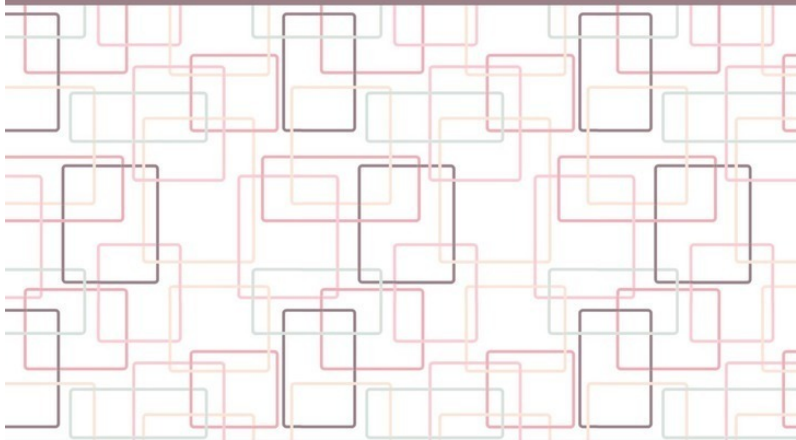


Олег Андреев



СПАСАТЕЛИ ТОНУТ ТОЖЕ

Олег Андреев

Спасатели тонут тоже

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=63421511
ISBN 9785005181947*

Аннотация

Приключения курсанта мореходного училища на морской практике. Спасательный пароход «Норильчанин» получил пробоину и вынужден был вызвать спасателей для себя.

Спасатели тонут тоже

Олег Андреев

© Олег Андреев, 2020

ISBN 978-5-0051-8194-7

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Майское солнце стояло в зените, когда мы закончили оформление в отделе кадров флота. Я получил должность рулевого на пароход «Норильчанин» морского неограниченного класса. Мой однокурсник Владимир Звёздочкин стал на нём матросом. Мы на шесть месяцев практики, как мне казалось, распрощаемся с городом на Неве.

Я уже разузнал всё о морском буксире от курсантов, побывавшим в прошлом году на нём. Он был зарегистрирован, как спасатель морских судов, терпящих бедствие в Балтийском море. Чтобы не проедать напрасно бюджет пароходства, занимался, когда спасать было некого, буксировкой морских лихтеров за рубеж. Но всегда был готов оставить буксируемый объект в ближайшем порту или на рейде любого укрытия, чтобы по сигналу бедствия броситься на помощь судам, подавшим в эфир мольбу о спасении.

Я, Александр Ершов, как и мой товарищ по практике,

учились на третьем курсе мореходного училища на отделении «Морское судовождение». И это была наша третья учебная практика.

Конечно, я мечтал о современных теплоходах с новейшим навигационным оборудованием. Поэтому не особенно был воодушевлён, что попал на старый пароход. Эти суда изживали себя, и их осталось на плаву не так уж и много. Но изменить что-нибудь было невозможно, поэтому закинул на плечо небольшой рюкзак с нехитрыми вещичками и вместе с Владимиром направился в ленинградский морской порт, где на одном из пирсов стоял наш «красавец».

Владимир был не только однокурсником, но и земляком. Он родился и вырос в районном тверском посёлке Пено. Я жил в двадцати километрах от него, но подружиться мы не смогли. Земляк Звёздочкин был в моём понятии какой-то мутный парень, сам себе на уме, он не шёл на контакт с однокурсниками, предпочитал стоять в стороне и наблюдать за ними.

Я не знал, что ждать от этого мрачного парня, поэтому не откровенничал с ним тоже. Просто мы стали по воле судьбы коллегами по службе на пароходе «Норильчанин».

Когда я увидел своё судно издали, то оценил его морскую солидность настолько, что полюбил его. Перед нами стоял у пирса большой буксир с осадкой в четыре метра, острым высоким форштевнем и просторным баком с паровым брашпилем. Рубка презентабельно раскинулась на всю ширину

парохода и имела впереди наружный мостик. С него удобно было наблюдать за морем.

Высокая чёрная труба с красной полосой и золотыми серпом и молотом на ней лениво дымила на стоянке.

Нижняя деревянная палуба была закрыта шкафутом с большими зарешёченными клюзами у палубы для беспрепятственного схода за борт воды от штормовых волн, и лишь кормовая часть, то есть ют по-морскому, открыт круглоглазнично солнцу и всем ветрам.

Хиленький вахтенный матрос Кирилл скучал на пирсе возле трапа. Он провёл нас к старпому Евгению Петровичу.

Старший помощник капитана, чиф – по-морскому, пожал нам руки, поздравил с назначением и забрал паспорта моряков. Затем моложавый мужчина вызвал по-деревенски крижистого боцмана с влажными оттопыренными губами и маленькими серыми глазками-буравчиками, приказал разместить практикантов в каюте и ознакомить с правилами службы на судне.

Наша каюта оказалась на самой нижней палубе и была просторным помещением с одним круглым иллюминатором. Две кровати с рундуками под ними для вещей разделял довольно большой стол. В каюте стоял двухстворчатый шкаф, была даже умывальная раковина с зеркалом над ней. И завершал интерьер специальная полочка с закрепленными на ней на случай шторма графином и двумя гранеными хрущёвскими стаканами.

На этой же палубе, где и мы, размещался весь рядовой состав: рулевые, матросы, кочегары-мотористы, боцман, кок и буфетчица. Ниже было лишь машинное отделение, кочегарка и румпельная (машина управления рулём).

Сорокапятилетний капитан Владимир Иванович Иудин в форменном костюме с нагрудным знаком «Капитан дальнего плавания», в белой рубашке с чёрным галстуком и формистой фуражке с большим крабом встретил нас душевно. Он пожал нам руки и пожелал счастливой практики.

Тридцатипятилетняя повар, невысокая мягкая женщина по имени Валентина, как говорится, была дама в самом соку, походила в моих глазах на большой букет свежей сирени. Она мило улыбнулась мне и подмигнула почему-то Владимиру.

Восемнадцатилетняя черноглазая Вика выглядела подростком. Она, как длинноногий жеребёнок, бегала по своим делам по судну. Тоненькая, высокая и плоскогрудая девчонка напоминала мне малолетнюю сестрёнку. Я по-родственному подмигнул ей. Она смутилась, покраснела и стала похожа на гвоздику в высокой узкой вазочке. Я тоже расцвёл от смущения, как майский степной тюльпан.

Три брата работали кочегарами и одновременно мотористами. Молодые сильные парни среднего роста очень отличались друг от друга, не смотря, что вышли из одной семьи. Черноволосый, как сажа, Степан был самый старший из них и очень серьёзный тридцатилетний человек.

Степенный Иван напоминал мне русских былинных героев. Он был такой же светловолосый мускулистый и голубоглазый. При разговоре басил, как тромбон в духовом оркестре.

Младший брат Борис, рыжий, как спелые рябиновые гроздья, оказался самым весёлым. Он травил анекдоты в компании и никогда не унывал.

Троица прибыла в город-герой из деревни в Вологодской области и мечтала повидать мир. Поэтому поступили в морской лицей, где выучились на мотористов. В пароходстве парней уговорили поработать год-другой на допотопном пароходе кочегарами-мотористами, пообещав затем современный теплоход и чисто заграничные золотые линии.

Машинным отделением командовал высоченный и худой, как жердь, мужчина сорока пяти годов от роду. Старший механик Семён Владимирович или по-морскому лексикону – дед – хорошо знал своё дело, любил его и целый день проводил в машинном отделении, чем приводил в ярость второго помощника механика. Тридцатилетний белобрысый, как молодой поросёнок, мужчина по имени Роберт негодовал:

– Я не салага, чтобы меня пасти, как телёнка на верёвочке, всю вахту. Он же дед, сидел бы в каюте да плевал бы в иллюминатор, чем толкаться внизу.

Верхняя палуба или средняя в документах по устройству судна находилась над шкафутом. По обеим бортам располагались каюты командного состава. Прямоугольные иллюми-

наторы выходили на море, поэтому замечание Роберта, сказанное в сердцах – «плевал бы в иллюминатор» – было не без основания, но так никто не поступал в море, ибо любой плевков мог ветер завернуть назад или заслать другому коллеге.

На этой же палубе находилась кухня и кают-компания для экипажа. Она же и столовая для приёма пищи. Два длинных стола. На одном принимали пищу рядовые моряки, на другом – комсостав. Никто официально не разделял команду, но матросы соблюдали субординацию и не лезли за стол к комсоставу.

Только боцман болтался между ними, как щепка в проруби. То сидел с матросами, то почему-то переходил к командному составу.

Выше средней палубы находилась верхняя, или шлюпочная палуба, где была рубка и две спасательные шлюпки на каждом борту, а позади небольшой ялик с лебёдкой для спуска на воду.

С другими членами экипажа познакомлю по ходу сюжета, скажу только, что служило на пароходе двадцать моряков после сокращения пароходством из команды врача, четвёртого механика и ещё одного штурмана.

На заграничные рейсы горком партии высылал на судно своего человека. Он получал должность первого помощника капитана или замполита. Это был, как правило, человек, не имеющий морского образования. Замполит присматривал за моральным духом экипажа, проводил политинформа-

цию и составлял за каждый рейс отчёты в первый отдел пароходства.

Нынешний замполит Беляев Борис Семёнович оказался сердечным человеком. Он по-хорошему побеседовал со мной, расспросил о родителях, родне. Я не почувствовал в нём ничего нехорошего, проникся уважением за эрудицию и большой ум. Борис Семёнович писал стихи и публиковал их в газете «Смена» и «Моряк Балтики».

Я получил от старпома вечернюю вахту – с двадцати часов до полуночи, соответственно с восьми утра до полудня в подчинении третьего штурмана Дмитрия Савельевича Петрова. Он был недавний выпускник нашего училища, поэтому мы быстро нашли общий язык. Бог миловал меня на этой практике от собачей вахты, то есть чисто ночной.

Правда, третьего штурмана, как самого молодого и неопытного, курировал сам капитан судна. Он частенько находился в рубке и приглядывал за нашими действиями в наиболее опасных местах на фарватере и узкостях.

Я всегда прислушивался к словам опытного судоводителя, охотно набирался опыта. Из навигационных приборов в рубке стоял современный радиолокатор для наблюдения в плохую погоду за морем и эхолот, измеряющий глубину под килем. Не так уже плохо для такого старого судна.

В рубке было отделено небольшое помещение. Её называли штурманской комнатой. Там вели вахтенные судоводители счисления по курсу, на столе лежали морские кар-

ты, приготовленные третьим помощником капитана Дмитрием на запланированный маршрут до самого южного порта Швеции в Балтийском море. Нам предстояла отбуксировать в порт Мальмё лихтер с грузом леса и забрать оттуда другую баржу с рулонами бумаги в Польшу.

Два дня ушло на подготовку к рейсу. Сходили в Угольную гавань и загрузили уголь для машины.

С берега закачали из магистрали пресную воду.

Затем причалил продуктовый магазин. Вся команда перетаскивала на судно хлеб, муку, крупы, картофель, лук, морковь, мясные туши и прочие продукты.

На следующий день начали прогревать к походу машины. Я сдал вахту в это время и поспешил с Владимиром в машинное отделение, чтобы посмотреть, как работают паросиловые установки.

Впечатление было такое, что нечистый дух резвился там. Огромные коленчатые валы, казалось, обхватили сильные ручищи и с остервенением крутили их. Они то опускались вниз, то дыбились вверх. Остро пахло разогретым машинным маслом.

Паровые силовые установки или сокращенно ПСУ были огорожены решётками, что человек не мог угодить под её беснующие сказочные лапы.

Семён Владимирович заметил наше удивление и показал, что может запросто укротить своих монстров. Он повернул рычаг и многочисленные руки машины начали медленно

и миролюбиво крутить коленчатые валы, затем замерли во все. Одни наверху, другие внизу, третьи в промежутке между ними.

Также заглянули в кочегарку. Там трудился Борис. Он большой совковой лопатой выгребал из неширокой шахты уголь и легко забрасывал в топку котла. Конопатое лицо парня лоснилось от пота. Во взгляде серых глазах читалось удовольствие от работы. Он подмигнул нам, нажал ногой на рычаг. Дверь легко открылась, обнажив раскаленное гудящее пламя. Парень накинул угля и закрыл топку. Затем удовлетворённо взглянул на манометр давления воды в котле и отставил лопату в сторону.

Я махнул рукой Владимиру, и мы выбрались из машинного отделения, направились в столовую, потому что начался обеденный перерыв.

Валентина отменно готовила борщи, котлеты, картофельное пюре и т. д. Мы с удовольствием поедали всё на тарелках, которые ставила перед нами Вика. Затем запивали компотом и лениво-сытые удалялись по своим делам.

В кают-компании на стеллажах была приличная библиотека. Команда читала книги, играла в шахматы, шашки в свободное от вахты время. Во вечерам двадцатипятилетний радист Михаил Борисович крутил иногда прокатные фильмы по заявкам команды.

В общем, быт и работа были вполне отлажены. На нашей палубе находилась прачечная с машиной для стирки и отжи-

ма белья.

На юте хранились штанга с различными дисками и гири для любителей тяжёлого спорта. Молодые люди накачивали частенько здесь немалую силушку.

Через пару дней я полностью освоился на судне и хорошо ориентировался в его отсеках.

После обеда буксир сыграл команду к отходу. Матросы убрали швартовые концы. Судно взбурлило воду винтом и отвалило от пирса. По указаниям прибывшего лоцмана второй штурман Юрий Иванович направил пароход снова в Угольную гавань порта.

На руле стоял тридцатипятилетний Тимофей. Высокий и сильный мужчина давно работал на буксире «Норильчанин», как и его низкорослый приятель и тоже рулевой Сидор.

Это были друзья, как говорится, не разлей вода. Такие разные по сложению тела, по темпераменту, но очень любившие друг друга.

Мне рассказал однажды Борис, что как-то товарищи выпили хорошо после долгого рейса. Затем заспорили и поругались по какому-то поводу.

Черноволосый горячий Сидор накатывался с кулаками, как колобок, на высоченного, как мачта, спокойного мускулистого Тимофея, кричал:

– Вот дам сейчас в морду, тогда поймёшь сразу, кто прав, а кто виноват.

– Так ты сначала дотянись до морды, – беспечно рассме-

ялся его приятель.

Сидор Григорьевич взбеленился так, что заскочил на швартовую тумбу рядом с ними, схватил Тимофея Вениаминовича за уши, прыгнул на палубу, пригнув голову друга к себе и смачно плюнул ему в глаз.

После этого они помирились, обнялись и отправились в каюту спать. Скандал не остался незамеченным. На судах это было ЧП, но всё замял капитан. Он хорошо знал своих подчиненных и всегда брал с собой при своём переводе на другие суда.

В угольной гавани судно ошвартовалось впереди лихтера. Капитан приказал заводить на него буксировочный трос толщиной с человеческую руку. Вахтенный механик потравливал его с барабана паровой лебёдки, матросы, как слоны, с трудом тащили по пирсу к лихтеру, груженому лесом.

К моему удивлению на носу баржи из невысокого сооружения через металлическую дверь выбрались, как из преисподней, три бородатых и мрачных моряка. Они принялись деловито помогать матросам буксира. Примерно сорокапятилетние мужчины завели буксировочный трос через носовой клюз баржи и закрепили на огромном кнехте. Теперь баржа была надёжно соединена с буксиром и готова к транспортировки морем.

На лихтере, как оказалось, был экипаж: шкипер и два матроса, которые шли с нами в море. Правда, мне было не совсем понятно, как согреваются они на барже, чем питаются,

есть ли вода для мытья.

Боцман Фёдор работал несколько лет на подобных плавучих средствах, поэтому охотно рассказал мне, что там всё продумано. Моряки греются угольной печью, готовят тоже на угольной плите, воду заливают в специальный танк с берега. Продукты закупают в плавмагазине. Даже можно отдать якорь на рейде, но выбирать его потом придётся вручную лебёдкой.

К вечеру прибыли пограничники, выставили оцепление на судне и барже. Отныне никто не имел права покидать плавсредства, никто не мог войти на них беспрепятственно.

Затем прибыла комиссия из таможенной службы и портовых властей, началось оформление открытия границы для моряков буксира и лихтера.

Через полчаса все закончилось, чиновники покинули борт судна. Сразу же капитан объявил по трансляции отход.

Матросы вышли к предписанным по этому поводу уставом службы местам. Команда отдала швартовые, закрепила их на штатных барабанах.

Буксир дал малый ход и потянул за собой лихтер. Под присмотром лоцмана караван вытянулся в морской канал, увеличил ход и направился к городу Кронштадт на острове Котлин, шли по любимому обычному месту плавания морского дореволюционного министра маркиза Жана Батиста де Траверса, который не предпочитал уходить на судах дальше. С тех пор восточная часть Финского залива получила назва-

ние Маркизова лужа.

Сразу за ней открылись морские просторы Финского залива, пограничный катер снял лоцмана, и дальше управление судном принял вахтенный штурман Дмитрий. Я стоял за рулём. Капитан остался пока в рубке, но деликатно не вмешивался в действия своего молодого помощника.

Курс проходил мимо островов: Сескар, Мощный, Гогланд, справа огнями городов приветствовала, как мне казалось, Финляндия, слева подмигивала нам маяками Эстония. Я жадно впитывал все названия городов, заливов и бухт.

Так началось моё первое плавание на этом морском буксире.

Я крутил туда-сюда небольшое деревянное колесо с отполированными руками рогоми. Небольшая волна в правую скулу буксира сбивала с курса, поэтому приходилось внимательно всматриваться в картушку магнитного компаса, предугадывая очередной «рыск» судна, и мечтать о современном автопилоте.

Белая ночь позволяла видеть прекрасно море. Я поглядывал за окно из рубки, замечая проблески маяков с островов на пути, пытался определить по их частоте название. Мне было очень скучно крутить колесо управления рулём четыре часа, поэтому развлекался тем, что придумывал разные истории, давал своим героям имена и наделял характерами. Это позволяло более-менее сгладить монотонность рулевой службы. Но я больше всего любил, когда вахтенный штур-

ман сам становился к штурвалу и отправлял меня на помощь матросам. После выхода в море обычно мыли судно из брандспойта, терли переборки щётками с мыльной водой.

В компании молодых мужчин дело шло с шутками, прибаутками. Задорный смех накрывал буксир от клотика до кия. В таких работах любил участвовать и замполит Борис Владимирович. Он работал наравне с нами и смеялся от души над нашими анекдотами.

Мы понимали, что поэт наверняка опишет свои впечатление в очередном произведении, поэтому старались вовсю, травили морские истории, словно, как поётся в известной песне, в ожидании пьянки извертевшись на пупе.

Экипаж за переход до порта Мальмё, как говорится, притёрся и сдружился. Люди понимали, что специфика работы не позволяет замечать недостатки в характерах коллег, иначе безопасность плавания окажется под вопросом их-за частых скандалов и острых склок.

Рыжий весельчак Боря попытался прощупать курсантов, как говорится, на вшивость, когда стал предлагать Владимиру сточить заусенцы на кнехте, а мне помочь ему разогнать туман шваброй. Мы были уже не новички в морском деле, совсем не салаги, поэтому я отклонил его просьбу и спросил:

– Знаешь, как на флоте повара называются?

– Как? – хмыкнул недоверчиво Борис.

– Не как, а кок! – засмеялся я.

Замполит всё слышал, поэтому тоже посмеялся над коче-

гаром вместе с нами и рассказал новый анекдот сам:

– Идёт пьяный моряк. Бескозырку задом наперед надел, ленточки на лицо свисают.

Идёт, ленточки руками всё время раздвигает и говорит:

– Когда же эти камыши кончатся?!

Мы схватились за животы. Замполит нравился нам явно.

Я решил блеснуть тоже, вспомнил анекдот, как молодой матрос поймал золотую рыбку.

Та просит:

– Отпусти, братишка! Я выполняю любое желание!

– Ну тогда выполни первое желание капитана, когда он утром выйдет на палубу.

Капитан утром выходит, потягивается и говорит:

– Ну и погодка! Якорь мне в задницу!

Худо-бедно, но при крейсерском ходе в восемь-девять узлов, буксир за неделю «дочапал» до большого шведского острова Готланд, когда получили штормовое предупреждение. Небо стремительно темнело и вскоре выглядело свинцово-чёрным. Для нашего «Норильчанина» волна в восемь баллов не страшна, но лихтер с шапкой брёвен на трюме не перенёс бы её.

Капитан со старпомом решили уйти в ближайший залив, чтобы переждать, укрываясь за островом.

Без всяких приключений буксир стал там на якорь.

Ветер усилился через пару часов и яростно свистел в снастях мачты.

Команда любила такие стоянки. Во-первых, капала валюта за каждый день нахождения за кордоном. Во-вторых, штурмана и механики могли находиться в каютах, поэтому вахтенные мотористы, кочегары и матросы чувствовали себя свободно и не особенно фанатично исполняли свои обязанности.

В кают-компании радист Михаил крутил фильмы. Команда развлекалась, как могла.

Моя вечерняя вахта не позволяла мне смотреть киноленты, но я не особенно переживал по этому поводу и охотно отправлялся в рубку, где должен был посматривать за обстановкой вокруг судна.

Дмитрий Савельевич корректировал карты для перехода после Мальмё в польский порт Гданьск. Он поручил мне замерить силу ветра и его направление.

В конце мая было очень тепло. Я, прихватив анемометр и секундомер, направился со шлюпочной палубы на рубку по вертикальному трапу.

Ветер был очень сильный, но я не обращал внимания на него. Шведский большой остров прикрывал залив, поэтому волна была небольшая и буксир лишь слегка покачивался на ней.

Забравшись на крышу рубки, я, повернувшись лицом навстречу беснующемуся ветру, вытянул обе руки вверх. В одной – закрутились сферы анемометра, определяя силу, в другой – отсчитывал время секундомер. Через минуту нужно

было остановить оба прибора, но я не успел сделать это. Потому что налетел сильный порыв ветра и моментально через ворот рубашки забрался внутрь неё. Льняная рубашка раздулась, как воздушный шар. Затем пуговицы не выдержали и вырвались из петель. Рубашка стала, как парус, и меня неконтролируемый воздушный поток отбросил назад, сшиб с ног. Я покатился к кромке крыши. В последний момент я успел ухватиться за вентиляционный грибок.

На шум прибежал третий помощник капитана и помог мне спуститься вниз.

– Брось это, а то добром не кончится, – сказал мне Дмитрий. – Смотри, как бесится ветер, словно, выпустили из кувшина джина. Потом пойдёт на убыль шторм.

Я кивнул головой, соглашаясь, а в душе был доволен, что легко отделался сегодня, ведь мог сломать себе шею, грохнувшись сверху на металлическую палубу.

На утро ветер заметно ослаб, и капитан ждал от радиста прогноз погоды, позволивший бы буксировать лихтер дальше. Но пока сила ветра в пять баллов была для баржи опасна.

После обеда мы увидели, как в залив втягивается большой морозильный рыболовный траулер. Красный флаг указал нам, что это был земляк. Вся команда нашего буксира высыпала на палубу и наблюдала, как рыболовное судно, способное ходить по океанам, нашло место якорной стоянки недалеко от нас.

Вскоре загремела якорная цепь и БМРТ «Владивосток»

замер недалеко от нашего парохода.

Экипаж траулера тоже находился на палубе и приветствовал нас поднятыми вверх руками. Я не понимал, почему теплоход неограниченного плавания спрятался от шторма в восемь баллов. Он вполне мог идти при такой непогоде куда-угодно.

Вскоре на траулере спустили шлюпку, пять моряков сели в неё и подошли на веслах к нашему борту с подветренной стороны. Вахтенный матрос подхватил швартовый конец со шлюпки, закрепил и спустил по борту штормовой трап.

На наш борт поднялся старший помощник капитана БМРТ и попросил проводить к нашему кэпу.

Остальные моряки-рыбаки подошли к нам. Сразу было видно, что они за полгода путины соскучились по людям. Слово за слово, и начались разговоры о том-сём.

Как оказалось, траулер «Владивосток» шёл в Ленинград, но задымили подшипники на валах двигателей. Когда поняли, что теплоход не дотянет своим ходом до порта приписки, связались с руководством. Там приняли решение отбуксировать судно. И наш спасатель «Норильчанин» оказался ближе всех.

Траулеру дали координаты. Так рыбаки оказались здесь. Начальство должно было решить, что делать с лихтером – буксировать до места, и потом возвращаться к траулеру или заставить баржу ждать в этом заливе.

Но неожиданно вмешался наш старший механик Сергей

Владимирович. Он присутствовал при разговоре с капитаном старпома траулера.

— У меня есть запас подобных подшипников для этих валов. Просто нужно взглянуть внимательно на ваши машины. Я думаю, что подойдут вполне. Тогда не придётся городить огород с буксировкой в порт приписки.

На том и порешили, что с утра отправят на «Владивосток» нашего деда, второго механика и Петра Константиновича. Наш инженер-электрик должен был вместе с коллегой траулера подключить контрольные датчики.

Подшипники оказались идентичными к счастью. И через два дня траулер уже прокручивал свои машины, испытывая их перед переходом в родной порт.

Экипаж поздравил деда с успехом. Семён Владимирович сиял от счастья, как начищенная боцманом рында перед днём моряка, настолько был доволен, что помог коллегам.

Мы тоже были горды, что помогли своим морякам. Наш начальник радиостанции Михаил Борисович поменялся с рыбаками фильмами.

На следующий день БМРТ «Владивосток» отправился дальше. Мы ещё выжидали пока успокоится море после шторма, не рискнули с лихтером продолжить путь.

Капитан траулера подарил от души нам бочку жирной селедки, засоленной для нужд своей команды. Её передали краном с рыболовного судна, когда он подошёл к нашему борту вплотную.

Наш капитан в ответ передал рыбакам пять литров спирта. Кто был из экипажей довольнее подарком – неизвестно.

Но в этот же день Валентина наварила картошки и подала на стол к атлантической сельди. Вкус малосолёной рыбы был обалденный, команда с удовольствием ела и хвалила такой деликатес. Кок расцвела от удовольствия, как невинная девушка.

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.