



Иван Ефремов

Встреча
над Тускаророй

ФТМ



Иван Ефремов

Встреча над Тускаророй

«ФТМ»

1943

Ефремов И. А.

Встреча над Тускаророй / И. А. Ефремов — «ФТМ», 1943

ISBN 978-5-457-09694-3

«Немало лет тому назад я плавал старпомом на довольно большом пароходе «Коминтерн» – в пять тысяч тонн, добротной английской постройки. Ходили между Владивостоком и Камчаткой, изредка на юг – в Шанхай или поближе – в Гензан и Хакодате...»

ISBN 978-5-457-09694-3

© Ефремов И. А., 1943

© ФТМ, 1943

Иван Ефремов

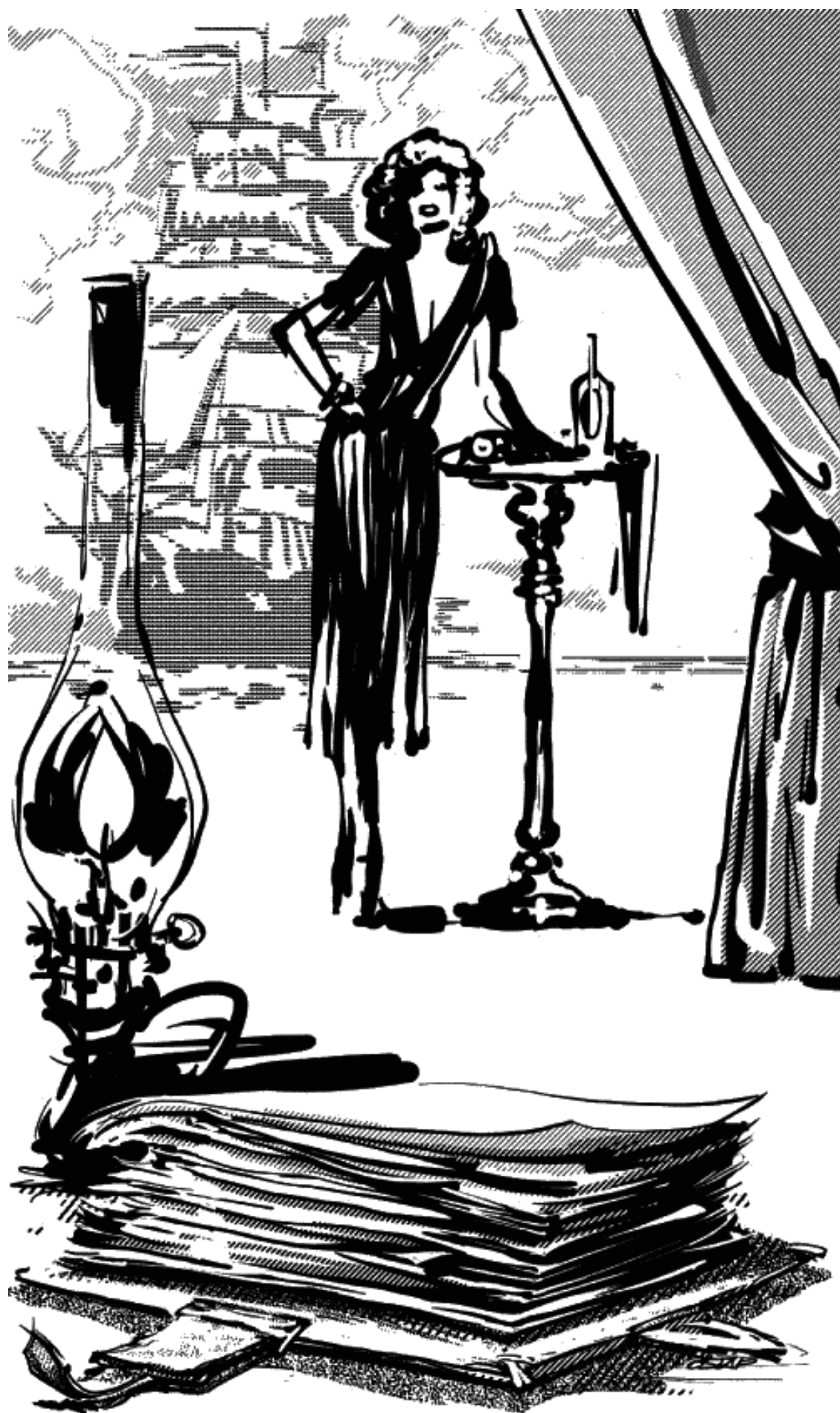
Встреча над Тускаророй

Немало лет тому назад я плавал старпомом на довольно большом пароходе «Коминтерн» – в пять тысяч тонн, добротной английской постройки. Ходили между Владивостоком и Камчаткой, изредка на юг – в Шанхай или поближе – в Гензан и Хакодате.

В июле 1926 года мы шли очередным рейсом в Петропавловск, с заходом в Хакодате, – следовательно, через Цугарский пролив. Вышли из Хакодате к вечеру, а через сутки привалил бешеный шторм, настоящий тайфун от зюйд-веста. Поднялось такое волнение, что, когда мы проходили траверз Немуро, волны стали закрывать судно. Мы имели ценный груз на палубе, а кроме того, разные хрупкие машины в трюме. Наш капитан Бегунов, очень славный, хотя и суровый старик, после короткого совещания со мной на мостике решил повернуть полнее бакштага, почти на фордевинд. Судно сразу перестало брать на себя воду и, невзирая на адскую волну, пошло спокойнее. Пришлось мне проложить новый курс вместо обычного: я оставил остров Сикотан к норду и пошел восточнее Курильских островов...

Штормом колотило нас всю ночь, и только на следующее утро стало стихать. Но ветер был очень свеж до самого вечера. К ночи же совсем стихло, и я рано завалился спать, так как устал за последние сутки отчаянно.

Ночь выдалась совершенно необычная в этих местах – безветрие, полный штиль, – ясная и безлунная. Я спал очень крепко, но, по прочно укоренившейся привычке, проснулся со звоном склянок. Хотя я и не сосчитал ударов, но знал, что до моей вахты полчаса. И действительно, почти сейчас же явился буфетчик с огромной кружкой горячего какао. Эту привычку я всем могу посоветовать – перед вахтой напиться горячего какао, тогда холод и сырость не страшны и ко сну сразу же перестает клонить. Я вскочил, быстро оделся, выпил какао и, закутив трубку, снова растянулся на койке. Как хороши эти десять-пятнадцать минут перед выходом на ночную вахту – в холод, мрак, сырость и туман!



Затягиваясь душистым, крепким табаком, я вслушивался в неравномерный всплеск волн и четкую работу машины. Ее мощный шум и легкое сотрясение всего огромного корпуса судна действовали успокоительно, вроде тихой музыкальной мелодии. В каюте было тепло, яркий свет лампы падал на столик с лежавшей на нем интересной книгой – наслаждение, которое я предвкушал после вахты. Я с удовольствием осмотрел свою каюту – крошечный «особняк», несущийся на двадцатифутовой высоте над страшной зеленой глубиной Тихого океана, – и подумал, что профессия моряка увлекла меня прежде всего тем, что она оставляла мне много времени на размышления, к которым я всегда был склонен.

Мои мысли были прерваны стуком в дверь. Дверь распахнулась, и на пороге появилась массивная фигура капитана.

– Что вы бродите в такую рань, Семен Митрофанович? – спросил я, садясь и поворачивая к нему тяжелое кресло. – Еще, наверно, не рассвело.

– Ну как не рассвело! Скоро огни гасить можно... Эх, и погода же редкостная!..

– Вот в такую-то погоду только и спать, – сказал я. – Ну, я-то, конечно, страдалец – мне на вахту, – а вы что?

– Эх, молодежь! Вам бы только понежиться! – добродушно отвечал капитан. – А мне, старику, много спать не нужно. Я уже палубу обошел, убытки от шторма посчитал... Кстати, Евгений Николаевич, вы ортодромию вашу днем проверьте, чтобы не только по счислению было, – добавил он, в то время как я обматывал шею шарфом и натягивал пальто.

– Обязательно, Семен Митрофанович, трасса у нас новая, – ответил я капитану и чиркнул спичку, закуривая трубку.

Резкий толчок и последовавший за ним глухой удар потрясли корпус судна. Почти одновременно раздался грохот где-то в кормовой части, и шум машины прервался. Несколько секунд мы с капитаном молча глядели друг на друга, прислушиваясь. Вот машина возобновила работу – и снова тот же грохот, сменившийся тишиной. Горящая спичка, которую я продолжал держать в руке, обожгла палец, и я, опередив капитана, кинулся из каюты...

Все, кто много плавал, поймут мои чувства в те минуты, зная, с каким невольным страхом воспринимается остановка машины в открытом море. Мощное сердце корабля своим биением сообщает ему жизнь и силу для борьбы со стихией. Но вот оно остановилось, и корабль мертв, теперь он игрушка неверного океана...

Повернув к трапу, я поскользнулся и тут только заметил, что судно имеет крен на левый борт. В этот момент меня догнал капитан. Прерывистое дыхание выдавало его волнение, но посевший на море старик не произнес ни слова.

На палубе было темно. Едва обозначившийся рассвет отмечал только общие контуры судна. Дверь штурманской рубки была раскрыта, и из нее падала полоса света. С мостика слышался встревоженный голос третьего помощника:

– Беда, Семен Митрофанович! Налетели на риф... Винт, кажется, разбит, руль заклинило...

Капитан сердито крикнул:

– Какой, к черту, риф? Здесь глубочайшая пучина океана!

«Ну конечно, Тускарорская впадина», – немного успокаиваясь, сообразил я.

Капитан поднялся на мостик. Мое место было на палубе.

– Боцман, подвахтенных наверх, приготовить лот! – приказал я.

Напрягая зрение, я видел, как капитан склонился к переговорной трубе. «Говорит с механиком», – подумал я. Слабо зазвенел телеграф. Снова слышался грохот под кормой. Звонек телеграфа совпал с прекращением работы машины.

– Евгений Николаевич, давайте лотом по правому борту! – донесся голос капитана.

Я отдал команду. Боцман откликнулся из темноты:

- Нет дна!
- Ближе к носу у крамбола! – скомандовал капитан.
- Две марки и две! – отозвался боцман.
- Четырнадцать футов? Что за черт! – воскликнул я.

По левому борту глубина оказалась от двенадцати до восемнадцати футов, за кормой – двадцать футов.

Рассветало. Я перегнулся через борт, стараясь что-нибудь рассмотреть в темной воде, плескавшейся внизу. Было то тяжелое и медлительное дыхание моря, которое зовется мертвой зыбью. С удивлением я воспринял мерное покачивание парохода на крупной и длинной волне. Это покачивание не сопровождалось ударами, что было бы неизбежно при посадке на риф. Капитан позвал меня на мостик. Перегнувшись через перила, он упорно всматривался в волны с левого борта. Вспыхнул прожектор. Серая мгла рассветных сумерек отошла дальше от корабля. Я заметил, что под левым бортом корабля волны были меньше, чем кругом, – короткие и плоские.

- Евгений Николаевич, дайте скорее место судна по счислению!
- Есть, Семен Митрофанович! – ответил я и направился в штурманскую рубку.
- Шлюпку спустить! – послышался голос капитана. – Петя (так звали третьего помощника), вы с лотом в шлюпку.

Мое уважение к капитану, без лишней суеты выяснявшему аварию, еще более возросло. «Молодец старик!» – думал я, накладывая транспортир на карту, и услышал шаги капитана за спиной.

– Ну что? – спокойно спросил он, едва взглянув на карту, где наколотая точка легла вдали от Курильских островов, над страшными глубинами Тускароры.

Внезапная догадка молнией пронеслась в моем мозгу. Даже стало стыдно за свою несообразительность.

- Я, кажется, понял, Семен Митрофанович, – проговорил я.
- Что поняли?
- На судно затонувшее налетели.
- Так оно и есть, – подтвердил капитан. – Шансов один на миллион, а вот повезло же нам, нечего сказать... Ну, как там промеры?

Мы вышли на мостик.

Шлюпка уже пристала к левому борту. Как мы и ожидали, даже в небольшом удалении от корабля дна не было.

Наступило ясное утро. Из трюмов вернулись ревизор и боцман, доложившие, что течи нет. В это время к нам поднялся начальник водолазной спасательной партии, которую мы везли для снятия с мели японского судна «Америкамару», – опытный морской инженер.

Он обошел судно, потом поднялся на мостик.

- Начнем, командир? – спросил инженер.
- Ладно, давайте скорей, – согласился капитан. – Везли вас японца спасать, да и сами в спасаемых очутились.

Два водолаза, широкие, как комоды, – по-видимому, огромной силы люди – приступили к сборам. Я сам несколько раз совершал короткие спуски под воду, но еще ни разу не видел работы водолазов в открытом море и с интересом наблюдал за ними.

Промерами на шлюпке была установлена приблизительная ширина потонувшего судна. С левого борта укрепили выстрел, с которого сбросили узкий трап. Водолаз вооружился длинным шестом и начал спуск прямо в волны, время от времени упираясь шестом в борт парохода и раскачиваясь на трапе. Вдруг он отпустил лестницу и сразу скрылся под водой, оставив на поверхности тысячи воздушных пузырьков.

Начальник водолазной партии стоял на борту у телефона. Он помахал нам с капитаном рукой, подзывая к себе.

Мне показалось, что в лучах поднявшегося над горизонтом солнца под кораблем смутно очерчивается какая-то темная масса.

– Пройдите назад! – закричал в телефон инженер. – Да... Ну, проползите!.. А дальше? Хорошо...

– Что хорошо-то? – не утерпел капитан.

На это инженер ничего не ответил. Прошло, как мне показалось, много минут напряженного ожидания. Мембраны телефона время от времени глухо гудели.

– Попробуйте проникнуть в кормовое помещение или в трюм, – сказал инженер и передал телефон второму водолазу. – Ну, вот что, командир, – сказал он, поворачиваясь к капитану, – чудеса, да и только! Навстречу нам под водой шел какой-то затонувший корабль. Мы с размаху налетели на него. Наш «Коминтерн», оказывается, отличается очень острыми обводами – он и вошел в корпус погибшего судна, как топор в бревно, и, видимо, крепко завяз. Потонувший корабль – очень старый деревянный большой парусник. Мачты обломаны, конечно. Форштевень «Коминтерна» сидит в кормовом помещении парусника, а винт и руль находятся как раз над обломком бушприта. Они, слава богу, целы. Когда пробовали провертывать машину, винт бил о бушприт. Крепок же этот старинный парусник – вот что удивления достойно! У нас две тысячи двести сил – и ни с места!

– Объясните-ка мне, товарищ инженер, – спросил капитан, – как мог потонувший корабль столько времени плавать, да еще под водой, на манер подводной лодки?

– Очень просто: судно-то деревянное да, наверно, и груз у него легкий. Я послал водолаза в трюм посмотреть, что там. А под воду это вы его своим пароходом загнали – он, наверно, чуть-чуть над водой высывался... Да, конечно, пусть поднимется! – прервал свои объяснения инженер, обращаясь к водолазу у телефона.

Собравшаяся у борта команда да и мы с капитаном смотрели на поднимавшегося водолаза как на вестника из неизвестной страны. Этот человек смело опустился в воду посреди океана и глубоко под пароходом ходил по погибшему кораблю, много лет носившемуся в морских просторах. Веселые, слегка озорные глаза снявшего скафандр водолаза ничем не выдавали утомления, которое он несомненно должен был испытывать. На совещании в штурманской рубке водолаз начертил примерный корпус потонувшего корабля, удививший нас своими старинными очертаниями. Зная, что я интересовался всегда историей флота и особенно парусных кораблей, капитан спросил меня, не смогу ли я определить класс и возраст судна. По грубым контурам, набросанным водолазом, разумеется, было очень трудно решить что-нибудь. Во всяком случае, это был трехмачтовый корабль весьма больших размеров, с широким корпусом и приподнятой кормой. Я решил, что ему не менее ста лет со времени постройки. Водолаз сообщил, что корпус корабля построен из очень плотного дерева. Трюм, по-видимому, забит доверху легкими пластинами пробки.

Немного подумав, инженер решил попробовать подорвать правый борт парусника, с тем чтобы плавучий груз вывалился. Тогда тяжелый, пропитанный водой деревянный корпус корабля пойдет ко дну собственным весом, и мы освободимся.

– Ну что ж, давайте освобождайте, ради всего святого! – воскликнул капитан.

Инженер снова задумался.

– Какие еще затруднения? – с тревогой спросил капитан.

– Дело в том, что для этой работы нужно два человека – будет скорее и, главное, безопаснее. Если через трюм не проникнуть к борту, то придется снаружи долбить, а с течением очень тяжело справляться. Еще счастье, что так необыкновенно тихо, а то совсем плохо было бы.

– Но ведь у вас два водолаза, – сказал я.

– Водолазов-то два, но один должен быть наверху, у насоса, – ведь часть наших специалистов вперед на «Лозовском» уехала. Вот и думаю, как быть...

Тут я вспомнил о своем небольшом водолажном опыте и подумал: «А что, если мне спуститься?» Конечно, страшновато было спускаться в открытом море, но я был уверен, что как вспомогательная сила пригожусь. Я предложил инженеру свои услуги в качестве второго водолаза и в ответ на его недоверчивую улыбку рассказал о своих возможностях.

– Ну, уж пусть сам водолаз решит, берет он вас в помощники или нет, – сказал инженер.

Водолаз оглядел меня оценивающим взглядом и задал несколько вопросов о работе в скафандре. Мои ответы как будто удовлетворили его, и он согласился иметь меня помощником, предупредив, что если меня как следует долбанет о корпус, чтобы я обижался только на самого себя.

Я выслушал внимательно все наставления, думая в то же время, что если «долбанет о корпус», то вряд ли я вспомню советы водолаза...

Команда отнеслась к моему погружению с дружеским и веселым энтузиазмом, и, пока одевали меня в скафандр, я успел наслушаться немало острых словечек, на которые моряки мастера.

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.