

Сергей Иванов

16+



МОРСКИЕ РАССКАЗЫ

Сергей Иванов
Морские рассказы

«Автор»

2020

Иванов С.

Морские рассказы / С. Иванов — «Автор», 2020

ISBN 978-5-532-92936-4

Сборник рассказов о приключениях моряков торгового флота на берегу и в море.

ISBN 978-5-532-92936-4

© Иванов С., 2020

© Автор, 2020

Содержание

Черная таможня	5
Пекарь с «Титаника»	10
Потеряшка	12
Ветеран моря	14
Конец ознакомительного фрагмента.	15

Сергей Иванов

Морские рассказы

Черная таможня

1

Третью неделю наш рудовоз стоял под погрузкой в одном из портов Колумбии. Неторопливые докеры грузили нас предельно медленно, но круглосуточно.

Экипаж скучал. Стандартный ритуал захода в порт был давно исполнен: посетили припортовые кабаки, накупили сувениры на городском рынке и полазили по стенам древней испанской крепости. Теперь каждый развлекался как мог: доктор пытался угостить буфетчицу местными деликатесами, чтобы затем уложить ее с отравлением в изолятор, в полное свое владение. Боцман заказал у плотника рогатку и охотился на местных докеров, стреляя в них гайками. Докеры прятались от него, визжали, но продолжали пытаться спереть с парохода всё, что не приварено сваркой к палубе и весит менее полутора тонн. Третий механик писал жалобы старшему механику на боцмана за перерасход гаек «на двенадцать». Дед отфутболивал эти доносы старпому, который открыл рулетку в носовой тамбучине и вгонял в «финансовую пропасть» наивных аборигенов.

Капитан же допил свою коллекцию виски и решил перейти к коньяку из представительских запасов. Но для этого нужен был повод. Посоветовавшись с радистом, он вызвал судового агента, представляющего интересы парохода в порту. Держа в руке наполненный пузатый бокал, капитан заказал агенту наличные в судовую кассу. Побледневший агент прекратил переводить казенный «Курвуазье» и уточнил требуемую сумму. В тот момент все мысли капитана были заняты дегустацией божественного напитка, входящего в «великую четверку коньяков» и он, отмахиваясь от докучливого агента, ответил: «В пределах ваших лимитов, разумеется». Пообещав, что завтра деньги будут, агент откланялся.

А утром причал оцепили вооруженные люди. Еще через час к трапу подъехали два броневика. Из одного из них вышел взволнованный агент в сопровождении четырех дюжих охранников с помповыми ружьями наперевес. Прижимая к груди объемистый портфель, агент поднялся на борт.

«Твою мать! – подумал капитан, – оцепление снимут, броневики уедут, а я тут один останусь, с кучей баксов и без охраны».

Но делать было нечего, хочешь денег – получай.

«Может как-то отказаться?» – прикидывал он, провожая агента с охраной к себе в салон.

– Срочно сделать рогаток на всю команду! – приказал капитан встретившемуся на пути старпому, – и закажи еще гаек, да не на «двенадцать», а на «двадцать два»!

– Надо линеметы брать, – не согласился тот, – и огнетушителей побольше.

– Все люки и двери, кроме одной, запереть и прихватить на сварку, – вмешался в разговор старший механик, – а в пожарных брандспойтах давление держать постоянно!

– Кэп, ты денег сколько заказал? – спросил доктор вкрадчиво.

– По максимуму, – признался тот.

– Идиот, у тебя и так в кассе сорок тысяч лежит, – выругался док и продолжил, – пойду, из изолятора буфетчицу выгоню и аптечки по всему судну проверю.

В капитанском салоне агент достал из портфеля большой серый конверт и положил на стол.

– Это все американские доллары, которые были сегодня утром в нашем банке, – виновато объяснил он.

В конверте оказались бумаги на получение денежных средств и восемь банкнот: четыре двадцатки, три купюры по пятьсот и одна десятка.

Мастер шумно выдохнул и подумал: «Охраны то, будто мы золото из Форт-Нокс грузим».

Заверив агента, что доставленной наличности более чем достаточно, он, уже в хорошем настроении, вышел проводить агента на палубу.

– Сколько привезли? – хором спросили у капитана старпом с боцманом.

– Тысяча пятьсот девяносто, – ответил тот.

Боцман радостно улыбнулся.

– Зря лыбишься, – обломал его старпом, – местные аборигены кавалькаду охраны видели и теперь количество привезенных денег в их головах ограничено только их же воображением.

Боцман перестал улыбаться и зло посмотрел сначала на старпома, а потом и на капитана.

Дальнейшая погрузка парохода проходила в состоянии «полной боевой готовности». Все, что можно было задрать, было задраено, заперто и заварено. Сход с борта судна на берег был запрещен. У пожарных брандспойтов постоянно находились дежурные. Матрос на трапе нёс вахту в каске и спасательном жилете, вооруженный линемётом и ракетницей. Рядом с ним на палубе стояли два огнетушителя, а на переборке висели топор и багор. Каждые пять минут вахтенный у трапа докладывал по рации на мостик, что его «Еще пока не убили».

Когда через четыре дня погрузка была завершена и пароход наконец-то отвалил от причала – все облегченно выдохнули, а капитан даже допил свой предательский коньяк.

2

Уже через неделю мы заходили в порт Хьюстона, где нас обещали разгрузить за пару суток.

– Док, – обратился капитан к доктору, – у тебя все равно больных пока еще нет, сходи в город, разменяй крупные банкноты, чтоб не выдавать потом одну бумажку на двоих.

Доктор согласился и взял купюру.

Следующим утром он дошел до ближайшей автозаправки, протянул индусу, стоящему за прилавком, пятьсот долларов и спросил пачку Мальборо.

– Это ваши деньги? – удивился индус.

– Нет! Это ваши деньги! – ответил док и показал надпись «United States of America» на банкноте.

– Одну секунду, – индус взял купюру и вышел в подсобку.

Секунда затягивалась и док начал волноваться. Вдалеке еле слышно завывала полицейская сирена, потом смолкла.

«Неужели меня так просто кинули – думал док. – Может в полицию обратиться? Вон она, где-то воеет неподалеку».

Потом он ощутил, что лежит грудью на прилавке, а на руки, заломленные за спину, защелкивают наручники. Его подняли и развернули. Перед ним стоял полицейский и два парня в штатском, но со значками.

– Добрый день, сэр, как поживаете? – вежливо спросил один из «штатских».

Доктор неопределенно хмыкнул и попытался пожать плечами. Ему аккуратно придержали локоть.

– Эта ваша банкнота? – поинтересовался «штатский» и показал пятьсот долларов.

– Да! – согласился док. – В чем проблема?

– Видите ли, сэр, все банкноты номиналом свыше ста долларов выводятся из обращения, – пояснил первый «штатский». – Особенно купюры в пятьсот долларов, как наиболее популярные у колумбийских наркобаронов. Так откуда у вас эта банкнота?

– Из Колумбии, – признался доктор.

«Штатские» переглянулись, а полицейский положил руку на рукоять своего револьвера.

– А как вы попали в Соединенные Штаты Америки?

– На пароходе, мы груз из Колумбии привезли.

– Что за груз?

– Цинковый концентрат, – начал объяснять доктор, – это такой порошок без цвета и запаха...

Тут док понял, что сказал лишку и замолчал.

– И много у вас этого порошка? – вкрадчивым голосом спросил "штатский".

– Сто тридцать шесть тысяч тонн, – ответил доктор и громко заявил. – Я не буду больше отвечать на ваши вопросы! Требую своего адвоката, – потом подумал и добавил, – и консула!

– Почему вы не будете отвечать на вопросы? – не успокаивался «штатский».

– Потому что я арестован и мне положен адвокат, – доктор показал глазами на наручники.

– Это ради вашей же безопасности! – произнес "штатский".

– Действительно? – удивился док. – Без них я себя чувствую гораздо безопасней.

Через полчаса вахтенный помощник сообщил капитану, что причал, у которого стоит судно, оцеплен вооруженными людьми.

«Как в Колумбии, – подумал капитан, – но деньги вряд ли привезут».

Он ошибся, деньги привезли, причем те же самые. Вместе с пятисоткой прибыли: доктор с двумя «штатскими» и Береговая охрана с таможенной. «Штатские» проверили документы на получение денег, сняли наручники с доктора и оцепление с пирса, вернули злосчастную банкноту и испарились. А вот таможня осталась.

3

Были у нас в том рейсе два практиканта со средней мореходки. Парни были «ураган»: каждый из них прямо как тот курсант из старого морского анекдота:

– Эй, сколько на румбе?

– Да тут один я стою!

- Дурак! Курс какой?
- Второй! Бакинская мореходка!

Так вот... тут рассказчику надо долго и обстоятельно набивать трубку душистым капитанским табаком. Но, увы, я уже давно не курю. Много лет назад я как-то решил покурить при бункеровке судна. Так одна половина экипажа дружно залила меня пеной из огнетушителей, причем с головы до ног. А другая половина бросилась к леерам, где изготовилась мгновенно прыгнуть за борт при первых же признаках начинающегося взрыва. После того, как я смыл с себя всю эту пену, капитан торжественно пообещал мне, что в следующий раз, если живы останемся, он скормит мне все папиросы, какие найдет на пароходе. Вечером того же дня я попытался проглотить одну папиросину для пробы. Всё – больше я не курю.

Так вот... я помню, с чего начал: вернемся к практикантам. Старпом, протестировал их и ужаснулся. Отдавая практикантов в рабство боцману, он сказал: «Это настоящие «ураганы»! В руки им ничего, кроме столовых приборов, не давать, на открытую палубу не выпускать, а вот на берег увольнять обязательно, вдруг нашему славному экипажу повезет, и они потеряются».

Практиканты не терялись нигде, а по интенсивности своего негативного воздействия на команду и судно, они действительно оказались почти сопоставимы с тропическим ураганом. Однажды, прослушав мой нравоучительный рассказ о вреде курения и возможностях табачной кулинарии, практиканты решили срочно бросить курить. Для этого они выкинули все свои запасы сигарет за борт и взяли с каждого члена экипажа "честное слово", что им никто не даст курева, как бы они не просили. А уже где-то дня через три они скурили почти весь запас чая на пароходе и начали подбираться к фикусу в капитанском салоне, не догадываясь, что фикус пластмассовый.

4

Таможня бывает «белая», а бывает и «черная». «Белая таможня» приходит в белых рубашках и проверяет грузовые документы.

«Черная таможня» приходит в рабочих комбинезонах с инструментами и первые четыре часа разбирает пароход. Потом они обедают. За это время судовые механики пытаются очистить от грязи и копоти всё то, что те разобрали. После обеда парни из «черной таможни» собирают пароход обратно.

Таможня, которую док притащил за собой – была «черная». Казалась, у "чёрной таможни" была только одна сверхзадача: отвернуть на пароходе всё, что отворачивается и отвинтить всё, что отвинчивается. Такие вот маньяки с отвертками и шуруповертами. Наши механики ходили несколько озадаченные тем, насколько лучше них таможенники знали устройство судна, его агрегаты и механизмы.

Третий механик, когда парни из "чёрной таможни" всё-таки вскрыли утиль-котел в фальштрубе, не смог сдержать своего восхищения и выдал: «Эвона как! Так вот значит, как тут всё устроено!»

Этим своим высказыванием он сильно развеселил таможенников, огорчил старшего механика и изумил доктора.

Практиканты обычно тусовались около камбуза, где пытались спереть остатки чая у буфетчицы. Там то они и заметили, что их подслушивают. Один из таможенников, скорее всего, понимал по-русски и, умея шевелить ушами, постоянно держал их направленными на практикантов, вне зависимости от положения своей головы.

Истории точно неизвестно, что и как тогда курили эти «ураганы», а также, чем они мотивировались, когда примитивный и одурманенный мозг одного из них повелел своему носителю громко прошептать: «Черт, надеюсь, эти таможенники не полезут в фекалку!»

Сказано – сделано! На следующее утро приехал микроавтобус с двумя водолазами. Впервые, за двадцать с лишним лет, люк доступа в фекальный танк было решено вскрывать. А это 28 здоровенных гаек и, примерно, столько же слоев краски, которую выжигали паяльной лампой.

Почти два часа «черная таможня» откручивала прикипевшие гайки, а потом ещё минут тридцать водолаз нырял в фекальную цистерну. Эти полчаса были адом для всех, кроме него. У водолаза был свой собственный воздух для дыхания, а у всех нас – только общий: смешивавшийся с тем, что выходило из открытой горловины, где по дну цистерны ползал водолаз, активно взбалтывая её содержимое.

Ничего не найдя, старший таможенник пошел жаловаться капитану на практикантов, что те ему «неправильно стукнули».

В капитанский салон были вызваны «ураганы».

– Что вы сказали таможне? – начал допрос капитан.

– Чтобы она в «фекалку» не лезла! – ответил один из практикантов.

– Ну а вы? – капитан повернулся к таможеннику.

– А мы полезли, – ответил тот.

– И в чем вопрос?! – удивился капитан.

Больше «черная таможня» на пароход не приходила. Местные портовые власти выдали нашему пароходу официальный запрет "осуществлять заходы в порты юрисдикции США". На излишне эмоциональный вопрос обескураженного капитана о причинах такой дискриминации, американский портовый чиновник ответил: «Да уж больно сильно вы воняете!»

Пекарь с «Титаника»

Эта история – про Чарльза Джокина, истинного англичанина и моряка – моя любимая. Как и у всякого настоящего британца, у Чарльза было хобби – он выпивал. Хобби увлекало пекаря полностью и отнимало все его свободное время.

Как известно, «Королевский почтовый корабль «Титаник» был огромным плавучим фешенебельным отелем с богато декорированными интерьерами и прекрасной кухней. Шеф-повар «Титаника» получал вторую, после капитана Смита, зарплату на судне и командовал шестью десятками поваров.

У Джокина, как у старшего судового пекаря, была дюжина парней в подчинении, офицерская должность и отдельная каюта, где он и разместил свой самогонный аппарат (с дрожжами у нашего героя проблем никогда не было).

Той злополучной ночью, когда «Титаник» напоролся на айсберг и затонул за два с половиной часа, Чарльз, как обычно, предавался любимому хобби в своей каюте. Услышав глухой скрежет вдоль правого борта, он вышел на палубу, прихватив фляжку с выпивкой. Вскоре капитан Смит приказал расчехлять спасательные шлюпки. Джокин собрал команду пекарей на камбузе и, проявив инициативу, распорядился разнести запасы хлеба по шлюпкам.

После объявления «шлюпочной тревоги» старший пекарь сохранял олимпийское спокойствие. Джокин усаживал женщин и детей в шлюпку № 10, командиром которой он был, согласно расписанию по тревоге. Сам Чарльз в шлюпку не сел, а уступив свое место одному из пекарей, предпочел спустится в каюту, где, лежа одетым на кровати, продолжал выпивать.

В кровати Чарльз провел еще около часа, наслаждаясь покоем и виски. Когда в каюту начала просачиваться вода, он надел спасательный жилет и, взяв с собой запасы выпивки, поднялся на верхнюю палубу. К тому времени уже все шлюпки «Титаника» были спущены на воду и отошли от гибнущего судна. На палубе ему встретился второй помощник Лайтоллер. Позже Лайтоллер рассказывал, что Чарльз Джокин был «чертовски пьян» и второй помощник решил, что старшему пекарю не суждено спастись. На палубе Джокин, не забывая делать глотки из фляжки, выкидывал за борт деревянные шезлонги. Выбросил он их штук пятьдесят или шестьдесят. Некоторым тонущим, плавающим в воде шезлонги, потом спасли жизнь.

Чарльз до последнего оставался на борту «Титаника». Когда корма судна стала быстро погружаться, он перелез через поручень у кормового флагштока. Через мгновение «Титаник» ушёл под воду, не создав водоворота. Так Чарльз Джокин оказался в воде, даже не намочив волосы на голове. Несколько часов он провел в холодных водах Атлантического океана, барахтаясь и выпивая. Лайтоллер не поверил своим глазам, когда увидел Джокина среди спасенных. Если не считать опухших ног, то купание в ледяной Атлантике никак не отразилось на здоровье моряка.

Любимое хобби Чарльза придало ему, так необходимое в ту ночь, спокойствие в душе и рационализм в поступках. Он спасся сам и помог спастись многим другим. Джокин покинул «Титаник» последним, максимально сократив для себя время пребывания в холодной воде. На протяжении четырех часов он оставался с сухой головой и имел приличный запас высококалорийной пищи в жидком, незамерзающем при минусовой температуре, виде.

После спасения наш герой не изменил своему хобби и своей профессии: продолжил выпивать и ходить в море. Чарльз Джокин побывал еще в двух кораблекрушениях и дожил до 78 лет.

На его могиле написано: «Пекарь с «Титаника».

Потеряшка

Электромеханику Стасику не везло. Если на пароходе что-то где-то происходило неприятное, то только с его участием. Когда боцман решил проверить, настоящий ли спирт он купил у припортовых маклаков, подожженная жидкость, разумеется, пролилась на колени Стасика. Прилетевший за ним вертолёт береговой охраны Швеции не обнаружил вертолётную площадку на судне ввиду отсутствия таковой и потерпевшего поднимали в спасательной люльке. Стасик пытался что-то кричать и даже куда-то показывал рукой, но громада судовой надстройки, накренившись на очередной волне, боднула люльку так, что Стасик потерял желание общаться и сознание. Так мы лишились электромеханика в первый раз за рейс.

Полтора месяца спустя, Стасик, блестя розовой кожей на коленках, вернулся. А на следующий день после выхода в море, он потерялся. Не пришёл на завтрак, не появился и на обед. Его начали искать и не смогли найти. Объявления по общесудовой трансляции с требованием "Электромеханику срочно прибыть на мостик" тоже не дали результатов. Всем стало ясно: Стасик пропал.

Это только со стороны может показаться, что океанский сухогруз огромен и мест на нем, где можно потеряться, превеликое множество. Увы, кроме своей каюты, столовой команды и тренажерного зала на пароходе и пойти особо-то некуда. Разве только в гости в другую каюту или в медицинском изоляторе полежать.

Сыграли общесудовую тревогу. Поисковые партии обошли все помещения судовой надстройки и тщательно осмотрели машинно-котельного отделение. Электромеханика нигде не было. Вскрывали даже ГРЩ – главный распределительный электрощит судна – но и там Стасика, или хотя бы его обгоревшего скелетика, не обнаружили. Оставалось только одно – этот обалдуй всё-таки умудрился как-то свалиться за борт.

Капитан принял тяжелое решение и развернул судно на обратный курс. По бортам, на крыльях мостика, стояли матросы с биноклями и вглядывались в море: не блеснёт ли лысая макушка электромеханика над волной. С наступлением сумерек поиски не прекратились: врубили судовые прожекторы и стали запускать осветительные ракеты.

«Если к утру электрика не найдём, то после завтрака сообщим о пропаже в парходство, – объявил своё решение капитан и добавил, – всё равно ему больше суток за бортом не продержаться».

Настроение у экипажа было «ниже плинтуса» и все ходили пасмурные.

А утром Стасик пришёл на завтрак как ни в чем не бывало. Сказать, что его появление вызвало шок: это значит ничего не сказать. Все, находившиеся в кают-компании, впали в ступор. Буфетчица, славившаяся свое говорливостью, впервые за полгода замолкла на полуслове, широко распахнув глаза и рот.

Первым пришел в себя капитан. Он, с громким криком «Аааа!», выскочил из-за стола и убежал на мостик. Через минуту пароход, накренившись на борт, лег в крутую циркуляцию, возвращаясь на прежний курс.

– Ты где, мазута трюмная, был? – спросил старпом, наматывая ремень на кулак пряжкой наружу.

– В кабине судового крана, – икнув, испуганно ответил Стасик.

– Что ты там, обморок ходячий, делал? – продолжил допрос старший механик, нервно вертя в руках нож для стейка.

И Стасик раскололся: в кабине носового крана он спрятал ящик с водкой, который хотел контрабандным порядком продать знакомому санитару из шведского госпиталя. Но ещё в порту отхода у начинающего контрабандиста случилась паника в виду возможного разоблачения и он передумал нарушать законы Шведского королевства. Стасик решил выкинуть улики за борт, но не все, а только те, какие не успеет выпить до прихода в Мальме. В первый же день он употребил зараз полторы бутылки водки без закуски и, потеряв чувствительность, провалялся в отключке почти сутки.

Старший механик зло посмотрел на боцмана и спросил:

– Чего на кран-то не залезли?

– Кто ж знал?! – оправдывался боцман. – Нельзя же упасть вверх!

– Оставшиеся бутылки успел выкинуть? – поинтересовался старпом, проверяя плотность прилегания намотанного ремня к кулаку.

– Нет, – качнул головой Стасик, – и что теперь? Бить будете?

– Водку артельщику сдашь. Он её на приход под пломбу в артелку уберёт, – приказал старпом и продолжил, – а сам потом в спортзал загляни, я там с тобой боксом позанимаюсь. Индивидуально.

Ветеран моря

Это был очень усталый корабль. Его мачты, грузовые стрелы и сам корпус, казалась, говорили: «Я стар! Зачем меня продолжают мучать и заставляют ползать из одного порта в другой?!»

В самом корабле, несмотря на последствия от многочисленных ремонтов и модернизаций, все ещё можно было угадать изначальный силуэт легендарного «Либерти» – самого массового транспорта времен Второй мировой войны. В свое время американские судостроители надеялись этих пароходов невероятное количество, доведя суммарный выпуск всех типов таких судов до трех единиц в сутки уже к середине войны. Качество поспешно изготовленных кораблей было отвратительным, особенно в ранних сериях.

По сути своей, пароход типа «Либерти», официально рассчитанный на пять лет эксплуатации, был одноразовым и окупал свою постройку уже в первый рейс через Атлантику, доставив свой «ленд-лизингский» груз из Америки в Европу. Тем более удивительно было встретить подобный исторический экземпляр в захолустном карибском порту на самом излете двадцатого века.

Под стать своему пароходу был и его капитан-механик: дочерна загоревший тощий мужик раннего пенсионного возраста в шортах, сувенирной капитанской фуражке и шлепанцах на «босу ногу». Он представился Виктором и рассказал нам свою историю.

В далеком восьмидесят каком-то году Витя трудился механиком на этом, советском еще, судне. Начинаясь в России капитализм подхватил старый пароход и бросил его вместе с командой в руки новому судовладельцу из Греции. Постепенно экипаж на пароходу менялся, становясь все более и более интернациональным. Виктора же, как единственного оставшегося специалиста, досконально знавшего устройство раритетного судна, новый хозяин ни за что не хотел отпускать.

Как только последний оставшийся русский моряк порывался списаться на берег, ему тут же увеличивали оклад вдвое, и он оставался на пароходу еще на полгода. Судно меняло владельцев, страны регистрации и порты приписки, но не механика. В какой-то момент Витя осознал, что Ленинград уже давно стал Санкт-Петербургом, а дома его никто не ждет. Жена заочно с ним развелась, дочь выросла и выскочила замуж за итальянца.

Без регулярного докования и капитального ремонта некогда гордый «Либерти» стремительно ветшал и его перестали пускать: сначала в приличные порты, а потом и почти во все остальные. Каботажные рейсы по Карибскому морю не такие доходные, как трансатлантические, так что очередной судовладелец, осознав незаменимость своего судового механика, решил не платить тому зарплату, а взял в долю, сделав своим партнером. Получив права собственника, Витя сократил самую затратную должность на судне – капитана, и, возложив эти обязанности на себя, переселился в его каюту.

"Хорошо ещё, – добавил он к своему рассказу, – что в цивилизованные порты заходить нам уже не придется, а в этих тропических задворках, где мы каботажим, местные власти не имеют привычки тщательно проверять судовые документы".

Окончив своё повествование, старый моряк достал из кармана связку ключей и, показав их, сказал: «Это ключи от моей квартиры в Автово. Не знаю, что там сейчас».

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.