

Писма от Нептуновата поща (18)

Далекоизточни истории: Дей Лон

Това е доста предизвикателна история в моя жизнен и най-вече трудов път, в смисъл, че съдбата ми подсказваше най-малко пътеката, по която трябваше да следвам, ама аз, не - та не! Просто е трябвало да стана киноартист и това си е. Първите плахи стъпки в това поприще бяха още в ранните курсантски години, когато в една делнична есенна сутрин взводният ни строи в спалното. Нареди ни да се избърснем до синьо и облечем парадните униформи.

Натоварихме се на служебния „автобус“ и с прибежки и препълзвания се добрахме в базата на ВМФ. Попътено от „Арко Ирис“ (гарнизонният арест – бел. ред.) бяха прибрани излежалите различни срокове „почивка“ колеги. И така в нестроен порядък се изсипахме на борда на дървения „Вапцаров“, където срещу скромен хонорар от кремвирш с хлебче, щяхме да играем като статисти в една героична лента.

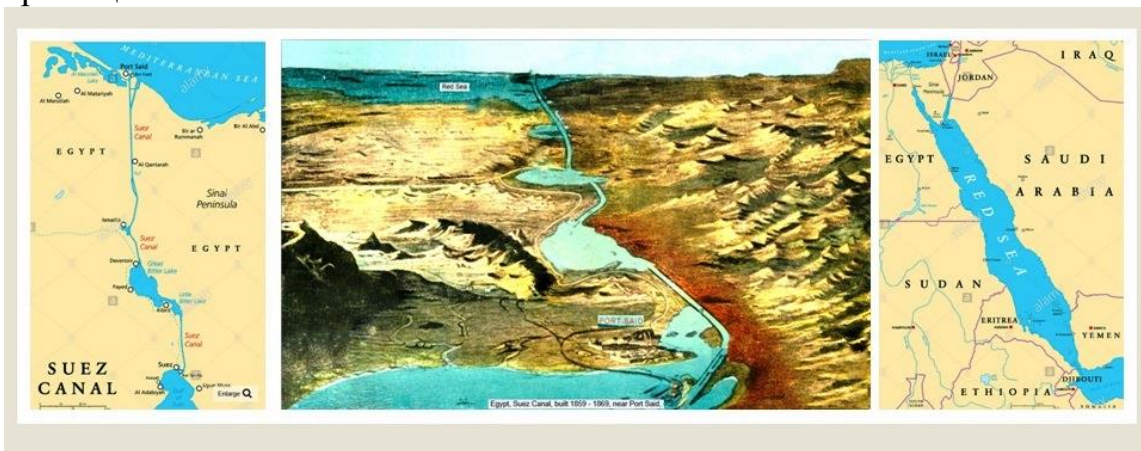
Както винаги, настъпи творческо недоразумение. Изгълтахме за закуска сандвичите, които в последствие се оказа, че са нашият обяд!? Това беше наивно виждане на режисьора?! Сити новобранци за статисти!? Но ... по ред. Вече като изпечен трети офицер, в една ранна мразовита мартенска утрин, отдадохме швартовите от Варненският кей. Влекачите развъртяха тежкия корпус и отдадоха буксирите. На входния фар пилотът пъргаво се прехвърли в катера, подадохме сигнал за сбогом и поехме към Далечния изток.



На входния фар пилотът пъргаво се прехвърли в катера, подадохме сигнал за сбогом и поехме към Далечния изток...

Самото произнасяне на понятието „Фар ийст“, предизвикваше асоциации от рода на старите подправки, „Олд спайс“, китайски кецове и памучно бельо,

японска аудиотехника и фин порцелан, филипински масаж, малакски пирати, бенгалски и тамилски тигри ... и още много, много други чувани и нечувани небивалици. Много от нещата щях да видя за пръв път, но пред мен имаше много време, тъй като до сега бях опитал съвсем малко от вкуса на загнилата мушмула Западна Европа, консерва „сайра“, тушонка и водка с чука и сърпа на СССР, рома и мохитото на Куба, и пачангата и кафето на Южна Америка. Излизането от Черно море и Проливната зона беше съвсем прозаично, без много емоции. Корабът, натоварен фул до шпарците с добруджанска пшеница, дар за братски Виетнам, послушно вземаше поворота след поворота на безбройно нацвъкваните егейски острови. От машината започнаха подготовката на климатика за предстоящата „гореща“ и влажна среща с тропиците.



Но първо предстоеше преминаването на Суецкия канал...

Но първо предстоеше преминаването на Суецкия канал. Емоцията там е неопишуема, все едно се връщаш в 40-те на миналия век. Арабухите не са мръднали на йота от времето на халифите. Същите омазани чалми, мръсни боси нозе, крадливи ръце с орлови нокти, мътни просеци очи и страшно много гълчава. Постоянно имах усещането, че нещо делят и затова се карат, пък те така си общували? Изкарахме канала с един от последните европейски пилоти. От него остана поука, че арабинът трябва да се уважава само като се удря винаги и право в тиквата, там му е най-слабото място. Затова, дори в студа амуджата може да е босоног, но главата му задължително е увита с пицимала. Същото се отнася и за адския пек. По протежение на канала бяха разположени тук таме дозорни постове, които уж пазеха от еврейската инвазия. И двата бряга бяха осеяни с обгорели корпуси на танкове със скъсани вериги, изтърбушени бронетранспортъори и друга, унищожена през „Шестдневната“ война, бойна техника.



И двата бряга бяха осеяни с обгорели корпуси на танкове със скъсани вериги, изтърбушени бронетранспортъори и друга, унищожена през „Шестдневната” война, бойна техника...

По пистите на летището на Исмаилия се въргаляха разбити и избушени изстребители с пречупени крила или липсващи опашки. На един танк дулото стърчеше като изкълчена става, как ли е бил уцелен?! Абе, направо грозна подтискаща картина. Още личаха местата на зариването на канала при атаката на чифутите. От въртящите мостове стърчаха само осите. Било е голяма касапница, съдейки по останките от техниката. По-късно видях подобна гротеска по пътя от Ашдот за Ерусалим, там командосите са действали по чорапи и само с ножове. Не е била счупена дори и една керемидата от древния град!?

Сега по канала течеше интензивна работа по удълбочаването му. През няколко мили дънеха японски земечерпалки и хвърляха пясъка като исландски гейзери далеч в пустинята. Слънцето изобщо не ни жалеше, но климатикът „якобичи” правеше живота ни поносим.



Арабите от швартовите лодки се бяха разположили на сянка в канижелите, всеки чинно заградил с тебешир място за сергията си, и вече въртяха щурав бизнес с екипажа...

Арабите от швартовите лодки се бяха разположили на сянка в канижелите, всеки чинно заградил с тебешир място за сергията си, и вече въртяха щурав бизнес с екипажа. Само ще вметна, че мисията на тези швартовчици беше в случай на необходимост да пренесат с лодката си въжетата и да швартоват кораба в канала на място, където нуждата го е застигнала. Въпросните помагачи влизаха в цената на услугата за преминаване, но обичайно в 99.99 % най-нагло си крадяха всичко каквото им падне в ползрението, стига да не е здраво заварено за палубата, било то въже, дъска, бронзова капачка на мерителна тръба или крайниците на пожарните хидранти, които майсторски развинтваха дори с задниците си!

След инвазията им, все едно бяха минавали марокански скакалци през бахча. Най-пропищяваха боцманът и 2-рия офицер. Дърводелецът обичайно сетне дялкаше и набиваше дървени чепове на мерителните тръби. Но ... който не е минавал Суец канал, не се е научил да се опази! За най-големите айляци (като вуйчо), дори се предлагаше екскурзия до пирамидите и сфинкса, натоварваха ги заранта от порт Саид и вечерта ги доставяха на борда в порт Суец или обратно.

Та късно вечерта пилотът, изтупан по къси панталонки и 3/4 чорапи, англичанин на предпензионна възраст, удари за „сейфти уей“ по едно шотландско с барото, повтори ни урока за отношението към арабухите и

достолепно слезе по парадният трап в катера си, сред гълчавата швартовчици, каращи се за няколкото откраднати паръми от манила с които се спускаше огромният „Суецки” прожектор. Всъщност, принципът на удържане кораба по оста на канала е, да се следи визуалната дистанция между буеве, подредени от двете страни по талвега, да е еднаква. Например, щом видимо буеве от десния борд започнат да се виждат по-сгъстени, а от ляво по-разредени, кораба е кривнал в дясно на оста и трябва да отиде на ляво, докато отстоянията видимо се изравнят и така, амен, амен 100 мили от край до край. Просто като ... амуджа!

Влажната безлунна нощ над Червено море бързо и тихо ни обгърна с плаща си, обсипан с големи ярки звезди. Настигахме и задминавахме ходовите светлини на по-бавните, но също като нас забързани към Баб ел Мандеб, съдрумници. След около три денонощия се изнизавме край нос Хардафуй и потопихме тръпнещият корпус във водите на Индийският океан южно от остров Сокотра.

В сезона на смяната на мусоните водата беше сякаш мазна, мораво синя и тиха като в езеро. Спуснахме се на югоизток към „Ейт дегрии ченъл” между архипелагите на Лакадивските и Малдивските острови, след това южно от Цейлон, през Малакския проток, бункероване в Сингапур и покрай фара на Хорсбърг, Южнокитайско море до Хайфон, Виетнам.

След Хардафуй проявих ентузиазъм и запуснах механичния лаг. Туй чудо не оцеля и два дни. На третата сутрин броячът не се въртеше, а краят на лаглина, освободен от поплавъка, нехайно шляпаше над водата. Разнищената манила свидетелстваше за ръфане с остри зъби през ноща. Вероятно някоя голяма риба го беше погълнала в суматохата! Дълъг около фут и половина бронзов поплавък с оформени три лопуса с диаметър поне десет инча! В Сингапур освен гориво, вода и провизии, от „Пийпълз Парк” се закупиха и широка палитра японска аудио техника и неизменните купища дрънкулки. Возих се на такси - дизелова „Волга” с климатик! Не ни се размина и с емоционалното посещение на куфарните търговци, които също като на Суецкия канал абордираха от ход, докато заставахме на котва и всеки акуратно си очерта с тебешир „сергията”. Шланговете за гориво и вода бяха вече на приемните манифолдове, преди да прозвучи „свободна машина“. Качиха се и „масажистките” и „перачките” – все млади миньончета, мургавелки, водени от „мама Сан”.

Тук се получи малък поф, вуйчо се опъна на тази инвазия и застана като Матросов на трапа. Мама Сан, подръпвайки си с финес от цигарето, се опита да преговаря дипломатично, като изброяваше на пръсти достойнствата на всяка от екипа труженички. Вуйчо обаче си беше „железен”, и дори си мисля, че прояви малко балкански инат, за да намаже някой безплатен „презент”, но всеизвестно е, че безплатни обяди няма. Мама Сан махна с ръка, като да отпъди досадна конска муха, фръцна се и с царско достойнство заслиза по трапа.

И в този момент от бункеровчиците спряха подаването на горивото и водата и започнаха да разкачват отпуснатите шлангове! Бре, ами сега? Капитанът, печен стар барба, гледаше ухилен през цялото време фарса и сметна, че е време да се намеси. Извика вуйчо, обясни му с думи прости, че каките и съплаерите са от един и същ синдикат по услугите, след което всичко си дойде на място. Миньончетата се диспергираха по кабините, шланговете отново се изпънаха от налягането на животворните благини, търговците на всеуслушание обявяваха котировките на дрънкулките, вуйчо во главе с капитана и агента отплава към брега, за да си напазари, и животът на борда си продължи в традиционното русло.

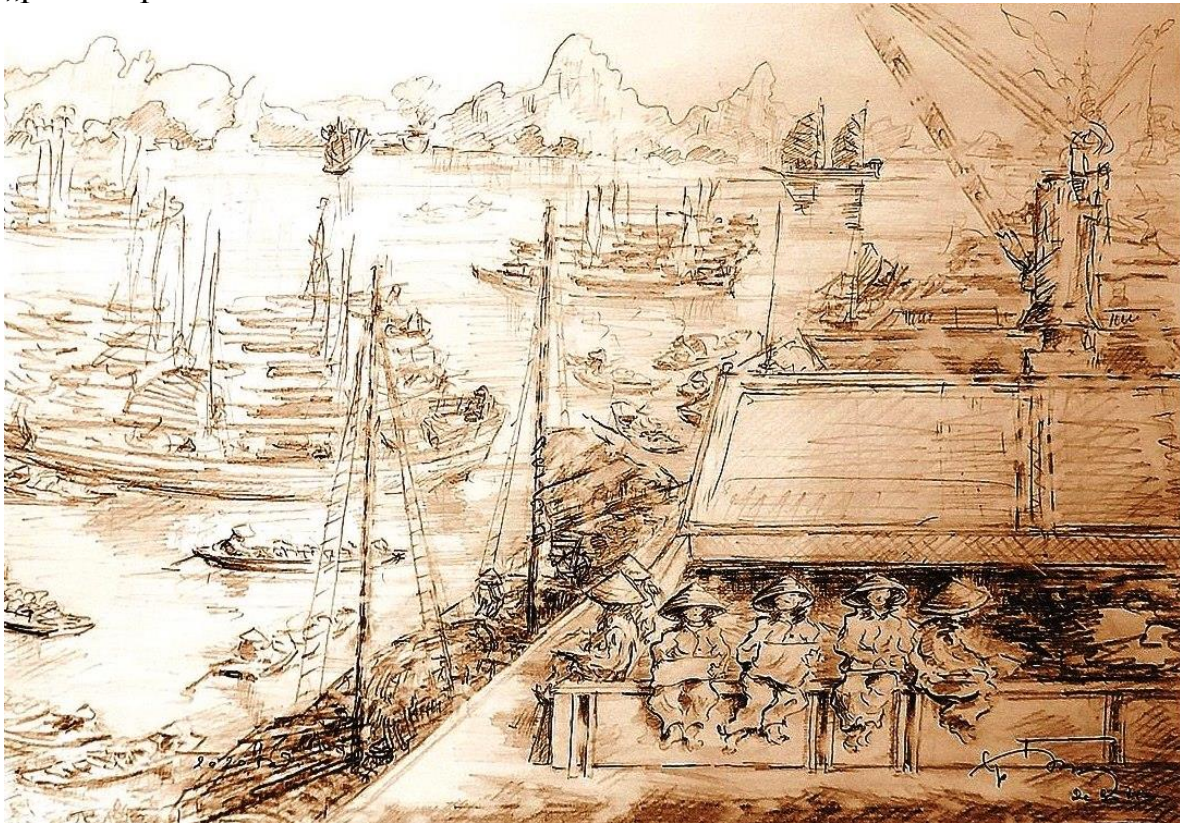
Късно вечерта извиха котвата и продължихме покрай Хорсбърг на североизток. На следващата вечер, малко преди да сдам вахтата в полунощ, станах свидетел на тягостна случка.

Стоях на крилото на мостика и гледах в небето, където между едрите звезди периодично проблясваше някоя комета и дирята и угасваше някъде над океана. От светлиците на машината в стакато изригваше тракането на клапаните, смесено със струите горещ и сух въздух, който се усещаше като благ морски бриз, сравнен с лепкавият тропически въздух наоколо. Изведнъж ми се мярна проблясваща светлинка точно по носа, но наоколо нямаше фар. Влязох в щурманска и огледах внимателно картата. На изток поне на 150 мили беше остров Бунгуран? Пипом натиках жака на алдиса в розетката. Наредих на рулевието да премине на ръчно управление. Изминаха 2-3 напрегнати минути на болезнено виране с бинокъла в мастилената тъмнина. И в един миг на височината на планцера над бака загоря фалшфеер. Изкомандвах – „Дясно на борд!“

Лъчът на алдиса режеше влажния мрак и следеше източника на пламъка. Черното туловище на корпуса сякаш с нежелание се подчиняваше на перото на руля. Буквално на сантиметри покрай левият борд се изнизваше с клатушкане една 5-6 метрова джонка. Бамбуковите й платна стояха отпуснати от безветрието. Две дребнички фигури се бореха с едно дълго весло като се мъчеха да отклонят лодката. Усилията им се маркираха от едва видимата фосфоресцираща нишка на планктона. Върху покрива на кабинката стоеше белокос вьетнамец с вдигнат в лявата си ръка запален фалшфеер, който осветяваше поне две дузини уплашени лица показали глави като костенурки през дупките на една рогозка.

Стоях безмълвен и гледах стария вьетнамец, който се покланяше в знак на благодарност с поставена ръка на сърцето си. Студени мравки полазиха по гърба ми само при мисълта, какво можеше да се случи, ако не беше сварил навреме да запали фалшфеера. Тези несретни хорица бягаха от ужаса на Родината си. Предната година наш кораб беше спасил джонка с бедстващи вьетнамци и ги бяха оставили в Дананг. Наказанието за такива трябваше да служи за назидание на останалите, та им намаляха ръста с една глава, типично по азиатски. Трудно можеш да избягаш от орисията си?

След около три денонощия, рано сутринта машината забави ритъм и след това утихна. Легнахме в дрейф и се опитвахме да влезем в контакт с брега, от който не се усещаха признаци на живот. Корабната свирка раздираше с басов тембър увисналата мараня. Марконито наистина, с пот на челото от прегрелият предавател, се опитваше да влезе във връзка и да обяви за нашата поява, като тракаше по морзовия ключ и дублираше с псувни от душната радиорубка. Най-накрая, към ийкиндия усилията ни бяха възнаградени. Откъм джунглата се появи един допотопен катер, накичен с въоръжени до зъби жълтурковци, съпровождащи имиграционната контрола. Езиковата бариера за наша радост, беше туширана от сносният им руски и най-вече от една българскоговоряща красива вьетнамка, която неотдавна беше завършила Пловдивския хранително-вкусов институт и през сълзи се връщаше в Старият град на Филибето. Дори по някое време помоли да не говорим само с нея, защото после трябвало да ползва кофата с мастилото за пред по-горните инстанции. Ние бяхме така или иначе чужденци за тях! Поради по-голямото си газене, трябваше да облекчим преди да влезем в Хайфон. За целта се закотвихме в залива Халонг бей и започна сагата „разтоварване”.



Около борда се засели колония от 50-60 джонки, всяка от които побираше не повече от два грайфера жито...

Около борда се засели колония от 50-60 джонки, всяка от които побираше не повече от два грайфера жито. Сетне се измери вместимостта на грайферите, като зърното от всеки се измери трикратно с „кантар-топуз” и осреднената

стойност на килограмите изписаха с боя върху челюстите му. Тази процедура отне „само“ три дни!

Не бива да се пропуска и фактът, че всеки божи следобед, методично се изсипваше тропическият порой, а до обяд влагата можеше да реже с нож. Като врабчета, по 6-7, на комингсите накацаха дребнички чернокоси мургавелки талиманки, облечени в бели блузки и черни широки гащи, босоноги и с големи конични сламени шапки. По цял ден чуруликаха и се пощеха от гадинки. На големи таблирани „чаршафи“ отмятаха броя на разтоварените грайфери.

След като грайферът преминеше комингса, всяка отмяташе в чаршафа си единичка и така ... 25 дена за около 2000 тона! Изумена „отчетност“, дар на социалистическия път за развитие! Подпомогнато от климата, разпиляното жито даже започна да брати!

Когато излизах на палубата да огледам около хамбарите, защото народът си пафкаше безогледно, бивах ескортиран от погледите и коментарите на талиманките, които ме сочеха с пръст и непонятно за мен декламираха: - „Дей Лоп“! Опитвах се многократно да разбера, за какво ми говорят и сочат с пръст, дори и жестоматичното обяснение не можа да ме светне. Просто, даже и нашите и техните жестове бяха като езиците ни – непонятни!

Вуйчо, иначе стар „плюшкин“, събирал и трупал от петилетки родни вестници, списания, брошури, плакати и каква ли още не „агитация“ и „пропаганда“, беше решил най-сетне да се освободи от присъствието им. Та, в един следобед тримата камариери, срещу скромната „парса“ от „добро“ да си купят от домакина бутилка гроздова, отнесоха „пропагандата“ в талиманската, където на сянка се пощеха поне дузина теснооки талиманки. Всеки е виждал какво правят кокошките, дори да са заровени с жито.

Настъпи творческо оживление.

Отделните структурни елементи на пропагандата непрестанно сменяха собствеността си. Напечатани листи с партийни отчети се развеяваха също като перушини и подсилваха усещането за кокошкарник. Наличието на истински кокошкинки от пощещите се финализираше картината. По някое време чуруликането премина в куткудякане, в кокофонията от което ясно се отличаваше фразата „Дей-лоп“. Вероятно, най-сетне беше намерен ключа от палатката?

Бяхме си изпили с чифа, на хладинка под климатика, следобедното кафе и реших да направя поредния обход. На минаване покрай талиманската бях посрещнат с овации от миньончетата, които хорово скандираха „Дей-лоп“ и с пръсти сочеха една черно-бяла снимка в списание „Филмови новини“. Беше сцена от филма „На всеки километър“, където се мъдреха прегърнати Григор Вачков и Стефан Данаилов.

Най-сетне картината се изясни. Филмът, който се въртеше сега във Виетнам и повдигаше духа на нашите „другари“, беше безпорен хит. През всичкото това време талиманките се опитвали да произнесат името ДАНАИЛОВ, но

трибуквените думи на езика им правеха за мен героя неразгадаем, но не и по физиономия. Сънародник все пак и малко „сем – сем“ съм им ... бил замязал? ... Чак не ми се вярваше!

Капитан Росен ЛОДОЗОВ

Илюстрации: Христо Н. БОТЕВ / De Botte