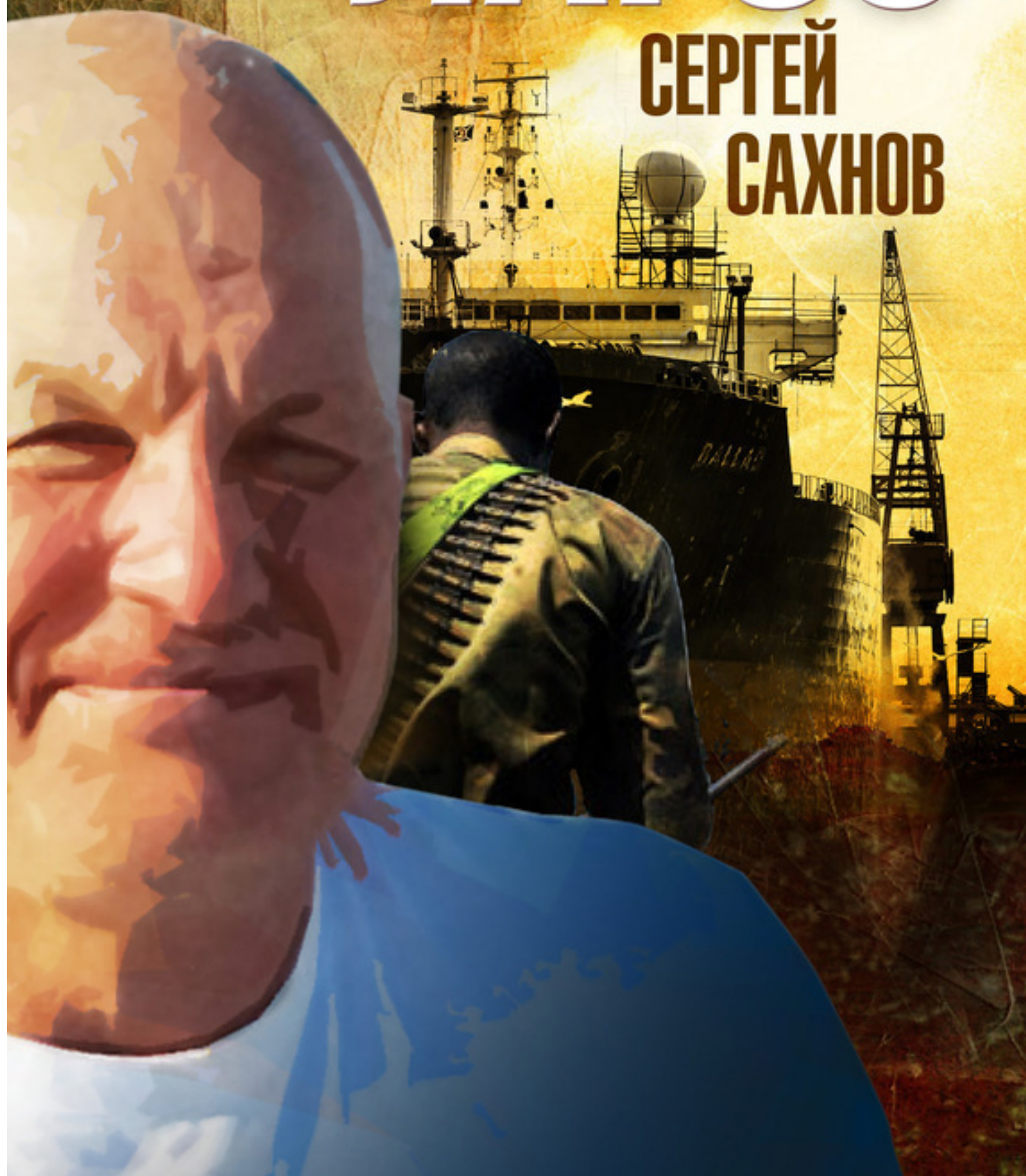


ЛАГОС

СЕРГЕЙ
САХНОВ



Сергей Сахнов

Лагос

«Accent Graphics communications»

2014

Сахнов С.

Лагос / С. Сахнов — «Accent Graphics communications», 2014

Капитан однажды – капитан всегда. Книга, которую следует прочесть не только читателю, жаждущему настоящей жизни, но и товарищам-писателям, чтобы узнать, какова она, подлинная жизнь, что такое быть капитаном корабля иностранной компании в действительности. Реальные люди, подлинные факты, сила воли и характера. Зачастую действительная жизнь гораздо интереснее придуманной, и приключения несут в себе ту долю опасной неизвестности, предугадать которую, а не то, что выдумать – порою совершенно невозможно. Лихорадка Эбола, тропическая малярия, а на борту нет лекарств. Судовладельцы отдают неподтвержденные и беспринципные распоряжения по радио, а ответственность за жизнь людей, за судно, за груз несет только капитан, имея порой неадекватную команду. Неоправданные бунты, «зайцы», набеги пиратов и портовых служб, вымогающих взятки, изношенный главный двигатель, чахлая рулевая машина, штили и жестокие шторма – капитан должен не терять ясности мысли, самообладания, находчивости, уметь продумывать самые сложные ходы в любых, жутких и тяжелейших условиях, принимать решения в критической обстановке, быть политиком и экономистом, угодить и фрахтователю, и судовладельцу, уметь предвосхищать события, а времени на принятие решения почти нет. Нигерия – Лагос, Экваториальная Гвинея – порт Бата, Ганна – порт Такоради, Сенегал – Дакар, Сьерра-Леоне – Фритаун, Канарские острова – Лас-Пальмос, порты Испании и Франции. Какова система порядка или питания на разных судах, что вообще происходит в том совсем неизвестном обывателю мире, в портах, внутри океанской жизни в закрытом пространстве корабля с разными по национальности экипажами, имеющими различные характеры и отношения. «Удел капитана принимать окончательные решения единолично, даже если перед этим он с кем-то советовался, и нести за эти решения полную персональную ответственность. Один спиной у мачты против тысячи проблем».

© Сахнов С., 2014

© Accent Graphics
communications, 2014

Содержание

1. Капитан однажды – капитан всегда	6
2. Час Бонго	8
3. Год за три	10
4. Польский вопрос	12
5. Нам бы ночь простоять, нам бы день продержаться	13
6. Добро пожаловать в ***	15
7. Свободная практика	16
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Сергей Сахнов

Лагос

1. Капитан однажды – капитан всегда

– Доброе утро, капитан Сахнов, – слышу я в телефонную трубку голос вице-президента греческой судоходной компании «Николакис-шипинг».

– Простите, сэр, я старший помощник капитана, – отвечаю я.

– С этого момента вы – капитан балкера «Н. НИКОЛАКИС». Примите мои поздравления, добро пожаловать в капитаны западного мира.

– Но на борту судна есть капитан, и я не понимаю, что происходит, – отвечаю я.

– Это не ваши проблемы, капитан, – продолжает вице-президент. – Вы прекрасно справились с обязанностями старпома в течение 6 месяцев, поэтому мы и назначаем вас на должность капитана теплохода «Н. Николакис». Я ознакомился с вашим послужным списком и обнаружил, что у вас стаж работы капитаном на крупнотоннажных судах в России более 10 лет, и это нам весьма нравится. Давайте не будем терять времени и согласуем вашу месячную зарплату. Для начала предлагаю вам 2300 долларов и минимальный срок контракта 9 месяцев, – бархатным голосом продолжает вице-президент.

Услышанное ввергает меня в странное состояние: смесь крайнего удовлетворения и крайнего недовольства одновременно. Сейчас бы сказали: «два в одном». Удовлетворение – от успешного продвижения на капитанский мостик в иностранной компании, а недовольство – предложенной низкой зарплатой. Поляк – капитан балкера (судно, предназначенное в основном для перевозки навалочных грузов) – получает 3500 долларов, а мне предлагают за ту же работу 2300 баксов, я старпомом получаю здесь 1800 долларов. Вот чёртов грек; и на язык мне просится крепкое русское словцо.

– Мне нужно обдумать ваше предложение, – говорю я.

– Хорошо, – соглашается он, даю вам 10 минут, судно на отходе и время дорого.

Мы стоим в порту Антверпен в грузовом доке и заканчиваем погрузку десяти тысяч тонн серы на западную Африку, а точнее, на Нигерийский порт Лагос.

Экипаж состоит из 23 поляков, только я один из России. Захожу в каюту капитана, он нервно курит и укладывает свои вещи в дорожную сумку. Вместе мы проработали почти 6 месяцев, не скажу, что мы были друзьями, но врагами точно не были.

– Что случилось? – спрашиваю я его.

Тирада капитана на польском языке, уже понятном мне достаточно хорошо из-за долгого общения с польскими моряками, состоявшая из отборных ругательств, ничего мне не прояснила. Только позже уже от суперинтенданта компании я узнал, что капитан отказался идти в рейс перед самым отходом, мотивируя отказ крайней усталостью, чем поставил судоходную компанию в тяжёлое положение.

Вице-президент перезвонил ровно через 10 минут, и я назвал ему сумму в 3500 долларов в месяц. Он чуть не задохнулся от негодования по поводу моих завышенных, с его точки зрения, требований.

– Вам даётся шанс стать капитаном в западном мире, – напирал он на слово «западный». – Вы всю жизнь работали за гроши в Советском Союзе, и сейчас перед вами открываются огромные перспективы, не упустите момент.

Конечно, он был прав, особенно про гроши, но я принципиально не хотел получать за одну и ту же работу меньше, чем польский капитан.

Судно было на отходе, прежний капитан уже уехал в гостиницу, посылая проклятия на голову всех греков без исключения. Найти срочную замену капитану и организовать его доставку в нужный порт – дело не одного дня, а простой большого судна да ещё в аренде у испанского фрахтователя обойдётся в копеечку, так что моя позиция была непробиваема и поэтому сильно нервировала вице-президента. Переговоры шли почти весь день и измотали меня вконец, после каждого звонка грек подвигался на 100 долларов, но я стоял на своём. Только когда до отхода судна в рейс осталось меньше суток, вице-президент, наконец, сдался. «Хорошо, я согласен с вашими требованиями», – сказал он раздражённо.

Срок контракта был согласован на 9 месяцев, хотя я уже находился на борту судна 6 месяцев, и более полутора лет как я покинул Россию и, признаться, ощущал сильнейшую усталость, но деньги есть деньги. Во-первых, шёл 1991 год, в России была сплошная разруха, и я за три месяца при такой зарплате мог купить двухкомнатную квартиру во Владивостоке. Во-вторых, даже такая относительно небольшая капитанская зарплата в греческой компании превышала в десять раз то, что я получал на российских судах. Как говорится, почувствуйте разницу, и поэтому игра стоила свеч.

И игра началась. Более тяжёлого рейса в моей морской карьере не было ни до и ни после.

2. Час Бонго

– Капитан, Бонго сбежал! – заглядывает в мою каюту старший механик. «Так, началось», – отмечаю я автоматически.

Бонго, африканец с острова Ямайка, старожил судна, так как уже почти год находится на борту. Попал он на балкер «Н. Николакис» «зайцем» во время стоянки судна в порту Кингстон. Остров Ямайка находится немного южнее Кубы в Карибском море. Если сказать точнее, то «зайцев» было 7 человек, которые попрятались по различным уголкам судна во время погрузки в надежде добраться до Европы и начать новую жизнь. Экипаж балкера нашёл шесть человек и выдворил с борта ещё до отхода, но Бонго умудрился залезть в грибок большого вентилятора машинного отделения, обмотавшись, как змея, вокруг вентиляционной трубы, и находился там до темноты, пока судно не вышло в море. Попался он через четыре дня на камбузе, когда пытался найти что-нибудь поесть и попить воды.

С тех пор этот добродушный парень с остров Ямайка 27 лет от роду находился на борту судна, выполняя грязную работу в машинном отделении за харчи. В портах мы по требованию властей запирали его на ключ в каюте, и, как правило, полиция не менее двух раз в сутки проверяла его наличие на борту.

Всё это доставляло нам дополнительные хлопоты, судовладелец не хотел тратить деньги на его репатриацию на родину, так как это стоило бы ему 8–10 тысяч долларов. Наконец, греки нашли выход, капитан подписал контракт с Бонго о найме его за 200 долларов в месяц в качестве ученика моториста, и он был официально внесён в судовую роль как член экипажа, а не как «заяц». Несмотря на изменение статуса, экипаж продолжал называть его по кличке Бонго, по названию ударного инструмента (небольшого кубинского барабана) под названием бонго, на котором парень с Ямайки виртуозно играл.

Вот теперь пришёл час Бонго, он добился-таки своей цели и теперь явно где-то у своих ушлых чернокожих соплеменников в Антверпене. Искать его особенно никто и не будет, и наверняка через несколько лет он легализуется и перетянет сюда свою семью с Ямайки, а потом и всех ближайших родственников.

Утром он, кстати, получил у меня свою зарплату наличными и выпросил аванс в 70 долларов. Аванс, конечно, тью-тью. Судовой агент при оформлении отхода весьма спокойно отнесся к моему нервному сообщению и предложил заполнить бланк, в котором судовладелец обязывался нести расходы по репатриации сбежавшего Бонго в случае его поимки.

– Если не поймают? – спрашиваю я агента.

– На нет и суда нет, – засмеялся он.

Скорее всего не поймают, да искать его никто и не будет, разве что случайно попадётся в облаву на нелегалов. Если честно, то я очень симпатизировал Бонго, поскольку сам нелегально приехал во Францию из Польши, чтобы попасть на борт балкера «Н. Николакис» 6 месяцев назад, стоящего под погрузкой в порту Дюнкерк. Нанялся я на это судно старпомом через крюинговую компанию в Гдыне и вместе с восемью новыми членами экипажа выехал на небольшом автобусе во Францию без визы. Времени для оформления транзитной визы у меня уже не было, и поэтому я решил нахрапом проскочить половину Европы налегке, как говорится, уповав на то, что на границах европейских стран нет почти никакого паспортного контроля. Поздно вечером мы пересекли границу Польша – Германия, затем Германия – Франция, проскочили Бельгию и снова попали во Францию. Только на одном пограничном пункте Германия – Франция в автобус заглянул немецкий пограничник.

«Всё, приехал, с вещами на выход», – похолодел я.

Немец что-то спросил у водителя. «А, моряки, – и махнул рукой, – проезжайте», – и захлопнул дверь автобуса.

На парном сиденье со мной моторист с сочувствием смотрит на меня и протягивает полный пластиковый стаканчик польской водки «Выборова» и кусок колбасы.

– Выпей, расслабься, а то тебя на следующей границе инфаркт хватит.

Пара стаканчиков меня успокоила, и ехать стало значительно комфортней.

Только уже на отходе судна из Дюнкерка в рейс назначением на африканские порты меня пригласили в каюту капитана, и эмиграционный офицер, листая мой паспорт моряка, озадаченно спросил, каким образом я попал во Францию, поскольку в моем паспорте ни визы, ни каких-либо отметок о пересечении мною границы вообще не было. Тогда я прикинулся дурачком и заявил, что я приехал из Польши на автобусе и меня никто и не спрашивал, есть ли виза у меня или нет. «Ладно, не проблема, – после недолгого раздумья заявил офицер, – всё равно вы уже покидаете пределы Франции, так что и смысла арестовывать вас и официально депортировать из страны нет никакого».

Я вышел из каюты капитана на ватных ногах и облегчённо вздохнул. Кто не рискует, тот не пьёт шампанское. Тогда я ещё подумал, а ведь никакой особой принципиальной разницы между мною и чернокожим Бонго нет, ибо оба мы пытаемся как-то улучшить свою жизнь и предпринимаем для этого весьма рискованные шаги.

3. Год за три

Начинаю успокаиваться немного, но тут новый старпом, тоже поляк, нанятый прямо в Антверпене на мое прежнее место, сообщает мне, что у нас перегруз в 300 тонн и грузовая марка утоплена значительно. Причина мне ясна и без его доклада, старший механик не смог откачать воду из балластных танков вовремя, а груз был доставлен на баржах в расчёте на полную грузоподъёмность – и вот результат. Теперь нужно гадать: пронесет – не пронесёт, всё теперь зависит от портового надзора, если заметят, то могут заставить отгружать, а это такие расходы – просто думать не хочется. Продукты, техническое снабжение, топливо, ремонт навигационного оборудования и ещё множество всяких неотложных дел не давали мне продохнуть все последние часы перед отходом.

Прежняя моя должность старшего помощника начинает казаться мне райским местом под градом проблем, свалившихся на меня. «Ничего, выстоим», – думаю я и впервые за последние десять лет закуриваю сигарету. В грузовых доках порта Антверпен шлюзовая система, и мы ждём полной воды для выхода в реку для следования в Балтийское море. Рядом с нашим перегруженным судном стеклянная вышка портового надзора и оттуда в бинокль на нас смотрит служащий в униформе, а затем начинает спускаться вниз по трапу. Моё сердце начинает учащённо биться, нехорошее предчувствие тяжёлым туманом расплзается по всему телу.

Стук в дверь моей каюты – и молодой весёлый парень в форме служащего порта протягивает мне руку для пожатия.

– Капитан, вы любите музыку? – неожиданно спрашивает он меня.

В результате дальнейших «музыкальных» переговоров мне пришлось купить за наличные 30 старых пластинок классической музыки по 10 долларов за штуку, согласитесь, это небольшая цена за перегруз в 300 тонн. От пластинок я отказался, взял только одну с музыкой и песнями Луи Армстронга, хриплый голос знаменитого певца всегда действовал на меня завораживающе и наполнял какой-то лёгкой, светлой грустью. Я ещё не знал тогда, что двумя месяцами позже на борту моего судна в далёкой африканской стране при довольно драматических обстоятельствах появится ещё один Армстронг, чернокожий молодой нигериец, однофамилец певца, но об этом позже. Когда мы проходили шлюз во время полной воды, любитель классической музыки дружески махал мне с вышки как старому доброму знакомому, неплохо парень «зарабатывает», тут почти все суда с перегруженной маркой. Я подсчитал свои убытки за первые сутки моего капитанства, всего получилось 370 долларов: 300 долларов за пластинки (вернее за одну) и 70 долларов – аванс Бонго. Неплохое начало.

Написал радиogramму в компанию, греки никак не отреагировали на побег Бонго, так же и на мою просьбу компенсировать экстрарасходы.

В судоходной компании «Николакис-шипинг» шесть судов, все по возрасту далеко за 25 лет, судя по техническому состоянию моего балкера компания еле сводит концы с концами и экономит на всём, включая наши желудки. Пять долларов в сутки на члена экипажа на питание – это едва не умереть с голоду при европейских ценах на продукты.

«Но ничего не поделаешь, другой работы пока нет и этому надо радоваться», – думаю я. Чтобы наняться в приличную иностранную судоходную компанию капитаном самостоятельно, нужно иметь опыт работы в западном мире несколько лет, и греческая небольшая компания подходит идеально для этого, здесь, как на фронте, год за три. Выдержишь здесь, везде сможешь работать.

Итак, что имеется на данный момент: греческий судовладелец, панамский «удобный» флаг, русский капитан, польский экипаж, японской постройки старый балкер, водоизмещением 14 тысяч тонн.

Вторые сутки на ногах без сна, в Ла-Манше густой туман, и судов на экране радара не перечесть. Пытаюсь определить способность нового старпома управлять судном в сложных навигационных условиях самостоятельно и к своему удовлетворению вижу – парень молодец, дело своё знает. Светает, спускаюсь в каюту отдохнуть немного, как слышу над головой грохот, похожий на характерный клекот винтов вертолѐта. «Это что ещё за чертовщина?» – лихорадочно соображаю я, поднимаясь на мостик.

Точно, вертолѐт береговой охраны Франции месит винтами воздух по левому борту от нашего судна на уровне ходового мостика. Правая дверь вертолѐта открыта, и мужчина в шлеме и гидрокостюме показывает транспарант с цифрой 67. Переключаю УКВ радиостанцию на 67 канал и слышу распоряжение пилота сбавить ход до малого и приготовиться принять на борт человека. Мне всё ясно, ищут судно, разлившее топливо в проливе, и, вероятно, сейчас будут брать образцы топлива из наших танков. Вертолѐт заходит с кормы и с помощью лебѐдки опускает к нам на палубу офицера береговой охраны Франции. Коснувшись палубы, человек отстѐгивает карабин и бежит в каюту старшего механика. Прежде всего его, конечно, интересует журнал нефтяных операций судна, записи в который должны делаться каждый день. Я тоже в свою очередь бегу с мостика в каюту стармеха. «Записал – не записал сегодня», – бьѐтся в мозгу тревожная мысль. По лицу стармеха вижу, что у него все в порядке. Через пять минут офицер покидает судно, сделав незначительные замечания по ведению записей в журнале. Французов можно понять, побережье Франции уже неоднократно загрязнялось топливом с аварийных танкеров, да и более мелких сбросов с обычных судов тоже достаточно. Грохот винтов вертолѐта стихает, и мне удаѐтся несколько часов спокойно поспать.

4. Польский вопрос

Польский экипаж довольно спокойно отнёсся к моему назначению капитаном балкера, за исключением некоторых членов палубной команды, с которыми были весьма напряжённые отношения уже давно. Предыдущая моя работа старпомом сыграла свою положительную роль, плюс моё стремление говорить на польском языке было оценено по достоинству. Тут самое главное не влипать в политические споры с поляками о российско-польских отношениях и об истории Польши в частности, особенно под рюмку «чая», ибо «скелетов» тут в шкафу стоит предостаточно, и каждая сторона имеет своё видение исторических событий прошлого, да и настоящего тоже. Одна Катынь чего стоит.

Один раз я, правда, не выдержал, когда подвыпившего боцмана потянуло на разговоры об исторических событиях старины глубокой и он с гордостью заявил мне, что, мол, мы, поляки «имели» вашу Москву (события 1612 года). В свою очередь я ему резко напомнил, чем это всё кончилось: тогда вам, гордым полякам, пришлось жрать с голодухи трупы своих соотечественников в осаждённой и заблокированной русскими Москве. Боцман заскрипел зубами и сжал кулаки, но его дружки вовремя схватили его за руки и увели в каюту отсыпаться. Боцман, по виду напоминающий карикатурного Дон Кихота, такой же тощий и длинный с клинообразной бородкой и впалыми щеками, и чуть безумными глазами, был организатором коллективных попок на судне, а также кофейных и продуктовых бунтов. И мне как старпому не раз приходилось наводить порядок самым жёстким образом, вплоть до связывания его по рукам и ногам его же простынями. На следующее утро он клялся и божился, что это в последний раз, но потом через пару недель всё повторялось снова. Отчасти в этом был виноват мой предшественник – польский капитан, который продавал спиртное экипажу и делал на этом неплохие деньги. Так, виски, купленное в европейских портах оптом, обходилось ему по 8 долларов за бутылку, а продавал он экипажу в море по 25 долларов (под запись в долговую книгу). По такой же схеме почти с двойной наценкой продавалось экипажу и пиво, и на этом делались ещё большие деньги, так как при безумной жаре и отсутствии кондиционера на судне пить хотелось непрерывно – холодное пиво хоть ненадолго, но помогало.

Мои отношения с палубной командой резко ухудшились в предыдущем рейсе, когда Дон Кихот организовал сначала кражу груза сахара в мешках из трюмов судна, а потом обмен этого же сахара на пальмовый самогон и секс-услуги в небольшой тропической деревне под названием Гринвилле в Монровии (Западная Африка). Мне удалось найти тогда на судне тайник с почти 50 мешками ворованного сахара и прекратить весь этот пьяный торг с местными жителями. Естественно, все заинтересованные участники кражи и продажи сахара на сторону затаились и затаили злобу на меня.

5. Нам бы ночь простоять, нам бы день продержаться

Каждый полдень я проходил через мучительную процедуру отправки диспетчерской информации о движении судна фрахтователю и судовладельцу. Процедура вроде проще не бывает – координаты судна на 12 часов дня, расход тяжёлого и дизельного топлива за сутки и остаток на борту, количество груза и предполагаемое прибытие в порт назначения, состояние погоды.

Но дело в том, что греки практически вынуждали меня лгать фрахтователям, так как скорость судна не соответствовала указанной в контракте, была ниже почти на 2 узла. Поэтому независимо от действительного направления и силы ветра приходилось указывать в судовом журнале, что ветер, зыбь и течение против курса судна, и таким образом обосновывать понижение скорости судна для фрахтователя. Но самое трудное – это топливо. Расход топлива, указанный в контракте, специально завышен греками, чтобы как можно больше денег получить с фрахтователя, так как всё идёт за его счёт. Фрахтователь, в свою очередь, пытается контролировать всеми доступными ему способами расход топлива на борту судна, чтобы избежать лишних расходов. Когда я до конца осознал весь этот грязный бизнес и свою роль в этой игре, мне стало, честно говоря, не по себе. Греки никогда не давали письменного распоряжения по этим вопросам, только по телефону, поэтому всё делалось мною и, конечно, другими капитанами этой компании на свой страх и риск. Многочисленные поломки двигателя и остановки в море – и как результат задержки с приходом в порт назначения тоже рекомендовалось относить за счёт фрахтователя, указывая несуществующую штормовую погоду. Выход, конечно, всегда есть, можно просто списаться с судна, но я решил продолжать работу, стараясь максимально обезопасить себя насколько это возможно.

Сейчас мне уже стала понятна озлобленность моего предшественника по отношению к руководству компании, да и политика греков стала предельно ясна. Впрочем, ко всему привыкаешь, только нужно сначала определиться, что считать за норму, а остальное приложится, – успокаивал я себя, но не очень успешно.

Бискайский залив как обычно встретил сильным ветром и тяжёлой зыбью из Северной Атлантики. К вечеру прошли мимо и оставили по левому борту огромный, обездвиженный контейнеровоз с приличным креном на левый борт, а вокруг крутилось несколько больших океанских буксиров-спасателей под разными флагами, напоминающих волчью стаю, обложившую изюбря и выжидающих момента, когда он совсем ослабнет и тогда можно вцепиться ему в глотку. Представляю, как сейчас тяжело капитану контейнеровоза, от него сейчас зависит многое: принимать помощь спасателя (а это огромные расходы) или попытаться добраться до ближайшего порта своими силами. Я смотрю на свежую сводку погоды и вижу, что времени на принятие решения у него всего ничего, через 12 часов здесь будет ад крошечный с максимальной высотой волны до 7 метров и ураганным ветром от северо-запада.

К сожалению, прогноз подтвердился, и через обещанные 12 часов нас накрыло крылом циклона. Мой старенький «Н. Николакис», тяжёло черпая воду бортами, медленно взбирался на волну и стремительно проваливался вниз. Третьего помощника нет, и я стою за него вахту, плюс в таких тяжёлых условиях контролирую неопытного второго помощника, итого 16 часов на мосту. Всё как по поговорке: «Нам бы ночь простоять, нам бы день продержаться».

Мы, моряки, продержимся, а вот изношенный главный двигатель и чахлая рулевая машина могут и не выдержать штормовых перегрузок.

Продержались и железо, и люди. Слева на траверзе медленно проплывает Гибралтарский пролив, на экране радара в 48 милях слева по курсу начинает светиться яркая полоска. Ну, здравствуй, Африка!!!

Изнурительная качка вскоре сменяется не менее изнурительной жарой, в моей каюте далеко за тридцать градусов в дневное время, ночью чуть прохладней, кондиционера на судне, естественно, нет, влажность под 85 процентов. В машинном отделении за 50 градусов, и механики, и мотористы напоминают выжатые лимоны. Выпитая залпом баночка холодного пива приносит облегчение на несколько минут и мгновенно выступает на коже в виде липкого пота.

Кроме несения вахты на ходу занимаюсь непривычной для меня работой. Большой стол в моем кабинете завален атласами, чертежами и руководствами по эксплуатации главного судового двигателя. Всё это, к счастью, на английском языке. Старший механик английского не знает вообще, и мне приходится выслушивать его на польском языке, вникать в непривычные для меня технические термины с помощью руководств и только после этого писать радиogramмы в компанию уже на английском. Получив ответ от технической службы компании на английском, мне ещё нужно перевести и растолковать стармеху на польском.

Наконец после длительного многодневного перехода с многочисленными остановками на ремонт двигателя входим в Гвинейский залив, поворачиваем влево почти на 90 градусов, впереди по курсу Нигерийский порт Лагос.

6. Добро пожаловать в ***

Три часа ночи, до порта Лагос ещё добрых 60 миль, но на экране радара чётко просматривается большая группа судов, некоторые из них идут нам навстречу малым ходом, а большая часть лежит в дрейфе, причём все суда ярко освещены и по горизонту шарят судовые прожекторы.

– Что за чертовщина и что всё это означает? Почему все эти суда не на якорной стоянке порта Лагос, а в море да ещё так далеко от порта? Русские есть? – спрашиваю я на 16 канале УКВ-радиостанции.

– Пошли на 11-й, – получаю почти мгновенный ответ.

– Привет, славяне! Как дела и что это за ночное представление? – задаю я первый свой вопрос.

– Добро пожаловать в задницу под названием порт Лагос, – слышу в ответ.

– Спасибо на добром слове, а что так грустно?

– Вот месячишко на рейде поболтаешься и тоже загрустишь. Пираты эти долбаные достали, никакого житья от них, второй месяц бегаем туда и обратно, скоро топливо закончится, а когда поставят к причалу – неизвестно.

– Чего бегаете-то?

– Ночью безопаснее быть подальше от берега, да и на ходу легче отбиваться, можно хоть маневрировать судном, а на якоре полная труба. Днём ещё более или менее нападений почти нет, а как только смеркается – жди гостей, вооружённых до зубов, поэтому и снимаемся с якоря и до утра на ходу или в дрейфе.

– Агент уже подтвердил мне лоцмана на одиннадцать утра, – говорю я.

– Счастливчик, сразу к причалу, а нам тут скоро жрать уже будет нечего и вода уже на исходе, ну, давай, пока, желаю удачи, в порту тоже не скучно будет.

Проходим группу ярко освещённых судов, впереди появляется слабое зарево – это порт Лагос своими огнями подсвечивает облака над ним.

«Что нас там нас ждёт?» – бродит в голове тревожная мысль.

7. Свободная практика

– Капитан, почему у вас так жарко в каюте, – спрашивает красивая молодая и слегка беременная нигерийка, старший карантинный врач порта Лагос. Слегка беременная – это я пошутил, скорее всего она была уже на последнем месяце, судя по её огромному животу. Она и ещё шесть её коллег, все остальные были мужчины, только что поднялись на борт судна для оформления прихода.

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.