

18+

Михаил Вешников



УВЛЕКАТЕЛЬНЫЕ
РАССКАЗЫ
МОРСКОГО ВОЛКА

Михаил Вешников

**Увлекательные рассказы
морского волка**

«Издательские решения»

Вешников М.

Увлекательные рассказы морского волка / М. Вешников —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-511963-6

Книга наполнена живыми историями о быте и традициях советских моряков дальнего плавания. Она написана морским волком на основе собственного опыта — легко и занимательно. Эти рассказы будут интересны всем, кому любопытно погрузиться в настоящую жизнь команды огромного судна. Познакомиться с тонкостями и опасностями этой непростой работы. Почувствовать атмосферу дружеской поддержки и корабельных баек.

ISBN 978-5-00-511963-6

© Вешников М.
© Издательские решения

Содержание

От автора	6
Как все начиналось	8
Мореходка	10
Первый командирский опыт	12
Нордкап	16
Конец ознакомительного фрагмента.	18

Увлекательные рассказы морского волка

Михаил Вешников

© Михаил Вешников, 2020

ISBN 978-5-0051-1963-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

От автора

Так сложилось, что по роду своей деятельности длительное время мне пришлось провести в других странах. Интересно было окунуться в экзотику далеких материков с их необычными для нас флорой и фауной, познакомиться с местными традициями и обычаями. Но каждый раз с приближением окончания долгосрочной заграничной командировки невыносимо тянуло домой, а последние дни были самыми долгими.

По всей видимости, это и послужило одной из причин того, что вот уже больше десяти лет я провожу отпуск в России. И ничуть не жалею о сделанном выборе. Карельские озера, Валаам и Соловецкий монастырь, горные перевалы и равнины Алтая, Амур и «Ленские столбы», Салехард и этнографический музей народов севера «Горнокнязевск». Это далеко не полный список мест, где мне удалось побывать.

Мы привыкли восхищаться шедеврами Эрмитажа или Лувра, но поверьте мне, прекрасные экспозиции можно увидеть в так называемых периферийных музеях, послушать рассказы экскурсоводов о местных легендах и поверьях. Об увиденных красотах можно вспоминать бесконечно. Тем не менее, когда просматриваешь фотографии, все больше убеждаешься в том, что это занятие не заменит живого созерцания водных просторов, горных вершин и солнечных долин.

Довелось мне посетить и славный город Архангельск. Основанный во второй половине XVI века, он уже с конца 80-х годов становится центром русской внешней торговли, приносящим до 60% доходов государственной казны. При Петре I на острове Соломбала (ныне пригород) была заложена первая в России государственная судостроительная верфь.

В конце XIX – начале XX века Архангельск превратился в крупнейший лесопромышленный и лесозэкспортный центр страны. В 1914 году в городе насчитывалось двадцать шесть лесопильных заводов, на которых работало одиннадцать тысяч рабочих.

Город служил также важной базой для освоения Арктики и налаживания судоходства по Северному морскому пути. Вышедший из Архангельска ледокольный пароход «Александр Сибиряков» в 1932 году впервые сумел преодолеть Северный морской путь в течение одной навигации. Значительную роль в этом смысле сыграло основанное в 1870 году Северное морское пароходство, которое продолжает свою деятельность и в настоящее время.

Но в своем предисловии я не ставил целью рассказать о своих путешествиях, истории и достопримечательностях Архангельска. В этом городе волей случая я познакомился с одним человеком, общение с которым и заставило меня взяться за написание этой книги. Зовут этого человека Василий Шинкаренко. Моряк, прошедший в дальних плаваниях более двадцати лет. В хорошую погоду, сидя с удочкой на берегу Северной Двины или за хлебосольным столом на даче Василия в дождь, я заслушивался его рассказами. Несмотря на свой «заграничный» опыт, мне далеко до него, если говорить о том, кто в скольких странах побывал. Да суть даже и не в этом. Мне вдруг захотелось рассказать читателям о том, как обычный деревенский парень стал морским волком, в скольких жизненных переплетах он побывал, о каких забавных случаях он мне поведал. И это все с улыбкой, юмором, а порой и с самокритикой. Его глаза частенько светились теплотой, особенно когда он вспоминал, не побоюсь этого выражения, своих боевых товарищей. По щекам Василия текли слезы, когда он рассказывал о судьбе его родного пароходства.

«На рубеже восьмидесятых и девяностых годов XX века с флотом нашей страны начали происходить „интересные процессы“. На фоне бурных политических событий того времени изменения в той или иной отдельно взятой отрасли были как бы незаметными, но очень значимыми. В Северном морском пароходстве числилось около ста семидесяти судов дальнего плавания. И тут началась их распродажа. Все происходило по одному сценарию. Где-то в вер-

хах решалась судьба теплохода, а капитану находящегося в рейсе судна приходил приказ после выгрузки следовать в назначенный порт для списания судна. И вот в установленное время мы с личными вещами после спуска государственного флага СССР и пуска сигнальных ракет усаживаемся за стол, уставленный дорогими напитками и разными закусками. Капитан произносит „торжественную“ речь и поднимает бокал за славный путь теплохода. Как ни старается он скрыть свои чувства, но на его лице отчетливо виден весь трагизм ситуации и его личная беспомощность. А в это время докеры закрашивают название нашего судна. Все подавлены».

Но надежда умирает последней. Так и с Василием. Успокоившись, он начинает говорить об улучшающемся положении на флоте, с удовольствием рассказывает о своем внуке Ване, который пошел по его стопам. И снова его глаза горят, когда, держа в руках капитанскую фуражку, он произносит фразу:

– Знаешь, Миша, подарю-ка я, наверное, эту фуражку Ване. Он обязательно будет капитаном!

И я ему верю. С надеждой, что мне удастся передать чувства и настроение этого морского волка, его навсегда сохранившуюся любовь к морю и делу, которому он посвятил значительную часть своей жизни.

Для матросов нет работы черной,
Все работы тяжкие – красны!
Кочегарки, пламенем копченные,
Мы увидим розовые сны.

Из огня выбрасывали шлаки,
И когда студили их водой —
То они урчали, как собаки,
То морскою делались звездой!..

У огня мы стали мудрецами,
Веселы, надежны и просты.
Мы смогли тяжелыми сердцами
Двигать корабельные винты.

А когда закончатся походы,
Мы расскажем жителям земли,
Что матросы и огонь, и воду,
И разлуку медную прошли.

Иван Слепнев.
Матросы

Как все начиналось

Родился я на Украине в красивом полтавском селе. Молодому парню его жизнь казалась обычной, хотя трудно сейчас представить, как ездить в школу за несколько километров на велосипеде, а то и пешком добираться. Курьезов сельской жизни не перечесть, но я с умилением вспоминаю свою родную деревеньку и люблю ее не меньше, чем любил пацаном, а скорее, еще и больше. Не могу сказать, что у меня была какая-нибудь, как говорят, «голубая мечта», но мне всегда хотелось путешествовать и познавать мир своими глазами. У нас не было моря, но оно манило чем-то неизведанным и тайным. Но жизнь всегда вносит свои коррективы. После окончания школы я был призван в ряды Советской армии, и служить мне пришлось в танковых войсках. И не где-нибудь, а близ моря, в Архангельской области. Я тогда еще не знал, чем станет для меня Архангельск и какую роль сыграет мировой океан в моей жизни.

Итак, по порядку. После того как я отдал долг Родине и в течение двух дней принял положенную порцию алкоголя, на третий, не опохмеляясь, принял колесный трактор МТЗ-50 (как сейчас помню). И началась жизнь тракториста-машиниста широкого профиля. Работа была разнообразной. Приходилось бывать на всех колхозных объектах, развозить разные грузы, выходить на подмену трактористов, иногда работать на грузовике.

По вечерам скучать не приходилось: в местной школе было организовано общежитие для приехавших на уборку из одной из городских школ старшеклассников. В сельском клубе устраивались танцы, и мы, отслужившие, были там главными героями. Кроме того, можно было поехать в любую соседнюю деревню, где проводились такие же мероприятия. Но лето пролетело, и наступила дождливая осень – с разбитыми дорогами, пасмурными и короткими днями. После работы все чаще оставался дома, пытался находить себе хоть какое-то занятие, что удавалось все реже и реже. Становилось тоскливо.

И вот в один из таких вечеров, листая записную книжку, я обнаружил вырезку из газеты с объявлением о предстоящем приеме в Архангельское морское училище, которую сохранил еще в армии и о которой совсем забыл. Вспомнились детские мечтания о путешествиях и неизведанных даях. Вся ночь прошла в разработке плана: как стать моряком. А проблема была в том, что нужно было получить характеристику в правлении колхоза, а председатель мог мне отказать и начать уговаривать остаться в деревне, так как была большая нехватка механизаторов. Казалось, что выхода нет. И вдруг я вспомнил, что в райвоенкомате есть моя характеристика механика-водителя танка, отличника боевой и политической подготовки.

На следующий день я вышел из военкомата с улыбкой на лице и пошел проходить медкомиссию. Завершив ее, отправил документы в Архангельск и стал ждать.

Шло время, ответа не было, и я стал понемногу забывать о своей мечте. Но однажды вечером, вернувшись с работы, увидел на столе конверт – предложение прибыть для собеседования в мореходку. Пока собирался в дорогу, назойливо одолевала мысль: «А вдруг не получится?! И тогда позор на долгие годы и кличка из морского лексикона. Это же деревня!»

Пришлось уговаривать родителей ни в коем случае не говорить, куда я направился, а сказать, что срочно уехал к родственникам в Кременчуг (город в Полтавской области).

В Архангельске я узнал, что мне, поступающему на судомеханическое отделение, следует соответствовать двум требованиям. Первое – служба в Советской армии. Второе – иметь профессию, близкую к эксплуатации судовых дизельных двигателей. А поскольку у меня был внушительный набор документов (тракторист, комбайнер, слесарь по автотранспортной технике, газоэлектросварщик и, наконец, механик-водитель танка и гусеничных тягачей), то вопросов ко мне в этом плане у приемной комиссий не возникло совсем.

И вот в конце октября все решилось.

– Вы зачислены! Получить морскую форму и сфотографироваться для удостоверения курсанта.

В тот же день одна фотография бывшего тракториста в морской форме улетела в село на Полтавщине. Вместе с конвертом и мы улетим туда же и посмотрим, что же там творится после отъезда нашего героя.

Поскольку в колхозе в это время работ для трактористов было мало, то сразу никто и не заметил моего исчезновения. Утром в конторе собирался народ, и бригадир раздавал наряды на работу. Мой отец, бывший агроном, хотя уже находился на пенсии, от скуки ходил в контору почти каждое утро. И вот в один день механик (бригадир тракторной бригады) спросил, где я и почему не прихожу в контору. Отец, не умея врать, пробормотал в ответ, что вскоре сын вернется. Как позже мне рассказал односельчанин, после этого случая отец перестал по утрам ходить в контору. По селу прошел слух, что я заболел и поехал на прием к профессору в Киев.

И как-то одним утром отец появился снова. Его лицо было загадочным, а походка уверенной. Наступила тишина, все смотрели на него. Молчание первым прервал механик.

– Антон Овсянович, а где Василий? Два трактора простаивают.

И отец достает из кармана конверт и мою фотографию.

– Василий – курсант Архангельского мореходного училища.

Тишина, потом механик срывает с головы кепку, бросает ее на пол и, сопровождая свое недовольство некоторыми понятными словами, почти кричит:

– А где я возьму тракториста?! – Потом, подняв кепку, продолжает: – А вообще-то правильно, пусть хоть один из нас посмотрит на мир.

Новость обсуждали целую неделю. Много чего можно было услышать – удивление и зависть, одобрение и грусть. А один дед сказал:

– Я чувствовал, что он или в партию вступит, или в мореходы пойдет.

Мореходка

И закипела, забурлила, словно море штормовое, курсантская жизнь в мореходке.

На общем построении бурную радость курсантов немного подпортило сообщение начальника училища:

– Курсант, получивший в первом месяце обучения две двойки, будет отчислен незамедлительно!

Но обратного пути уже не было. Вот таким с девизом я и шагнул навстречу своей мечте. Нагрузки были максимальные – флоту нужны лучшие и сильные во всех отношениях молодые парни. И я обязан был оказаться в их рядах. Запомнился мне разговор с одним из старших курсантов.

– Трудно тебе будет, ты ведь не знаешь, что такое, например, карлингс, бимс, бикгед, коннебас, бизань и прочее.

Хочу сказать, что я не только не знал значений этих слов, но и язык отказывался их выговаривать. Но, забегаю вперед, скажу, что обучение закончил с отличием. Проведенное время в училище не раз вспоминалось в свободные от вахты минуты в дальних походах в северных и южных морях, во всех океанах нашей прекрасной планеты.

Начну с того, что в ознаменование годовщины, как тогда называли, Великой Октябрьской социалистической революции в училище среди рот проводился конкурс на лучший художественный коллектив. Наша рота решила завоевать первое место и получить заветный вымпел. Подготовка шла полным ходом, и в один день наш гитарист Толя Шабанов сказал, что для стопроцентного успеха хорошо бы включить в коллектив девушек. Но где их взять и как скрыть это от наших конкурентов?! Не менее важным было получить разрешение командования. Вся операция до сих пор «засекречена». Могу лишь сказать, что репетиции проходили в условиях глубокой конспирации, а появление на сцене девушек из пединститута вызвало бурю аплодисментов. Это был настоящий шторм. Исход конкурса был решен в пользу нашей роты.

А в то, что я сейчас расскажу, можете не верить. Я бы сам не поверил, если бы все не происходило при мне. В концерте принимал активное участие один из курсантов по имени Николай. По характеру он был очень общительным, веселым человеком. Частенько он над нами подшучивал, и, нужно сказать прямо, это ему удавалось. Как-то неожиданно у нас родилась идея разыграть и его. Не помню, кто все придумал, но решено было задействовать в этом деле женский фактор. Все вместе сочинили чувственное письмо от имени одной из девушек, которые помогли нам выиграть конкурс. В письме она приглашала его на свидание. Света (такое мы выбрали имя) сама определила место и время. Естественно, это было воскресенье.

Через два дня дежурный по КПП принес письмо и вручил его Николаю, сказав при этом, что принесла его очень симпатичная девушка. Мы постарались отнестись к происходящему с напускным безразличием, но исподтишка наблюдали за Николаем.

Вскоре он сам подошел ко мне с вопросом:

– Ты не знаешь, как звали девушек, которые к нам приходили?

– Спроси Шабанова. Это он их позвал, – последовал ответ.

Через пару минут мы все перечитывали письмо.

– Светлан было две, – начал игру Шабанов. – Одна из них спросила, как тебя зовут. Теперь-то я понимаю ее интерес.

В этот момент и я подключился:

– Знаете, мне еще тогда показалось, что девчонка, которая пела песню «На побывку едет молодой моряк», весь вечер не сводила глаз с Николая.

Понимая, что в таком вопросе переусердствовать нельзя, мы посоветовали Николаю все-таки на свидание сходить и занялись своими делами. И оказалось, что потом произошло событие, которое опровергает выражение «чудес на свете не бывает».

В тот вечер курсант мореходного училища, наглаженный, надраенный, гладковыбритый, уверенной походкой направлялся к месту встречи с таинственной незнакомкой. И надо же так случиться, там столкнулся с двумя девушками. И начались чудеса.

Как потом выяснилось, это были две студентки третьего курса пединститута, одну из них звали Маша, а вторую – Света! Незадолго до встречи между ними произошел следующий диалог:

– Маша, почему мне так не везет? В городе полно моряков, я за три года ни с одним из них не познакомилась.

– А ты посмотри на Большую Медведицу и шепни ей, чтобы посодействовала, – улыбаясь, посоветовала подруга.

Не успела Светлана посмотреть на небо, как девушкам преградил путь курсант, наш Николай.

– Здравствуйте, милые девушки! Кто из вас Света?

Светлана окаменела, стояла застывшая с недоумевающим взглядом. Выручила Маша. Присев в реверансе, указала на подругу и с улыбкой произнесла:

– Будьте любезны, Света перед вами.

На этом история не закончилась, а только началась. И совсем не важно, что мы здесь были, как говорят, не при делах. Николай и Светлана еще долго вспоминали это чудесное знакомство, и, если бы был жив Александр Сергеевич, он точно бы написал роман в стихах об их любви. А я даже не вспомню, сколько рюмок водки выпил на их свадьбе.

Первый командирский опыт

Позади остались мореходка, почти пять лет работы мотористом, и я, немного волнуясь, поднимался по парадному трапу на теплоход «Барабинск». В левом кармане пиджака, у самого сердца, покоились учебный и рабочий дипломы судового механика и направление отдела кадров Северного морского пароходства. Здесь внесу пояснение для тех, кому не пришлось бывать в море. На судах дальнего плавания в мое время было четыре механика: три из них вахтенные, это – четвертый, третий и второй, далее – старший механик. Он возглавлял машинную команду (мотористы, ремонтная бригада, электромеханик и электрики). Чтобы стать старшим механиком, нужно было пройти весь нелегкий путь от четвертого механика.

Мельком взглянув на мое удостоверение, вахтенный матрос попытался объяснить место расположения каюты, но я хорошо знал эту серию судов, поэтому его помощь мне не понадобилась, так как на практике уже работал на однотипном теплоходе «Мурмаши» мотористом.

На сдачу и приемку дел отводилось двое суток. Нужно было опробовать все механизмы и проверить документацию. Это очень ответственный момент, ведь после того, как я поставил свою подпись в акте приемки, ответственность за работу всего оборудования возлагалась на меня. От этого зависела судьба теплохода и жизнь экипажа, особенно в море во время шторма.

Попрощавшись с уходившим в отпуск механиком и проводив его до трапа, я прилег в каюте немного отдохнуть и сразу вспомнились слова из какой-то книги: «Что ждет тебя, кем ты станешь, человек?» И хотя я уже работал мотористом и хорошо знал теплоход, но все-таки было немного тревожно. Ведь я уже был комсостав, и надо самому будет принимать решения, и порой для этого будет очень мало времени.

В дверь тихонько постучали, и в каюту вошел мужчина лет сорока – сорока пяти с черными волосами и с такими же по цвету бровями, свисавшими над его голубыми глазами. Темный костюм, белая рубашка и галстук подчеркивали его независимость и уверенность в себе. Чем-то он был похож на Леонида Ильича Брежнева (в то время генерального секретаря Коммунистической партии Советского Союза). Усталость мгновенно прошла, и я весь напрягся в ожидании разгадки.

Выдержав паузу, мужчина задал вопрос:

– Кто таков? Откуда?

Услышав мой ответ, он прищурил левый взгляд и медленно произнес:

– Ответь мне, механик, на один вопрос. Имеем ли мы право с тобой выпить по сто граммов?

Поддержав его юмористическое настроение, весело сказал по-армейски:

– Мы просто обязаны! Это святое!

Это был второй механик Иван Ефимыч. Он достал из бокового кармана недопитую бутылку спирта. Поскольку это был редкий случай, когда мне не хотелось принимать спиртное, после первой рюмки, ссылаясь на усталость, с большим трудом выпроводил его из каюты. Провожая его, я невольно взглянул вниз и замер: Ефимыч был в одних носках! И здесь мне невольно представился наш генеральный секретарь в одних носках на Красной площади.

После этого я снова прилег отдохнуть, поскольку утром на моей вахте планировался отход курсом на Италию в порт Монфальконе с грузом балансов (еловые чурки длиной полтора метра). А дальше предстоял путь в Болгарию, на Канарские острова и в Анголу. Но не успел закрыть глаза, как в дверь снова постучали – на пороге снова стоял Ефимыч. На сей раз он зашел издалека.

– Как отдохнул? Чем занимаешься? Не выпить ли нам?

На мой ответ, что спиртного нет, реакция последовала моментально. Он подошел к телефону (у каждого комсостава был телефон внутрисудовой связи), набрал номер электромеханика и командирским голосом приказал:

– Налить бутылку «шила»¹ и принести в каюту четвертого механика.

Через несколько минут бутылка уже стояла на столе, а электромеханик, подмигнув мне, сказал:

– Зайди ко мне, я дам баночку огурцов.

Когда мы были у него в каюте, он доверительно пояснил, что Ефимыч уже всех достал и просто так от меня не отстанет, поэтому мне лучше пойти в каюту электриков, закрыться на ключ и там отоспаться. Я последовал его совету и вскоре обрел покой и сон.

Позже я поинтересовался, почему спирт называют «шиллом». Насколько это правда, не знаю, но мне поведали такую историю. Когда-то еще на парусном флоте водку, которую непременно всем наливали по чарке перед обедом (кто не пил, тому каждый день к жалованью пятак добавляли), хранили в кожаных бурдюках. Опечатывали их особым способом, чтобы покусившиеся «на святое» не могли к водке добраться. Так вот самые ушлые матросы наловчились бурдюки прокалывать шилом. Таким образом добытая водка стала называться «шилльной» или просто «шиллом». Потом это название перешло на спирт.

Через сутки, отбыв свою вахту, я обратил внимание на Ефимыча. В глаза бросилось то, что он начал по очереди задавать вопросы находившимся в моем подчинении мотористам. Чем и привел их в изумление. А через минуту он вошел в центральный пункт управления, и я доложил, что все механизмы работают нормально и никаких происшествий не произошло. При отсутствии у принимающего вахту вопросов он должен сделать соответствующую запись в судовом журнале. Но Ефимыч упорно молчал и смотрел упрямо в одну точку. В глазах его была пустота.

Прошло некоторое время, мотористы покинули вахту, а я, положив ему руку на плечо, произнес:

– Ну, я пошел.

Ответом был вопрос:

– В баню пойдешь?

Я был очень удивлен таким поворотом и не знал, что ему ответить. Уже в столовой за стаканом чая спросил у мотористов, о чем их спрашивал Ефимыч. Ответ удивил еще больше: «В баню пойдешь?»

В бане, поддав на каменку, я поведал обо всем третьему штурману, на что он рассказал о произошедшем в предыдущий день (когда я был на вахте) в кают-компании.

Ефимыч сидел молча и стеклянными глазами смотрел в иллюминатор, а затем произнес:

– Опять ракету пустили.

Последовал вопрос:

– Какую?

– Такую же, как и пять минут назад, – зеленую.

Штурман поднялся на капитанский мостик, где и выяснилось, что никто никаких ракет не видел. Ефимычу поставили диагноз – воздействие зеленого змия.

Ситуация с Ефимычем взволновала всех. Старший механик (в силу возраста мы его звали Дед) не знал, что с ним делать: посылать запрос в Мурманск, который был на нашем маршруте, с целью помещения нашего «героя» в больницу на лечение или продолжать поход в Италию. Я предложил третий вариант – по методу «клин клином вышибают» – налить ему стакан спирта и дать проспаться. Решили посоветоваться с капитаном. А утром я узнал, что Мурманск остался вдали за кормой и мы полным ходом идем в пункт назначения – порт Монфальконе.

¹ «Шило» – спирт (морск. жарг.).

Но приключения с Ефимычем на этом не закончились. Мы были в Норвежском море. Это место, где студеные арктические ветры встречаются с теплыми потоками воздуха из Атлантики, и встретило оно нас, мягко говоря, не очень приветливо. С каждым часом шторм усиливался, темные волны, словно змеи, монотонно накатывались на теплоход, как бы намереваясь положить его на борт. Иногда удар волны был такой силы, что мачты тряслись и казалось – они сейчас отвалятся. После каждого такого удара перегорало несколько лампочек, и приходилось вызывать электриков. И вдруг освещение плавно погасло, обороты главных дизелей упали, и через минуту они остановились. Стало страшно. Дело в том, что мы проходили мимо скалистых берегов Норвегии, прижимный ураганный ветер подхватил потерявшую ход и управление жертву и понес ее на черные скалы, где нас ждала катастрофа – подавать сигнал SOS было бесполезно.

Тело сжалось как пружина, я за секунды принял решение – необходимо запустить второй дизель-генератор. Открывая клапан сжатого воздуха, услышал, что вниз уже спускаются мотористы. Они буквально на руках скользили с резкими поворотами по никелированным поручням аварийных трапов высотой с трехэтажный дом, пролетая этажи, не касаясь ступеней. Прошло несколько секунд, и с интервалом в несколько мгновений загрохотали два дизеля, машинное отделение озарилось светом. Вся команда буквально автоматически, без суеты произвела пуск всех насосов пресной и забортной воды, масляных насосов главных двигателей, топливных насосов и вентиляторов картерных газов, насоса редукторного масла и гидромурфт.

– Запускаю главные двигатели! – услышали мы крик Деда.

Свист сжатого воздуха сменился грохотом двигателей, и мы все с облегчением вздохнули.

– Самый полный! – казалось, в самой Норвегии услышали команду капитана.

Судно буквально легло на правый бок, взвыло, приняв невообразимую нагрузку на дизели. На правом сработал предохранительный клапан, оглушив, словно выстрел из орудия моториста, вбросив в машинное отделение клуб дыма.

Постепенно судно выравнивалось и ложилось на курс. До полной стабилизации положения все мы оставались в машинном отделении, и, даже придя в каюту, я долго не мог уснуть. А судно полным ходом шло курсом на Италию.

Утром Дед позвал всех механиков на разбор полетов. Не буду вдаваться в детали, скажу лишь, что судно обесточил Ефимыч. Его объяснение не выдерживало никакой критики:

– Хотел сэкономить топливо.

В Министерстве морского флота СССР существовала практика начислять премиальные за экономию топлива.

– С тобой все ясно, – подвел итог Дед.

Забегая вперед, скажу, что в болгарском порту Бургас Ефимыч был снят с корабля. Это был его последний рейс. Зеленый змей сделал свое дело.

Вот позади остался Бискайский залив – «ревущие сороковые». Здесь уместно пояснить название. Так принято называть все океаническое пространство Южного полушария с сорокового по пятидесятый градус. Здесь постоянно дует мощный западный ветер, который является причиной частых штормов и плохой погоды. Первенство данному определению приписывают голландскому моряку Хендрику Брауверу. В начале XVII века из Европы добраться на Дальний Восток, в Австралию и Новую Зеландию можно было только морским путем. Именно этот мореход много времени посвятил прокладыванию оптимального маршрута в этих широтах и закрепил данный термин в судоходном лексиконе.

Ночью прошли Гибралтар, и вот уже Средиземное море бьется о борт своими волнами. Через шесть часов в районе испанского города Малага была объявлена общесудовая учебная тревога. Как обычно, проигрывались варианты применения противником ядерного оружия с полной герметизацией судна, пожарной и химической тревоги, пробоины в борту и так далее. К обеду все задачи были отработаны, проведен анализ ошибок и замечаний, и только тогда

дали полный ход и взяли курс на Италию. До порта оставалось около полутора тысяч морских миль. Приближался Новый год, и все мысли были о том, чтобы к празднику успеть в порт. Но по всем расчетам мы никак не успевали. Поэтому так же, как и на берегу, в машинном отделении красовалась елка, а само помещение было празднично украшено. Столы ломились от разнообразия всевозможных вкусов, бокалы с позолотой слепили глаза, и над всей этой сказочной явью возвышались бутылки советского шампанского. Первый тост произнес капитан. Подвел итоги работы за прошлый год, поблагодарил экипаж за наш нелегкий, но почетный труд и поднял бокал за наше благополучие в новом году. А начальник радиостанции раздал нам самые ценные подарки – радиogramмы от родных и близких.

Нордкап

Нордкап в переводе с норвежского означает «северный мыс». Расположенный на острове Магерёйа и являющийся самой северной точкой не только Норвегии, но и Европы, смотрится он величественно. Это выдающаяся в море огромная гранитная скала высотой триста семь метров, верхняя часть которой плоская, покрытая каменистой тундрой и озерами. Интересно, что ранее мыс был связан с островом только паромной переправой, но в 1999 году закончилось длившееся четыре года строительство тоннеля под проливом, и теперь трасса, проходящая через всю Норвегию с юга на север, связывает непрерывной нитью столицу Осло с самой северной точкой Европы.

Нордкап известен в силу разных связанных с ним событий. В годы Второй мировой войны у мыса произошел бой, который считается вторым самым северным морским сражением в мировой истории (после боя немецкого тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» с советским пароходом «Адмирал Серебряков»). В этом бою корабли военно-морского флота Великобритании потопили немецкий линкор «Шарнхорст», в задачи которого входило уничтожение арктических конвоев, направляемых из Великобритании в Архангельск и Мурманск с важными военными грузами в рамках ленд-лиза (государственная программа, по которой США поставляли своим союзникам боеприпасы, технику, продовольствие, медицинское оборудование и лекарства, стратегическое сырье, включая нефтепродукты).

Есть и другие интересные связанные с Нордкапом истории. Считается, что в этом месте присутствует, как принято говорить, особая аура, которая может создавать необычное состояние духа. Рассказывают, что композитор Джеймс Хорнер, работая над музыкальной композицией к фильму «Титаник», испытывал сильные муки творчества – работа никак не удавалась, это доводило его до отчаяния. Так вот, якобы зная о свойствах этого мыса, создатель фильма Джеймс Кэмерон послал композитора на остров. В результате была написана легендарная песня, которую великолепно исполнила канадская певица Селин Дион.

Несмотря на северное расположение, климат здесь довольно мягкий. Гольфстрим, разделившись у берегов Европы на несколько течений, свое дело знает: море здесь никогда не замерзает, зимой не бывает холодно, а летом – жарко. Но зато круглый год ветры, дожди и сильные штормы.

Видимо, из-за последних обстоятельств у моряков Северного флота сложилась особая традиция, о которой мало кто знает. Проходя мимо мыса, моряки, чтобы не попасть в сильный шторм, приносили владыке морей жертву. Обычно выбрасывали за борт чей-то ботинок. Считалось, что жертва будет принята, если он будет снят с ноги, а не специально подготовлен для такого ритуала. Никто не хотел расставаться с привычной уже обувью и начинать разношивать новую. Естественно, «старик» всегда старались втянуть в это молодых моряков.

Но я расскажу несколько о другом случае. В те годы транспортный флот стал стремительно развиваться, экипажи состояли из сорока – пятидесяти человек. Для обеспечения элементарных жизненных условий на судне дополнительно требовались кок (повар), пекарь, буфетчик, дневальный. Поскольку мужчины неохотно шли на эти должности, их место заняли женщины.

«Как же так? – спросите вы. – Ведь женщина на корабле приносит несчастье?!»

Но подобного рода поверья уже не работали. Как оказалось, все было намного банальнее и более жизненно. Хочу сказать, что руководство Северного морского пароходства самым серьезным образом отнеслось к набору на эти должности. Люди должны были быть не только хорошо подготовленными физически, но и специалистами в области общественного питания. Так у нас начали появляться девушки из профильных учебных заведений, отвечавшие всем необходимым требованиям. Вкусно приготовленная пища, даже во время шторма, разнообраз-

ная выпечка (пирожки, пирожные, булочки, торты), чистота и порядок на судне, постиранное и выглаженное постельное белье – это лишь малая толика того труда, за который так благодарны были девчонкам моряки.

Меня и сейчас поражает бесстрашие этих девушек во время шторма. Я ни разу не видел в их глазах тревоги или страха. И если кто-то иногда пытается высказать негатив в их адрес, я всегда предлагаю ему попробовать во время шторма или качки судна под сорок пять градусов принести горячую супницу с камбуза в столовую. А они могли, хотя были и неприятные случаи.

Появилась и у нас такая дневальная. Звали ее Шура. Молодая симпатичная девушка сразу же привлекла внимание моряков. Именно она и стала объектом розыгрыша наших мотористов. Сначала они прощупали почву, чтобы убедиться, что Шуре ничего не известно про Нордкап. И когда до мыса оставались сутки хода, начали ее «обрабатывать». Много рассказали о штормах в разных морях и океанах, о трудностях, которые приходилось преодолевать, а также о разных традициях и ритуалах. Так и дошло до нашей традиции. Чем ближе мы подходили к мысу, тем чаще стала звучать тема необходимости «жертвоприношения». Причем подчеркивалось, что это должен сделать каждый находившийся на судне. Особенно усердствовал холостяк по имени Виктор, с которым наша Шура общалась больше всего. Он планировал, правда в последний момент, рассказать всю правду и отговорить ее от «жертвоприношения», но не успел – красивая красная туфелька растворилась в бурных волнах начинающегося шторма.

Вечером за ужином в кают-компании капитан долго не мог успокоиться, рассказывая комсоставу о случившемся.

– Я им приказал в ближайшем же порту купить, и не где-нибудь, а в фирменном магазин, модную пару именно красных туфель по размеру. И пусть только ослушаются – спишу на берег.

О том, как мотористам пришлось обойти весь французский портовый Руан, показывая всем продавцам красную туфельку, знают только они. А мы смотрели на палубе, как они перед всем экипажем извинялись перед Шурой и как Виктор собственноручно надел туфельки на стройные ножки. А вот почему лицо Шуры покрылось румянцем и лицо озарила легкая загадочная улыбка, история умалчивает. Вероятно, об этом лучше спросить у Виктора.

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.