

Валерий Железнов
Самый полный СТОР!!!

книга о моряках и не только



Валерий Железнов

**Самый полный STOP!!!
книга о моряках и не только**

«Издательские решения»

Железнов В. Ю.

Самый полный STOP!!! книга о моряках и не только /
В. Ю. Железнов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-831308-0

Лёгкое и непринуждённое повествование автора о себе, своих
друзьях и коллегах. О непростых взаимоотношениях людей с алкоголем и друг
с другом на стыке двух столетий. Про моряков и не только...

ISBN 978-5-44-831308-0

© Железнов В. Ю.
© Издательские решения

Содержание

От автора	6
Предисловие	8
Часть первая	10
Первая практика	10
Первый рейс	13
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Самый полный STOP!!!
книга о моряках и не только
Валерий Юрьевич Железнов

© Валерий Юрьевич Железнов, 2016

ISBN 978-5-4483-1308-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

От автора

Сей труд начат мною не из жажды писательской славы и не для удовлетворения графоманского зуда. Лавры Соболева и Конецкого не будоражат моего тщеславия. Я в классики не рвусь, я моряк, и как многие мои коллеги люблю потравить байки на досуге. Но рассказывать моряку про моряцкую жизнь всё равно, что солить солёные помидоры. Нужны «свежие уши». И уж коли в Ваших руках оказалась эта книжища, надеюсь, Вы наберётесь терпения и прочтёте её до конца.

Про моряков написано много и многое написано правдиво, но я не буду забивать Вам мозги рассказом о героических буднях тружеников моря. Я постараюсь рассказать весело или не очень о том, что упускали из своих повествований другие авторы. Хочу предупредить сразу, хоть я и веду рассказ от первого лица, не всё описанное происходило со мной или вообще происходило. Однако, заверяю Вас, что даже то, чего не было, вполне могло быть. Кого-то, возможно, возмутят или даже шокируют мои истории, но это и есть часть той настоящей жизни, которую я знаю изнутри. А поводом для мысли о написании этой книжки послужило интервью, которое я давал одной молоденькой девушке из телекомпании (неважно, какой). Она расспрашивала о нашей работе, а в конце попросила рассказать весёлую морскую историю. А я не смог. Постеснялся, да и времена были другие. А теперь осмелился рассказать, не стесняясь и не скромничая. Образно выражаясь, жёсткий диск моего мозга переполнен информацией и её необходимо «слить» на внешние носители. Вот и стала эта книга одним из внешних носителей информации. А что делать с ней, решать Вам.

Имена людей, названия судов и некоторые географические наименования изменены мною намеренно, дабы никого не обидеть. Если же кто-то узнает себя или своих знакомых, ничего страшного. Другие ведь об этом не узнают, а себе можно и не признаваться.

В повторное издание книги вошли несколько новых историй, что-то было исправлено, кое-что добавлено по просьбам читателей, от которых получено множество отзывов.

Ну, вот и всё. Желаю Вам приятного времяпрепровождения за чтением этой книжицы.



автопортрет на фоне айсбергов

Предисловие

*Кто на море не бывал,
Тот и жизни не видал.
(моё мнение – Е. Дворкин)*

Скажите, дорогой читатель, с Вами бывало такое – прочитаешь что-либо и покоя себе не находишь. Прочитанное так в душу западёт, так в сознание вопьётся, что преследует тебя и день, и два... и много, много дней. И не избавится от прочитанного, чем бы ты не занимался. Сюжеты, герои книги преследуют тебя всюду, ежечасно.

Это как, вдруг, неожиданно-негаданно встретишь симпатичную женщину. Глянешь ей вслед, а она улыбнётся тебе доброй, ласковой улыбкой. И кажется, что эта улыбка только тебе принадлежит, только тебе предназначена. И уже поздно вечером, находясь в одиночестве, улыбка эта приходит тебе на память и не даёт тебе уснуть. Так и стоит, стоит перед глазами, лишая тебя покоя...

Вот и со мной произошло то, о чём я и думать то забыл. Я влюбился. Влюбился и потерял покой. Надолго ли? Не знаю. И, не смотря на то, что я места себе не нахожу, голова уже болит от переживаний и чувств, а не хочу я расставаться с ощущениями от прочтения этой книги.

Когда то, в далёких шестидесятих годах прошлого века (подумать только – какой же я старый!), я и сам носил морскую форму и слился с корабельной жизнью. Мне и сегодня не забыть всего того, что преподнёс мне флотский быт. Многое сегодня вспоминается из того; что с радостью, что с грустью. Однако осознание своего возраста давно уже поставило крест на этих воспоминаниях.

Но вот у меня в руках появилась эта замечательная книга. С некоторой настороженностью я перелистывал первые её страницы. Правильно сказал Автор в самом начале своего повествования:

– Рассказывать моряку про моряцкую жизнь всё равно, что солить солёные помидоры.

Вот и я, повывавший во флоте немало, думал:

– Ну чем ещё может удивить меня мореман на закате моей жизни. Тем более что, судя по всему, он моложе меня лет на двадцать.

Но чем дальше и дальше я вчитывался, тем беспокойней становилось у меня на душе. Как будто я вновь, безусым морячком, вхожу по трапу на родное судно, где меня ждут неотложные дела: вахты, ремонтные работы, уборка помещений и, конечно же, друзья.

Друзья, с которыми столовался за одним бачком. Друзья, которые всегда тебе рады. Друзья, с которыми ты делил поровну все невзгоды флотской жизни, флотский сухарь, последнюю сигарету и недопитый стакан водки.

Только женщин мы не делили между собой. Женщина для нас была святее святого. Хотя потом, с возрастом, все мы поняли, что это оказалось несколько не так. Женщине не понять нашей флотской жизни. Как и нам не понять их бездумной изменчивости.

Бог им судья! Нет у нас обиды на них. Боль бывает... А обид нет.

Мы же числили себя морскими бродягами. И не пристало нам долго страдать из-за юбки.

Перелистывая дальше страницы, я как будто соперничал жизни каждого из её героев. Всё мне было знакомо, по сути, по характеру отношений между людьми, по всяческим флотским коллизиям, которые Автор так вовремя, так к месту описывает очень подробно, открыто, со знанием дела. Чувствуется, что произведение не надумано, а с первой и до последней страницы суть правды. Правды жёсткой, порой жестокой, но правды.

За это хочется сказать Автору отдельное спасибо.

Книга охватывает большой временной промежуток. От беззаботной курсантской жизни, через ещё только зарождающийся развал социалистических отношений между моряками и «прихватизировавшими» флот делягами, ничего во флоте не смыслящих, до капиталистических отношений работы под иностранными флагами. И здесь некоторый страх за рассказчика наваливается на тебя, когда он, в растерянности, начинает метаться в поисках средств для обеспечения семьи на уровне непотопляемости в жестокие годы развала всего. И флота Российского тоже. Я даже позволил себе давать Автору запоздалые советы в том, что надо было делать. Я сопереживал вместе с Автором в безпутьи, на котором оказалась вся страна. И, понимая, что книга ещё не заканчивается, откладывал недочитанные страницы на завтра. Чтобы утром, на свежую голову, узнать: а как же Герой выберется из охватившего всех безвременья.

И как же с облегчением я вздохнул, когда увидел, что постепенно, не сразу, но жизнь флотская стала принимать моего, потерпевшего крушение на других поприщах, флотского товарища. Как с каждой страницей всё укреплялось и укреплялось его положение на однажды выбранном пути – во флоте. Вот уже и юморные сценки стали проскальзывать в его повествовании. Вот уже и спокойствие почувствовалось в его поведении на мостике «пароходов».

Только к одному не приспособился Герой – к восприятию, как должного, чванства, бюрократии, хапужничества, подлости к своим подчинённым. До последнего дня службы на флоте он сохранил флотскую честь, достоинство, порядочность. Честь ему и хвала. Не многие сумели сохранить себя, пройдя через горнило «рыночных» отношений на пути, которым пошла, не понятно зачем, наша страна.

Если Вам, мой дорогой читатель, взгрустнётся, если Вы, вдруг, заскучаете по порядочным людям, если Вы окажетесь в безвыходном положении – откройте книгу Валерия Юрьевича Железнова «Самый полный Stop!». Откройте и, не торопясь, вдумчиво прочитайте её. И Вы увидите, что не всё ещё потеряно в жизни. Даже если жизни этой самой осталось чуть-чуть.

Спасибо Вам, Валерий Юрьевич, за Вашу книгу.

Евг. Ник. Дворкин-Грошев.

Часть первая

Байки из старого плавучего чемодана

Первая практика

В те далёкие времена, когда наша страна называлась по-другому и правили ею умудрённые партийные старцы, я начинал постигать морскую науку. Второй курс мореходки – это весёлое время: ты уже не салага – первокурсник с единственной «соплёй»¹ на рукаве, но ещё и не озабоченный будущим дипломом, «старичок». В настоящий морской поход нас ещё не выпускали, но практику на судах уже проходили. Разбросали нас малыми группами по разным судёнышкам, которые ходили около берега или вообще от оного не отрывались.

Нам четверым – водолазный бот. Катер этот принадлежал какой-то речной организации и ходил только в её пределах. Да и то, по причине ветхости, редко отрывался от причала. Управлял этим судном экипаж из двух человек. Капитан и механик, оба пенсионеры. От осознания возложенной на них ответственности за воспитание молодого поколения моряков, старички делали серьёзные лица и говорили правильные морские слова. Хотя в душе они наверняка проклинали начальство, приславшее им неизвестно зачем эту обузу в виде четырёх бестолковых «карасей»². Отвечай тут за них. А эти самые «караси» смотрели на серьёзных стариков, их доживающий свой век катер и думали: «Какого хрена мы здесь делаем. Всё это давно должно пойти на переплавку вместе с экипажем». Но раз уж практика, значит нужно что-то делать. Вот мы и делали. ... Всё. Мыли, шкрябали, красили и перетаскивали с места на место всё, что не было привинчено. Если снаружи катер ещё как-то смотрелся, то внутри он был в ужасном состоянии. Ремонт не проводился очень давно. Да и зачем тратить деньги на рухлядь, а списать нельзя: время не пришло. Так как мы местные, то жить на этом плавучем хламе нам не приходилось. Мы просто приходили утром и уходили после окончания рабочего дня. Денег нам не платили и, поэтому, работали мы не спеша. Но в те далёкие времена всё же существовала забота о подрастающем поколении и прохождение практики курсантами, было важным делом. Ради этой цели на катер было доставлено некоторое количество краски и решено было заодно подновить катерок. Так, не торопясь, с шуточками и перекурами, мы проработали почти всю практику, а в конце капитан предложил нам сделку: мы быстро красим шкиперскую³, и он отпускает нас на несколько дней раньше, а в справке указывает полный срок. Тем самым он и от нас избавлялся, и план прохождения нами практики выполнял. Нам эта идея понравилась, тем более что помещение шкиперской было маленькое. Капитан предупредил нас, что бы мы работали по 15 минут и затем вылезали на палубу перекурить. Он-то знал, в чём дело. Но мы считали, что можно всё быстренько покрасить и убраться поскорей. Своих дел не впроворот. Эх, молодость. Пока своих шишек не набьёшь – не поумнеешь, а чужие советы – это пустой звук.

Мы залезли в шкиперскую, а старик удалился по своим делам. Сначала мы просто быстро мазали кисточками по переборкам. Затем как-то незаметно это занятие показалось нам увлекательным и с каждой минутой становилось всё веселей и веселей. Буквально через полчаса это занятие вызывало в нас дикий восторг. Каждый мазок кисти сопровождался взрывом хохота и тирадой непристойных шуточек. Постепенно и как-то незаметно для себя мы пере-

¹ нашивка на рукаве, означающая на каком курсе учится курсант

² «карасями» обычно называют молодых или совсем неопытных моряков

³ кладовая для хранения шкиперского имущества

шли от покраски переборок к покраске друг друга. Сначала Андрюха выкрасил суриком мне задницу. Мне же показалось это очень эстетично и, в отместку, я нарисовал ему на плечах погоны, а на рукавах шевроны. Денис же не стал ждать милостей от друзей и начал раскрашивать себя сам. Перемазал всё лицо краской и на полном серьёзе заявил, что он Чингачгук. Мы все дружно поддержали его в этом утверждении.

Четвёртый наш поделник, тоже Валерка, был человеком самым серьёзным из нас. Он смотрел на нас с возмущением и заявил, что мы все идиоты, а не моряки. После этого он показал нам, как должен выглядеть настоящий морской волк. Снял робу и начал рисовать на груди тельняшку. Мы глубоко осознали свою неправоту и с величайшим воодушевлением принялись рисовать на нём якоря, штурвалы, кораблики и всякие разные символы, присущие настоящему морскому волку. Естественно, никто не стеснялся в выражениях, и это ещё больше усиливало наш восторг от происходящего. Вообще, нам было безумно весело и ни о каком перерыве мы слышать не хотели, когда сверху возмущённый голос старика-капитана приказал нам немедленно вылезать на палубу.

Возможно, мы его даже послали в известном направлении, но каким-то образом ему удалось убедить нас вылезти. Оказалось, что подняться по трапу всего на два метра, не так-то просто. Трап этот, сволочь, почему-то упорно не хотел держать наших ног и поручни, заразы, специально выскользывали из рук. Но юмор помогает нам преодолевать любые трудности. После нескольких попыток, захваченный старческой рукой за шиворот и подталкиваемый в крашенный зад, я был извлечён на свет божий. Стоять на палубе было невозможно. Она качалась и прыгала самым невероятным образом. В ясную солнечную погоду, при полном штиле, у причала разыгрался настоящий шторм. Повалившись на палубу, я совершенно неожиданно сделал открытие: солнце-то голубое, а трава и листья синие. Поделиться с коллегами открытием я не успел, так как мои размышления прервал новый приступ истерического хохота. Это мы смеялись над капитаном, который стоял над нами с растерянным лицом, размахивал руками и матерился на чём свет стоит.

Постепенно смех затихал и все начали успокаиваться. Капитан ушёл, оставив на палубе четыре тела. Тела эти, подышав немного свежим воздухом, начали потихоньку осознавать реальность и обнаружили себя перемазанными краской с ног до головы. Когда возвратилась способность координировано двигаться, мы отправились отмываться соляжкой на причал. А потом мылись хозяйственным мылом в воде около причала. Душа рядом не наблюдалась. Кое-как отмыв краску и, воняя соляжкой, мы разъехались по домам. Мало того, что в транспорте все шарахались от нас и воротили носы, так ещё и «отходняк» начался. Дома долго пришлось мыться и отстирывать провонявшую соляжкой форму.

На следующий день было не подняться. Голова лежала на подушке как «мёртвый» якорь на дне. А термин «токсикомания» вошёл в наш лексикон много позже.



с курсантами на «Авроре»

Первый рейс

В свой первый рейс я вышел матросом-практикантом на большом морозильном рыболовном траулере с гордым и грозным названием «Таран».

Надо заметить, что в том государстве, которое называлось по другому, имелся огромный рыболовецкий флот, дававший работу несметному количеству моряков и обеспечивавший рыбной продукцией чуть ли не полмира. Кроме себя. Как это ни парадоксально, но в наших магазинах морепродуктов было мало, и выбор был чрезвычайно беден. Купить что-нибудь вкусное можно было только по благу или с переплатой у спекулянтов. Магическое слово «дефицит» господствовало на необъятных просторах нашей Родины. И это касалось не только морепродуктов, но всего что хотелось бы иметь или кушать простым гражданам этого государства. Стоит, однако, с гордостью заявить, что наш народ не унывал, не голодал и ходил одетым. Дефицитные продукты, импортные шмотки, мебель и аппаратуру добывали с удивительной изобретательностью и настойчивостью.

Путей добычи было несколько. И одним из них были моряки-загранщики. Вопреки «Моральному кодексу строителя Коммунизма» они протаскивали через пограничные и таможенные заслоны некоторое количество импортной «заразы». Всё что привозилось правдами и неправдами, продавалось моментально и с немалой выгодой. Но страна огромная и народу в ней тьма, поэтому победить «дефицит» таким кустарным способом не удавалось.

Моряки, как и все люди, были разные. Одни предпочитали не нарушать нормы и возили только разрешённые товары в дозволенных количествах. Другие, их было меньше, наоборот проявляли чудеса изобретательности, чтобы доставить вожделенный «импорт» советскому человеку, который почему-то упорно предпочитал продукт гнивающего капитализма отечественному. И как ни старалась советская пропаганда уверить нас в том, что мы строим рай на Земле, а весь остальной мир смотрит на нас с завистью из навозной кучи, почти ничего из этого не выходило. Хотя кое-какие усилия не пропали даром. Я вот, например, стремясь к буржуазным материальным ценностям, был уверен, что живу в лучшей стране мира, а тот мудрый старец, с густыми бровями, который еле передвигал ноги под тяжестью наград и титулов, был гениальным вождём. Наивная юность! Хотя и сейчас я с некоторой ностальгией вспоминаю те времена, но воскрешать то государство я бы не хотел. Короче, в той парадоксальной стране жить было весело или, во всяком случае, не скучно.

И вот я, восемнадцатилетний паренёк, прошёл все инстанции визирования. Зазубрено отвечал на все вопросы серьёзных партийных дяденек и был признан благонадёжным советским гражданином, имеющим разрешение на заграничные рейсы. А это значило многое. Это был романтический путь к далёким экзотическим странам и меркантильный путь к заморским дефицитам. Однако не всем моим сокурсникам этот путь был открыт. Некоторые попали на суда, не заходящие в иностранные порты. Я же благополучно получил паспорт моряка и был отправлен на учебно-тренировочное судно, переучиваться на матроса 2 класса. В мореходке я учился по электрической специальности, но рыбакам нужны были матросы, вот нас и послали. На УТСе⁴ мы должны были освоить смежную специальность, но так как основы морской практики мы проходили в мореходке, повышать наши знания матросского ремесла на практике никто особо не собирался, ибо знали, что в рейс мы идём рыбообработчиками. Мы исправно посещали УТС каждый день в течении месяца и учились... Учились играть в разные карточные игры, пить втихаря портвейн из горлышка и перебивать запах спиртного десятком разных способов. На УТСе я научился пить чистый спирт и не обжигать горло. Много почерпнул я от опытных людей в плане обхождения с женским полом. Очень полезны оказались приёмы

⁴ учебно-тренировочное судно

общения с начальниками. И много ещё чего нового я узнал за этот месяц. Ну, а что касается матросской профессии, то бывалые моряки сказали, что всё придёт в процессе трудовой деятельности. С тем мы и были выпущены в рейс.

Надо сказать, что матрос 2 класса – это не самое низкое звание. Были ещё матросы без класса. Но это уже люди, не имевшие никакого специального образования, и доверялась им только швабра. А матрос-практикант занимал промежуточное положение между двумя этими низшими ступенями судовой иерархии. Работали как все, но прав не имели почти никаких. А работать пришлось, я вам признаюсь, по ломовому. Восемь через восемь. Восемь часов в рыбьих кишках и чешуе шкеришь⁵ рыбу, а потом без чувств валишься в койку, продолжая шкерить рыбу даже во сне. Первые вахты на промысле были настоящей каторгой, а сны между ними кошмарами на производственную тему. Недаром говорится: рыбак – дважды моряк. Но как всегда, молодость и оптимизм побеждают все трудности. Восемью часов, между вахтами, постепенно стало хватать не только на сон, но и на кино, книги, карты или просто непринуждённую травлю за кружкой крепкого чая из трёхлитровой банки.

Рейс предстоял долгий – шесть месяцев. Заход в иностранный порт планировался только один. И поэтому устраиваться предстояло основательно и надолго.

Наш «Таран» был старой посудиной, изрядно потрудившейся на благо Министерства рыбного хозяйства. Строили его серийно на одном из военных судостроительных заводов. И проектировали его наверняка конструкторы военных кораблей. А это значит, что получился он прочным и надёжным, но без претензии на комфорт экипажа. Главное – чтобы ходил по морям-океанам и выполнял государственные планы вылова. А сотня человек, которые на нём обитали по полгода, устроятся сами. Вот мы и устраивались.

Каюта была четырёхместная. Жили три практиканта и матрос 1 класса. Вот под руководством этого морского волка мы и начали благоустройство. Прежние жильцы оставили нам раздолбанную и засранную каюту. Ведь никто не собирался задерживаться тут надолго. А почему? А потому что «Таран» слыл местом ссылки провинившихся, но не лишённых визы, моряков. И когда твой собеседник, например, узнавал что тебя послали на «Таран», он обязательно спрашивал: «А за что?». Поэтому мало кто засиживался на нём более одного рейса, а следовательно и отношение к судну было наплевательское.

Первым делом мы отремонтировали дверь, потом починили, как могли, шкафчики и рундуки⁶ (надо же где-то хранить вещи). Затем заново перекрасили всю каюту и, как могли, залатали дырявые матрасы. Надо отдать должное нашему старшему товарищу по каюте. Миша оказался рассудительным и знающим человеком. Он показывал как лучше делать ремонт и не издевался над нашим неумением. Короче, нормальный оказался дядька. По возрасту он годился нам в отцы и внушал к себе уважение и доверие. Весь ремонт мы успели закончить ещё до отхода в рейс, иначе жить было бы неуютно.

И вот настал долгожданный день. Наш «Таран» был готов к выходу в море. Лето 1980 года запомнилось мне не только Олимпиадой в Москве и смертью Владимира Высоцкого, но и моим первым выходом в море.

Погода соответствовала торжественности момента. Солнце и на море штиль. Лоцман на борту. Таможня и пограничники закончили досмотр и дали «добро» на выход. Отдали последние концы,⁷ и БМРТ отделился от причала. Буксиры помогли выйти из гавани и отстали. Команда, конечно, по такому случаю, употребляла внутрь отходные литры спиртного. А как же иначе? Если не выпить на дорожку – удачи не будет! Мы, пацаны, ещё так бухать не умели и, приняв на грудь символические соточки, высыпали на верхний мостик понаблюдать как тает

⁵ разделявать и чистить

⁶ ящик для хранения вещей

⁷ швартовные тросы

в дымке родной порт. Море смеялось, душа пела, мысли летели в будущее. В общем, настроение было прекрасное и всё было ново. Вниз не хотелось, интересно было всё увидеть своими глазами: как сдают лоцмана, как остались позади, стоящие на внешнем рейде суда, как идут встречные суда и как обгоняют попутчики, как они поворачивают и обходят стороной остров, расположившийся у нас на пути.

И вот тут в душу потихоньку стало закрадываться сомнение: а чего же мы-то не поворачиваем? Почему остров медленно, но неотвратимо вырастает из-за горизонта прямо у нас по носу? Наивная простота! Мы же не знали что и как. Мы же верили опытным штурманам и капитану. Они же для нас были как боги непогрешимы. Но оказалось, что один из этих «богов», стоя на вахте, употребил отходной алкоголь в несколько большем количестве, чем это было бы безопасно. Он забылся блаженным сном и наш «Таран», предоставленный сам себе, бесстрашно мчался прямо на остров, намереваясь переехать его пополам. Но этому героическому намерению не суждено было сбыться. На подходе к острову коварно затаились многочисленные банки⁸. Одну мы промахнули сходу, слегка скрежетнув днищем по гальке. Вторая оказалась посерьёзней, и остановила нас. Наш БМРТ ещё рвался вперёд. Корпус дрожал под напором винта, а из-под кормы бурлила мутная вода, выбрасывая гальку и песок. Но вот наконец-то на мостике кто-то очнулся и дал задний ход. После долгих мытарств удалось сняться с мели самостоятельно. Банка оказалась не каменная, а песочная. Струёй размыли песок под днищем и отошли назад. Развернулись и стали выходить на фарватер. По пути зацепили ещё несколько банок, но нигде больше не застопорились. Вышли на фарватер, и пошли дальше как положено. Это происшествие вызвало в нас бурю восторгов и пересудов. Ну, как же!? Первый рейс и сразу такое приключение.

Балтику пересекли без происшествий. Работали, готовились к промыслу. Когда подошли к проливам, выяснилось, что после посадки на мель, в корпусе всё же образовались дырки. В результате, затопили шахту эхолота⁹ и пробили мазутный танк¹⁰, но сразу этого никто не заметил. Пока шли через Балтику, мазут потихоньку вытек почти весь, а это значило, что котёл и опреснитель не будут работать в нормальном режиме, то есть, пресной воды нам будет не хватать постоянно. С такими повреждениями нельзя выходить в океан и нас завернули на ремонт. Ремонтировались мы в маленьком городке Светленький на юге Балтики.

Гостеприимный городок принял нас как родных. Наших моряков местные женщины принимали вполне радушно. А местные мужчины охотно пили «на халяву» нашу водку и не возражали против общения с их женщинами. Не считая мелких стычек, стоянка прошла вполне мирно. По причине скудости наших финансовых возможностей, в ход пошло кое-какое судовое имущество и товары из судовой лавочки. Надо же было на что-то угощать новых подруг. Ремонт закончился быстро. Дыры залатали и снова в путь. Вперёд, за рыбными богатствами океана. В Северном море попали в шторм. Тут я впервые на себе узнал значение термина «морская болезнь». Качало – то не очень сильно, но организм, ни разу не бывавший в болтанке, упорно отказывался принимать пищу внутрь. Мало того, он норовил исторгнуть наружу те жалкие крохи, которые удалось-таки запихнуть в желудок. Иногда казалось, что тебя выворачивает наизнанку и кишки от самой жопы вылезут через рот при очередном приступе. Руки дрожат как с похмелья, ноги ватные и тоже предательски трясутся. Короче, чувствуешь себя в полном дерьме и ни на что не способным ничтожеством. Лекарств от морской болезни нет, никакие таблетки не помогают. Лучшее средство – это лежать на свежем воздухе и смотреть на горизонт пока организм, а вернее его вестибулярный аппарат, не адаптируется. Это в идеале,

⁸ здесь означает отмель

⁹ прибор для определения глубины моря под килём судна

¹⁰ ёмкость в корпусе судна для хранения жидких грузов

а на рабочем пароходе¹¹ никто не позволит тебе такой роскоши. Работать должны все. И как меня уверяли, работа отвлекает. Хрен там! Нас загнали в трюм, суричить¹² палубу. И с тех пор я знаю, как пахнет морская болезнь. Она пахнет железным суриком на олифе. И ещё скажу, что в закрытом помещении, симптомы морской болезни усиливаются. Ну и получается, что заблевал я большую площадь, чем покрасил. Мои сотоварищи по несчастью были не в лучшем состоянии. Казалось, это издевательство не кончится никогда, и жить хотелось всё меньше и меньше. Но организм у меня оказался вполне нормален и через трое суток я уже жрал всё подряд как бешеный бегемот. Отъедался и восполнял потерянное за эти трое ужасных суток. Всё входило в норму, как и должно было быть. Но это был лишь первый урок, который преподнесло мне Море. Хорошо хоть никто из бывалых не смеялся над нами. Моряки, а особенно рыбаки, народ простой и «обосрать» человека с головы до ног, у них не считается зазорным если есть повод. Но и тут есть некие «табу». Смеяться и злословить над морской болезнью грешно. Все через это прошли и никто не виноват, что наши мозги устроены именно так, а не иначе. Даже самые смелые и сильные люди не могут противостоять Природе и страдают как все. Другое дело, бывали случаи, когда организм упорно не желал привыкать к качке и пять и десять дней. И вот это уже становилось серьёзной проблемой. Таким людям вообще не следовало бы соваться в море, ибо кончится это могло плачевно.

Был и у нас один такой. Боря серо-зелёного цвета валялся в своей кровати, а судовой врач колот ему глюкозу и ещё какую-то дрянь, дабы поддержать организм и компенсировать обезвоживание. После десяти суток из цветущего молодца получился осунувшийся, серый старик и уже было принято решение отправить его домой на первом же встречном советском судне, идущем домой. Но через две недели ему полегчало, дело пошло на поправку, и он попросил оставить его. Казалось бы, этот человек уже никогда больше в море не пойдёт. Ан нет, я встречал его позже и в других рейсах. Он так же болел, ужасно страдал, бросать моря не собирался. Нравилось ему Море.

Это необъяснимый феномен – Море. Оно притягивает к себе навсегда, если не отринуло сразу. Некоторые списывались на берег после первого же рейса и больше в море не ходили, а другие, наоборот, терпели трудности, болели, разводились с жёнами, теряли многое на берегу, но упорно продолжали ходить в море. Никто не знает, почему альпинисты лезут в горы, полярники идут пешком к полюсу, почему лётчиков тянет в небо, а моряков в море. Я и сам не знаю, почему много раз собираясь бросить всё к чёртовой матери и остаться, вновь уходил в море и каждый раз думал, что это последний рейс. Что держит человека в море? Вот загадка. Деньги? – так нет. Бывало, знакомые смеялись надо мной, узнав размер моей зарплаты. Романтика? – может быть, но её очень мало. В основном – тяжёлый, монотонный труд, нервное напряжение и ответственность. Говорят, что духовно близких людей тянет друг к другу. Да, возможно. Если в море ты с кем-то подружился, эта дружба дороже родства. Этих людей помнишь всю жизнь. Но ведь бывает, что в конце рейса видеть не можешь эти опостылевшие морды, а к некоторым неприязнь появляется уже в начале. Это космонавтов подбирают по психологической совместимости, а в море выходят очень разные люди. Отношения складываются по-разному. Всякое случается. И драки с поножовщиной и подлянки втихаря, и злые приколы на виду у всех. Но мне, наверное, повезло. Я чаще встречал хороших людей и всегда старался сглаживать острые углы в общении. Это на берегу ты можешь отвернуться и уйти в другую сторону, а тут податься некуда и просто необходимо уметь ладить с людьми, чтобы выжить. Хотя без исключений не обходится.

В одном поисковом рейсе; это когда не важно, сколько выловишь, главное разведать, где ловить, к нам в экипаж зачислили женщину из института рыболовства. Её задача была иссле-

¹¹ здесь и далее я так называю любое судно вне зависимости от типа двигателя

¹² грунтовать суриком

довать всё, что мы поймаем, описать и составить отчёты о перспективах промышленного лова. Короче, учёный человек. Женщина замужняя с ординарной внешностью. Да на флоте никогда красавиц-то и не было. Красивым и на берегу найдётся тёплое местечко. А и не важна в море особая красота, главное, чтобы она была – эта женщина как таковая. Вышла в море – можешь считать себя красавицей. После долгих месяцев воздержания мужику только дай и будешь королевой. Опять же есть возможность выбора и можно покапризничать, да ещё кое-что потребовать в качестве вознаграждения за минуты блаженства. Одна на десять – двадцать здоровых сильных мужиков. И даже если на берегу на неё никто бы не посмотрел, тут разгораются страсти и рыцарские турниры. Короче, в море женщина имеет неоспоримое право выбора. Это нормально и в порядке вещей. Но вот что бы ни с кем и ни разу – это нонсенс.

Так вот, эта Евгения Сергеевна, женщина, скажем так, немного за тридцать, упёрлась и не желала ни с кем вступать в интимную связь. Уж как её только не обхаживали. Самые завязтые ловеласы «подкатывали яйца» к ней. Но всё тщетно. Ни с рядовыми, ни с комсоставом. Больше половины рейса её пытались уломать по-хорошему. Дело пошло на принцип. Никак! И тогда отвергнутые соискатели объединились в праведном гневе. Стали методично и зло прикалываться над ней. Словом ведь можно обидеть больше, чем кулаком. Конечно, никто руку на неё не поднимал, но колкости становились больше изо дня в день. Даже соревнование своеобразное вышло, кто насолит покруче. Подбрасывали в каюту крысу, бросали в суп таракана или муху в компот. Даже умудрились подкрасить ей юбку сзади в кроваво-красный цвет и тому подобные штучки. Бедняжка краснела, бледнела, ужасно обижалась, ходила жаловаться капитану, но всё бесполезно. Сочувствия не наблюдалось. Женская часть экипажа её тоже невзлюбила и презирала: «Корчит из себя целку!». Задолбали её так, что она почти не появлялась из каюты, а вскоре и вообще перестала выходить без особой надобности. Но так как ни туалета, ни умывальника у неё в каюте не было, выходить приходилось. Изошрённая травля всё-таки сделала своё коварное дело. «Крыша поехала» у несчастной окончательно и она залезла в петлю! До конца рейса оставалось немногим более месяца, но видно терпение лопнуло, и жить этот месяц ей показалось незачем. Вся остальная жизнь тоже потеряла смысл. И дело закончилось бы плачевно, если не случайность. Иллюминатор её каюты выходил на палубу, а не за борт, как у многих. Вахтенный матрос, обходя судно, решил изобразить очередную пакость и заглянул в иллюминатор, как раз, в тот момент, когда она прыгнула с кровати. Поиздеваться – это да, но смерти ей никто не желал. Дверь каюты вышибли в секунду и срезали верёвку. Подняли с постели доктора, доложили капитану и старпому. Доктор прибежал в халате, в трусах и босиком. Увидев, что она жива, велел перенести в лазарет. Весть разнеслась по экипажу мгновенно, и настало время опомниться. В глаза друг другу старались не смотреть и как с похмелья осознали, что переборщили. И притом подло. Разборок устраивать не стали. Все были в курсе дела, а конкретных виновников нет. Каждый судил себя по-своему. Рейс срочно прекратили, а доктор лично дежурил в лазарете, опасаясь повторного суицида. Я не знаю, как сложилась её дальнейшая судьба, но думаю, в море она уже никогда не выйдет.

Вот такая мерзкая история. Слышал я байки о подобных случаях, но на моём веку это был единственный случай. Бывали жестокие драки, дрались даже тётки. Но всё это было сдуру, от скуки или по пьянке. За долгие месяцы пребывания в замкнутом коллективе, при монотонной работе, конечно, мозги немного набекрень становятся. Ну, подрались, ну, помирились, но чтобы планомерно и всенародно травить человека – это единичные случаи. Бывали случаи когда «башню сносило напрочь». Люди сходили с ума. Кто на время, а кто и совсем. Но это другое дело. Слабая неустойчивая психика не выдерживает напряжения и ломается. К счастью, в большинстве случаев, находились способы избежать конфликтов, и беды не случалось. Это радует. Морская профессия не самая опасная и погибнуть в море шансов намного меньше, чем разбиться в автокатастрофе или отравиться «палёной» водкой и замёрзнуть под забором.

Писанные и не писанные морские законы требуют спасти жизнь человека любыми способами и строго осуждают тех, кто этого не делает.

Работа на промысле меньше всего располагает к романтике. Пахота по уши в рыбьей чешуе и постоянной сырости. По уши – это в буквальном смысле. Тех, кто покрепче, брали в траловую команду¹³. На палубе нужна физическая сила. Остальных вниз, в рыбцех¹⁴. Рыбообработчики делились на две бригады. Внутри бригады у каждого была своя специализация. Называлось это по-разному. У нас же были бункерман¹⁵, головорезы¹⁶, залупальщики¹⁷, забивка¹⁸, глазировка¹⁹, обвязка²⁰ и трюмный²¹. Руководил рыбмастер, а следил за качеством и соблюдением технологии технолог. Учились работать по ходу дела. «Старики» показали что да как, и в путь. Десять раз объяснять некогда, что не понял, «догоняй» сам. Рыба – это наши деньги. Мало её поймать, её нужно успеть обработать до следующего подъёма. Поэтому когда поднимали полный трал, перекуривать было некогда. Да ещё вызывали подвахту²² из машины и других служб.

Особой силой я не отличался, да и ростом невелик. Вот меня и засунули в бункер. Бункерман отвечает за исправную подачу рыбы из бункера, куда её сливают²³ тральцы²⁴, на транспортёры для дальнейшей обработки. Работа ни чем не лучше и не хуже других. Но мне она понравилась. Всё-таки не надо тупо кромсать рыбы головы или стоять на «залупе», вычищая внутренности.

Тут было хоть какое-то разнообразие. Рыба разная. Одна течёт на конвейер как вода, а другая встаёт колом и её нужно выпихивать изнутри. Закупоренный, с ног до головы, в непромокаемый «рокон»²⁵, я нырял в бункер и выталкивал рыбу на конвейер через боковые окна. Без дела не сидел. И когда рыбы на конвейере было полно, помогал головорезам. Правда, у меня была возможность немного «посачковать», если очень устал. Залез в бункер и делаешь вид, что пихаешь рыбу. Обычно ко мне в бункер никто не лез.

Чего я только не насмотрелся в этом бункере. Часто в трал, вместе с основным выловом, попадали разные морские твари и всё это вместе с рыбой сливали в бункер. Акула била меня по роже хвостом, барракуда прокусила мне сапог вместе с пальцами. Несчётное количество раз кололи всякие шипастые рыбины из неведомой глубины. Иногда уколы воспалялись, а пальцы распухали и не гнулись. Однажды чуть не захлебнулся в огромной глубоководной медузе. Никогда больше я не видел такого чуда. Студень багрово-коричневого цвета заполнил бункер на четверть. Я поскользнулся в этой массе и упал. Подняться было нелегко. Не давали мокрый «рокон» и липкая, вязкая масса медузы. Но помог страх. Он, как известно, или парализует, или придаёт силы. Много попадалось разных забавных существ, из которых потом делали чучела и сувениры. Например, шкура от той акулы пошла на рукоятки шкёрочных ножей. С рукояткой из акульей шкуры нож, как самурайский меч, не выскользывает из рук.

¹³ команда матросов, работающих на верхней палубе при постановке и выборке трала

¹⁴ производственное помещение для обработки улова

¹⁵ работает в бункере, куда с палубы подаётся рыба, и отвечает за своевременную подачу её на транспортёры для дальнейшей обработки

¹⁶ отрубают головы и хвосты

¹⁷ вычищают внутренности рыбы

¹⁸ укладка обработанной рыбы в противни

¹⁹ покрытие замороженных брикетов рыбы тонким слоем льда

²⁰ укрепление картонных коробов с рыбой штапиком

²¹ укладчик готовой продукции в трюме

²² дополнительная сверхурочная работа в помощь рыбообработчикам, но не более чем на два часа, оплачивалась отдельно

²³ некоторые виды рыб в больших объёмах текут как жидкость

²⁴ матросы траловой команды

²⁵ непромокаемая рыбацкая одежда

Кстати сказать, казёнными ножами мы почти не пользовались, а постепенно изготовили себе собственные ножи. И уж тут каждый вкладывал всё умение и душу. Клинки делали из лучшей стали. И скажу честно, некоторые экземпляры не уступали самурайским мечам. Точили и шлифовали их с любовью. Рукояти украшали кто как мог. Некоторые наши головорезы умудрялись, подбросив рыбину, аккуратно срезать на лету голову и хвост, оставив тушку стандартного размера с идеальными срезами. У меня ножик был поскромней. Намного короче, ведь в бункере не нужен длинный нож, но клинок сделан из немецкого «бадера»²⁶. Очень прочная и эластичная сталь, можно было рубить гвозди. Но издеваться так над производением своих рук никто себе не позволял. Эти ножи никогда не вынимались в ссорах. За такое били морду свои же.

Однажды я чуть не угодил в шнек мучного цеха. Туда сбрасывают рыбные отходы и перерабатывают их на муку. Располагается шнек прямо под лазом в бункер. Через него к лазу ведёт узкий мостик с поручнями. Подняли очередной трал, и я готовился принять улов в бункер. Тральцы открыли палубный люк и уже начали сливать рыбу. Вдруг слышу сверху крик: «Бойся!!!». Я ещё ничего толком не сообразил, как в меня ударил столб воды из лаза бункера. Меня смыло как щепку и, перелетев через поручень, я в последний миг успел зацепиться за него. Ещё мгновение и я бы рухнул в шнек. Высота, конечно, небольшая, но на дне шнека вращается архимедов винт, как в мясорубке. Не смертельно, но кости поломало бы. Испугался я уже потом, когда под шуточки и приколы снял мокрый рокон и выливал воду из сапог. Обошлось. В сушилке сменил робу на сухую и работал дальше. То, что во время шторма волна залетает по слипу²⁷ на палубу, не новость. Но тут вышло так, что палубный люк открыли до того как траулер развернулся носом на волну. Вся масса волны плюхнулась в пустой бункер, и через открытый лаз – прямо мне в харю, которую я туда сунул. К счастью, подобные случаи бывали не часто. Технику безопасности всё-таки соблюдали по возможности, все ведь жить хотят. А море, как известно, разгильдяйства не прощает. Потом долго вспоминали и обсуждали такие прикольные происшествия. Хоть какое-то развлечение в монотонной жизни промысла.

Но самыми желанными были встречи с другими судами, когда сдавали продукцию на базу или принимали снабжение, провизию, топливо. Они доставляли нам новые фильмы, газеты и, главное, письма из дома. У нас же была возможность отправить свои письма домой. Письма приходили пачками. От друзей, подруг, родителей. И каждый наслаждался ими по-разному. Я читал все подряд запоем, а потом, через некоторое время, перечитывал снова. Другие смаковали понемногу. Это кому как.

А вот ещё один забавный случай. Случился он ещё в самом начале рейса. Работали мы в северной Атлантике, а там штормит почти всегда. Траулер старый и не очень ухоженный, что-то постоянно ломалось или не работало никогда.

Однажды, по нужде, я побежал в носовой галлюн²⁸. Две кабинки из трёх были заняты, одна свободна. Я взгромоздился в позу орла и упершись руками в переборки, начал удовлетворять физиологические потребности организма. Невдомек мне было, почему Володя-тралец стоял в коридоре, курил и ждал, когда освободится одна из двух других кабинок. Качало прилично. Подо мной что-то булькало и шипело. Вдруг волна ударила в борт и всё содержимое фановой трубы моего толчка, фонтаном окатило меня снизу и сзади. Не работала штормовая заслонка шпигата²⁹, но я-то этого не знал. Вот тут до меня и дошло, почему эта кабинка свободна всегда. Короче, весь в говне и с голой жопой я выскочил в коридор, под истерический хохот присутствовавших. Сначала я растерялся и обиделся, но потом самому стало смешно. Так с шуточками и зловонием я проследовал в душ. А с душем тоже была проблема. Пресную

²⁶ циркулярный нож для обрезки рыбы

²⁷ специальный наклонный жёлоб в корме судна для втаскивания на палубу трала с уловом

²⁸ туалет

²⁹ специальное сливное отверстие в корпусе судна

воду давали раз в неделю. Мазута-то мало осталось, и опреснитель запускали редко. Воду экономили. Обычное мыло, как известно, в солёной воде не мылится, а специального нам не выдавали. Вот мы и полоскались в холодной забортной воде. Рыбий жир смыть, конечно, было невозможно, а вот содержимое унитаза я смыл вполне удачно. Попахивал говнецом, конечно, немного, но это уже мелочи. Главное, не терять чувства юмора и не бояться посмеяться над собой. Говорят, умные учатся на чужих ошибках, а дураки на своих. Но ведь учатся всё-таки, а значит, становятся умней. Главное не наступать на одни грабли дважды, а ошибки и всякие нелепые случаи бывают у всех. Например, наш боцман очень не любил когда свистят на палубе. Я этого, конечно, не знал и получил как-то подзатыльник. Но не обиделся, а понял, что традиции нужно уважать. Сам я человек не суеверный, но если есть такое поверье, что свист на палубе к шторму и многие в это верят, почему бы и не уважать эту старую морскую примету. Это ведь не трудно. А без традиций и обычаев на море было бы совсем муторно. Тупая беспросветная пахота ради заработка может свести с ума, что и бывало с людьми на моей памяти не однажды. Романтики в морской профессии очень мало, но она есть и эта малая доля спасает нас вдали от дома.

Вот так понемногу, набивая шишки, набираешься знаний, умения и жизненного опыта. Но опыт и могущество человека ничтожны перед страшной, стихийной силой природы. Если уж она захочет, сотрёт в порошок.

Переход на Большую Ньюфаундлендскую банку не предвещал ничего неожиданного. Вахт не было и после рабочего дня мы расползались по каютам. Корпус равномерно раскачивался, и это было давно привычно. Но произошло что-то, что заставило судно лечь лагом³⁰. Волна ударила в борт и всё, что было на столе, с грохотом полетело в дверь. Мы ещё ничего не поняли, но что-то неприятно шевельнулось в мозгу. Через пару минут встал двигатель. Всё погрузилось в полумрак, только редкие аварийные аккумуляторные светильники давали жиденький свет. Все высыпали в коридор. Упираясь в переборки, спрашивали друг друга – что случилось. Сверху никаких команд или объявлений не было. Видно там тоже растерялись. Но слухи быстро распространяются по судну и вскоре все узнали, что управление потеряно, а из-за большого крена остановился главный двигатель. Запустили аварийную динамку и стали выяснять причины. Наконец-то очнулся мостик. Дали команду: «Задраить все иллюминаторы и водонепроницаемые двери наружного контура! Выход на открытые палубы запрещён!». Проверили рулевую машину. Исправна, а управления нет. Выходит либо сломался баллер³¹, либо вообще потеряли перо руля. Вот тут-то и вспомнили о посадке на мель по выходу из дома. Значит, было повреждено перо руля или фланец баллера. В Светленьком при водолазном осмотре ничего не заметили. За время рейса волнами разбило повреждённое крепление руля и перо благополучно легло на дно Атлантики. Если бы «трёху»³², Сергея Витальевича не списали тогда, то сейчас бы ему припомнили, как он пытался таранить остров. Дело было серьёзное и могло кончиться плачевно. Мы, пацаны, конечно, не знали, что такое остаться без хода и управления в штормовом океане. Доводить до нашего сведения серьёзность ситуации никто не собирался. Да и вообще, про нас, зелёных, забыли сразу. Первым делом дали по радио «SOS»³³ и начали сооружать плавучий якорь из трала и пустых бочек, набитых в него. Это могло повернуть траулер кормой на ветер, тем самым уменьшив бортовую качку. Помогло, но ненадолго. Несколько свирепых рывков и ваера³⁴ лопнули. Понятно. Этот вариант отпадает. Потерянный трал стоил немалых денег, да и набивать новый уже было нечем. Тогда принято

³⁰ бортом к волне

³¹ вертикальный стержень, соединяющий перо руля с рулевой машиной

³² так называют третьего помощника или третьего механика

³³ международный радиотелеграфный сигнал бедствия, состоящий из трёх точек, трёх тире, трёх точек

³⁴ стальные тросы, на которых тянут трал

было решение ставить на корме парус, дабы повернуть нос на ветер. Собрали брезенты, скрепили их покрепче между собой и натянули на кормовой портал. На бумаге это легко, а при штормовом ветре и в брызгах ледяной воды, это почти невыполнимо. Но жажда жизни сильней. Ребята у боцмана в команде были опытные и сильные. С помощью лебёдок всё-таки натянули полотнище и все, затаив дыхание, наблюдали как «Таран» потихоньку выворачивает носом на ветер. Может из этой затеи и был бы толк, но опять не рассчитали. Когда вышли носом на ветер, давление ветра на парус увеличилось настолько, что брезент затрещал. Боцман – Макарыч, увидев такое непотребство, бросился спасать драгоценный парус, пока он не разлетелся в клочья. Он-то уже тогда наверняка врубился, что площадь паруса слишком велика и её нужно сократить. Не знаю, что наш опытный Макарыч сделал не так, только все увидели его мощную фигуру в воздухе. Он держался за шкаторину³⁵, которую всё-таки оторвало и жутко орал. Из-за ветра не слышно было ругался он или вопил от страха. Пока он болтался в воздухе, с него сорвало шапку и сапоги, а размотавшиеся портянки, улетели далеко в океан как лепестки ромашки. Болтался он недолго, и минуты не прошло, как он отцепился. Но для него, наверное, это были часы на грани жизни и смерти. Боцман кувыркнулся в воздухе и рухнул в карман справа от слипа. Он сильно ударился о фальшборт³⁶, но это его и спасло. Будь фальшборт пониже, он бы просто перелетел через него и упал в воду. При ударе Макарыч потерял сознание и если бы упал за борт, утонул бы наверняка. Можно сказать – родился под счастливой звездой. Как потом выяснилось, ничего себе не сломал, а отделался лёгким сотрясением мозга. Парус же спасти не удалось. Его всё же порвало ветром в клочья. После полёта боцмана, повторять этот подвиг уже никто не захотел. Да капитан бы и не разрешил.

Хватит и того, что потеряли ценный трал и кучу нового брезента, трупов только не хватало. Решено было задраиться полностью и ждать спасателя из канадской зоны промысла. На вторые сутки к нам подошёл БМРТ «Черкесск» из нашей же конторы. Ни пришвартоваться, ни взять нас на буксир он при такой волне не мог. Не спасать он пришёл, а просто поддержать морально, ну и так на всякий случай. Всё-таки не одни. Он штормовал носом на волну, а мы дрейфовали лагом. Задраили всё, что могли и сидели как в консервной банке в ожидании помощи. Болтало так, что при крене приходилось вставать на переборку. Спали в спасательных жилетах. Но это тоже как мёртвому припарка. Если нас перевернёт, выбраться будет почти невозможно. А если и удастся выбраться наружу, в ледяной воде не протянешь и двадцати минут. И это в лучшем случае. Бывало, спасённые через десять минут, умирали на палубе спасателя от необратимых процессов переохлаждения организма. Но в жилете спать было спокойнее. Я, конечно, понимал, что дело серьёзное, но совершенно не представлял себе, что могу подохнуть здесь в таком цветущем возрасте. Такого шторма я больше не видел никогда. Провидению, богам или самой Матушке Природе, наверное, не нужны были тогда наши жизни и океанские волны не пустили на дно нашего ветерана. Все разговоры были только об одном. Как далеко спасатель и когда он сможет к нам подойти? «Черкесск» ещё четверо суток подбадривал нас своим присутствием и когда показался спасатель ушёл в свои рыбацкие будни. Спасибо ему. Мы же, возликовав, стали готовиться к приёму буксирного троса. Ещё почти сутки ушло на то что бы завести буксир. Рвались бросательные концы³⁷, проводники³⁸, лопнула скоба на браге³⁹. В конечном итоге умудрились зацепить буксир за нашу якорную цепь и спасательный буксир «Яростный», напрягая свои дизеля, потащил нас «за ноздрю». Это был триумф! Хоть я и не участвовал в заводке буксира, ликовал не меньше других. Ещё бы, спасение при-

³⁵ нижняя угловая часть паруса

³⁶ сплошное ограждение палубы

³⁷ тонкий трос с грузом на конце

³⁸ трос толще бросательного, но тоньше буксирного, служит для выборки буксирного троса

³⁹ часть буксирного устройства

шло, а это на словах не передать, это надо почувствовать самому. По глупости и по неопытности своей я страха не испытывал, но дышать стало как-то легче. Прекратилась эта выматывающая болтанка. Можно было нормально выспаться и полноценно поесть. Варить на камбузе было невозможно, суп выпрыгивал из закреплённой кастрюли. Питались консервами и бутербродами. А что бы заварить чай, приходилось банку с кипятивником держать на весу в сетке и придерживать, чтобы сильно не раскачивалась. Но потихоньку всё устаканилось, страсти улеглись, и разговоры перешли на тему предстоящего захода.

Вот она вожденная заграница! Мы уже строили планы на предстоящую отоварку, и поэтому, развесив уши, слушали бывалых. В том порту, куда нас волокли, рыбаки наши были постоянными гостями, да и не только наши. Многие из экипажа там бывали неоднократно, и давали великодушные советы нам первоходам, где подешевле отовариться, и как удачнее сделать «ченьчь»⁴⁰

⁴⁰ обмен, от английского слова «change»

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.