

Владимир Егоров



СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ

Владимир Егоров
Средиземное море

«Издательские решения»

Егоров В. Н.

Средиземное море / В. Н. Егоров — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-500717-9

Третий помощник капитана Егоров Владимир Николаевич служил на танкере «Красноводск», снабжавшем эскадру советских кораблей во времена военных действий в Средиземном море и турецких проливах. Он стал свидетелем и участником множества уникальных событий, о которых рассказывает в этой книге.

ISBN 978-5-00-500717-9

© Егоров В. Н.
© Издательские решения

Содержание

Глава 1	6
Глава 2	13
Конец ознакомительного фрагмента.	15

Средиземное море

Владимир Николаевич Егоров

© Владимир Николаевич Егоров, 2019

ISBN 978-5-0050-0717-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Глава 1



Егоров Владимир Николаевич, 3-й помощник капитана, танкер «Красноводск»

В июне 74-го года меня вызвали телеграммой из отпуска в Новороссийское пароходство. Инспектором отдела кадров по третьим и четвертым помощникам был товарищ Супрунов. Он, оказывается, ждал с нетерпением моего приезда из Сочи. Состоялся такой примерно разговор.

– Хорошо, что вы приехали. Я сомневался, ведь вам еще отдыхать почти месяц. Тут такое дело: нужен такой человек как вы. Вы же офицер запаса, да? Не хотите ли за Родину повоевать?

– А что, пока я в отпуске отдыхал, война началась? С кем воюем?

– На Кипре мятеж, в Никосии идут бои, турки воюют с греками. Вы же, наверное, слышали?

– Слышал, конечно. Но я тут причем?

– Американцы собрали на Средиземном море свой 6-й флот и, как всегда, лезут во все дыры. Пытаются все контролировать в Средиземном море и при случае оккупировать под видом восстановления демократии турецкую часть Кипра. А можно и греческую, разницы нет. А там, глядишь, и военно-морскую базу можно организовать, и аэродром натовский.

– Наши военморы срочно собрали свою Средиземноморскую эскадру из кораблей Северного, Балтийского и Черноморского флотов, – продолжил обрисовывать ситуацию товарищ Супрунов. – Кораблей много, действуют в отрыве от наших баз. Поэтому требуются корабли снабжения. Особенно большой танкер. Минобороны взяло у нашего пароходства в аренду серийный танкер (типа «Казбек») «Красноводск». Поставили условие: все командиры должны быть офицерами запаса. А штурмана должны знать район боевых действий, то есть условия плавания в Средиземном море и турецких проливах. Хотя бы два штурмана с английским языком и, конечно, грузовое танкерное дело. Будете на это время призваны из запаса. У меня, кроме вас, в настоящее время подходящего по этим параметрам третьего помощника нет. Ну что, пойдете?

Значит, опять американцы! Есть возможность посмотреть вблизи, на что они годятся. Такой случай, отказываться нельзя.

– Святое дело. Пойду, конечно. А где пароход, когда ехать надо?

– Танкер грузится в Севастополе, отход через два-три дня. Ехать надо завтра.

Получил необходимые документы, деньги, узнал расписание пассажирских пароходов на Крым и пошел повидаться со своими друзьями в пароходстве.

Вместо «повидаться» получился грандиозный прощальный вечер на квартире одного моряка.

На следующий день несколько моих друзей пришли провожать меня на пассажирский причал.

Дело было летом, и поэтому билетов на теплоход «Ай-Петри» уже не было.

Подошел к вахтенному матросу у трапа и попросил вызвать пассажирского помощника. Матрос, уже пожилой, поинтересовался в чем дело. Я ему объяснил, показал направление на судно. Тот без лишних разговоров поселил меня в своей каюте, где была свободная койка. Плату за проезд брать с меня категорически отказался.

Так я первый раз в жизни оказался в Севастополе. На следующий день вышел в Артиллерийской бухте на пассажирский причал. Погулял немного по набережной: красота кругом! Народ гуляет по бульвару, кругом чайки, солнце, памятник погибшим кораблям, Севастопольская бухта и военные моряки-красавцы стаями ходят без строя.

Но долго любоваться историческими местами не было времени. Там же недалеко, рядом с Графской пристанью, нашел портнадзор. Вахтенный инспектор объяснил мне, что «Красноводск» стоит в самом конце Севастопольской бухты в Инкермане на топливной базе и вроде грузится, но что-то у них неладно. Капитан вообще на связь с портнадзором не выходит.

– Вы уж там, как прибудете на судно, выясните обстановку и по УКВ доложите нам. Только не надо в Инкерман ехать берегом, это долго, а на проходной там такая охрана, что часа два вас будут обыскивать с собаками, проверять документы... Лучше вот рядом причал, видите, стоит катер пассажирский? Садитесь на него, заплатите 40 коп. Скажите морякам, что вам надо на танкер в Инкерман. Они вас высадят там на причал прямо у «Красноводска».



Танкер Красноводск

Так я и сделал. Вылез через час на причал с чемоданом под самой кормой «Красноводска». Стою, жду, когда подойдет какой-нибудь патруль и проверит мои документы. Никого нет.

Тут сверху с кормы танкера моряки кричат мне, спрашивают, кто я такой. Говорю: ваш новый третий помощник. Моряки аж застонали: ой-ё-ёй, скорей поднимайся, а то у нас тут беда с этими помощниками. Я понял, что патруля не будет и пошел к трапу.

Вот такой, кстати, парадокс Черноморского флота. И существовал он десятки лет: топливная база ЧФ, со стороны суши особо охраняемый объект: колючая проволока, вышки с пулеметами, проходная с собаками, тотальная проверка прибывающих граждан. А с моря все просто: платишь 40 коп и спокойно любой человек на катере может с комфортом попасть на топливную базу ЧФ. Я со многими военными моряками об этом говорил, даже с одним адмиралом, который в это время командовал Главным штабом военно-морских сил (мой однофамилец Георгий Егоров). И он подтвердил, что знает об этом. А на мой удивленный вопрос, как такое может быть, ответил просто: «Да кому это надо!»

Но на этом чудеса военно-морского флота не закончились.

На палубе меня встретили несколько матросов и четвертый помощник Володя Бутаков, лет тридцати, очень симпатичный парень.

Я спросил четвертого, где тут каюта третьего помощника и у кого принимать дела. Володя мрачно усмехнулся и сообщил, что каюта моя свободна, но принимать дела не у кого. Танкер пришел в Севастополь несколько дней назад, и несколько командиров сразу с чемоданами сошли на берег, не ожидая подмены: второй помощник, третий помощник, четвертый помощник и начальник радиостанции.

– А в чем дело? – спрашиваю.

– Да моряки говорят, что капитан тут всех задолбал своим свинским поведением, – отвечает Володя. – Я вчера приехал на замену, но до сих пор не могу представиться капитану. Со старпомом только говорил. Да и тот в угнетенном состоянии и ничем не хочет заниматься.

Ладно, говорю, посмотрим, что за капитан.

Поставил чемодан в каюту взял направление из отдела кадров и пошел к капитану представляться, как положено.

Постучал в дверь каюты. Дверь открылась. Стоит пьяный, высокий, опухший человек на вид под 50 лет (на самом деле ему было 37) и делает рукой такое движение, как будто хочет

меня оттолкнуть от двери. Я сделал шаг назад и начал было докладывать о цели своего визита, но капитан прервал меня: «Идите к старпому...» – и захлопнул дверь.

«Да-а-а... – подумал я. – Не все в порядке в Датском королевстве...»

Старпом встретил меня вопросом:

– Ты что-нибудь в погрузке понимаешь? А то второй помощник вчера остановил погрузку и ушел с судна с чемоданом в неизвестном направлении. Боюсь, скоро из штаба флота кто-нибудь придет, тогда нам всем хана. А у меня своих дел полно, не могу грузом заниматься.

– Да в целом понимаю. Тем более танкер старый, автоматики никакой. Донкерман, надеюсь не сбежал? Ну, тогда мы справимся.

(Донкерман – помповый машинист.)

– Отлично Владимир Николаевич! Я звоню на базу, сейчас придет их представитель и надо продолжать погрузку.

Тут я вспомнил о портнадзоре, сказал старпому, что там ждут доклад об обстановке. Старпом отмахнулся: «Доложи им сам что-нибудь! У меня уже голова кругом от этого бардака...»

Пришлось брать грех на душу. Вышел по УКВ на связь с портнадзором и бодрим голосом докладываю, что на судне все в порядке, погрузка идет своим чередом. Правда, была небольшая заминка по технической причине. Но всё героически устранено и через минуту продолжим принимать груз. Капитан в городе, старпом на причале принимает снабжение для эскадры. Все работают и полны энтузиазма.

В портнадзоре облегченно вздохнули: ну, хорошо. А то из штаба флота уже звонили. Не могут понять, почему остановили погрузку. А вы и на связь еще не выходите.

Я отвечаю: идет смена экипажа, а на грузовой палубе много работы. Некому дежурить на мостике около УКВ. А радисты на связь не выходят на коротких частотах потому, что запрещено работать в эфире на военно-морской базе.

Спустился вниз с мостика, нашел донкермана. Пока не пришел представитель с берега, велел ему взять самого толкового матроса и за 15 минут замерить количество груза во всех 18 танках, также количество судового дизтоплива и пресной воды. Написать все это на бумажке и принести в мою каюту. Матросы, как мне показалось, заметно повеселели: наконец-то в этом бардаке хоть какое-то руководство появилось.

Вскоре пришел офицер с топливной базы, мы все обговорили и начали снова брать груз. Всего для эскадры нужно было погрузить 6 000 тонн флотского мазута и 6 000 тонн летнего дизельного топлива. Это, конечно, не считая другого снабжения. Но сухим грузом занимался старпом.

Вечером в кают-компании за ужином познакомился с оставшимися в живых командирами. Капитана я так и не увидел до отхода. Зато обнаружился замполит (первый помощник) унылого вида. Видимо, его тоже притомили беспорядки в этом Датском королевстве.

Груз принимали не быстро, на ночь остановили погрузку. Удалось немного поспать.

Утром снова продолжили процесс. И тут звонит мне в каюту вахтенный у трапа и сообщает радостную новость: из Новороссийска приехал новый второй помощник и два матроса с начальником рации. Это был подарок судьбы. Можно сдать погрузку второму помощнику и заняться своими делами третьего помощника.

Но радость, как всегда, была недолгой. Выхожу на грузовую палубу для торжественной встречи. И что я вижу?

Вместо обещанного второго помощника стоит с чемоданом знаменитый наш «рожденный под парусом» Федор Романович Онушко! С которым я с радостью расстался пару месяцев назад на танкере «Ленино». И счастливо мне так улыбается. Я его спрашиваю: в чем дело, мол, Федор? Мы, вроде, только что расстались навсегда. Ты как сюда попал? На этом пароходе уже есть третий помощник- это я.

Оказывается, после бегства с «Красноводска» штатного второго помощника, в отделе кадров пароходства, учитывая срочность дела и дефицит вторых помощников, приняли мудрое решение: выдернули из отпуска разжалованного Федора Романовича и бросили опять в должности второго на перевоспитание в здоровый экипаж «Красноводска».

Меня это не обрадовало. Да что же это, думаю! До конца жизни буду что ли с этим придурком по морям рассекать?

Печаль этой встречи немного скрасило то, что один из вновь прибывших матросов оказался Иваном Романовичем Савчуком. Тоже с «Ленино». Я тут же сказал старпому, что этот матрос должен ходовую вахту стоять со мной. Старпом не возражал. Это, как впоследствии оказалось, спасло мне жизнь.

Через пару дней мы вышли из Севастополя на Средиземное море к нашей эскадре. Капитан, Юрий Сергеевич Савин, так и не нашел времени до отхода познакомиться со своими новыми помощниками. Уже в море на моей вахте он один раз поднялся на мостик, с некоторым удивлением осмотрел меня и путевую карту. Спросил как меня зовут, на каких судах плавал. Потом сказал, что будет «отдыхать» в каюте, что к Босфору желательно подойти в светлое время суток. Я заметил, что придется тогда ночью лечь в дрейф миль за 10 до Турции, а это будет задержка часов на восемь. Капитан небрежно махнул рукой, мол, плевать! И пошел вниз в каюту.

Ночью до утра лежали в дрейфе.

В 08.00 поднимаюсь на мостик. Надо принимать вахту у старпома. Судно без хода, в дрейфе. Старпом (Анатолий Андреевич Трымбач) и не думает входить в Босфор.

Спрашиваю его:

– Анатолий Андреевич, уже давно светло. Пора, наверное, в Босфор выдвигаться. А капитан где?

– Капитан «отдыхает» в каюте и на звонки не реагирует. Я думаю он будет так отдыхать пока весь ящик коньяка не закончится.

– Тогда, может быть, без него пойдём? Если капитан выбыл из строя, по уставу вы, как старший помощник, должны его заменить.

– Не буду я его заменять! Пусть даст мне письменный приказ, тогда заменю. На кой хрен мне добровольно на себя ответственность брать. Вот, если хочешь и умеешь, проходи самостоятельно пролив. Я не возражаю. Счастливой вахты!

И старпом ушел.

Пройти Босфор на танкере – это довольно сложно. Тут и опытные капитаны каждый раз стресс испытывают. А в истории мореплавания еще не было случая, чтобы третий помощник самостоятельно прошел на танкере этот пролив.

Но с другой стороны, коньяк у капитана, видимо, еще не скоро закончится. С неделю придется лежать в дрейфе перед Босфором. Придется скоро сообщать в штаб флота о причине задержки. А эскадра ждет топлива и снабжения. Это не шутки.

И по своей наивной молодости стал проявлять инициативу.

Решил посоветоваться со своим матросом Ваней Савчуком. Тот моряк опытный, глупость не посоветует. Повздыхал Ваня немного и говорит: «Надо идти, а то большой скандал будет. Я на руль стану».

Позвонил в машинное отделение вахтенному механику, сказал, что будем давать ход, начинаем проход Босфором, попросил быть внимательным на реверсах.

С капитаном все ясно. Старший помощник тоже решил, что для него послевахтенный отдых важнее. Звоню второму помощнику Федору, прошу выйти на мостик на пару часов помочь во время прохода. Но Федор Романович, как узнал, что капитана и старпома не будет, замахал по телефону руками и накрыл голову подушкой. Другого, в общем, я от него и не ожидал.

Спасибо, вышел на помощь Володя Бутаков – четвертый помощник и мы пошли в пролив.

Погода отличная, видимость хорошая. Солнце, зеленые берега с мусульманскими минаретами, синяя вода, встречные пароходы идут своей стороной. Мирно так все. Пересекли условную линию границы Босфора: справа маяк Румели, слева Анатолийский маяк. Ваня Савчук на руле, я командую, Володя Бутаков по локатору контролирует расстояния, ставит точки положения на карте и записывает черновой журнал.

Через несколько миль на траверзе пристани Бююк-Дере, как и положено, притормозили до малого. К правому борту на ходу подходит лоцманский катер, и турок-лоцман по штормтрапу поднимается на борт, затем на мостик. Спрашивает меня: «Where is your master?» (Где ваш капитан?). Я ему на хорошем английском объясняю, что капитан немного приболел, я сейчас старший на судне. Лоцман с сомнением посмотрел на меня и на мои погоны третьего помощника (больно молод!), но мой английский и спокойная рабочая обстановка на мостике, видимо, успокоили его.

Опять дали полный ход, Лоцман дает мне команды, я слежу за обстановкой и даю команды рулевому и четвертому, Володя на машинном телеграфе, локатор включен. Все идет отлично. Лоцман с довольным видом пьет кофе с коньяком.

Но на море расслабляться не стоит. Пролив извилистый, много встречных судов. Тогда еще движение в проливе было двухсторонним. У мыса Еникей совершаем плавный поворот.

И вот тут открывается дверь из штурманской рубки и на мостик вваливается пьяный капитан, без признаков интеллекта на лице, но в белой рубашке с капитанскими погонами. Видимо, случайно проснулся, увидел: земля в иллюминаторе! Понял, что это сияющие берега Босфора и инстинкт моряка выбросил его из койки на ходовой мостик.

Юрий Сергеевич невидящим взглядом уставился на лоцмана, затем недоуменно оглянулся по сторонам: какие-то незнакомые люди на мостике! Потом увидел погоны третьего на моих плечах. Это его, видимо, немного успокоило.

И тут громовым голосом капитан начал выкрикивать подряд все команды, которые скопились в его пьяной капитанской голове, от «Полный назад!!!» до «Человек за бортом!!!». Учтывая его почти двухметровый рост и массу, это было устрашающее зрелище.

Четвертый помощник от греха подальше выбежал на левое крыло мостика и закрыл за собой дверь. Иван Романович на руле побледнел. С лоцманом было хуже всего, он впервые в жизни видел пьяного русского капитана. С раскрытым ртом лоцман подошел ко мне и пытался что-то сказать, но ничего не получалось. Похоже с перепугу он забыл весь английский язык. Пришлось подать ему команду: «Слушать меня! С капитаном плохо. Too much vodka! (Слишком много водки!)». Лоцман кивнул головой. Судно тем временем на полном ходу продолжает делать циркуляцию в повороте.

Через минуту всё стало на свои места, кроме капитана. Пришлось и его приводить в порядок. Тут было не до сантиментов. Для меня пьяный капитан – не такое уж редкое зрелище.

Нарушая все без исключения пункты Устава Морского флота, я очень выразительно и достаточно громко предложил ему: «Юрий Сергеевич! Идите на (3 буквы) отсюда!»

Юрий Сергеевич как-то сник немного, вышел на правое крыло мостика, сел на ящик бортового зеленого огня и закурил сигарету. Я продолжал вести пароход. Ваня на руле, почувствовав мой решительный настрой, успокоился. Лоцман тоже взял себя в руки, только иногда испуганно оглядывался на сидящего капитана. Четвертый помощник где-то прятался.

Так мы благополучно прошли под мостом, мимо Золотого Рога и вышли на рейд Стамбула. У капитана в голове за этот час на ветерке, кажется, немного просветлело. Он встал с фонаря и со словами «Ну, ладно. Мне похоже тут делать нечего!» – с гордым видом покинул мостик.

Мы притормозили до «Самого малого», лоцман взял мою расписку на оплату, пожал мне руку: «Счастливого плавания, капитан!» – и благополучно на своем катере ушел на берег. Представляю, что он там на берегу рассказывал о русских!

Вот так я осуществил свой первый самостоятельный проход Босфором. Потом их было много, но этот почему-то хорошо запомнился.

Мраморное море прошли за 12 часов и следующий пролив, Дарданеллы, опять достался мне. Но это уже значительно легче Босфора. Да и штурмана наши как-то приободрились и дружно во главе со старпомом вышли на мостик.

Капитан очнулся от пьяного угара только в Эгейском море. То, что произошло в проливе Босфор, он либо не помнил, либо намеренно не вспоминал. Только, как бы невзначай, когда мы были вдвоем в кают-компании однажды произнес: «Да, Владимир Николаевич, с таким помощником, как вы, можно спокойно плавать...»

Из этого случая я сделал два вывода.

Первое: можно считать, что капитана на этом судне нет. Старпом Трымбач, кстати, тоже не проявляет себя старшим помощником. Работать придется самостоятельно.

Второе: на таком пароходе нужно держать ушки на макушке. Поэтому я объявил для себя временный мораторий на распитие спиртных напитков, в том числе на пиво. Забегая вперед, скажу, что мораторий продлился почти два года. За это время я растерял почти всех друзей и подруг.

Глава 2

Работа танкера «Красноводск» и его команды заключалась в том, чтобы бесперебойно снабжать корабли нашей эскадры топливом, машинными и турбинными маслами, водой, продовольствием и другим всем необходимым. Топливо, все 12000 тонн, мы раздавали за 3—4 месяца, после этого возвращались в Севастополь или Туапсе на пару дней, там грузились дизтопливом, флотским мазутом и снова возвращались в Средиземное море.



Крейсер «Жданов». Бункеровка с танкера в проливе Китира. Рядом с крейсером стоит лагом военно-морской буксир

Вода и продукты для эскадры заканчивались быстрее, поэтому примерно раз в неделю мы заходили в какой-нибудь иностранный порт, где через судового агента заказывали огромное количество товара и брали воду. Чаще всего это был Гибралтар, Сеута, испанский Альхесирас, Танжер, Оран, сирийские порты Латакия или Тартус. Один раз бог (а точнее штаб ВМФ) занес нас в Западную Африку в Гвинею (порт Конакри) и в людоедскую республику Сьерра-Леоне (порт Фритаун). Но об этом потом.

Надо сказать, что во всех портах нас встречали хорошо. Судовые агенты и шипчандлеры, просто молились на нас: мы закупали продукты на очень большие суммы и платили исправно.

В те времена случалось немало интересного. Очень показательный момент с участием вражеской подводной лодки и наших доблестных моряков произошел в точке восточнее острова Крит.

Я тогда уже был вторым помощником, на мне полностью лежали грузовые работы по снабжению кораблей эскадры.

Получаем мы шифровку из штаба: забункеровать эсминец «Неуловимый» и сразу сниматься на Гибралтар за водой и продуктами для эскадры. Утром подходит к нам эсминец, я по УКВ говорю командиру, что мы готовы, можно подходить к нашей корме и становиться на бакштов. Погода отличная, штиль, солнце светит, тепло. Вражеских американцев до самого горизонта не видеть. Все это, конечно, расслабляет советского моряка.

Дальше все, как обычно: мы на якоре, эсминец против течения самым малым подходит к нашей корме, подаем выброски, затем несколько швартовых концов, и он повисает у нас по корме метрах в 30. На капроновом конце моряки с эсминца перетаскивают к себе толстый гофрированный шланг, подсоединяют его к топливной цистерне, и мой донкерман начинает качать им топливо. Одновременно наш боцман с матросами таким же образом подает водяной шланг и мы даем на эсминец пресную воду.

Стармех с эсминца вышел на бак. Сообщил мне, сколько топлива и воды они могут взять. Я, не дожидаясь окончания перегрузки, заполнил соответствующие докуменды на груз, поставил печати, вложил эти бумажки в чистую рабочую рукавицу, туда же засунул увесистую железную гайку для веса, завязал каболкой и, разбежавшись по корме, закинул рукавицу на эсминец.

Бункеровка идёт своим ходом. Наши моряки собрались кучкой у лееров на корме. Моряки на эсминце, соответственно, на своем баке. И громкими голосами переговариваемся на морские темы. Интересно же все-таки поделиться впечатлениями без цензуры. По радио УКВ ничего лишнего не скажешь, желательно вообще ничего не говорить – враг не дремлет. А тут врагов не видно, ну и идет душевный разговор.

Между кораблями метров 25—30, не больше.

И тут боцман Никоньч ровным голосом спрашивает военморов с эсминца: «А что, ребята, у вас там акустики дежурят или тоже позагорать вышли?» Ребята весело так в ответ: не волнуйся, мол, дядя, у нас все под контролем.

Никоньч в ответ: «Да я не волнуюсь. Просто хотел спросить, что это за подводная лодка под нами?» – и показывает пальцем с кормы вниз.

Мы тоже все посмотрели вниз. Первое, что я увидел – это зенитный перископ подводной лодки, высунутый из воды буквально на 20 сантиметров, который очень медленно двигался между нашими кораблями и при этом поворачивался то в нашу сторону, то в сторону эсминца. С любопытством, значит, нас разглядывал.

И тут же я разглядел под водой огромную черную тень – подводная лодка!

Моряков с бака эсминца как ветром сдуло. Тут же у них загрохотали звонки громкого боя – «Боевая тревога!»

Я только успел крикнуть донкерману «Стоп дизтопливо!». Он еще не успел добежать до помпового отделения, а с эсминца уже сбросили в воду наши концы и топливный шланг и дали задний ход. Несколько сот литров дизтоплива вылилось в море. Водяной шланг порвали.

Неизвестная подводная лодка, как только наши моряки забегали, опустила перископ и растворилась в глубине. Это был облом!

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.