивался наивысших показателей по всем параметрам. По ночам мне снились эти схемы и электронный импульс, пробегающий по цепям. Со временем мне уже не нужно было заглядывать в схемы. Весь процесс запуска радиолокационного импульса, генерирование излучения, прием отраженного сигнала, его пре-

образование вплоть до изображения на электронно-лучевой трубке я мог уже за считанные секунды смоделировать в уме со всеми подробностями. Это потом и спасло нас в Босфоре.

Через какое-то время локатор заработал так хорошо, как никогда не работал. Штурмана нарадоваться не могли. Но все-таки, мне казалось, что не хватает какой-то четкости в изображении. Несколько дней я ломал голову над этим вопросом. И вот однажды во сне мне приснился ответ. Довольно простой.

Тут же в 4 утра поднялся на мостик. На вахте старший помощник со своим матросом. Спрашивает: «Что, Николаевич, не спится? Пришел помочь?». Я еще под впечатлением своего электротехнического сна неопределенно отвечаю: «Подождите. Сейчас...». Сам к локатору, снимаю тубус, потом беру отвертку и откручиваю несколько болтов, снимаю с корпуса локатора защитную круглую крышку с толстым стеклом. Под ней стекло экрана электронно-лучевой трубки. Сюда никто никогда не лазает, только раз в несколько лет при замене трубки. Провел пальцем по поверхности экрана: точно! Толстенный слой пыли! До меня здесь плавали четвертыми помощниками и Юра Афанасьев, и Федор Романович, и мой предшественник Коноваленко Леша. И никто не догадался протереть здесь тряпкой.

Вытер все это дело, протер спиртом. Старпом ворчит: да что ты там возишься в полной темноте, он и так отлично работает. Я говорю: «Теперь еще лучше будет работать» – и пошел досыпать.

За обедом на утро в кают-компании штурмана и радисты забросали меня вопросами: «Ты что с локатором сделал? Он так никогда не показывал! Говори, что ты там придумал по своей электронике!».

Я сначала отмалчивался. Потом говорю: «Нас в училище, еще до того как начали обучать электронике, приучили регулярно раз в неделю окна в кубрике протирать от пыли».

Начальник радиации сразу понял, а остальные долго и странно на меня смотрели.

Через пару дней приходим на Кубу в Сантьяго. Порт находится в большой бухте со множеством разветвлений и с островком посередине. Берега высокие, видимость отличная. Идем в конец бухты к нефтяному причалу. Локатор, как положено при заходе в порт, работает. Старпом время от времени смотрит на экран, контролирует расстояния. Вдруг с удивлением восклицает: «Что за черт! На экране три буя отбивает, а никаких буюв не видно. И на карте их нет...»

Я заглянул в локатор, замерил курсовой угол на буи и расстояние. Беру бинокль и пытаюсь по этому направлению визуально обнаружить то, что видно на экране. Буюв не видно, но зато на этом месте сидят на воде три пеликана. Старпом успокоился, но попросил: «Ты, Николаевич, больше не настраивай его. Он еще рыбу на дне начнет показывать. А это уже лишнее».

Не все моряки верят, что такое возможно, но это факт. А современные японские локаторы хоть и не ломаются, но работают тупо. Птичку в них не увидишь.

В Сантьяго все как обычно: жара, свалки горят вокруг города, грифы-падальщики старыми летают. Кубинские солдаты с автоматами ходят круглые сутки по причалу и по палубе на судне. Если увидят какие-нибудь пузыри на воде вблизи танкера, кидают в это место гранату и несколько очередей туда из автомата: защита от подводных диверсантов. Тогда это было необходимо.

Я первый раз на Кубу попал в 69-м году. Было это в Гаване. На одном из причалов порта стоял памятник: сваренные в виде абстрактной фигуры различные металлические части судна. Якорь, шестерни от двигателя, куски железа, иллюминаторы. Это то, что удалось собрать в радиусе двух километров после взрыва французского сухогруза, доставившего в Гавану оружие. Один трюм у них был полный взрывчатки. Предположительно кубинские контрреволюционеры устроили диверсию и взорвали судно. Экипаж весь погиб и много людей в порту. Мне

тоже в те годы пришлось однажды возить на сухогрузе взрывчатку на Кубу. Полный первый трюм, больше тысячи тонн. Но выгружали уже не в Гаване, а в Мариеле, на военно-морской базе.

В городе Сантьяго делать нечего. Сплошная нищета и грязь. Но вот километрах в тридцати есть просто райское место – бухта Сибонэй. Полукруглый песчаный пляж, пальмы, в море стоит на сваях деревянная платформа для отдыха и ныряния, чистейшая вода и никакого народа. Кубинцы давали нам автобус и мы каждый день, кто был свободен, ездили туда развлекаться. Носились по пляжу наперегонки, ныряли и всячески дурачились. Дело было кажется в марте, вода градусов 25—26. Для кубинцев холодновато, а нам в самый раз.

Но море вокруг Кубы довольно опасное. Наш молодой моряк- практикант Белоусов решил покинуть песчаный пляж и поплавать в сторонке среди кораллов. В результате наступил ногой на морского ежа. Это такой шарик с длинными и ломкими колючками. После этого нога у него была вся в нарывах, долго ходить не мог. Судовой врач месяца полтора выковыривал ему эти колючки.

Местные кубинцы рассказали мне, что незадолго до нашего захода двое их молодых ребят ловили рыбу на спиннинги. Зашли в воду по пояс и закидывали на блесну. Один из них поймал на крючок барракуду. Это такая большая морская щука со множеством зубов и отвратительным характером. Так эта барракуда от обиды сама бросилась на них. Одному прямо в воде откусила голову. Второй весь покусанный смог сам выйти из воды, но умер на берегу от потери крови.

Акулы по сравнению с барракудой просто тупые караси. Мне раза три-четыре пришлось поплавать среди акул и ничего особенного не случилось. Одна только случайно задела меня боком по колену и при этом испугалась больше меня. Правда кожу на колене разодрала мне как теркой. Это было около порта Сафи в Марокко в 68-м году. У акул чешуи нет, а шкура покрыта мельчайшими зубчиками. В воде с ней лучше не соприкасаться, кожу сдирает как напильником. Но это так, к слову.

Другой наш моряк, моторист Вовк, поймал с борта на крючок небольшую акулу-катрана. Поднял его до лееров, взял правой рукой за леску у морды и перекинул через леерное ограждение на палубу. Так этот катран, вместо того, чтобы безропотно починиться судьбе, успел в воздухе в полете хвостовым шипом распороть Вовку руку от локтя до кисти. Пришлось зашивать. И рана очень долго не заживала. Вот-так поймал рыбку!

Недели две, пока шла выгрузка, мы мирно развлекались на кубинской природе. Настроение было праздничное. После окончания выгрузки мы полагали идти на Черное море в Новороссийск.

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.