

Владимир Егоров



ЧИТТАГОНГ

Воспоминания моряка

Владимир Егоров

Читтагонг. Воспоминания моряка

«Издательские решения»

Егоров В. Н.

Читтагонг. Воспоминания моряка / В. Н. Егоров —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-964557-9

Это достоверные истории, восстановленные автором по своим дневникам. Из книги вы узнаете:— как советские моряки вручную отмывали цистерны танкера «Ленино» от нефти и чуть не сгорели;— как на необитаемом острове встретили людей и чем это кончилось;— как прыгнувший за борт моряк сутки ждал спасения (и почти дождался);— как добраться до берега вплавь, если вокруг твоей лодки кружит акула;— как люди Фиделя Кастро мотивировали простых рабочих с помощью огнестрельного оружия и многое другое.

ISBN 978-5-44-964557-9

© Егоров В. Н.
© Издательские решения

Читтагонг

Воспоминания моряка

Владимир Николаевич Егоров

© Владимир Николаевич Егоров, 2019

ISBN 978-5-4496-4557-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



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 сбегал 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 пробойны 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 настезь 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 посиневшие, 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 ЭРНИ (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 преобразование 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 рации 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 буев 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. Буев 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 стаями 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.

Но тут прозвучал первый зловещий стук судьбы в дверь: получаем из Новороссийска радиogramмой распоряжение следовать в Канаду на речку Святого Лаврентия в порт Монреаль, грузить там американскую пшеницу 17 тыс тонн, затем зайти в порт Три-Риверс, догрузить там канадскую пшеницу, еще 17 тыс тонн, и с пшеницей следовать на Черное море в порт Ильичевск под выгрузку.

Но это еще полбеда. А основная беда в том, что танки после нефти под пшеницу надо вычищать и мыть до зеркального блеска. Конечно, это можно было сделать, как делают все нормальные люди: прийти на рейд Монреаля, заплатить 42 000 долларов, и за неделю с помощью химии канадцы сделали бы эту работу и сами бы предъявили танки американской зерновой инспекции.

Но в условиях развитого социализма 42 000 капиталистических долларов – это же немислимые деньги. Да наши советские моряки такого не допустят! Они сами бесплатно, с присущей им энергией и энтузиазмом, вручную вычистят все танки и помогут их с мочалкой морской горячей водой. Правда при этом может пострадать их здоровье. И процесс мытья займет не 7 дней, а 40. Придется еще немного загрязнить окружающую среду. Но это все пустяки. Главное можно будет отрапортовать, что 42000 долларов не достанутся капиталистам.

На том и порешили. Меня попросили возглавить комсомольскую бригаду, а их, комсомольцев, было 15 из 47 человек экипажа. Отказаться от такого почетного задания было трудно. Не понимаю я тех людей, которые вспоминают социализм как нечто радужное.

Даже не хочется описывать процесс мойки танков вручную. Это страшнее, чем плавать среди акул. Там ты хоть в чистой воде, да и с акулами можно как-то договориться.

Мойка танков производилась круглосуточно. Нашей комсомольской бригаде, конечно, досталась ночная смена. Вооружившись короткими лопатами, мы вечером спускались в танк и до утра выгребали остатки нефти пополам со ржавчиной, грузили в ведра и вручную поднимали на палубу. Шпангоуты (профильный металлический набор корпуса) высотой 60 см и расстояние между ними 60 см. Это пространство полностью забито твердыми фракциями нефти и ржавчиной. Эти остатки скапливались здесь 5 лет, с постройки судна. Температура в танке даже ночью выше 30 градусов. Испарения нефти такие, что через полчаса работы голова начинала кружиться и ничего не соображала. Приходилось подниматься наверх и дышать минут 10. Иногда, предварительно поблевав за борт.

После 12 часов такой работы люди становились зеленоватого цвета и кушать уже не хотелось. Хроническое отравление. По часу отмывались от мазута в душе, робу кидали в стиральные машины, чтобы завтра хоть первые полчаса поработать в чистом.

Тяжело тогда нам приходилось, работали буквально стиснув зубы.

Но уже в те годы у меня было противоядие от всех тяжелых жизненных ситуаций. Которое, кстати, действует и до сегодняшнего дня. Когда становится тяжело в жизни и уже, кажется, дальше ехать некуда, я всегда вспоминаю подводную лодку «Буки-2» 641-го проекта, полярную ночь, штормовое Баренцево море и первый отсек с шестью торпедными аппаратами. И мне сразу становится как-то легче. Как говорил в училище наш преподаватель по минно-торпедному оружию капитан 1 ранга Тер-Абрамов: «Все в мире относительно: вино лучше старое, а девушки лучше молодые».

К стати о девушках. В нашей ударной комсомольской бригаде по мойке танков было 4 девчонки по 17—18 лет, практикантки-судовые повара из Туапсинской школы морского обучения. Я им сразу запретил спускаться в танки. Попросил подносить ребятам чай и поддерживать морально своим присутствием и внешним видом.

Утром после первой ночной смены за завтраком в кают-компании замполит Сан Саныч Заволока строго так меня спрашивает, почему комсомолки не участвуют в ударном труде. Но я к тому времени, хоть и было мне всего 24 года, был уже моряком опытным, к моему мнению прислушивались. Спокойно отвечаю замполиту: девочки еще несовершеннолетние, это во-первых. Во-вторых, на вредный труд, да еще ночью, без соблюдения норм безопасности труда, женщин посылать нельзя. Запрещено законом.

Заволока пытался что-то возразить, начал бормотать о комсомольском задоре. Не дослушав, я оборвал его довольно грубо и, в-третьих, предложил ему самому залезть в танк и показать молодежи как работают настоящие комсомольцы старого поколения. В кают-компании установилась напряженная тишина. Последнего аргумента Сан Саныч не выдержал. Подумал с минуту и с артистической улыбкой на лице сделал замечательный вывод: «Ну что ж, Владимир Николаевич, вы и в этот раз все решили правильно. О здоровье будущих матерей надо заботиться». Капитан Иван Петрович молчал, но с интересом наблюдал за этой сценой и, кажется, остался доволен.

Я думаю, девчата и сейчас помнят меня из-за этого случая.

Вот такая адская работа шла и днем и ночью целых 40 суток. После зачистки очередного танка мы переходили в следующий, а этот танк сутки мыли горячей морской водой и откачивали воду с остатками нефти в специально оставленный для этого танк. Эту грязную воду надо было куда-то сдавать.

В Сантьяго очистных сооружений не было. Вышли из Сантьяго, пошли в Гавану. А мойка на ходу продолжается. В Гаване постояли пару дней. Местные власти заявляют нам, что смытую воду уже принимать некуда, не хватает емкостей. Тут капитан с замполитом призадумались, стали посылать вопросительные радиogramмы в пароходство.

Тем временем в Гаване в порту на сухогрузном причале я неожиданно встретил свою знакомую. Шел в капитанерию по каким-то штурманским делам. Вдруг слышу до удивления знакомый голос: «Болодиа! Буэнос диас!» (Володя! Здравствуй!). Алина – красивая местная девушка, белая, работала в порту тальманом. Подошла, обняла меня. Смеется: «Узнаешь? А я тебя помню». Конечно, я узнал.

Несколько лет назад я плавал матросом на сухогрузе, еще курсантом ЛВИМУ. Пришли под выгрузку в Гавану, выгружались больше месяца. И все это время я был тальманом на причале – считал выгружаемый груз как представитель судна. А береговым тальманом была как раз эта Алина. Ей тогда было 19 лет, а мне лет 20—21.

Алина представляла из себя испанскую девушку средних размеров. В отличие от других женских особей кубинской национальности, она была немногословна и на всех смотрела как бы немного с высоко. Всегда очень аккуратно и чисто обмундирована. Чувствовалась чистокровная порода и воспитание. Однако, при всей своей модельной внешности она курила кубинские сигары.

Мы совместно считали груз, усевшись где-нибудь на причале в тени. Выбирали место повыше, чтобы все трюма и палуба нашего «Краснозаводска» были видны. В конце дня составляли тальманские расписки и обменивались экземплярами. Количество груза должно у обоих тальманов совпадать. При той скорости выгрузки, какую могли обеспечить кубинские грузчики, это была не утомительная работа.

Первые два дня Алина со мной не разговаривала. Иногда внимательно меня разглядывала. Видимо, не знала чего от меня ждать. Наши морячки с парохода, проходя по причалу, пару раз пытались с ней довольно неумело заигрывать. Но я просто по дружески им сказал, чтобы они проваливали и больше не подходили. Девушка внимательно наблюдала за этой сценой, видимо, пыталась понять на каком языке я с ними объясняюсь. Моряки оставили Алину в покое. Да, по правде сказать, там в порту и без неё всяких разноцветных девушек хватало.

На третий день утром снова начинается выгрузка. Я сел на деревянные ступеньки склада в сторонке от Алины и приготовился считать. И тут Алина удивила меня: подходит молча, садится рядом со мной, обнимает одной рукой за плечи, легонько похлопывает ладонью меня по спине и говорит: «*Que mi amigo!*» (Ты мой друг). И с этого дня целый месяц, до нашего отхода, рядом со мной так и просидела. Я угощал её конфетами из судовых запасов, она таскала мне манго из своего огорода. Пили кофе. Алина пыталась меня научить курить сигары, но я наотрез отказался.

Мне кажется, это был чуть ли не единственный за всю историю реальный пример совершенно бескорыстной советско-кубинской дружбы.

Мы неплохо объяснялись на универсальном испано-русско-английском наречии. Много от нее я узнал о жизни на этом замечательном острове. Например, мне со стороны казалось, что здесь не делают никаких различий между белыми испанцам и неграми. Оказалось не так. За внешним непринужденным общением скрывалась устоявшаяся столетиями иерархия. Чем человек светлее кожей, тем выше его положение. Испанцы на темнокожих не женятся, стараются не смешиваться. Если разговаривают о чем-то два человека и один из них светлее, то черный больше слушает и соглашается. И получается у них это как-то само-собой, без усилий с обеих сторон.

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.