

Владимир Гудинский

СЕЛЬДЯНОЙ КОРОЛЬ



Владимир Гудинский
Сельдяной король (сборник)

«СУПЕР Издательство»

2019

Гудинский В.

Сельдяной король (сборник) / В. Гудинский — «СУПЕР
Издательство», 2019

ISBN 978-5-9965-0400-8

Герои литературного дебюта астраханского автора – сельские жители, горожане, моряки, дальнобойщики, живущие трудами и заботами как недавнего прошлого, так и современных дней. Характеры персонажей показаны в нерядовых жизненных ситуациях.

ISBN 978-5-9965-0400-8

© Гудинский В., 2019
© СУПЕР Издательство, 2019

Содержание

Предисловие	5
Об авторе	6
Сельдяной король	7
Вместо вступления	9
Глава первая	11
Глава вторая	14
Конец ознакомительного фрагмента.	21

Владимир Борисович Гудинский

Сельдяной король

Предисловие

«Правда ли, что каждый журналист мечтает написать роман?» Эта цитата из Довлатова верна и спустя сорок лет, ну разве что «роман» заменим скромно на «книгу». И да, некоторые его советы даже меня побудили задуматься и начать мучительно искать «окна» в своем рабочем графике, чтобы загрузить себя еще больше...

Дорогу осилит идущий, книгу напишет пишущий. Хотя бы что-то, хотя бы иногда, на компьютере, в блоге, в соцсетях. Но у кого нет такой потребности – о чем – то рассказать, чем-то поделиться, научить, быть полезным, в конце концов, то наверное и книгу писать таким людям не за чем. У каждого из нас имеется жизненный опыт, профессиональный, личный – неважно. Потребность поделиться, высказаться, вынести свое творчество на суд читателей – все равно, что художнику показать свои картины.

Мне нравятся слова американской писательницы Джулии Камерон, автора бестселлера «Право писать», о том, как мы заявляем свое право на личную Вселенную. Писать следует потому, что люди – духовные существа, а писательство – мощная разновидность молитвы и медитации, помогающая глубже понять самих себя, а также установить связь с более высоким и глубоким источником внутренней мудрости.

Писать следует, потому что это прибавляет ясности и страсти проживаемой жизни. Это чувственный, практический, заземляющий опыт. Писать следует потому, что это полезно душе. Писательство накапливает наше наследие, пролагает осязаемый путь в этом мире.

Право писать – наше неотъемлемое право, духовное приданое, что дает ключи от королевства. Высшие силы говорят с нами, когда мы пишем. Зовите их вдохновением, музами, ангелами, Богом, интуицией, наставлением или просто хорошей байкой – как ни поименуй, они объединяют нас с чем-то бóльшим, чем мы сами, прибавляют сил и оптимизма.

О чем эта книга? Прежде всего – о памяти. О людях ушедшей эпохи. О времени и выборе. В конце концов, о вере каждого человека в чудо, которое хоть однажды с ним должно случиться. Истории эти – реальные события, изменены только имена. В книгу вошли повесть «Кукла» и два романа – «Попутчики» и «Сельдяной Король». Первый – история одного духовного поиска, окончившегося не только визгом тормозов на асфальте. Второй – «Сельдяной Король», посвящение морю и рыбакам. Выбору жизненного пути. Не судите меня строго за хеппи-энд, но такой исход, видимо, ожидаем всеми: и героями повествования, и потенциальными читателями.

Об авторе

Герои литературного дебюта астраханского автора – сельские жители, горожане, моряки, дальнобойщики, живущие трудами и заботами как недавнего прошлого, так и современных дней. Характеры персонажей показаны в нерядовых жизненных ситуациях.

Имя Владимира Гудинского хорошо знакомо тысячам россиян, астраханцам. Свой профессиональный опыт автор приобрел, трудясь на разных должностях в журналистике и пиаре. Прошел все этапы журналистской карьеры – от репортера «районки» до редактора городского издания. В 1998 году за цикл публикаций по проблемам малого предпринимательства на Всероссийском журналистском конкурсе «Сделано в России» был удостоен Золотой медали ВВЦ (ВДНХ).

Сельдяной король

Моя первая вахта продолжалась. В июне в Прибалтике стояли настоящие белые ночи, и непривычные к этому «светопредставлению» люди, вроде нас, южан, воспринимали их продолжением бесконечного пасмурного дня. Примерно в полночь я заметил на пирсе тень человека, перебегающего от одного контейнера к другому. Он явно заметил, что я за ним пристально наблюдаю и затаился. Я собрался с духом, сделал глубокий вдох и что есть сил закричал:

– Внимание! К трапу приближаться запрещено! Вы нарушите государственную границу.

Впрочем, никто не уполномочивал меня об этом предупреждать. Что делать дальше, я просто не представлял. Рискни незнакомец подняться по трапу на пришвартованное судно, мне и противопоставить ему было нечего. Ни оружия, ни связи у меня не было.

Хорошо, что мне пришла в голову идея дать знать нарушителю, что я уже сообщил об этом команде. Я схватил трубку еще неработающего судового телефона и громко заорал в нее, что вижу нарушителя, пытающегося проникнуть на корабль. Не знаю, как это выглядело со стороны и как повлияло на таинственного незнакомца, но до конца вахты сон как рукой сняло. Ответ на вопрос, зачем в принципе кому-то понадобилось проникать на судно под покровом ночи, дал наступивший день.

Когда я сменился, начала прибывать основная часть будущего экипажа. Наступила суэта: то продукты подвезут, то запчасти, то топливо... Меня заинтересовал огромный разноцветный вязаный капроновый ком, с которого снимали целлофановую упаковку:

– Трал привезли! – обратился ко мне командующий всей погрузкой.

Как оказалось, им был боцман Салават Галимов. Восточная внешность вместе с накаченной фигурой придавала ему сходство с персонажами приключенческих фильмов о каскадерах типа «Пираты XX века» и «Тайны мадам Вонг», которые я не любил. Он был одет во все черное, и только на пряжке его ремня играло взошедшее над заливом раннее солнышко.

Галимов посмотрел на меня и, словно выискивая подходящего собеседника, начал монолог:

– Будет теперь тральцам работа. Я нашему тралмастеру Михалычу не завидую, – сказал он. – И так он всю ночь глаз не сомкнул. Сшивал трал из нескольких кусков. А тут еще его к тросам-ваерам, намотанным на барабаны, крепить предстоит.

– Это вы мне говорите? – удивленно переспросил я стоявшего поодаль боцмана.

– Ты, я вижу, впервые на судне, – доверительно предположил Галимов. – Значит, не знаешь что к чему. Здесь от каждого много зависит – главное, удастся ли заработать. Не гнушайся даже самой грязной и тяжелой работы. Она отвлекает от лишних мыслей. О тех, кто остался там – на земле.

Салават замолчал и уже по-философски заметил:

– На море мы дома, на берегу в гостях! Запомни мои слова, парень. Будет плохой тралмастер – не будет слаженной траловой команды. Не будет хороших акустика и штурмана – не найти нам рыбных косяков. Нет порядка в машинном отделении – жди простоев в работе всех служб.

Внешность часто обманчива. Может, от этого все слова боцмана я воспринял как некое бахвальство или браваду. И, как потом оказалось, зря.

– Эй, боцман! – позвали откуда-то с верхней палубы.

Голос продолжал вещать, словно волшебник Гудвин из сказки про Изумрудный город, а мы продолжали вертеть головами по сторонам, пытаясь понять, откуда это говорят. Голос снова вышел на связь:

– Это помполит Рощинкас! Вам нужно отобрать и распределить особо доверенных людей на время прохода узостей и не допустить побега с судна.

Это сейчас мне более-менее понятен приказ, а тогда я воспринял его как набор слов. Каких людей, что за «узостей»?

Для более молодого поколения и людей, которые не в курсе этих событий, сделаю дополнительное разъяснение: одним из самых страшных преступлений в Советском Союзе считалось желание некоторых несознательных элементов оставить свою страну, перейти или перебежать на Запад в поисках лучшей жизни, бросить свою страну на произвол судьбы без разрешения партийного руководства. Да его в те времена никто бы не дал! Поэтому для пресечения этого при прохождении близких берегов (узостей) советскими судами выставлялась так называемая партийная вахта. А при проходе пролива советским судном с кормы к нему пристраивается специальный катер, который с неудовольствием подбирает этих «отщепенцев» и «предателей».

– Это о чем ты докладывал утром, дневальный! – поспешил внести ясность в свой диалог с помполитом боцман. – Ну, этот человек на пирсе во время твоего ночного дежурства, – словно для оупевшего уточнил Галимов и потом рассказал мне одну историю.

– В одной калининградской конторе, – начал он свой рассказ, – побег одного из таких «предателей Родины» уже недавно был, и не дай бог, чтобы такое повторилось с нами. В той конторе, кроме рыболовных траулеров, были еще и транспортные рефрижераторы, которые собирали с траулеров замороженную рыбу и отвозили домой. Примерно раз месяц траулер набирал полный груз, и его требовалось разгрузить, а последний груз обычно вез домой сам. Так вот такой транспортник шел на промысел и благополучно прошел через закордонные проливы, как они считали. Вдруг, без объяснения причин, получили радиogramму о срочном возвращении в порт приписки.

По приходу в порт тут же началась грандиозная проверка судна, и тогда стало известно, что во время прохода через проливы с их борта в воду прыгнул человек и благополучно достиг берега. Говорят, его даже на Западе показали в новостях по телевидению с антисоветскими высказываниями. И только экипаж был не в курсе произошедшего. После проверки в порту было установлено, что «морской заяц» находился на носу судна, он сидел в цепном ящике. Проверка не установила, что кто-то помогал ему, и было принято решение кого для острастки уволить по статье, кого просто отправить работать на каботажа. Нарушителя отдали кагэбэшникам. Теперь точно посадят.

Вот такую историю мне поведал боцман Галимов и похвалил:

– Ты же молодец, не допустил на борт нарушителя. Или все же не усмотрел? – мрачно пошутил боцман.

Я ничего не ответил, а вдруг кого-то найдут?

По палубе мимо входа на трап торопливо пробежал тралмастер Михалыч и поделился с Галимовым последними новостями. Началось оформление судна на отход в рейс.

– Скоро будут играть тревоги, – сообщил мне Галимов. – Сначала пожарную, потом водяную. Это когда специальное устройство для заделывания пробоин – так называемый пластырь – надо завести у судна на предполагаемое место повреждения.

Мне боцман посоветовал поживей убраться в каюту, раз вахта кончилась.

Несмотря на некоторые накладки, наши курсанты с тревогами все-таки справились. Потом была еще тревога по оставлению судна или шлюпочная. Это когда каждый член экипажа должен собраться у своей шлюпки при оставлении судна. На меня она тоже распространялась.

Вместо вступления

Вы часто вспоминаете события тридцатилетней давности? То-то же. Ну, кое-что я вспоминаю иногда по случаю. Как в этот раз. Недавно ко мне через соцсети постучался приятель, с которым мы вместе были в первом рейсе в заграничье, и сообщил, что парохода больше нет. Его уже давно пустили на лом. Я достал фотоальбом с черно-белыми фото, сделанными в том рейсе, и погрузился в забытые воспоминания. А тут еще Андрюшка, мой сын, спросил меня:

– Папа, та красная кисточка, что лежит у нас в серванте, она от чего?

– Ах, эта! Когда-нибудь, когда ты станешь постарше, я обязательно расскажу тебе, как я стал нечаянным моряком. Иначе бы моя жизнь сложилась совсем иначе. Между прочим, эта кисточка не что иное, как часть гребешка настоящего морского дракона, именуемого по-научному сельдяным королем.

Я тогда заканчивал рыбный, и мне предстояла защита диплома по специальности «техник-механик предприятий и судов рыбной промышленности». Защита была назначена на февраль, и тема, которую мне дали в деканате, с непонятным названием «Улавливатель твердых частиц перед жиромучной установкой на БМРТ» мне совсем ни о чем не говорила.

Учился я так себе, и техника в виде всех этих устройств и механизмов меня совсем не привлекала. По техническим дисциплинам у меня имелись твердые тройки, а вот по гуманитарным я учился только на отлично. Такой дисбаланс привлек внимание декана, который поставил передо мной ультиматум: либо ты учишься нормально по всем предметам, либо переводишься в другой, гуманитарный, ВУЗ. К последней сессии я значительно подтянулся по спецпредметам и смог войти в число студентов, которым предстояло пройти преддипломную плавательскую практику на судах заграничья.

Казалось, счастью не было предела: мечты сбываются. В то советское время, когда до распада Союза оставалось по историческим меркам совсем немного, будущее моряков заграничья было сродни карьерам космонавтов: приличная зарплата, возможность посмотреть мир за железным занавесом, увидеть разные страны, людей, попробовать профессию на вкус.

Приятно, что портом приписки нашего будущего судна стала Клайпеда – прибалтийский городок. Туда мы отправились довольно большой компанией из пятнадцати человек. Фактически лучшие из всего потока. Расположились все в гостинице для моряков «Ветрунге», что с литовского переводится как «ветерок». В конторе базы нам быстро оформили все необходимые документы и сделали прививки от желтой лихорадки. Это означало, что рейс планируется куда-то в теплое место. Туда, где водятся какие-нибудь москиты.

База тралового флота, куда мы отправились на следующий день, встретила нас жутким запахом тухлой рыбы и ржавого железа. Оказывается, так пахнет практически любой порт. Дорога заняла много времени. Она пролегла по акватории порта вдоль живописного Куршского залива. На противоположном берегу едва просматривались песчаные дюны, увенчанные сосновым бором. Слышно было, как о пирс бились волны.

Наш провожатый по тралбазе Сергей (фамилию не вспомню) оказался словоохотлив. Он признался, что в свое время сам попал в рыболовецкий флот буквально со школьной скамьи и теперь считает своим долгом заранее предупредить каждого из нас об ответственности за сделанный нами выбор:

– Кто-то сказал давно, что рыбаки – дважды моряки. Точнее не скажешь. Кто бывал хотя бы раз на рыболовецких судах, может подтвердить, в каких непростых условиях рыбакам приходится добывать рыбу.

По мнению Сергея, море требует слишком высокую цену за то, что дает. Бывает, от долгого срока плавания у людей не выдерживает психика, зачастую распадаются браки – из-за долгой разлуки.

– На долгие месяцы пароход станет для вас не только местом работы, но и вашим вторым домом, – продолжал он. – Профессия моряка является не просто работой. Это – специфический образ жизни, к которому нужно быть готовым и физически, и морально. Чтобы работа приносила радость, любовь к морю должна быть взаимной, а оно любит сильных духом и уверенных в себе мужчин! Вам будет казаться, что привыкнуть к морю будет сложно. В конце концов, вода камень точит...

Сергей не договорил, потому что перед нами оказался зашвартованный рыбный траулер с загадочным названием «Электренай», названный в честь литовского города физиков-атомщиков. В длину он насчитывал около 80 метров и, как мы потом узнали, был построен в 1969 году с участием немцев. На вид это был достаточно долго и интенсивно использовавшийся корабль, но это оказалось не так. По факту на ту пору ему не было и двадцати лет. Хотя «потрепанный» можно было сказать про каждый стоящий здесь траулер. Прошедшие сквозь шторма и ураганы разных океанских широт рыболовецкие суда за короткое время порядком поржавели, но героическими усилиями экипажа были подмарафечены во время перехода до порта приписки. Наш «Элик» был вполне готов к новому морскому походу.

Оставалось понять, что с экипажем. Чтобы решать те задачи, что были поставлены руководством БТФ, кадровый состав по задумке должен был иметь некий баланс опыта и молодости. Но в нашем случае все планы были нарушены изначально: десяток зеленых курсантов, составляющих основу двух смен рыбцеха, заранее вгонял капитана, кстати, нашего земляка, астраханца, в такое уныние, что его не мог обрадовать даже десяток земляков на судне. Если кто и ждал чего-то положительного от предстоящего рейса, то это мы, студенты-практиканты, волею судьбы заброшенные за тридевять земель от родного дома.

Глава первая Уходим в рейс

Каждый впервые ступивший на палубу любого судна сразу должен привыкать к морской терминологии окружающей его действительности. К примеру, бак – стол, баночка – табурет и так далее, без всякого намека на филологическую логику. Не нами это придумано – не нам и судить.

До начала рейса траулеру предстояло пройти ходовые испытания, а команде – практический курс по повышению живучести на специальном тренажере. Мне повезло, потому что мне предстояло нести свою первую вахту в ночь, и я отправился в гостиницу отсыпаться. К вечеру я уже снова был на корабле, где моим дежурным постом стал трап – единственный путь, соединяющий нас с большой землей. Попутно мне вручили банку нитрокраски и попросили частично покрасить наружную часть палубной надстройки. Я так увлекся, что услышал окрик боцмана:

– Курсант, прекрати уплотнительную резину на люмике красить! А то я тебя воду вычерпывать потом в рейсе запрягу...

Сказано это было им так запросто, но из-за тембра его голоса слова были как стальная арматура. Это потом мне разъяснили, что краска, высыхая, на резине трескается, и через нее просачивается вода. А наш боцман, между прочим, имеет черный пояс по каратэ.

Поскольку мы были зачислены в штат матросами-рыбообработчиками, нам было предложено занять каюты на самой нижней палубе, на одной линии с рыбцехом, по правой стороне судна. Каюта, в которой мы решили расположиться, была четырехместной. Я занял одно из мест снизу. Как оказалось, правильно сделал. Так легче переносится шторм. В соседи ко мне попали двое моих одноклассников – Олег и Ринат. Третьим стал Сашка Савкин – парень из Узбекистана. Он был лет на пять нас старше. Это был уже его третий рейс, и нас, по сути необстрелянных морем юнцов, это вполне устраивало. У нас появился старший товарищ, опыт которого нас частенько выручал буквально во всех вопросах работы и быта. Он не стал обрушивать всю информацию на наши пустые головы и только, казалось, анонсировал будущие организационные вопросы, проверяя свои познания.

Он говорил нам, что здесь все строго по расписанию: работа, еда, сон. И это хорошо. Иначе «нештатная ситуация». А она не только на море, но и на суше не сулит ничего хорошего.

Под койкой в багажнике уже лежали каска и спасательный жилет.

– Дай Бог, чтобы они нам с вами никогда не понадобились! – пояснил Сашка, и мы согласились с его предсказанием.

В это время в дверь негромко постучали. На правах старшего Савкин ответил:

– Входите!

И в каюту вкатился человек-колобок. Он представился нам Славкой и, крепко обнявшись с нашим соседом, сообщил, что будет работать в траловой команде. Затем достал из пакета две поллитры белой и спросил нас, есть ли место, чтобы спрятать от таможи и пограничников. Славка явно торопился, это подсказывало нам, что «службы» уже на борту, и значит скоро нагрянут и к нам. Я зачем-то схватил бутылку и лихорадочно стал глядеть по сторонам в поисках укромного местечка. Кто-то из присутствующих предложил опустить ее на веревочке в воду через иллюминатор. Славка отменил эту идею напрочь. А вот проломленную стену под столиком он предложил исследовать на глубину. Видимо, смекалка у моряков в крови. То, что впоследствии предложил Славик сделать со второй бутылкой водки, удивило даже его старого друга Сашку.

– Шкертик есть, Саня? – неожиданно спросил Славка. – Есть идея одна тут.

Никому в голову не придет искать то, что находится у всех на виду.

Из протянутого мотка шелковой бечевки Славка ловко и, главное, быстро сплел авоську для бутылки. Ее концы он привязал к обычной вешалке типа «плечики» и, водрузив сверху на вешалку Сашкин пиджак, саму бутылку ловко вставил в одну из брючин развешенных снизу Саниных джинсов. Только он закончил, в дверь вошли проверяющие. Думаю, что в те добрые советские времена мало кто из погранцов стремился противостоять устоявшимся морским традициям уходящих в далекий и продолжительный рейс экипажей. Нужно заметить, что ту провезенную через границу водку мы не пили. Славка, воспользовавшийся нашим гостеприимством, унес ее своим тральцам, что и стало, видимо, его «вступительным взносом» в новом коллективе. Нам же и без градусов хватило волнений по поводу начинающегося рейса, непонятно, сколько продлящегося... Всего в мире 63 моря, из них 25 – в Тихом, 16 – в Атлантическом, 11 – в Индийском и 11 – в Северном Ледовитом океане. Куда идем мы?

Стояла макушка лета, но Балтика встретила нас пронизывающими ветрами, устать от которых мы успели еще на берегу. Бывало, стоящему рядом товарищу приходилось буквально кричать тебе в ухо, чтобы ты мог хоть что-то услышать. И вот чалка снята с кнехта, и мы медленно отходим. Уходим в первый раз в море! Начался новый этап в нашей жизни, полный тревог и неизвестности.

Северное море встретило нас небольшим штормом, и народ, особенно который первый раз попал в шторм, начал чувствовать себя как-то неуютно. Кто-то лег полежать, забыв поесть, другие поели, погуляли, отправили еду за борт и тоже легли отдохнуть. И это вполне естественно. Можно сказать, что каждый человек, попавший в шторм впервые, подвержен морской болезни. И все зависит от организма, как быстро он сможет приспособиться к этому состоянию и перестанет реагировать на это.

– Ты не знаешь, почему морякам, уходящим в море, всегда говорят: «Семь футов под килем!»? – с таким вопросом обратился ко мне человек с аккуратной морской бородкой, когда я размышлял, стоя на палубе и крепко держась за леер.

– Не знаю. Этому не учат, – ответил я незнакомцу.

– Я Рошинкас – я помполит. Знакомлюсь с командой. Я тебя узнал по фото из твоего личного дела – ты один из студентов!

– Лабас вакарас! – приветствовал я незнакомца по-литовски, отчетливо представляя, что помполит по судовой иерархии это где-то замкапитана. Я – Владимир из Астрахани.

– Знаю, знаю! – торопливо ответил Рошинкас, представляя, что, если просто перебросятся несколькими словами с каждым членом команды, закончит только завтра.

Интересно, как нам лучше познакомиться с экипажем? Нужно будет потом спросить у Савкина. Он точно знает.

– Так что насчет пожеланий? – напомнил я торопящемуся замполиту. – Или потом поговорим?

– Нет. Сейчас это к месту, – согласился Рошинкас. – Расскажу все, что знаю.

Вот что он мне поведал.

Известно, что уже около 6000 года до нашей эры в Египте был известен парус. Долгое время он был крайне примитивным. Суда имели всего одну-две мачты. Поэтому в случае встречного ветра подобные суда были вынуждены становиться на якорь, дожидаясь, пока ветер снова не станет попутным. Это обстоятельство вынуждало корабли держаться вблизи берегов, сторониться открытого моря. И естественно, что нередко они садились на мель или разбивались о прибрежные скалы. Поскольку осадка кораблей той поры, видимо, при полной загрузке не превышала двух метров, опытные кормчие старались иметь под килем не менее семи футов (примерно два метра) с тем, чтобы даже при волне не могло ударить о грунт. Должно быть, отсюда и пошло доброе пожелание: «Попутного ветра» и «Семь футов под килем». Однако есть и другое объяснение этого обычая. Вспомним, что на Руси с древних времен число семь было особо почитаемо. Интересно, что в знаменитом Толковом словаре живого великорус-

ского языка Владимира Ивановича Даля, моряка, русского писателя, лексикографа и этнографа, числу семь отведено значительное место.

Я поблагодарил замполита за интересное объяснение и пошел разыскивать своих друзей, но их нигде не было видно. Решил вернуться в каюту. Не успел я достать из чемодана необходимые для быта вещи, в каюту с шумом ввалились друзья-соседи. Оказалось, они ходили на склад получать спецовку и обувь. Любезно захватили полный комплект амуниции и для меня. Матросу рыбцеха, оказывается, полагался целый шкаф одежды. Особенно порадовали утепленный комбез, фуфайка, варежки и валенки для работы в трюме во время перегруза. По требованию хозслужбы все вещи нужно было пометить ФИО и табельным номером, для того чтобы различать после стирки. Надписи наносятся раствором хлорки, чтобы вытравить цвет натуральной окраски одежды. За хлопотами пролетел первый день в море. Предстояла еще первая ночь перехода. Долго ворочался перед тем, как уснуть.

Много позже один человек, опытный моряк, научит меня способу засыпать быстро и наверняка. Весьма важное качество для того, кому важно на завтра быть свежим для сложной работы. Итак, как быстро уснуть?

Для этого нужно лечь на спину, расслабиться и заставить себя глубоко зевнуть, сконцентрировавшись на темечке. Повторить раза три с минимальным интервалом. Гарантия скорого наступления сна 100 %!

Глава вторая

Рабочие будни

С утра никто из нас не представлял, чем сегодня придется заниматься. Сначала познакомились с рыбмастером Виктором.

Витек, как он нам представился, оказался жизнерадостным человеком лет тридцати. Родом из Белоруссии. Это был его второй рейс.

– За первый, сходяв «дублером», опыта не приобретешь, – поделился он с нами своим мнением.

Как будто мы понимали, о чем это он нам!

– Работа такая, что учиться рыбмастеру приходится всю жизнь, – считал тот, – и следующая ступень для него – технолог – такая же сложная и нервная.

По мнению нашего рыбного гуру, ключевая задача в работе коллектива рыбцеха – отсутствие так называемых рекламаций – попросту официальных жалоб на качество готовой продукции.

Под готовой продукцией, как мы узнали позже, подразумевалась переработанная замороженная рыба или ее филе, а также отходы выловленного и переработанного в море сырья в виде рыбного жира и муки.

Неожиданно Витек спросил, что каждый из нас считает главным орудием моряка-рыбообработчика. Никто не знал.

– Не будем терять время, – резюмировал наш непосредственный начальник и откинул крышку стоявшей у него под ногами картонной коробки.

Там аккуратно были сложены ножи.

– Они не наточены и у них пока нет ножен или кобуры, – сразу обратил внимание наш рыбмастер. – Сделайте сами!

Весь остаток дня ушел на задание мастера. Олечка выпросил у нашего знакомого тральца Славки кусок кожи, по нарисованному лекалу мы вырезали себе заготовки для ножен. Нашлась и бечевка с цыганской иглой, а также точило. Вот только подвешивать нож в чехле было не за что: ремни в комплект спецовки не входили. Мне же все-таки повезло, и ремень – настоящий, широкий, с бляхой – у меня появился, но случилось это много позже. Потом обязательно расскажу эту историю. Следующее испытание ожидало нас буквально через час.

А пока Витек нашел применение нашим самодельным ножам. Посетить любое новое, неизученное нами место на траулере поначалу казалось настоящим приключением. Поэтому предложение попасть в трюм и твиндек было воспринято нами с воодушевлением. Увидев перед собой два гигантских рулона пергаментной бумаги, мы поначалу недоумевали. Оказывается, нам предстояло порезать ее на ровные части для того, чтобы прокладывать в картонной таре брикеты замороженной рыбы. Работа несложная, но уж очень однообразная. Интерес в том, что делаешь ее быстро и не сбиваешься. Витек остался доволен выполненным заданием по резке пергамента и всегда припахивал нас на неординарные поручения.

К вечеру следующего дня мы уже проходили пролив между Швецией и Данией. Мимо нас прошмыгнул пассажирский паром, идущий из Копенгагена в Мальме. Берег, усыпанный огнями, надолго остался в памяти счастливой картинкой. Впереди лежало Северное море с его вечно серо-белыми барашками волн.

Следующее испытание ожидало нас буквально через час. Оказывается, выйдя на оперативный простор водной глади Норвежского моря, тральцы решили испытать новый трал. Пару слов о том, что это такое. Трал – это огромный мешок сложной конструкции из сети, называемой делью, изготовленной, как правило, из капроновых или других синтетических нитей. Он похож на кулек, раскрывающийся с помощью специальных распорных досок. Самая узкая

часть трала – куток, верхняя, широкая, раскрывающаяся – крылья. Судно буксирует трал за специальные канаты – ваера – и таким образом улавливает встречающуюся на пути рыбу.

В холодных морях трал стоит по 3–4 часа. Считается, что за это время в него точно что-нибудь да наберется. Мы всей этой постановки и выборки трала – 30-метровой сетки – еще не видели, а то точно бы офонарели от того, что туда угодило. Нет, к счастью, не кит! Только когда Витек снова велел майнаться нам в трюм, одна его фраза: «Захватите совковые лопаты!» – немного насторожила. Видимо, грузить что-то придется.

– Чего стоите?! Хватайте свои лопаты и счищайте с рыбы чешую, – увидев наши раскрытые рты, скомандовал было нам Витек, но, видя наш ступор от увиденного, все же решил прежде объяснить: – Это очень редкая добыча – рыба называется капитан. Одна из разновидностей реликтовой фауны. Ее даже из старожилов редко кто помнит!

Перед нами лежали три огромные рыбины, по форме и золотистому отливу чешуи отдаленно напоминавших нашего сазана. Действительно, только лопате такая чешуя была под силу – никакой, даже самый большой тесак с ней бы не справился!

Витек уже рубил топором рыбам головы. Все вокруг было забрызгано рыбьей кровью. Олег еле-еле оторвал одну чешуину и приложил ее к груди наподобие олимпийской медали. Мы притихли от ее размера: она была намного шире... Не зная, что сказать обо всем этом, я начал насвистывать знаменитый хит «Квинов» «Мы – чемпионы». Витек пообещал нам суперфуд от кока с условием, что мы здесь все уберем. А головы, видимо, пойдут на уху.

Нужно сказать, рыбы мы за этот рейс поели столько, сколько некоторым не удастся за всю жизнь. И вареной, и жареной, и копченой, и даже сырой.

Первый ужин в кают-компании запомнился надолго. Там столы с бортиками по краям. «Неужели так сильно будет болтать в шторм, что тарелки нужно держать?» – подумалось тогда, но я оставил свое удивление про запас.

Не случайно сердцем судна моряки считают кают-компанию и камбуз – место, где хозяйничает кок и его помощники.

– Тот, кто имеет дело с ежедневным приготовлением пищи на сотню голодных и уставших мужиков, наверное, должен быть необычным человеком, – не надеясь на ответ, спросил я человека в белом фартуке с камбуза, когда мы еще помогали загружать привезенные с берега продукты для рейса.

– Да не обязательно, – ответил на мое предположение крепкий мужик, лет под тридцать. – Привет, я Ромуальдас, можно просто Рома. Заноси коробки с продуктами в кладовку и в холодильник. Я сам их расставляю, так, чтобы при качке потом не попадали. Мы тут все даже привязываем.

Забегая вперед, скажу – нам с коком повезло. Мне удалось перебраться с ним парой фраз. Вот что он рассказывает о своей работе на судах:

– Заступаю на трудовую вахту в 6.00, – рассказывает он. – На приготовление завтрака уходит примерно час. После чего начинаю продумывать обеденное меню и между делом ставлю тесто, варю суп... Выпечку экипаж очень любит, ну я их и балую. На ужин частенько леплю пельмени, жарю чебуреки. Люблю готовить их литовскую разновидность – кибинай. Благо, что камбуз очень удобный, планировка хорошая, все под рукой. Так что готовить здесь – одно удовольствие.

– Рабочий день кока завершается поздним вечером, – делится своим распорядком дня Ромас и продолжает: – Приготовив еду на ночную вахту и перебив всю посуду, можно и отдохнуть. Правда, и покинув камбуз, мыслями я остаюсь еще там, наедине со сковородками и кастрюлями. А как иначе? Нужно на завтра меню придумать, что-то вкусенькое для экипажа сочинить. Ты вот что обычно дома ел?

Я рассказал, что обычно на учебу утром меня провожала бабушка. Часто на завтрак пекла блинчики.

– Сытость на весь день гарантирована! – ответил я.

– Как-нибудь я угощу тебя своими. Обещаю начинку свою фирменную!

Я поинтересовался, как коки приходят в тралфлот. Оказывается, из ВМФ. Служил Ромыч здесь, недалеко от дома. За три года привык, не стал ничего кардинально менять. Вот что он сам мне рассказал о своей поварской судьбе:

– Когда я пришел в БТФ в 1983 году, распределился помощником повара на старый БМРТ, в то время на борту трудился 81 человек. А я только из училища, опыта никакого. Да вдобавок ко всему как раз на рыбных судах сократили должность буфетчиц... Так что мне пришлось управляться за себя и «за того парня». Приходил на камбуз в шесть утра, а расставался с плитой около полуночи. И так шесть месяцев! Зато после этого уже ничего не боялся...

Рома считает, что повар – профессия не только нужная и важная, но и очень творческая. В самом деле, иначе как творчеством процесс приготовления оригинальных блюд, которых в его копилке немало, и не назовешь. А сколько тонкостей при составлении меню нужно учесть!.. Например, если на борту качка, рацион меняется. Иногда приходится принимать во внимание и состояние здоровья членов экипажа, и религиозные ограничения...

– На всю жизнь я запомнил уроки моих наставников-педагогов, – подводит итог Ромыч, – которые учили, что повар должен не просто уметь виртуозно готовить, но и всегда улыбаться, учитывать пожелания коллектива. А также красиво оформлять блюдо – не зря же говорят, что человек начинает есть глазами. И когда он сытый – значит довольный. Чтобы экипаж работал слаженно, кормить его нужно вкусно и разнообразно. Тогда и настроение в коллективе хорошее, и работа спорится!..

Знакомство с коком Ромычем нас очень выручало. Иногда я и в смену прибежал перекусить. За это делились с камбузом чем-нибудь вкусным или экзотическим из улова, который из трала попадает на фасовку в рыбцех.

А мы начинали рейс. Двигаясь к месту промысла, благополучно миновали проливы, и ни у кого не появилось желания сменить страну проживания. Северное море встретило нас небольшим штормом, и народ, особенно который первый раз попал в шторм, начал чувствовать себя как-то неуютно. Кто-то лег полежать, забыв поесть, другие поели, погуляли и отправили еду за борт и тоже легли отдохнуть. «Позеленели?» – так спрашивают в море. И это вполне естественно. Можно сказать, что каждый человек, попав впервые в шторм, подвержен морской болезни. И все зависит от организма, как быстро он может приспособиться к этому состоянию и перестанет реагировать на укачивание.

Наш путь лежал в район промысла – в Норвежское море. А конкретно в район Фарер.

В судовой библиотеке я кое-что нашел про Фарерские острова и впредь стал ее завсегда-таем. На море главное – постоянная смена деятельности, и тогда некогда будет скучать!

Как говорит Большая советская энциклопедия, Норвежское море – это единственная не замерзающая зимой акватория Северного Ледовитого океана. Несмотря на то, что большая часть этого моря лежит за полярным кругом, оно не бывает сковано льдами. Виной этому явлению – Норвежское течение, которое является ответвлением Гольфстрима. Теплые воды из Карибского бассейна являются благоприятным фактором для видового разнообразия флоры и фауны. Однако контакт с холодным арктическим воздухом вызывает туманы и высокую влажность.

Сезонные колебания температуры тут незначительные. Зимы мягкие, с преобладанием юго-западных ветров. Но они частенько приносят нештучные шторма, когда высота волн достигает 9 метров. А летом здесь прохладно. Если зимой температура воздуха варьируется между отметками –4 и +4 градуса, то в июле он еле-еле прогревается до +10–12. Пасмурных дней и сильных ветров летом меньше, но, конечно, ни о каком загаре и купании речь идти не может.

Конечно, Норвежское море не может похвастаться таким видовым разнообразием, как коралловые рифы Сиамского залива, но все же оно более обитаемо, чем соседние акватории Северного Ледовитого океана. Теплый Гольфстрим не только хранит плюсовую температуру воды в заполярных широтах, но и позволяет существовать многим видам растений и животных. Сюда даже заплывают акулы. Из растительного мира следует упомянуть водоросль ламинарию, которую добывают в промышленных масштабах.

Фарерские острова – группа из 18 островов в северной части Атлантического океана, между Шотландией, от которой они отстоят почти на 400 км к северу, и Исландией, которая находится в 420 км к северо-западу от Фарер. Расстояние до Норвегии – 675 км, до Копенгагена – 1117 км, а от Калининграда до Фарер более 1500 км.

Сами Фарерские острова – автономный регион Королевства Дании. С 1948 года острова самостоятельно управляют практически всеми вопросами, за исключением обороны и внешней политики. Фарерские острова были известны ирландским монахам примерно с 500 г. Сначала острова были шотландскими, затем, с 11 века до 1380 г. входили в состав Норвегии, с 1814 г. острова стали датскими. В апреле 1940 г. перешли под управление Великобритании. В сентябре 1945 г. британская оккупация островов закончилась. В 1948 г. острова снова вошли под юрисдикцию Дании. С 1984 г. Фареры объявлены легтингом – зоной, свободной от ядерного оружия. На островах расположена военно-морская база Дании и радиолокационный комплекс НАТО.

Еще истории. Тронхейм расположен в Центральной Норвегии, на берегах одноименного фьорда. Это один из древнейших городов Скандинавии. Он был основан королем викингов Трюгвассоном в 997 г. и стал резиденцией норвежских королей. Старое название города – Нидарос. Лишь в XVI веке город был назван своим нынешним именем.

В городе много достопримечательностей: картинные галереи, великолепный готический собор Нидарос (собор святого Олафа), в котором венчаются королевские особы.

В город викингов увольнения не было, не потому, что была штормовая погода. Просто топливо кончалось, и мы не уходили далеко от окружавшей нас флотилии советских рыболовных судов. На рыболовном сленге она называется экспедицией.

Пока мы на ходу, самое время рассказать, как заправляют суда в открытом море. Называется это красивым термином «бункеровка». Многие, наверное, по телевизору видели, как в небе самолеты заправляются через топливный шланг. Так примерно и суда. Танкер берет на буксир траулер, который надо заправить. Потом выстрелом из специальной пушки выстреливают шланг, через который качают топливо. Шланг диаметром примерно 120–150 мм. Бывает так, что синхронное движение продолжается несколько часов. Как вы понимаете, время бункеровки выпадает из промысла, и топливной группе приходится пошевелиться, чтобы войти в намеченный промысловый план. Говорят, в платежной ведомости людям, задействованным в бункеровке, начисляют доплату за риск, так называемые «гробовые».

Вдобавок с нами во время бункеровки произошла первая неприятность – вместо топливного бака матросы бункеровочной команды по ошибке сначала залили топливо в емкость для питьевой воды. Интересно, что наш опреснитель в полной мере не справлялся с потребностями экипажа до конца рейса, и пресная вода была буквально на вес золота. В основном она шла на умывание и приготовление пищи. Все остальное делалось забортной водой, температура которой не превышала 8 градусов. Ее подавали мощные насосы.

Тут необходимо объяснение, что такое опресненная вода. Вода после опреснителя была в определенном смысле лишена привычных минералов. Их должны были, по идее, добавлять отдельно. Но, как это иногда бывает, о здоровье за нас думали те, кто остался на берегу. Готовую смесь сыпали наобум, или точнее, по вкусу.

Теперь представьте, что происходило с желудками членов экипажа судна, которые весь рейс пили такую воду. Многие зарабатывали за рейс язву желудка. У некоторых портилась зубная эмаль.

Море – не суша, здесь и работать придется за двоих. Первая моя должность – матрос-рыбообработчик, вторая – впередсмотрящий. Зачем это нужно, если штурман и матрос-рулевой и так эту работу все равно делают?

– Может, им в подстраховку, – поделился я своей мыслью с друзьями. – Ну, допустим. И потом, кто смотрит за меня вперед, когда я буду на смене?

– А ты знаешь, кто был первым впередсмотрящим и зачем он вообще нужен? – спросил меня Сашка, сосед по каюте, явно намекая, что он уж точно знает.

– Ну, Колумб какой-нибудь, – наобум предположил я.

– Как ты догадался? – удивился Санек. – Или, может, знал? Только ответ твой не совсем точный. Слушай правильный.

Им был испанский моряк Родриго де Триана – первый европеец, увидевший берега Америки. Родился он в 1469 г. в Севилье, его настоящее имя – Хуан Родригес Бермехо. 12 октября 1492 г. он был вахтенным матросом каравеллы «Пинта» и увидел землю. Кстати, он не получил обещанное королем Фердинандом II денежное вознаграждение, поскольку Колумб записал в бортовом журнале, что он «видел свет» еще в 22 часа предыдущего дня, но тот якобы был настолько нечеток, что адмирал не осмелился утверждать, будто точно видел землю. Сведения о дальнейшей судьбе де Триана противоречивы, но в родном городе ему установлен памятник.

– А ты, Вовик, уже хочешь увидеть свою землю? – явно с издевкой спросил Санек.

– Ты хочешь спросить, не соскучился ли я по дому, или интересуешься, насколько я меркантилен? – вставил шпильку я.

Но Сашка, смягчая разговор, вспомнил про то, что прочел об этом в стенгазете в предыдущем рейсе, и спросил, будем ли мы, студенты, участвовать в ее выпуске. Он потом еще в подтверждение показал мне сделанную вырезку.

– Нужно как-нибудь подумать на эту тему, – ответил я.

И простите за каламбур, как в воду смотрел! Потому что на завтра такое же задание мне поручил помполит.

Как-то незаметно стартовали рабочие будни. Витек показал нам святое для судна место – цех обработки рыбы. Здесь из того, что наловили, делают то, что будут продавать. Здесь – самое настоящее конвейерное производство, работающее практически без остановок круглосуточно. Полный цикл включает в себя сортировку улова, для некоторых сортов – разделку, затем заморозку и упаковку. Занимается этим также сменная бригада матросов-рыбообработчиков под руководством мастера.

– Вот в этом месте отбирается прилов – рыба, которая не идет в продукцию, – рассказывает рыбмастер. – Ее либо выкидывают, либо перерабатывают на муку, либо раздают всем желающим из экипажа. Нередко вместе с обычной промысловой рыбой в трал забегают редкие, деликатесные виды. Такую разнорослицу обычно еще называют «зверинец». Заготавливать и привозить на продажу их запрещено, а вот употреблять в пищу во время рейса – сколько угодно. Во какие попадаются красавцы! – хвастается размером рыбы Витек. – Еще сами убедитесь.

И действительно, скоро кто-то из «немцев» (так по традиции называют другую смену) вынес на палубу пинагора – одного из безликих глубоководных морских обитателей. Кто-то сунул ему сигарету. Колочий пинагор затаился и вдруг выпустил в воздух клубы едкого дыма, словно тот табачный капитан из эпохи первых советских сувениров. Вся компания дружно захохотала, и лишь появление хозяина палубы – боцмана заставило всех рассосаться по каютам.

Здесь же, рядом с рыбцехом, находится машинная мастерская. Она необходима потому, что на судне огромное количество различных механизмов, которые нужно обслуживать и ремонтировать. И многие детали для них можно изготовить прямо в море. Здесь есть токарный, сверлильный, фрезерный, различные точильные станки, сварочные аппараты. Также работают три специалиста – слесарь, токарь и сварщик.

Почти все мы попали в одну смену. Остальных распределили во вторую смену, и основным принципом стало размещение кают. Витек пояснил, что так удобней собирать бригады на работу. Каждому в смене определили индивидуальное рабочее место. Мне досталась фасовка на центральном транспортере. Дело в том, что в трал редко попадает рыба только одного вида, поэтому приходится сортировать ее по виду и размеру, обращать внимание на внешнее качество. Вдобавок целиком рыбу почти никогда не морозят. В наших дневниках по прохождению производственной практики значилось: «Путассу – потр. – б/г», что означало «рыба путассу – потрошенная – без головы». Встречаются здесь упоминания и о переработанной треске и морском окуне. За это время в наш трал попадало много разной рыбы. Многие породы не предназначены в пищу. Взять хотя бы морского леща. Очень живая рыба, но вся червивая. При поперечном ее срезе хорошо видно личинок паразитов, питающихся живыми тканями. Вся рыба этого вида была пущена на муку и рыбный жир. Как объяснили технолог с рыбмастером, чем рыба ярче выглядит, тем она ядовитей, есть ее нельзя. Рыба однотонной блеклой окраски относится к промысловым породам. Рыбалка все одно что охота. Всегда риск и надежда на удачу.

К примеру, когда идет выборка трала, большинство команды, незанятой на вахте, собирается на палубе, чтобы полюбопытствовать, какой вышел улов на этот раз.

Кому-то любопытно, не попала ли в сети акула или скат. Кому то интересно, будет ли объявлена подвахта – обязательное участие в авральной переработке рыбы в ущерб времени, отведенному на личный отдых. От подвахты освобождается только кэп и штурман, все остальные приглашены на эти «безумные танцы», мы, основа рыбцеха, должны показать всем пример. Однажды мне пришлось быть «пианистом» – выравнивать рыбу головой кверху перед дисковым ножом, отсекающим ее во время движения транспортера, который отключается лишь во время пересменки. Скажу вам одно: такой напряг испытываешь, что даже во время сна дергаешься! Сравнимо это только с работой в рыбцеху «мороза» или «узелка». Первый отвечает за загрузку и выгрузку тележек с поддонами рыбы в морозильные камеры, второй – за обвязку коробов с готовой продукцией перед отправкой их в трюм, в один большой морозильник. Там епархия «трюмного», человека, отвечающего за грамотное размещение груза.

Наш сосед по каюте, Сашка Савкин, из-за своего почти двухметрового роста был командирован «морозом» и вместо посоха вынужден был таскать 12-килограммовый переносной привод-компрессор, в простонародье прозванный «машинкой». Физически это одна из самых сложных работ в рыбцеху. На более современных рыболовных траулерах заморозка рыбы уже усовершенствована, это непрерывный производственный цикл. Там технология автоматизирована, но физического труда хватает и там.

Не раз во время движения тележек по монорельсу «машинка» соскальзывала и падала на Сашкину ногу. Лейкопластырь был любимым Сашкиным лекарством, а судовой доктор все сетовал, что его запасов не хватит до конца рейса.

Вахты сменяли друг друга так, что мы теряли счет прошедшим дням. Время суток потеряло свою актуальность. Погода стояла пасмурная и холодная, все время штормило. Морской болезни ни у кого из нас не наблюдалось. На верхнюю палубу запретили выходить из-за наступающего обледенения внешнего пространства судна. Не заметишь, как соскользнешь за борт и поминай как звали! Умываться или споласкивать руки забортной водой было некомфортно из-за температуры воды. В каюте, впрочем, было тепло. Мы обзавелись электрочайником и все чаще стали навевываться в ларек за шоколадными конфетами. Там нам открыли беспроцентный кредит. Зато благодаря им я до конца рейса забыл о сигаретах.

Команде предстоял первый перегруз на транспортный рефрижератор. Он должен был доставить готовую замороженную рыбу в ближайший советский порт. А далее рыба шла на прилавки продуктовых магазинов. Вот тогда-то мы и узнали, зачем нам дали дополнительный комплект зимней спецовки.

Вахтовый режим работы на время перегруза 8 через 8 для команды сохраняется. Только условия работы становятся экстремальными. В трюме рефустановками поддерживается постоянная температура: минус 22 градуса. На верхней палубе открывается крышка трюма, и с помощью стреловидного подъемного крана специальным деревянным поддоном, нагруженным особым способом, уложенные короба с рыбой перегружаются в трюм пришвартованного к рыбному траулеру судну-рефрижератору. Если на море волнение, швартовка длится не один час. Звук скрипящих клюзов, огромных резиновых болванок, закрепленных по бортам, слышится и чувствуется даже в самых отдаленных уголках судна. В любой из его кают.

По судовой трансляции объявили начало нашей смены в морозильном трюме. Мы одеваемся так, как велел нам Витек. Непривычно видеть своих коллег в костюмах лыжников. По совету соседей Олег решает не надевать валенки до трюма, потому что вниз ведет вертикальная железная лестница. Можно соскользнуть вниз. В своей вязаной шапочке Сашка сразу стал похож на дровосека.

– Посмотрим, как ты посмеешься после первой смены перегруза, – с обидой ответил тот и сделал нам знак, чтобы мы следовали за ним следом. – Будьте внимательны! – предупредил он нас со всей серьезностью. – Помните главное правило стропальщика: «Не стой под стрелой!» – и не забудьте захватить свои каски. А то к работе не допустят.

За время с начала рейса у него уже сложилось мнение о нас как об обалдуях, с которых нельзя спускать глаз. Вероятно, тому в немалой степени способствовал случай, когда однажды спросонья, уходя на рабочую смену, мы забыли задраить в каюте иллюминатор. Придя со смены в рыбцеху, мы обнаружили полузатопленную каюту. Все сменные вещи во время внезапно разыгравшегося шторма в наше отсутствие намокли, продукты, оставленные на обеденном столике, испортились... А захваченный с надеждой быть в курсе мировых новостей из дома приемник-транзистор замолчал, казалось, навсегда.

Было еще кое-что, но об этом в следующий раз.

Начался перегруз. Первые стропы коробов с мороженой рыбой ушли наверх без проблем. С наступлением усталости двигаться с 33-килограммовым коробом по деревянному полу становилось сложнее. Мороз совсем не чувствовался. Работали без перерывов. Трюм был заставлен коробками всего наполовину. Поэтому приходилось проходить с грузом из одного конца трюма в другой.

Разговаривать на ходу с тяжелыми ящиками никто не решался – можно сбить дыхание. Видя, что я могу сорвать спину, Колька Щербаков одолжил мне свой широкий солдатский ремень с согнутой бляхой. Я повязал его вокруг утепленной куртки и, цепляя краем короба, переносил основную опору с мышц рук на позвоночный столб. Это позволяло мне не так сильно уставать. И все же моя физподготовка оставляла желать лучшего. Под конец смены дотащить короб до поддона было неважно, а забрасывать его поверх нагруженного доверху стропа мне уже помогали ребята.

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.