



Смит Валерий

**От матроса до
дважды
капитана**

Валерий Смит
От матроса до
дважды капитана

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69869809

SelfPub; 2023

Аннотация

Эта книга состоит из серии рассказов о жизни моряков. Читателю будет интересно узнать на моём примере о том, как работают и живут моряки. О профессиональном движении по служебной лестнице, о том, с чем может столкнуться практикант или молодой специалист, только закончивший училище. Разные истории, которые вы не найдёте в официальной прессе, должны порадовать вас новыми открытиями.

Валерий Смит

От матроса до дважды капитана

Эпиграф:

*« На озере и летом холода,
С фуфайкой не расстаемся мы годами
По озеру идут парохода
Карелы называют их судами».*

Начну, пожалуй, с почти анекдотической телеграммы, которая была на самом деле.

Морские кони

История из 80-х годов. (моряки БОП все её знают).

Профсоюз выслал на все суда телеграмму: « Просим сообщить , каким видом спорта желает заниматься экипаж и какой спорт инвентарь высылать на суда».

У нас в пароходстве в то время работал знаменитый своим юмором капитан Борис Михайлович Певкин, он в ответ на телеграмму с пароходства отвечает:

«Согласно циркуляра номер...обсудив его на общем со-

брании экипаж принял решение заниматься конным видом спорта. Лошадей и фураж прошу выслать в порт Вознесенье. Целую, капитан Певкин.»

Про реакцию начальства даже рассказывать не надо. Про телеграмму узнал весь плавсостав пароходства и передавал эту историю из уст в уста потом долгие годы.

Непотопляемый

В мою бытность работы в Беломорско-Онежском пароходстве (БОП), для того, чтобы народ не заскучал на берегу в межнавигационный период, практиковалась отправка бездельничающих специалистов внутренних водных путей на суда заграничного плавания. Я, уже будучи старпомом или даже капитаном, с удовольствием уходил на пару – тройку месяцев на подработку за границу матросом. В то время морского диплома у меня ещё не было, приходилось довольствоваться малым.

Теплоход Амур-2501, я матрос. Капитан Перфильев Иван Ильич, почётно исполнял свои обязанности перед выходом на пенсию, ему было уже за 70 лет. Уважаемый человек, наружности хрупкой и задумчивой. Учил немецкий язык и в судовые дела особо не вмешивался. Мне повезло – хорошие, спокойные, постоянные рейсы. Перевозили пшеницу из портов Восточной Германии в Калининград. В девяностые годы

правительством было закуплено огромное количество зерна в Северной Америке, доставлялось на балкерах в порты Европы, далее перегружалось на наши небольшие суда река-море плавания для окончательной доставки в зернохранилища России. На этой линии зарабатывали деньги все пароходства, которые могли выставить свои мелкосидящие суда для работы в зимний период. Очереди на выгрузку в порту Калининграда выстраивались на внешнем рейде на несколько суток.

Внешний (морской) рейд порта Калининград. С соседнего судна сообщают, что подошёл косяк трески, они уже всю её ловят а мы что то тупим. Останемся без улова и развлечения. По трансляции , вахтенный штурман вызвал экипаж на палубу со снастями для рыбалки. Выстроились на палубе, закинули снасти, пошёл лов. У каждого члена экипажа свои места на палубе. У капитана было своё, отдельное, на полубаке, тихое и защищённое от ветра. Там он и пристроился в своём белом офицерском овчинном полушубке (дело было в конце ноября). У всех клюёт, азарт, рыба падает на палубу, красота. Иван Ильич на полубаке тоже не дремлет, таскает одну за другой, и тут ему попадается огромная трещина (потом взвесили – 14 кг). Он её тащит, руки режет леской, пыхтит, но помощи не просит, да и так все заняты своей ловлей. Уже дотащил до борта, поднял до половины из воды... и рыба....срывается буквально с рук. Капитан в азарте ... переваливается в полушубке через фальшборт и ныряет за ры-

бой в студёную балтийскую воду. Хватает треску в обнимку и крепко держит, не выпуская добычу. Полушубок здесь сработал как спасательный жилет, не дал капитану сразу уйти под воду. И картина – экипаж машет руками вверх – вниз, таская рыбу, мимо вдоль борта проплывает белым поплавком капитан, в обнимку с треской и интеллигентно, но громко требует, чтобы его доставали, но непременно с уловом.

Бросили на палубу снасти, не до рыбы. Сыграли тревогу «человек за бортом», быстро спустили шторм-трап, благо он был уже приготовлен для приёма лоцмана. Зацепили подвернувшимся багром за полушубок капитана и вытащили Ивана Ильича вместе с треской из воды. Треску отправили на камбуз для фотографирования и разделки на филе, капитана в каюту согреться коньяком с горячим чаем. А экипаж азартно продолжил рыбную ловлю, пока не ушёл косяк трески.

Начальство плохого не посоветуют

Начало моей самостоятельной карьеры в качестве вахтенного штурмана . В моём ведении было кроме вахтенной службы и расчёт зарплаты экипажа. Это я к тому, что у меня единственного был в каюте сейф. Буксир-спасатель «**В.....к**». Капитан Владимир Васильевич. Здоровенный мужик, на половину белорус, на половину еврей. Я только

недавно стал вторым штурманом и ещё не знал правила и обычаи работы на буксирах, вписывался в коллектив, но при этом не пил совсем. Это радовало капитана, потому что он был спокоен за штурманскую вахту. Мне частенько приходилось её нести за себя и за тех парней, которые не могли подняться по известным всем причинам.

Наступило время очередных посиделок. Капитан вызывает меня к себе, наливает стакан водки, накрывает горбушкой черного хлеба и приказывает закрыть это в мой сейф. И ни в коем случае, никому, даже ему, даже если будет угрожать, даже если будет молить – не давать до утра. Ключи от сейфа спрятать от беды подальше.

Поздний вечер, у двери в мою каюту стучится делегация во главе с капитаном. Требуют добавки и продолжения банкета. Не отвечаю, помня наказ капитана, вылезая через иллюминатор на палубу. Бегаю от жаждущих моей крови, прячусь по пароходу всю ночь, разорвут ведь.

Утром, когда все уgomонились, тихий стук в дверь. Ага, понятно. Капитан проснулся, болеет, вспомнил про лекарство. Получает свой стакан с опохмелкой. Указание выполнено, капитан жив и бодр, остальные страдают от головной боли. Кстати на всю жизнь заполнил его слова «Если пьянку невозможно остановить – её надо возглавить!»

Немецкая футбольная лига

Германия, город Эмден. Стоим уже пять месяцев на ремонте на местном судостроительном заводе. Познакомились и подружился со всеми местными работягами да и с начальством тоже были в хороших отношениях. На заводе традиция – каждую весну проходит футбольный матч. Команды формируются из местных рабочих. Судьи – местные профсоюзные активисты. Всё за счет завода: форма, аренда стадиона, вход на трибуну семей работников – настоящий, традиционный весенний праздник. Завозятся на трибуны ящики с пивом, сосисками, хлебом. Разгораются мангалы, жарятся сосиски – пей и ешь столько, сколько хочешь.

В этот год решили пригласить и нас, русские экипажи с ремонтирующихся судов. Мы собрались, сформировали команду из тех, кто мог играть в футбол и были готовы к противостоянию Германия против России. Немцы же поступили более мудро, они предложили сформировать смешанные команды и играть просто в удовольствие.

Начался праздник, выходят команды, все красивые, в новенькой форме. Животы, которые наели во время долгой стоянки, подобрали. Трусцой выбежали на поле. Стадион заполнен рабочими с завода, их жёнами и детьми. Трибуны шу-

мят как на настоящем матче, пытаются пустить волну. Пива уже выпито не мало. Вьётся дымок от жареных сосисок, раздражает аппетит. Волнение. Как бы не упасть в грязь лицом перед такой публикой. Выходит главный судья с двумя крайними помощниками. Подзывает команды. Ну думаю – сейчас будет говорить об игре, чтобы не били по ногам, не ругались, вели себя корректно. Не тут то было! Лучше. Подносится сумка, главный судья вытаскивает оттуда ... две бутылки, коньяк и водку. Говорит – русские пьют водку, немцы коньяк, давайте по стаканчику за дружбу и начнём! Раздаются пластиковые стаканчики, наливается по половинке, выпиваются! Ух... Начали. Свисток и в бой! Первый офсайд – опять общий сбор. Достаются бутылки, отмечается глотком огненной воды и побежали дальше. Гол!... Ура... Опять сбор. В конце – концов мы уже отбивались от главного судьи – давай доиграем, а то уже бегать не вмоготу. Вон, смотри, вашего защитника качает, ногами петли выводит, а вратарь уже и мяч не видит. Сам судья во втором тайме и на поле уже не выходил. Свистел со скамейки, благо сумки с горячительным стояли тут же.

Матч закончился ничьей. Три – три. Пенальти бить не стали, усталость от коньяка не позволила. Матч отметили в раздевалке грандиозным братанием! Пиво, водка, коньяк лились рекой. С закуской, правда, было туговато. Как то не принято у Немецких товарищей закусывать, баловство всё это. Как говориться – закуска градус крадёт. Напились, братались

знатно! Бумажную скатерть на столе с бутылками разорвали в клочья, писали адреса друг другу. Обратно на пароход возвращались через центр города в обнимку, ора русские песни и нарушая немецкий порядок. Хорошо, полицию никто не вызвал. Город знал о футбольном празднике.

Машина – мечта

Был у меня знакомый боцман Толя. Высоченный, жилистый, сильный. В то время моряки покупали себе за границей подержанные автомобили, стоили они недорого, цена зависела от состояния машины и от марки. Вот и Анатолий купил себе машину. Ну как машину? Подержанную, конечно с дырочками, но мерседес 123. Красивый, оранжевый, на солнце блестит, глаза радуют. Пригнал его домой – ездит не нарадуется. Поехали как то они с семьёй на дальнее озеро купаться. Расположились, на озере никого, тишина, солнышко.купаются, загорают, двери мерса открыты – музыка играет. Тут пробегает дочка и нечаянно захлопывает дверь и машина встаёт на блокиратор. Ключ внутри. Положение: никого, вся семья в неглиже – пляжные костюмы не взяты ввиду удаленности места купания. Музыка внутри машины играет, аккумулятор садится, настроение тоже. Паника. Что делать? Надо бить стекло машины. Какое? Начинается выбор самого дешёвого, чтобы его разбить и добраться до замка. И тут

Толя вспоминает, что дыры в днище он так и не удосужился заделать, только прикрыл резиновым ковриком. Эврика! Залез под машину, длинными руками через дырку в днище добрался до ручки двери и умудрился открыть её! Впоследствии продал машину с той же дыркой в днище, прикрытой ковриком, как он сам мне рассказывал – на всякий случай.

Зуб даю

Средиземное море. Теплоход «Волга». Я, старший помощник капитана. Помимо многочисленных обязанностей у меня в заведовании судовая аптека. Вечер, сдал вахту, поужинал и в расслабленном состоянии иду по коридору в каюту. Прохожу мимо каюты 4-го механика, окрикивает меня:

–Николаич, у тебя скальпель есть?-

–Конечно есть. А зачем тебе?-

–Буду зуб вырывать, болит, зараза. Мочи нет.-

Вечер перестаёт быть томным. Иду в помещение судовой аптеки, достаю скальпель, возвращаюсь. Уже народ прослышал про операцию, потихоньку занимает на диване лучшие места.

–Ты сам оперировать будешь?-

–Конечно. Что я не мужик что ли?-

На столе перед ним чистое полотенце, на нём обыкновенные плоскогубцы из машинного отделения, зачем то отвёрт-

ка, маленькое зеркало, ну и мой скальпель. Народ волнуется в ожидании театрального представления. Не часто в море такое увидишь, тем более в длинном, скучном рейсе. На столе откуда то появляется бутылка водки и стакан.

– Для анестезии – Деловито объясняет механик.

Народ вокруг:

–А нам? Для поддержки.-

Разлили по чуть всем, выпили за здоровье, выпили за настоящего мужика, выпили за тех, кто в море (третий тост). Бутылка закончилась, операция никак не начинается, анестезия ввиду малого количества никак не наступает. Поискали – нашли еще бутылку. Протерли инструмент и промочили горло. В общем, опять бутылка быстро закончилась, завязался разговор, народ зашумел, отвлекся от процесса, кто то сбегал за своим и вечер продолжился.

А зуб? А зуб и так прошёл.

Половинка моя

Я молодожён. Работаю старпомом на т/х «Волго-Дон 5090». Молодая жена учиться на каких-то курсах в Москве. Нам дают какой-то редкий рейс с зерном с Ярославля на Ленинград. От Москвы до Ленинграда рукой подать, особенно на самолёте. Созваниваемся, назначаем дату встречи. Напоминаю, что в то время не было мобильных телефонов и общение происходило или телеграммами или посредством те-

лефона на почте. Успеваю сообщить, что встречу в аэропорту, что судно уже стоит у элеватора и, зачем то, что поедем в порт на автобусе №28. С почты забегаю в кассы ЖД вокзала, там висит плакат с расписанием самолётов Аэрофлота. ОК, зафиксировал, завтра прилетит. Встречу с цветами. На следующий день, точно по расписанию, я в аэропорту. Пусто, встречающих на стойке прилёта нет. Не понял! Бегу в справочную – рейс прилетел час назад. Видимо аэрофлотовский плакат на вокзале был со старым расписанием. Вот это номер! Лечу на такси обратно в порт. Прибегаю на судно:

– Была?-

–Никого не было-

Бегу на остановку автобуса и буквально в окне первого же подъезжающего на остановку автобуса №28 вижу свою любимую. Она, оказывается, запомнила номер автобуса, не впала в панику и просто села и ездил по кругу, пока не увидела меня. Молодец какая! Знал, кого в жёны брать, настоящая морячка!

Happy End!

Что это было

Что такое работа по бригадному методу на речном флоте? Не знаете? Это когда двое судоводителей или механиков обрабатывают третьего, который находится в это время на берегу дома. Потом меняемся, это даёт возможность побывать

на берегу с семьёй в течении навигации без потери в зарплате, каждому из трёх штурманов на мостике или механиков в машине. Обычно работаешь двадцать дней на судне и десять дней отдыхаешь. В девяностые годы я работал на судах типа Волго-Дон сначала старпомом а потом и сменным и капитаном по бригадному методу. Основные рейсы были из Онежского озера до Москвы и обратно. Рейс как раз занимал десять суток. Два рейса на Москву и далее долгожданный отдых. Правда, приходилось стоять вахту шесть через шесть. Т.е. шесть часов на вахте на мостике судна, шесть часов отдыха в каюте и далее обратно на мостик. Уставали, конечно. Обычно к концу второго рейса наваливалась усталость, но можно было и потерпеть. Впереди был долгожданный отпуск домой на целых десять дней! Идём с Москвы по реке Волга, изнурение уже даёт о себе знать. Принимаю вахту от капитана в районе **Калязина**. Утро, шесть часов. Безветрие. Туман. На мостике тишина, равномерно пыхтит поршнями главный двигатель. Радар тихонечко пищит. Встаёт солнце над туманом. Красота. В каютах досыпает свой сон экипаж. Ему вставать на завтрак к половине восьмого, счастливычки.

Я зеваю, капитан сдающий вахту тоже зевает. Матросы на руле уже поменяли друг друга, отрапортовав о курсе судна по магнитному компасу. Всё хорошо. Отвлекаюсь на чашку растворимого кофе, подхожу к радару, отличная картинка, видны берега, чётко отбивает буи. Идеально. Перед ручками ДАУ (дистанционное автоматическое управление главными

двигателями) лежит раскрытый атлас (карта) реки Волга. Картинка с атласа совпадает с картинкой на радаре, поворот реки, буй на месте, всё в порядке.

– Всё понятно? – Спрашивает капитан.

– Понятно – Отвечаю.

Передаём друг другу вахту, желаю капитану спокойного отдыха. Он мне спокойной вахты.

Остаюсь вместе с рулевым на мостике. Отмечаю для себя буй на радаре, сравниваю с атласом. Понятно, оставляем буй слева по борту. Даю команду рулевому «так держать», спокойно едем. Вдруг! Ох уж это вдруг! Самое неприятное на судне это вдруг! Так вот ВДРУГ на судне отключается полностью электропитание! Радар, рулевое управление, свет – всё! Пока еще автоматика перейдет на аварийное питание! Ждать-не-дождаться! ДАУ работает! Даю машинам полный назад, отправляю бегом на бак рулевого отдать срочно якорь. То же самое кричу в машинное отделение, чтобы моторист срочно, немедленно отдавал кормовой. Все бегом!

Ну, давай, родная...останавливайся...ты же можешь – пролетает в голове!

Вроде остановились, в тумане ничего не вижу, немножко повозились на месте, отдали якоря. Ух...пронесло... И тут туман медленно поднимается над водой. Яркое солнце отражается от воды, слепит глаза. Вижу слева сзади буй, который я уже прошёл и с ужасом соображаю, что раскраска его говорит, что оставлять его нужно было с правого борта а не

с левого! Впереди перед судном проявляется из тумана каменная гряда, до которой я не дошёл буквально метров 500. Если бы не blackout (внезапное полное отсутствие электропитания на судне), я бы сейчас грустил на камнях на которые вылетел бы с полного хода!

Разбираюсь с картой – оказывается я перепутал страницы атласа. Излучины Волги на двух последующих друг за другом страниц атласа выглядят совершенно одинаково, только на одной надо было оставлять буй слева а на другой справа. На радаре они отражаются совершенно одинаково. Из-за усталости и сонного состояния я не уточнил наше место при приёме вахты и ошибка чуть не стоила мне аварии и конца карьеры. После этого случая мы всегда «ехали» по атласу с помощью стиральной резинки, передвигая её с одного листа на другой. Она играла роль судна на карте. В этом случае ошибки сводились к минимуму.

А что же с электричеством? Начали разбираться и выяснили, что сработал клапан аварийного отключения подачи топлива на дизель-генераторы. Управление клапана расположено на главной палубе в специальном ящике. Оно выглядит как ручка, которую надо потянуть вниз и клапан посредством тросиков дистанционно закрывается. Это сделано на случай пожара, чтобы экипаж мог дистанционно перекрыть топливо, не спускаясь в машинное отделение. Рядом такая же ручка перекрытия топлива на главные двигатели. Каким-то невероятным образом ручка аварийного перекрытия топли-

ва на дизель-генераторы оказалась опущена вниз. Механики предположили, что это произошло от вибрации. Невероятно, непонятно, какое то чудо, потому что если бы упала ручка аварийного перекрытия подачи главных двигателей, я бы не смог остановиться и сейчас сидел бы на мели и с грустью смотрел бы на свой диплом. А так всё случилось просто идеально. Ошибка в навигации, выход судна в тумане за кромку судового хода, срабатывание аварийного клапана перекрытия топлива на генератор, пропажа электропитания, срочная остановка, постанова на якоря, понимание ошибки! Что это было? Ангел-хранитель?

Браконьер

Все моряки – немножко рыбаки. Жить и работать на воде и не рыбачить это нонсенс. Особенно на реке. Каюсь, иногда применяли и запрещённые виды ловли. Одним из таких запрещённых снастей был так называемый охан. Он похож чем то на хоккейные вратарские ворота, имеет такую же конфигурацию и размер.

Охан цепляли на трос и тащили за кормой по дну на малом ходу. Всегда были с рыбой. Солили, вялили, коптили, варили уху, жарили. Под конец навигации скапливалась не востребованная вяленая рыбка, её складывали в бумажные мешки и по весне у нас всегда было чем полакомиться.

Идем на т/х Волго-Дон 5090 по реке Волга, прошли Нижний Новгород, подходим к Васильсурску. Это место где сливается Волга с рекой Сура. Большой затяжной поворот реки. Кстати этот город описан в романе «Двенадцать стульев». Помните? Нью Васюки? Так вот – это он. Раннее утро, всё спокойно. По слухам место рыбное. Спускаем охан. Идём малым ходом вниз по течению час. Поднимаем. А там... стерлядь. От 800 грамм до килограмма, штук двадцать! Жадность. Надо было спокойно идти дальше и готовится к утренней ухе. Но жадность! Делаю оборот. Разворачиваюсь и спускаем охан снова. Идём вверх по реке, мечтаю об улове, строю планы. И тут из камышей вылетает четыре лодки под мотором и летят к нам. Рыбохрана! Ну пипец, доловились! Даю команду – резать трос охана не выбирая его. Разворачиваюсь обратно. Какой-то ухарь с лодки умудрился схватиться кошкой за охан и встал поплавком над вещественным доказательством. Лодки крутятся вокруг теплохода, что то кричат нам, дали ракетницей сигнал об остановке поперёк курса. Делаем вид, что не понимаем, летим полным ходом вниз по реке. Одна лодка резко отваливает и уходит в сторону Васильсурска. С оставшихся лодок начинают грозить пистолетом. Даже пару выстрелов вверх сделали. Бойман у меня парень горячий, южных кровей, притащил в рубку воздушное ружьё – собрался отбиваться. Дурак! Еле отговорили. Ружьё отобрали. Сжал волю в кулак, идём полным ходом. Вдруг вижу погоня достаёт автомат, начинает грозить

им. Всё, пора останавливаться. Встаю на якорь, поднимаем руки вверх (виртуально). Сдаёмся на милость победителя. К борту подлетают моторки с инспекторами. Приезжает лодка из Васильсурска с милиционером на борту. В форме, портупее с кобурой, в фуражке, только без сапог. Поднимается на борт босиком. В каюте начинаем осторожный разговор. Чувствуется его это не очень интересует да и нет желания что то оформлять и расследовать.

– Ну я пока не нужен, постою за дверью, договаривайтесь с рыбнадзором.– Намекает он.

С рыбнадзором в конечном итоге мы договорились. Отдали немножко деньгами и спиртом сколько нашли. На моё имя инспектор выписал штраф в размере полумесячной зарплаты. Обещал в пароходство не сообщать если я оплачу его в течении недели. Ну и разошлись мирно, с их стороны явно довольными. Спускаюсь на палубу, провожаю. Смотрю – садятся в лодки , а в них стоят ящики с рыбой. Не стерлядь , конечно, но тоже не плохо. Видимо конфискованная или снятая из браконьерских сетей. Сверху с палубы с жалостью бросаю:

–Рыбки хочется-

–А что, нет рыбы? Ну так лови!

И подают на палубу три ящика лещей, плотвы, окуней, судаков и щук.

Такая вот рыбалка!

Как бросить курить

История не моя. Рассказал мне её Санкт-Петербургский лоцман, с которым мне пришлось тянуть вахту в Новогоднюю ночь. Первого января в 04:30 утра нас выгнали от причала на рейд Лесного Мола Санкт-Петербурга. Родные и близкие, жёны, дети остались на причале и потянулись ночевать на вокзал. Мы их вызвали на пароход, потому что нам обещали закончить погрузку 1 января вечером и мы надеялись отпраздновать Новый год вместе по-семейному. Но ребята невиданными темпами закидали нас лесом и довольные собой отправились праздновать в раздевалку. Ну хоть плачь. Ничего не поделаешь вывели на берег перед приходом отходной комиссии, помахали ручками, пошли готовится к отходу. Не одни мы работали в эту праздничную ночь. На борт поднялись вместе с агентом два пограничника и таможенник. Таможню внесли на руках, так как он был уже тёплый и в оформлении участия не принимал. Не он один был такой конечно, своего боцмана мы сначала потеряли а потом нашли в бане в моечной, полностью одетым, в шапке-ушанке с ушатом воды из под веников в обнимку. Видимо очень хотел пить, разомлел в тепле и уснул. Ну да ладно, речь не об этом. Мэром Санкт-Петербурга в то время был Собчак. Он со своей камарильей в 4 утра выезжал на круизном теплоходе покататься по Финскому заливу и отпраздновать Но-

вый год. В это время выход и заход всех судов по Морскому каналу был запрещён. Вдруг помешаем празднику. Вот все и стояли и ждали, пока высокое начальство вернётся.

Стоим с лоцманом в рубке, от нечего делать травим байки, пьём кофе. Его рассказ:

Я, когда закончил карьеру капитана, подался в лоцмана, но моря совсем не бросил. Своими руками сделал себе двухмачтовую двадцатиметровую яхту и время-от-времени совершал путешествия по морям. Иногда брал с собой показаться свой бывший экипаж с парохода, на котором работал в последнее время. Так вот, весна, тихая погода, солнышко пригревает. На борту, кроме меня пассажиры – старший механик и доктор все друзья с прошлого парохода. Доктор обращается к механику:

–Петрович, а ты что в шерстяных носках? Тепло же ведь.-

– Да ноги что то постоянно мёрзнут- Всё никак не согреюсь.

–А что куришь? Вонь как от самовара -

–Да какие то сигареты дешёвые, не могу сейчас позволить себе дорогие да и не хватает мне слабеньких. Беру самые крепкие-

У доктора в эти новые годы появился свой бизнес – не большая частная клиника.

–Слушай , Петрович, приходи ко мне в клинику завтра, мои девочки тебя посмотрят, возьмём анализы, просветим, может чем помогу. А денег не надо, друзья как-никак.

Договорились. Через два дня звонит мне механик и орёт в трубку телефона:

–Да твой еврей....Да ему якорь в.....Да пошёл он в

В общем сходил он к доктору на приём, его обследовали, как обещал. Всё красиво, достойно, вежливо. Вызывает к себе в кабинет. Садится. Достается бутылка дорогого коньяка, две рюмки , разливает.

–Ну что могу сказать? Здоровье у тебя хорошее. Жить будешь минимум до 80-ти. С бабами будешь тереться до 70, это я гарантирую. Но... ноги мы тебе через пару месяцев отрежем! Если курить не бросишь!

У него из-за частого курения и малоподвижного образа жизни сосуды на ногах от никотина стали хрупкими и не проходимыми для крови. Ступни стали мёрзнуть. Пошли негативные процессы.

Курить бросил в один день, без всякого мучения, на одних эмоциях!

Лоцман продолжил:

–Я ведь тоже много курю, попробовал бросить, на следующий день кожа по всему телу покрылась пятнами!-

Тот же доктор сказал :

–Ну значит тебе и не надо бросать! Живи так.

Так и живу.

Пьяный торт

Wany Will – не знаю как переводится с Норвежского, но это мой первый теплоход в иностранной компании. Очень старый и очень необычный для меня. Но выбора не было. Я давно стремился перейти в иностранную компанию из-под русского флага с наших судов река-море на морские суда иностранцев. Благодаря некоторой комбинации, протекции некоторых людей я был отправлен капитаном на это судно под флагом Бермуды с Норвежским судовладельцем и оператором. Уходил в рейс на 4 месяца от Питерской круинговой компании «Бриз». Как я и отмечал, судно необычное для меня – один главный двигатель (вместо двух как на наших судах река-море плавания), вместо трёх генераторов один стояночный и валогенератор. Подруливающее устройство запускается на баке от дизеля. В общем всё не обычно, но я же сам стремился на вольные хлеба в иностранный флот – надо привыкать! Где наша не пропадала! Тем более от этого контракта будет зависеть моя репутация и будущее на флоте. Иностранцы очень неохотно принимали к себе на работу людей с Российской речки. Логика не понимаю до сих пор. Такого опыта работы на судах не приобрести нигде. После работы на «жабодавах», как обидно называют суда река-море плавания «настоящие» моряки, не приобретёшь! С моим опытом я легко перестраивался для работы на любых

типах судов, включая суда до 240 метров длиной и грузоподъемностью до 60 000 тонн.

Единственно привычное для меня это был экипаж. Все россияне, все с Питера. Перед отправкой на пароход круинговый агент меня предупредил, чтобы я был помягче с экипажем. Там все свои, списывать не надо! Ну ладно, посмотрим. Команда восемь человек, включая капитана. Кстати, интересно, на иностранном флоте команду отделяют от капитана. Так обычно и информируют береговые службы – экипаж 8 человек, включая капитана или экипаж 7 человек и капитан. Традиция! Капитан первый после бога! Ещё одна традиция, перешедшая с древнего флота – пить третий тост за тех кто в море. Первый тост – за живущих на Земле, второй за ушедших на небеса, а третий – за тех, кто находится в морях и не известно где он, то ли на небе, то ли здравствующий в настоящий момент. Ну ладно, отвлекся.

Был у меня в этом экипаже повар – мужчина старше средних лет, по виду питерский бомжара. На лице всё написано. Явно любитель выпить. Ага, вот и тот о ком меня предупредил круинговый агент! Готовил хорошо, рыбац не обыкновенный и очень удачливый. Однажды умудрился поймать двух угрей в шлюзе в Англии, пока мы в него заходили – выходили и успел приготовить их к моменту окончания швартовки!

Где то через недельку моей работы подходит он ко мне и говорит:

– Валерий Николаевич, у нас есть традиция – я обычно готовлю торт к воскресенью, надо делать.-

– Ну надо так надо! Какие проблемы? Делай, я не против –

– Я сделаю, но надо коньяк, чтобы торт был повкуснее и помягче -

Начинаю, что то подозревать.

– Коньяка нет-

– Да я знаю, что нет. Завтра будем в Роттердаме, там обычно заказываем хороший коньяк в пятилитровых канистрах на коллективное питание. Руководство в курсе –

– Ладно, закажу, только канистра будет у меня стоять –

Смотрю, повеселел.

– Конечно, конечно, я буду приходить только за порцией для торта –

Приходим в Роттердам, заказываю у шипчандлера продукты и канистру коньяка. Привозят. Канистру забираю себе в капитанскую кладовку. На следующий день повар скребётся в каюту.

– Валерий Николаевич, я сегодня торт делаю, нужна пропитка –

Идём в кладовку, открываю канистру.

– Куда наливать? –

Повар достаёт из-за спины литровую кружку.

– Сюда-

– Ты не охренел? – Спрашиваю.

– Да это на несколько раз, не беспокойтесь, мы в рейсе не

пьем –

– Смотри, у меня нюх как у собаки, спиртное учую за несколько метров –

Наливаю 2/3 кружки, повар довольный уходит. Вечером спускаюсь на ужин. На столе красуется огромный торт. Смотрится свадебно, пахнет обалденно. Отрезаю с чаем кусочек, пробую и вдруг понимаю, что если бы у меня была машина, то за руль ни в коем случае садиться было бы нельзя. Торт прямо сочится коньяком! Как рюмку выпил. Но вкусно! Команда ухмыляется. Видимо такой торт подавался им и до этого.

Вывод: алкоголь оказывается можно не только пить, но и есть!

Стеклотара

т/х «Sandra 1» (бывшая Ладога 14) – дедвейт 2155 тонн, постройки 1979, флаг Санкт-Киттс-энд-Невис, владелец Sandra Co. Ltd С-Петербург РФ.

«Сандра-1» – первый теплоход на котором я, как морской капитан, по настоящему начал работать на заграничном флоте. Небольшой, всего 80 метров, красивый, финской постройки теплоход. Игрушка! Две машины, носовое подруливающее устройство, высокая надстройка – красота! Строился финнами под заказ, целой серией для перевозки пило-

материалов из СССР в Финляндию по Сайменскому каналу. Из-за этого такая не большая длинна. Всё хорошо, удобство, управляемость, ходкость. Один недостаток – сильно подвержен качке. Изначально планировался и рассчитывался для перевозок груза не только в трюмах, но и на палубе. Отсюда высокий метацентр (способность судна восстанавливаться после крена), быстрая и резкая качка на бортовой волне, если груз расположен только в трюмах и плавная убаюкивающая качка если груз и на крышках трюмов.

Получил распоряжение грузиться на Украине в порту Керчь стеклом в ящиках на Алжир. Полный груз, 2100 тонн. По расчётам должны всё забрать. Приходим, ставят на погрузку в судостроительный завод Залив в Керчи. Завод огромный, развалины, почти ничего не работает. Рядом с нами на ремонте стоит уже полгода здоровенный траулер. Команда на рыбаке несколько месяцев не получает зарплату, озверевшая от непонимания ситуации. Потихоньку распродают судовое имущество, на это и питается. Украина! Здесь всё так.

Приходит груз с Луганского стеклозавода в вагонах. Витринное стекло. Вижу ящики метра два высотой и шириной четыре метра. Как грузить? Как крепить? Класть ящики в трюм можно только стоймя. Подсчитал, выходит два ряда. Грузим. Вроде всё получается. Беспокоит только крепление. Ящики никак не хотят вставать плотно друг к другу, потому что размеры все немного, но разные. Погрузили. С большим

трудом рабочие закрепили между собой ящики с грузом при помощи досок и бандажных лент. Проверил, вроде всё нормально. Ну, с богом! Вышли в рейс, погода благоволит, всё спокойно. Без сложностей проскочили Чёрное море пролив Босфор и Дарданеллы, Эгейское море, вышли в Средиземное. Проходим Мальту, появляется свежий ветерок с Юга и волна метра полтора. Ну ничего, на попутной волне проскочим, главное завернуть за мыс Эт Тиб в Сицилийском проливе, а там два лаптя по карте до Алжира. Выходим на просторы Средиземного моря и тут из-за мыса начинает задуть свежий Западный ветер с двухметровой волной. И, чёрт возьми, при этом волна с Юга никуда не девается! Начинается дикая качка. Куда не поверну, всё равно волна в борт. Стиснув зубы идём вперёд, уже не пытаюсь маневрировать. Терпим.

Недавно перечитывал рассказы старого морского капитана Виктора Викторовича Конецкого, кто не знает по его сценарию снят фильм «Полосатый рейс». Так вот, там он описывал случай, когда помимо основного груза для городов Севера перевозили в ящиках партию детских кукол и во время особенно большой качки у него на пароходе все куклы разом сказали –МАМА-!

Так вот, я тоже сказал МАМА, когда у меня в трюме с ящиками витринного стекла что-то громко сказало БУМ! Судно перевалилось на другой борт и опять БУМ! Стекло! Благо не слышно звона.

Ящики со стеклом крепились друг к другу и раскреплялись между собой дополнительной сепарацией, но во время качки миллиметровые зазоры между ящиками постепенно превращались в сантиметровые и вот вся эта связка одновременно стукнулась о борт в трюме и получился «бум». Этот «бум» повторялся вместе с качкой судна практически до захода в порт Алжир. Удивительное дело, но повреждёнными оказались только 12 стёкол из 2100 тонн груза.

По приходу в порт подал «Морской протест» чтобы избежать проблем со страхователем. Всё описал, приложил рапорты о креплении груза. Типа – мы не виноваты, оно само! Море всё спишет. На окончание выгрузки на третий день стоянки в порту Алжир на борт прибыла комиссия во главе со страховым агентом. Расположились в моей каюте в офисе. Ждём, когда окончательно подсчитают количество разбитого стекла для подписания документов. Собралось человек шесть. Сидят, общаются между собой на арабском. Подсмеиваются над агентом. Судовой агент – это представитель теплохода в порту выгрузки или погрузки, который нанимается для оформления приходных / отходных документов и решения всяческих проблем, возникающих при стоянке судна в порту. Агентом у меня оказался мужчина преклонных лет, на глаз так все 70 ему дашь, назвался Мухамедом. Худой, вечно дешёвая сигарета во рту. Оказалось, этот агент недавно женился на молодой, лет восемнадцати арабке, все об этом знали ну и подшучивали. Кажется это даже была вто-

рая жена. Предложил компании кофе. Все важно согласились. Поставил чайник, достал банку с растворимым кофе, поставил чашки. Достал печенье, положил на блюдце, выставил на середину стола.

– Конфеты будете? – Кивают. ОК.

Иду к буфету, достаю блюдце, насыпаю конфет. Оборачиваюсь, ого, печенья на тарелки нет, чисто. Компания сидит, как ни в чём не бывало. Видимо делает вид, что его там и не было. Ладно, у меня ещё есть. Ставлю конфеты, ищу в буфете печенье. Оборачиваюсь – блюдце с конфетами пустое. Кофе ещё не пили. Хорошо, иду уже спиной к буфету и уже не оборачиваясь и держа стол в пределах видимости, о чём то болтая с ними опять наполняю тарелки.

Не обижаюсь, у всех дети, наверно хотят порадовать их заморскими сладостями. Насыпаю, сажусь с ними пить кофе и тут уже они спрашивают разрешения взять такие вкусные конфеты себе. Ну как откажешь? Добавляю всем по блоку сигарет, агенту два. Тут приходят и сообщают о количестве побитого стекла, подписываем бумаги и расходимся, довольные друг другом.

Мухамед мнётся у выхода из каюты.

– Что то ещё? – Спрашиваю.

– Я вижу у тебя зонтик японский висит на крючке, давай меняться –

А зонтик действительно был красивый, японский, чёрный, автоматический. С кнопки не только разобрался, но и

собирался тоже.

– А давай! – Говорю, даже не спрашивая на что меняться будем. Мне бы побыстрее уйти из порта, вдруг чего-нибудь еще разбитого найдут. Забирает его, уносит.

Назначаем отход через час. Готовимся к выходу, греем машины. Подписанные документы на отход на столе.

Агент приходит через пол часа, несёт огромный бумажный пакет со свежими финиками и кожаный портфель. Вываливает на стол. Финики и портфель тебе в подарок! Большой, солидный портфель, какая то надпись на боку арабской вязью.

Этот портфель до сих пор со мной, как память о том рейсе. Храню в нём свой архив. А надпись я так и не расшифровал.

Курить – здоровью вредить (народная мудрость)

Я могу гордиться тем, что никогда не курил. В молодости попробовал – не понравилось и больше к этому вопросу не возвращался. Самая большая проблема для меня это желание членов экипажа покурить в каюте или рубке парохода. Будучи капитаном я запрещал курить в помещении, особенно в рубке. Все были обязаны курить на свежем воздухе, даже в шторм или плохую погоду.

Ничего, здоровее будут, думалось мне. Пару человек даже

бросили при мне курить.

Так вот, когда работал старпомом, я ещё не имел такой власти, чтобы запрещать курение в помещении, особенно если капитан курил.

Т/х «**Волго-Дон 5090**», я старпом, 90-е годы. У курильщиков проблемы – сигареты по талонам и конечно их (сигарет) не хватает. Хорошо если есть не курящие на судне и можно было или выпросить талончик на сигареты или купить его. Особенно большие проблемы возникали у курильщиков в длительном рейсе. Сигареты заканчивались а найти их можно было в редких случаях без талонов на плавмагазине , когда закупались продукты.

Плавучий магазин это отдельная песня, строились по специальному проекту и отличались друг от друга только номером. Они существовали во всех крупных речных портах. Не требовалось подходить к причалу для закупки продуктов, достаточно было вызвать его по радиостанции и он сам подходил к борту на рейде порта. Как правило плавмагазины были очень востребованы и приходилось по несколько часов их ждать, чтобы пополнить судовые припасы. В период всеобщего дефицита эти магазины были настоящей находкой для нас, речных мореходов. Там без талонов можно было прикупить и мясо и колбасу и сосиски и сыр и консервы, в общем всё за чем приходилось стоять в очередях на берегу и не факт, что это было бы там в наличии. Помимо продуктов, на нижней палубе , продавались хоз. товары, и было пару случа-

ев, когда удавалось приобрести какие то симпатичные вещи.

Рейс Шала – Пермь с грузом щебня. Время в пути ориентировочно 10-12 дней. Последние сигареты, которые удалось закупить получены в Нижнем Новгороде, но и то пачек десять на всю команду. Не густо. Поначалу на радостях выкурили пачек пять, потом одумались, подсчитали, капитан начал выдавать поштучно. Рассчитывали закупиться в Казани, но человек предполагает, а бог располагает. Остались ни с чем. Из дефицита на местном плавучем магазине удалось купить только индийский чай со слоном и пять банок индийского кофе. Курильщики загрустили. Выдачу сигарет сократили по минимуму. В более лучшем положении неожиданно оказались механики. Во время ремонтов, на перекурах да и когда было лень вылезать на палубу во время вахты они прятали окурки в разные щели в машинном отделении. Вот эта заначка теперь и пригодилась. Захожу в машинное отделение, наблюдаю картину – сидят механики над газетой, аккуратно разложенной на столе и потрошат окурки. Потом несгоревший табак собирают в банку и делая дедовские самокрутки наслаждаются процессом отравления лёгких. Но всё хорошее когда то заканчивается. Начали экспериментировать. Есть крылатое выражение – курить веники, я вам доложу, попробовали и это. Не понравилось. Кто то предложил попробовать чай. Из этого опыта вынесли, что индийский чай курится легче чем грузинский, и лучше чем веник. Курильщики давятся едким дымом, терпят, ждут порта. Я,

издеваясь, провожу лекции о вреде курения чая и веников. Народ ходит хмурый. Капитан больше всех. Идти до порта Пермь осталось три дня.

– Всё! Достало! Отдать якорь.-

Командует капитан. Становимся на якорь в видимости какой-то деревни на реке Кама.

– Объявляю учебную шлюпочную тревогу. Шлюпку правого борта приготовить к спуску на воду –

Спустили шлюпку, в неё забрались почти все любители покурить. Пошли к берегу. Деревня встретила пустотой, магазины закрыты на обед, народ в поле. Разделились, пошли фронтом по нешироким улицам собирать окурки. У каждого в руках пакет. Так внимательно даже грибы в лесу не искали .

Проходя мимо какого то сарая увидели деда, всего в ароматном дыму, курящего самокрутку.

– Отец, не скажешь, где купить сигарет? –

– Да нигде – Говорит дед.

– Я сам себе выращиваю самосад, а в магазин уже давно не завозили –

– Круть! Может поделишься? Мы заплатим –

– Заходите –

На борт вернулись с пластиковым мешком окурков и трёхлитровой банкой самосада. Правда в том, что качество дыма особо не изменилось (говорю как человек с острым нюхом), всё равно пахло какими то картофельными очистками, но экипаж немножко успокоился. Даже начал смешивать са-

мосад с табаком из окурков, добиваясь привычного вкуса. Эта банка с остатками самосада ещё долго стояла в рулевой рубке теплохода как неприкосновенный запас, иногда спасая любителей покурить. Мне нравится запах самого табака а не дыма, и я часто нюхал содержимое этой банки, наслаждаясь медовым ароматом, исходящим от содержимого.

А курить в этом рейсе так никто и не бросил.

Как научить иностранца русскому языку

«**ЮМІ**» Отличный теплоход. Я посвятил ей (англичане все пароходы считают женского рода) шесть контрактов в своей моряцкой жизни. Необычный с виду костер (chiken bridge – куриная нога в просторечьи), отлично управляемый, с подруливающим устройством в носу, запускаемым с собственного дизеля , с винтом регулируемого шага, очень надёжным на манёврах. Я на этом пароходе работал капитаном с 2005 по 2008 год. Судовладелец – Норвежская компания Misje Redery As, круинг «Северный путь Калининград». Экипаж семь человек, в основном все моряки из Калининграда.

На этом судне я зарабатывал себе репутацию. Нужно было показать себя, а дальше приглашения на повторный контракт приходили бы автоматически, да и зарплату бы поднимали периодически. Как говориться – сначала ты работаешь

на репутацию, потом репутация начинает работать на тебя.

Первый мой ремонт в иностранном порту. Клайпеда, судоремонтно-судостроительный завод. Заранее подготовил ремонтную ведомость на английском языке, утвердили в офисе. Вроде всё нормально. Подняли в док. Пошли с суперинтендантом и назначенным ремонтным строителем по корпусу судна на осмотр. Чувствуется что корпус в плохом состоянии, поработал корабль на-славу. К нам присоединился представитель Регистра немецкого Ллойда. Показываю вмятины, высказываю пожелания. Суперинтендант – норвежец. Строитель и Регистр – русские ребята.

Всё-таки Клайпеда это наполовину русский город. Почти все, кроме молодёжи, знают русский язык. В задачу суперинтенданта, как представителя судовладельца, сделать ремонт быстро и как можно дешевле. Сейчас, работая в офисе судовой компании, я его могу понять, а тогда я как капитан был заинтересован, чтобы все проблемные моменты были закрыты. Говорим по-русски. Суперинтендант нервничает.

– Ты что там говоришь? Переводи на английский-

Перевожу, втихаря пальцем показываю на некоторые неисправности на судне Регистру. Он тоже, как и я, заинтересован в качественном ремонте. Ему подписывать судовые документы на право плавания судна в море. Записывает что-то себе в книжку.

Корпус начинают чистить от грязи и ракушек – готовят

к покраске. В балластных танках ползает замерщик толщин корпуса. Износ местами критический. Нужны замены металла.

На утро выясняется, к сожалению судовладельца, что ремонт предстоит масштабный, требуется менять много металла, а это самая дорогая работа. Много ила в балластных танках, требуется убрать перед вырезками металла. Ну это мы берём на себя. Организовываю работу, сам переодеваюсь, показывая пример лезу в танки.

По факту простояли на ремонте на судостроительном заводе почти месяц, а это очень долго для такого судна. Да и денег затрачено было не по плану.

Предпоследний день на ремонте. Мне сдают работу бригада сварщиков на герметичность балластных танков. Бригада, кстати, замечательная, сплошь китайская. Приезжают коллективом на заработки. Работники высококлассные, трудяги. Есть один нюанс – не по-русски, не по-английски не понимают и не разговаривают. Слушают только своих старших. Когда что-то им говоришь – игнорируют тебя.

Балластных танков восемь. Смотрю, что в некоторых внутри продолжается работа, что то доваривают. Ну и как принимать? Балластный танк – это герметичная конструкция в которую закачивается забортная вода, чтобы судно без груза имело необходимую остойчивость. Что бы в него попасть надо отвернуть двадцать четыре гайки на люковине и снять крышку.

Работа не быстрая.

–Будем принимать в шахматном порядке-

Сначала закачиваем нечётные танки водой, потом, если всё нормально закрываем крышки и закачиваем чётные. Договорились.

Даю команду механику начинать принимать балласт в танки 1, 3, 5, 7.

Но что-то пошло не так!

Сажу у себя в каюте, иллюминатор открыт в сторону трюма. Идёт шум вытесняемого водой из танков воздуха. Вдруг слышу посторонний шум, которого не должно быть. Шум воды, льющейся из балластных танков в трюм. Насосы у нас мощные, вода бьёт мощным потоком. Внезапно из балластной люковины, вместе с водой выплывает китаец и орёт матом на чистом русском языке. Механик что-то там перепутал и открыл не те вентили, а сварочные работы внутри ещё продолжались, вот и пришлось работяге нырять.

А язык они оказывается все знают, только не признавались, чтобы не напрягали с работой.

В конце концов ремонт закончился, получили документы, ушли на погрузку и в рейс. Позже я и экипаж получили благодарность от хозяев за работу. Правда, последствие ремонта мы исправляли ещё месяц, потому что ремонт полностью закончить нельзя – его можно только прекратить.

Практикант

История не моя, рассказана моим другом. Он учился в Нижегородском речном техникуме на судоводителя с правом эксплуатации судовых силовых установок. Пришла пора, после третьего курса идти на большую практику. Большая практика отличалась от предыдущей, тем что тебя берут уже на штатную должность в качестве матроса – моториста на всю навигацию, которая длилась, как правило, шесть месяцев. От этой практике многое зависело, как себя покажешь, какую характеристику тебе дадут, ну и дальнейшая работа на хорошем пароходе после окончания техникума.

Весна. Суда стоят ещё на зимнем отстое во льду. Экипаж уже принят на работу, готовит судно и двигатели к работе. Надо получить снабжение, согреть судно, прокрутить двигатели, проверить их в работе пока во льду. Вода охлаждения с двигателей на зиму сливается, чтобы не разморозить блоки, а по весне надо их снова заполнить водой, чтобы двигатели могли начать работать. Заполняют двигатели водой, как правило, вручную, хорошо если есть шланг с берега, если нет, то тогда носить только ведрами. Работка ещё та!

Механик вручает моему товарищу-практиканту ведро и направляет его за водой для главного двигателя. Суда на отстойе стоят борт-к-борту во льдах. Идти далеко. С борта на борт перелезть с ведром не удобно. Мой друг отличается

умом и сообразительностью, да и выслужиться как новичку хочется. Он замечает, что на соседнем пароходе главный двигатель уже заведён, вода охлаждения льётся за борт, к тому же уже и тёпленькая. Идея! Перелезает через борт на лёд, подходит к льющейся с борта судна воде и подставляет ведро. В юности все мы курсанты речных училищ были стройными и красивыми. Мой друг отличался ещё худобой, вес не большой, лёд держит. Единственно, что он не рассчитал так это то, что его вес изменяется по мере наполнения ведра халывной водой. Физические законы не изменишь, лёд подламывается и мой друг-курсант проваливается под лёд между бортами судов. Вода холодная, крик еле-еле слышен изо рта! Цепляется за лёд, но ведро, как истинный моряк из рук не выпускает. Мимо случайно проходил боцман, услышал крики из-за борта, охренел, но спасательную операцию решил провести немедленно, благо багор был рядом. И вот он подаёт багор в руки несчастному а этот несчастный вместо себя вешает ведро с водой, которое он так и не отпустил. Следуют маты, ведро остаётся на льду, спасательная операция проходит успешно, практикант отправляется в каюту греться и менять одежду.

Но история не заканчивается. Механик, так и не дождавшись практиканта, сам выходит на палубу посмотреть, куда же пропал его подчинённый! Видит картину – за бортом полынья, на краю полыньи стоит ведро, практиканта нет. Всё! Утонул! Посадят! Представляете его состояние? Ринулся в

надстройку по каютам звать на помощь и тут видит картину, курсант в трусах, красный, разомлевший от горячего чая, высовывает свою любопытную личность

– А что за шум? Кого спасать?–

Ну и получил нагоняя за потерянное ведро ну и так, вдогонку, чтобы неповадно было лезть за борт.

Святой князь Владимир. Не смешная история

Как-то раз, мне в офисе пароходства предложили работу капитаном на теплоходе «Святой князь Владимир». Судно свежее, ещё пяти лет не прошло с постройки. Сделано по новому проекту на Северной верфи в Санкт-Петербурге. Не знаю почему мне досталось это счастье, на котором я отработал почти пять месяцев, но забыть его не могу до сих пор. Друзья мне немножко завидовали, русским на нём было только железо и работа судостроителей. Вся начинка судна – самая современная, собранная по разным странам. Японская навигация, Голландская система управления машинами и рулём, Финские главные двигатели, Американские дизельные генераторы и т.д. и т.п. И с виду красавец, большой, сто тридцать метров длинной, с грузоподъемностью под пять с половиной тысяч тонн, с неплохой мореходностью и приличной, для такого судна, скоростью. Царские каюты как для командиров, так и для рядового состава. Согласился с радо-

стью.

Не учёл одного – сделан он был руками «трудолюбивых» наших докеров. Вся эта красота соединялась, сваривалась, паялась и крепилась кое-как. Отказы оборудования шли постоянно и в самый неподходящий момент.

Но это так – слюни капитана, я хочу вам рассказать об одном рейсе на этом судне, которое мне особенно запомнилось в моей моряцкой карьере. Февраль ... года, получаю рейс-задание: следовать в Роттердам на погрузку 5400 тонн металла в слябах и рулонах. Офис просит проверить смогу ли я взять весь груз, потому что он идёт одной партией. Вызываю старпома (он отвечает за погрузку и за расчёты остойчивости и прочности судна). Всё идёт на Архангельск. Считаем. По теории всё должны взять, запасы топлива и питьевой воды только-только до порта. Докладываю в офис, там заверяют, что ежели что они смогут организовать бункеровку в Норвегии. Ну вроде всё хорошо – идём из Бильбао (Испания) в Роттердам (Нидерланды) на погрузку.

При выходе из порта в Бискайский залив попадаем в шестибальный шторм, ветер и волна в нос, судно сотрясается, но уверенно, без особой качки двигаемся на Север. Вдруг, после очередного удара волны, полностью отключается свет на баке. Ночь, шторм – ничего, утром разберёмся, тем более в том районе особой активности судов не наблюдается, основной путь судоходства проходит гораздо западнее, миль в 50-ти от нас. Утром погода улучшилась, волна и ве-

тер позволяют безопасно добраться до носа судна. Посылаю электромеханика разбираться с электричеством. Парень молодой, но уже профессионал в своём деле. Приходит, матюгается. Наши «трудолюбивые» электрики на заводе при постройке судна не поставили резину для водонепроницаемости в паз электрораспределительного ящика. При погрузке – выгрузке часто бывает пыль и эта пыль постепенно забивалась в этот щиток. Со временем и с попаданием воды в щиток эта пыль превратилась в грязь и забила контакты и обесточила пол судна. Ладно, разобрались, отремонтировались, восстановили освещение, идём дальше.

Прошли Бискайский залив, пролив Ла Манш, вышли в Северное море используя систему разделения движения подхожу к месту приёма лоцмана. Докладываю диспетчеру Maas Pilot о готовности принять лоцмана. Даю команду старшему механику о переходе с тяжёлого топлива на лёгкое дизельное. Современные теплоходы имеют двойную систему питания главных двигателей – на тяжелом топливе – это мазут или IFO и на лёгком топливе или GO. Это делается для экономии средств, так как тяжелое топливо гораздо дешевле обычного дизельного, но согласно Европейским экологическим законам в порту можно использовать только лёгкое топливо. По большому счёту тяжёлое топливо для механиков это лишняя головная боль, потому что чтобы оно работало в двигателе его надо подогреть до 80 – 90 градусов, да и для топливной аппаратуры требуется особое внимание. Ча-

сто при переходе с одного вида топлива на другое и случаются разные казусы. Случились и со мной.

Принял лоцмана прямо у входа в подходной канал порта, почти у волнолома. Проверил пуск и реверс машин – всё в порядке, запускаются нормально. Доложил лоцману, идём на заход в порт. Лоцман предупредил, что будем швартоваться правым бортом в самом углу причала с оборотом на 180 градусов. Часть пути придётся идти задним ходом. Ну дело обычное, продумываю манёвр, предупреждаю швартовную команду и машину о манёврах и способе постановки к причалу. Место широкое, никто не мешает, всё хорошо. Лоцман показал место швартовки, начинаю манёвр разворота. Правая машина остаётся вперёд, левую запускаю назад, это называется машины враздрай, в этом случае разворот судна проходит гораздо быстрее. Левый двигатель остановился, но назад запускаться не хочет. Так... Пробую ещё раз.... Нет, не хочет. Механики не отвечают, некогда разговаривать, бегают, выясняют. Мне тоже некогда ждать, манёвр разворота уже начался, нос судна летит влево и в причал. Даю правой машине «Стоп» и «Полный назад». Слава богу! Запустилась, уже хорошо, хоть что то в руках! Переглядываемся с лоцманом.

– Всё нормально – Говорю.

– Одна машина работает, подруливающее есть, встанем как надо-

Лоцман в ответ кивает, говорит, что сейчас подскочит

швартовный ботик с береговой командой, ежели что подтолкнёт к причалу и поможет подать швартовы на берег.

Сердце стучит, хочется обматерить механиков, но времени нет, надо работать.

Останавливаю инерцию судна вперёд, носовым подруливающим устройством разворачиваю судно, маневрирую одной машиной вперёд – назад подвожу его к причалу. Уффф... Получилось не лихо, как хотел, но хотя бы безаварийно. Левая машина так и не запустилась. Теперь можно всё что я думаю о деде (сленг, старший механик) высказать ему лично. Дед убегает разбираться дальше. Без второго главного двигателя в рейс не пойду. Пусть ремонтируют.

Лоцман обязан сообщить об инциденте портовым властям, но мы договариваемся, что он никому докладывать не будет, стоять будем пару дней, время на ремонт есть да и понимает он, что с неработающим двигателем в рейс не выйти.

Приходит агент, оформляем приход судна, на завтра планируется начало погрузки. Весь груз на причале, можно посмотреть, прикинуть что в какой трюм грузить. Со старпомом составляем план погрузки.

Дед не приходит. Главный двигатель то заведётся, то остановится. Начинаю беспокоиться. Приходит дед

– Ничего не понимаю, всё вроде в порядке, а двигатель не реверсируется. Нужна консультация.-

Звоню в офис и механику-наставнику пароходства. Что то обсуждают. Опять убегает в машину.

Дааа.. Приключения не заканчиваются. У старшего механика опускаются руки. Ничего не получается. Кто то из офиса высказывает мысль, что на винте намотка троса, поэтому винт не проворачивается. Я не согласен, не похоже на намотку, там ощущения совсем другие, опыт есть. Но начальству виднее, вызывают через судового агента водолазов. Команда радуется предстоящему зрелищу. Театр! Скучно на пароходе, причал далеко от города – погулять не сходить, а тут такой цирк. Водолазы ныряют, ничего не находят. Подписываю квитанцию на 600 евро – работа водолазов. Дед совсем сник, очень надеялся, что проблема не у него.

На утро начинается погрузка. За ночь выспался, занимаюсь отчётами, посматриваю как идут дела на причале у докеров.

Дед с красными глазами, не выспавшийся, вместе со вторым механиком что то разбирает, собирает в машине.

В конце дня сдаётся, звоним в офис, требуется поддержка берега. Опять расходы пароходства.

Опять через судового агента заказываем специалиста с берега. Двигатели финские, Вяртсиля, спецы есть. Через пару часов приезжает машина – начинают разбираться.

Заканчивается погрузка. Мне с отчётами, проблемами некогда выйти на причал, следить за погрузкой, но ничего, старпом опытный, справится. Рядом ещё и второй штурман вертится – учится. Должны справиться. Меня больше волнует неработающий двигатель.

А вот и зря.... Судьба преподносит сюрприз почище...

Погрузка закончена, пятница, докеры быстро собирают манатки и по домам до понедельника. Выставляю старшему бригады традиционную бутылку виски с окончанием погрузки. Презент от фирмы. Прощаемся.

Приходит агент с кучей бумаг для оформления груза. Вызываю старпома, посылаю посмотреть осадку судна на отход. Она (осадка) заносится в документы для получения разрешения портовых властей на отход судна в рейс. Подписываю коносаменты на груз. (Коносамент – это основной грузовой документ, в котором указывается род, название, количество, назначение груза, порт отправления и получатель.) Коносаментов много, 50 штук по четыре экземпляра. Рука устаёт подписывать.

В машине всё ещё возятся с ремонтом.

Приходит старпом, мнётся, прячет глаза.

–Валерий Николаевич, проблема. Мы разрешённую для судна осадку превысили на 10 сантиметров-

Немая сцена. У меня нет слов. КАК..???? За что это мне?

Объясняю, кто не в теме, у каждого судна есть на борту в середине судна специальная грузовая марка, называется круг Плимсоля. Она показывает максимальную возможную безопасную осадку судна. Превышение этой линии во первых – не безопасно для судна, а во вторых – категорически запрещено всеми конвенциями и правилами.

–Как?Так..... Получилось....? Редиска – это са-

мое нежное слово в его адрес.

Объяснение простое. Так как количество и вес груза уже был указан в грузовых документах и он посчитал, что можно следить только за расположением груза, а осадка должна вылезти на расчётную величину и так. Ну и просчитал...

– Посылай боцмана проверить балластные танки, может где вода осталась, механикам сейчас не до откачки воды, может проспали где?–

Проверили. Нет, всё в порядке. Надо звонить в офис. Вечер. Пятница. Предвижу реакцию.

Докладываю. Реакция предсказуемая.

– Да, проверили. Нет, воды нет. Видимо ошиблись в документах с весом груза–

Объясняюсь. Не верят. Грозят всеми карами. Но что есть – то есть. Каждый сантиметр осадки моего судна это 23 тонны погруженного груза. То есть судно перегружено на 230 тонн.

Напоминаю, пятница. Любые проверки грузового сюрвейера возможны только в понедельник, выгрузка лишнего груза тоже. Сутки стоянки судна без работы стоит порядка 3000 евро.

Темнеет.

– Николаич, может выйдешь?– Осторожно спрашивает.

Прикидываю, в принципе выйти можно. Вечер пятницы, проверяющих уже точно не будет. Если только лоцман не стуканёт. Но можно рискнуть. Аааа...ладно! Где наша не

пропадала.

– Ок. Пойду. Если только двигатель исправят и будет поддержка в течении всего рейса, потому что топлива в обрез, а взять я его больше не смогу из-за излишней осадки. Если будет шторм в Норвежском море то возможно потребуется проход по шхерам внутренних путей Норвегии, а это расходы на лоцмана.

Соглашается. Предупреждает, что в Архангельске будет сюрвейер для проверки веса груза.

Ну и хорошо. По крайней мере буду спокоен, что меня не посчитают за дурака. Пусть взвешивают. Я уверен, что всё правильно.

Тут подошёл старший механик, доложил, что проблему нашли и исправили. Оказалось, что на очередном ремонте сэкономили и не стали проводить процедуру очистки какого то там воздушного клапана, вот он и завис.

Вот и хорошо, разобрались. Заказываю лоцмана через час. Осадку судна докладываю разрешённую а не ту какая присутствует в надежде, что никто не заметит.

Вышли из Роттердама без проблем, никто ничего не заметил. Прошли Северное море, вышли в Норвежское. По прогнозу погоды ожидается приличный шторм в 9 баллов впереди. Северная часть Северного моря и всё Норвежское как и Баренцево в зимний период времени считается очень опасными для судоходства. Постоянное тёплое Норвежское течение идущее с юга на север и омывающее Западное побере-

жье Норвегии вкупе с преобладающими сильными ветрами с Северо-Запада выдают постоянное сильное волнение в этих районах. Волна может достигать 10-11 метров.

Связываясь с пароходством, дают «добро» на проход шхерами в Норвегии, назначают агента для заказа лоцмана. Здесь хочу сказать, что любой заход во внутренние воды Норвегии связан с большими сложностями. Заявку на заход надо давать минимум за 24 часа с указанием точного времени захода и точки пересечения государственной границы с уточнением за 12 часов и за 2 часа. Связано это с тем, что вся Норвегия это НАТО и везде всё секретно.

Заказал лоцмана, точно в назначенное время подошёл к точке приёма лоцмана в районе Лофотенских островов, в глубине залива. Где то бушует шторм, волна накрывает палубу, а здесь тишина, только видно как облака несутся по свинцовому небу. На борт поднялись два лоцмана, идти по шхерам чуть больше суток, они будут меняться на вахте каждые четыре часа. Мне тогда впервые довелось пройти Норвежскими шхерами и я почти всё время проторчал на мостике любуясь суровым Северным краем. Узкие проходы в шхерах с сумасшедшей глубиной по километру и нависающими горами, защищающими от стихии. Редкие деревья, немногочисленные хутора на подошве скал. Как могут жить здесь люди? Позже, уже работая в компании Норвежского судовладельца, я много общался и с простыми работягами и с управленцами. Красивые скандинавы, все высокие как на подбор,

спокойные по характеру люди. Мне один Норвежский капитан, которому исполнилось уже 70 лет, но всё ещё работающий на судах рассказывал, как ему в его 10 лет доверяли единолично управлять моторной лодкой, собирающей детей на островах с хуторов в школу на материке. Уклад жизни и сама суровая природа принимала участие в воспитании характера этих людей. Мне нравилось с ними работать и общаться. Но это было потом, сейчас я любовался и наслаждался новыми впечатлениями. За сутки только один раз выскочили в открытое море часа на три, покачались на штормовой волне и опять зашли в спокойные воды. Выскочили в Баренцево море уже в самой Северной части Норвегии в районе мыса Норд Кап. Считается, что это самая Северная точка Европы, на этом мысе даже есть ресторан с панорамными стёклами, его в бинокль очень хорошо видно, когда огибаешь его.

Тепло попрощавшись, сдали на катер лоцманов. Подарил по бутылке виски и блоку сигарет из представительских. Все мы люди все мы человеки.

Пошли направлением на Юго-Восток уже в Баренцевом море, волна и ветер были почти попутными, так что особых неудобств от качки мы не почувствовали. Прошли вдоль Кольского полуострова, зашли в горло Белого моря. Здесь нас встретил первый лёд, пока тонкий и хрупкий. Моё судно хотя и с ледовым классом, но никогда ещё не заходило так далеко на Север, да ещё и в зимнее время. Никто не знает как как этот тип судна поведёт себя в ледовых условиях, так

что в этом смысле мы были первопроходцами.

По информации от встречных судов лёд проходимый почти до самого рейда Архангельска. Там на подходах дежурит речной ледокол «Капитан Чадаев», он будет заниматься нашей дальнейшей проводкой в порт.

Добрались до внешнего рейда Архангельска своим ходом, без помощи ледокола используя ледовый канал пробитый встречными судами. В реке Двина по сообщению диспетчера лёд уже труднопроходимый, ждём команды на заход, ожидаем проводки ледоколом. Вечером этого же дня наконец то двинулись на выгрузку на грузовой терминал «Экономия», это где то в пятнадцати километрах от входа в реку. Повезло, что пришли ночью. Сразу же на борт поднялись два сюрвейера для расчётов веса груза, подтвердили, что у нас перевес. Оформили документы, начали выгрузку. Утром пришёл портнадзор и сразу же полез смотреть осадки судна, но тут уж ничего не предъявишь, часть груза на берегу, судно уже поднялось. Всё по правилам. Проверили документы, прошли по пароходу, ничего криминального не нашли, оформили акт осмотра без замечаний. Я думаю, что они приходили просто ознакомиться с новым для себя судном, а может кто и сообщил о перегрузе, но всё обошлось. Можно расслабиться, проверок больше не будет.

Выгрузились быстро. Встал вопрос о водяном балласте. На улице -20, балластные цистерны без обогрева и никто не знает как система будет работать. В таких условиях судну

пришлось находиться впервые.

Надо рассказать об этой системе. Судно универсальное, может перевозить контейнеры. Для этого специально увеличено количество балластных танков, чтобы можно принимаяемой водой из-за борта регулировать крен и дифферент судна. Не помню уже точно сколько их было, но по вспоминается аж 18. Боцман, в обязанности которого входило каждое утро замерять воду в балластных танках, минимум час лазил по палубе со специальной линейкой, откручивая-закручивая пробки на мерных трубках. Ещё одним чудом инженерной мысли была идея поместить механизмы дистанционного закрытия-открытия клапанов приёма балласта внутри этих балластных танков. Сделали четыре сухих танка внутри балластных цистерн и поместили в них все механизмы и электрические щиты управления. Хочу добавить, что высота надводного борта на судах этого типа составляла чуть больше метра и в море главная палуба, даже при небольшой волне часто омывалась морской водой. Так как судно считается с максимальной автоматизацией, то вход в эти помещения инженеры посчитали необязательным. Закрыли крышками как и на балластных танках и всё это крепилось на 24 болта. Для надёжности.

И так – надо принимать балласт, судно без него не устойчиво, да и во льдах надо, чтобы вес корпуса был побольше, тогда лучше проходимость в ледовом канале. Решили с дедом, что полный балласт принимать не будем, возьмём по-

ловину и чтобы не заморозить воду, будем её периодически откачивать-закачивать в танки.

Пришло новое рейс-задание: погрузка в Архангельске металлоломом на максимальную осадку назначением на Севилья (Испания). Ну и хорошо, рейс замечательный, погреемся на солнышке после двадцатиградусных морозов.

Идти вверх порядка 15 километров по извилинам реки Двина до причала №121 порта Архангельск прямо у Северодвинского моста. Приняли лоцмана. Подошли два буксира, развернули нас в ледовой каше направлением на Архангельск, ушли по своим делам. Через некоторое время появляется речной ледокол «Капитан Чадаев», даёт команду следовать за ним по ледовому каналу. Чуть подёргавшись вперёд – назад потихоньку набираем ход. Подходим к первому повороту, судно начинает останавливаться и не закончив поворот прочно встаёт во льдах. Основными кораблями бегущими от Архангельска были небольшие суда длиной 90 метров, моряки их называют морковками за их ярко оранжевый корпус. Ледовый канал пробит ледоколом под их радиус поворота, а он гораздо меньше чем у меня. Встряли прочно с полного хода. Ледокол недовольно попыхтел, развернулся, обколел с бортов, встал опять впереди. Ну вроде двинулись. Идём дальше. Хочу сказать, что в речном ледовом канале лёд очень неприятный, это не куски льда а каша, которая иногда набивается до дна реки. Белая как вата, липкая как сахар. Прилипает к бортам и не даёт судну разогнаться. Подхо-

дим к следующему повороту и картина повторяется. Встали. Капитан ледокола нервничает, график движения по каналу сыпется. Опять обходит судно по бортам, подрезает кромку льда по носу судна. Полный вперёд обе машины, руль прямо, никуда не денется, само повернёт, лёд не даст кораблю уйти в сторону. Судно всегда само поворачивает во льдах в ту сторону где легче. Уф.. вырвались. А поворотов еще много впереди! Позади канал, который месяцами утюжили пароходами, плывёт кусками разбитого льда. Следующий поворот – та же картина. Стоим! Лоцман докладывает диспетчеру о задержках. На наше счастье сзади поднимается на внутренний рейд Архангельска линейный ледокол «Диксон» на бункеровку топливом. Мощность 40 тысяч лошадиных сил! Договариваются, что он нас возьмёт под проводку.

Подходит здоровенный красавец-ледокол!

Капитан ледокола, не желая с нами возиться, берёт нас на свой буксир и как пушинку выдёргивает из ледового плена.

– Будем двигаться так и дальше – приказывает он.

– Машины только запустите на передний малый ход, а то винты оторвём льдинами.-

Ну и дал свой ход. У меня по чистой воде такой скорости не было! Льдины застучали по корпусу и по винтам. Двигатели аварийно остановились по нагрузке. Прибежал, ругаясь, старший механик из машины. Я развожу руками:

– Видишь что делается?-

Встаём оба к носовому иллюминатору рубки, грустно счи-

таем удары по винтам от вылетающих из-под ледокола льдин. Надеемся на лучшее. Молчим. Лоцман нервно курит у двери.

Меня удивила организация ледовых переправ на Двине. Мостов до Архангельска нет, деревни на обеих сторонах реки, людям надо перебираться с островов на материк и обратно. Весной и осенью, пока лёд не встал, там организовываются переправы людей на местных буксирах. Я видел, как сплывают с берега на берег эти пароходики полностью облепленные пассажирами. Как не вываливаются?

Зимой ситуация другая – наводятся дощатые переправы. Настилаются доски по пути следования по льду. Делаются деревянные щиты. Пароходы постоянно ходят туда – сюда, как только пройдёт, верёвками натягивается деревянный щит на битый лёд и люди по цепочке переправляются на другой берег. Даже делаются рядом деревянные будки, похожие на автобусные остановки рядом с переправой, чтобы люди могли переждать в тепле проход каравана судов.

Мне не однократно приходилось видеть, как местные женщины с котомками перебежали прямо перед носом судна, торопясь проскочить переправу по ещё крепкому, не разбитому пароходами льду. Опасно, но они привыкли наверно. Бывало, наблюдаю картину – судно идёт по ледовому каналу, а на кромке льда стоит толпа людей, ждут прохода. Рукой можно дотянуться до борта. А если лёд отколется? Смотришь на них с крыла рубки а они тебе руками снизу вверх машут.

Ничего не боялся.

Пришли на внутренний рейд Архангельска, отсоединились от ледокола, с помощью буксира встали к причалу на погрузку. Открыли трюма. Встал вопрос об откачке балласта. Всё таки он замёрз и замёрз не в балластных цистернах, а замёрзли клапана в сухих отсеках о которых я рассказывал выше. Что поделаться? Пришлось в мороз механикам открывать гайки на главной палубе и лезть внутрь помещений и вручную открывать клапана. Снег, ветер, температура -25, февраль – досталось им конечно.

Справились, откачали балласт, за два дня погрузили судно металлоломом. Дальше всё в обратном порядке, только в этот раз вышли сами изо льда. Вес и глубокая посадка судна помогли прорваться на просторы Белого моря. Да и прорубленный нами недавно канал тоже не особо нас тормозил.

Не помню уже, как прошли через льды Белого моря от Архангельска до выхода в Баренцево море. Видимо без приключений, так как в памяти это не отложилось.

Но приключения в этом рейсе не закончились. Судьба опять приготовила испытания, теперь уже всему экипажу.

В Баренцевом море нас ждала штормовая погода. В это время года, февраль – март шторма тут не прекращаются. В этот раз спрятаться от стихии в шхерах Норвегии не удастся, никто не даст «добро на заход» – надо терпеть. Приготовили судно к шторму, закрепили всё что возможно, проверили крепление якорей, убрали швартовные канаты с палубы,

закрыли чехлами. Идём, штормуем, терпим. Главную палубу заливают волной. Сильная качка. Ко всему этому вдруг сработала сигнализация «вода в сухом отсеке №2». Вода это плохо. Надо идти проверять, но как? Шторм, палубу заливают. Открутить 24 гайки и попасть в сухой отсек в такую погоду не реально. Спасибо нашим инженерам за такое необычное решение. Дальше – больше: сработала сигнализация о наличии воды в остальных трёх сухих отсеках. Лампочки сигнализации горят, сирена время от времени ревёт в каюте старшего механика, в общем нервы натянуты как канаты. Дошло до того, что электромеханик совсем отключил сигнализацию, достала! Шторм поутихнет – будем разбираться.

Обогнули с Севера Норвегию, вышли в Норвежское море, идём на юго-запад. Ветер поутих да и волна в корму, можно выйти на палубу не боясь быть смытым за борт. Механики открутили гайки крепления крышек сухого отсека – а там вода в помещении под самое горлышко! Затопило всё что можно: насосы, гидравлику, электрощиты, кабеля питания. Загадка, как это всё не закоротило! Самое интересное то, что в этих отсеках не предусмотрена откачка воды при затоплении помещения. Ещё один привет с поцелуями нашим разработчикам – судостроителям!

Мама родная! Система откачки балласта полностью вышла из строя!

Притащили из машинного отделения переносной водяной насос. Откачали воду. Надо полностью делать ремонт. Всю

электрику залило морской водой, надо разбирать все электродвигатели, промывать их пресной водой, сушить, собирать назад. Отсоединять и менять кабели. Проверять работу гидронасосов. Разбирать, промывать, сушить электрощиты. Работы море!

Начали разбираться, как это случилось.

Опять по классике – во всём виноваты бабы и механики! (Старая морская шутка. Механики говорят также, но только про штурманов.) Баб отметаем, остаются механики. Когда закрывали крышки этих сухих отсеков был мороз, уплотнительные резинки задубели, стали как деревянные. Снежок, лёд ещё попал под резинки ну и после затягивания всех крепёжных гаек видимо остались какие то щели. Надо было механику, после того как потеплело пройти проверить и протянуть заново крепёж. Наверно поленились, а может и просто забыли. Вода дырочку найдёт. Факт в том, что за двое суток вода через эти микрощели полностью затопила все четыре отсека.

Не буду дальше рассказывать, как мы все чистили, промывали, собирали, меняли кабеля, благо они были в запасе на судне. Хорошо, что рейс длинный – двенадцать дней, к приходу в Севилью всё более – менее работало. В контору я ничего не сообщал, выводы оттуда были бы однозначные, да и механиков не хотелось подводить. За битого двух не битых дают, опыт приобрели – мама не горюй!

Рейд Севилья. Испания.

Вот вроде и закончил своё нитьё. Надеюсь, не скучали. В скором времени контракт закончился, нас поменяли и все оставшиеся проблемы передали другим бедолагам.

А меня ждали другие пароходы и другие впечатления!

Пётр Пахтусов

Я окончил Петрозаводское Речное училище в апреле 1983 года. На выпуске нас пригласили в кабинет начальника училища для распределения по пароходствам. Тогда проблем с трудоустройством не было от слова совсем. Молодые выпускники – мореходы были очень востребованы. Нужно было пополнять вновь строящийся флот и заменять продвинувшихся по служебной лестнице специалистов. Для нас, окончивших курс по специальности судоводитель с правом эксплуатации судовых силовых установок, выбор был не велик. Нас ждали в основном буксиры, так как только там были должности с совмещением таких профессий, как штурман-механик. Выбор был только в месте работы. Были предложения ехать на работу в Петрозаводский порт, Петрозаводскую РЭБ флота, Пиндуши, Беломорск, Шалу, Нарьян-Мар и даже куда-то в Сибирь. Первыми шли выбирать отличники, а там что кому достанется. Мест в Петрозаводск было мало. Я особо не волновался, так как оценки на выпускных экзаменах у меня были приличными и я шёл выби-

рать себе место работы в первых рядах. Выбрал Петрозаводскую РЭБ, получил направление. Устно было указано, чтобы мы пришли в отдел кадров через неделю, так как уже начинались формирования экипажей для ввода флота в эксплуатацию после зимнего отстоя. Хотя нам и полагался отпуск в течение 30 дней после окончания учебного заведения, я как дисциплинированный молодой специалист уже через неделю стоял перед инспектором отдела кадров. Кто же знал, что формируются сначала самые проблемные суда? Так я попал на буксир с гордым названием «Петр Пахтусов». Я долго не мог понять – кто это такой и зачем назвали старый буксир этим именем. Через некоторое время я случайно узнал, к своему стыду, что это знаменитый полярный исследователь.

Еле нашёл фотографию этого бывшего парохода а ныне дизельного буксира 1953 года постройки. На то время ему уже было 30 лет и он был старше меня на целых девять лет. Старичок. Капитана помню до сих пор, фамилию называть не буду – недавно встречал его на курсах повышения квалификации, до сих пор работает. Молодец! Назовём его по отчеству – Евгеньевич.

Получил направление – моя первая командирская должность: третий штурман – четвёртый механик. Это значит, что основную вахту я буду нести на штурманском мостике, а после вахты буду должен спускаться в машину, где в мои дополнительные обязанности вменялось уход за котлом, обслуживание систем снабжения водой, слежение за без аварийной

работы фановой системы ну и так, по мелочи. Как говорили флотские шутники – король воды, говна и пара. За это полагалась увеличенная заработная плата, но по мне так никаких денег не хватит, чтобы компенсировать эти дополнительные обязанности на старом судне. Но что делать? Пришёл работать... полезай...

Экипаж был под стать пароходу. Все в возрасте, всем за сорок, практически все с «трудной» судьбой. Когда с судов людей списывают за всякие провинности, отдел кадров собирает их на таком острове последней надежды. Ничего не могу сказать плохого про профессионализм этих людей, но у всех были маленькие слабости, которые не позволяли им работать на более новых и лучших судах. В профессии я многому у них научился и благодарен им за это, но на всю жизнь возненавидел алкоголиков. До сих пор не могу доверять пропойце, как бы он не молил меня об этом.

Район плавания – Онежское озеро, Беломорско-Балтийский канал. Вид деятельности – буксировка военных объектов, лихтеров, плотов.

Работа для меня оказалась интересная. Дома я бывал довольно редко. Хотя мы и крутились в Онежском озере, времени на берег практически не было – на рейде портопунктов Шала, Кодач-Губа, Вытегра, Петрозаводск, Повенец, Медвежьегорск и других «дырок» брали на буксир уже подготовленные к буксировке составы и тащили их по назначению на выгрузку или погрузку. Не много выделялось времени, что-

бы зайти в порт к причалу – взять продуктов и опять в моря!

Самое интересное было, когда нам назначался к буксировке плотовой состав. Обычно его формировали в портопункте Шала. Большой, тяжелый он не позволял разогнаться более 3-5 км/час и мы всегда использовали этот переход для рыбалки.

Рыбалка была не обычная, а на «катушу». «Катюша» это такая конструкция типа санок, которая спускается по бортам судна на воду и благодаря своей конструкции сама отходит на расстояние 10-20 метров в сторону. К катуше приспособлен поводок 5-6 м с блесной, которую делали из консервной банки. Тройники ввиду дефицита тоже изготавливались вручную из гвоздей. Запускалось по 4-6 катуш с каждого борта и на вахте вменялось в обязанности следить за ними и если что то попадалась, играть тревогу. Доставали рыбу или сачком или острогой.

Попадались щука, судак, озёрная форель, палия, крупный окунь, лосось.

Первый пойманный лосось всегда шёл на нужды экипажа в общий котёл, затем уже каждый забирал своё по мере вылова. Все катуши были в собственности тех, кто их делал. Там меня научили делать настоящую уху, а когда пошёл сезон ряпушки, которую мы покупали у рыбаков ящиками, делать её в духовке по-Карельски на противне с картошкой. Вкуснятина. Я, много лет после, демонстрировал своё умение готовить рыбу перед иностранцами, когда работал у Норвегов.

Всем это блюдо очень нравилось и часто просили повторить.

Примерно каждые 10 дней диспетчера давали заход на несколько часов в Петрозаводск для приобретения продуктов и получения снабжения и запчастей на складе пароходства. Мы вставали к деревянному причалу Петрозаводской РЭБ флота и после вахты, я мог пойти погулять в город или забежать домой. Мои старшие коллеги тоже не теряли время даром, встречались с семьями и возвращаясь на пароход, заскакивали в магазин за горячительными напитками. Как правило, сразу не пили – могло прийти начальство. Всё начиналось, когда уже буксирный состав был взят в работу, полный ход набран, время в пути подсчитано и можно расслабиться до прихода в пункт назначения.

Я, отстоявши вахту, никогда не был уверен, что меня вовремя сменят. Часто приходилось оставаться на мостике за себя и за того парня.

Хочу вам рассказать один эпизод из моей работы на этом буксире:

Пришли в Петрозаводск. После оформления всех формальностей, получения продуктов и снабжения, оставив на судне вахту, все разбежались по своим делам, благо буксирный объект ещё не был готов. Мы должны были на рейде взять плавучую Бункер базу и вести её в Повенец.

Должны и должны, какие проблемы? Закончим все дела и пойдём.

– Быть на борту к 22:00! Распоряжение капитана.

Моя вахта с 12:00 до 16:00. Честно отстояв и передав вахту, я тоже свинтил в город.

Возвращаюсь ровно к 22:00. На буксире тишина, даже вспомогательные двигатели не работают, судно обесточено. Экипажа на борту не видно. Вахты нет. Неужели не явились с берега? Прошёлся по каютам – нет, всё в порядке, лежат голубчики, только не в себе. Мертвецки пьяные, все... Не дождались отхода, заразы! Ну и ладно, капитан за всё отвечает, мне какое дело? Спустился в каюту – через два часа на вахту, надо отдохнуть. Тут приходит совершенно пьяный капитан, на ногах не стоит:

– Валера, диплом есть?

– Конечно, как не быть!

– Тогда должен уметь управлять судном! Я немножко не в форме, тут диспетчер ругается, почему не отходим, грозитя прийти. Надо отходить!

Я, к слову сказать, ещё ни разу не стоял за ручками управления машинами, нёс вахту на ходу, маневрировал в озере, определял положение судна относительно берегов, чертил прокладку на карте, но все манёвры по подходу к причалу и взятию объектов на буксир выполнял капитан.

– Пошли – Приказывает.

Проходя мимо каюты матроса, вытаскивает того за шиворот из постели.

– Он будет тебе помогать, а я пошёл отдыхать. Ты только отойди от причала, потом меня поднимешь, пойдём забирать

бункер базу.

– Не забудь доложиться диспетчеру – И исчез

Первым делом надо завести вспомогательный двигатель, подготовить главные машины к пуску, благо я это уже умел и делал. Дизель генератор остановился сам, потому что никто за ним не следил и в расходной цистерне закончилось топливо. Пока закачал топливо в цистерну, пока выгнал воздух из системы, пока запустил и подготовил главные – прошло минут сорок. Стемнело. Я один мечусь по пароходу. Матрос куда-то опять исчез.

Ладно, корабль не большой, на причале больше никого, ломать нечего.

Сам отдал швартовы, благо ветер был прижимной, а иначе он мог унести мой пароход, как домик Элли из книги «Волшебник изумрудного города», пока я отдавал швартовы на причале с кнехта – вот был бы цирк! Я здесь на причале, а одинокое судно в озере без присмотра!

Помня как действовал капитан, да и зная теорию – запустил враздрай машины. (Враздрай – одна машина вперёд, другая назад – морской сленг.)

О...Получилось, корма отошла. Теперь давай попробуем одной назад, вторую остановим. Хм...не так...Попробуем наоборот. Ура...Пошла родимая! Давай, давай!....А если так?...Ага.. Ещё лучше.

Так потихоньку, помаленьку, пробуя и учась, отошёл от причала, развернулся и уже с большей уверенностью пошёл

на рейд в сторону объекта. Видимо услышав работу двигателей, на мостик поднимается капитан, матрос прячется за его спину. Тоже не трезвый. Этого дядьку не любили все, хитрый, подленький по характеру, тихоня и подхалим.

– Валера, всё, я на мосту, беру управление на себя а ты иди, отдыхай!

Неожиданно!

–Ты молодой, должен отдыхать! Мы тут как-нибудь без тебя! – не очень логично приказал кэп.

Ну и хорошо, отдыхать так отдыхать. Тем более не люблю слушать пьяные бредни. Руки немного трясутся после такого доверия ко мне в работе. Ушёл в каюту, организм молодой, уснул сразу же.

Раннее утро. Проснулся около пяти. Видимо лёг не в своё время, а организм не привык спать рано по утрам, вахта ведь с 00:00 до 04:00.

На борту тишина, такая же, как я пришёл с берега вчера на причал в Петрозаводске. Двигатели не работают, петухи не кричат. Выхожу на палубу, наблюдаю картину:

Тихое раннее утро, солнце уже высоко, даже припекает, ни ветерка. Вода – гладь! Чайки рядом с бортом на воде сидят, галдят о чём то – дуры.

Смотрю, по носу вешка торчит, пароход потихоньку несёт лёгким течением. Побежал на мостик – никого. Нашёл ещё три вешки вокруг судна, по всему получается, что нас занесло на банку Зимник. Вот это приехали!

Буксир всё-таки потихоньку несёт лёгким бризом прямо через середину банки. Нос судна остановился, пароход начал разворачиваться. Бегу в нос – вижу камень под водой, скала и мы за неё днищем зацепились. А нет...дальше поплыли. Пора будить народ.

Побежал по каютам. Все с дикого похмелья, как умудрились ещё до отхода успеть так надраться? Это надо уметь!

Поднялся капитан, рычит на всех, срочно заводимся, ан нет..Опять топливо в расходной цистерне закончилось. Пока завелись, пока разобрались что к чему, уже и позднее утро, начальство на берегу волнуется – куда пропали?

Вышло же так – капитан, вчера, уже будучи на вахте, быстренько спустился в каюту и, видимо принял что то крепкое, потому что уже через 10 минут матрос не мог его поднять. Он завалился прямо в рубке на штурманский стол и перестал показывать признаки жизни. Матрос, хотя и сам был чуть живой, отволлок его в каюту, благо каюта капитана всегда рядом с рубкой, остановил машины и тоже лёг спать. Тут же в рубке. Утром я его там и нашёл.

Капитан долго оправдывался по радиии с диспетчером, что то объяснял, как то каялся.

Взяли бункер базу на буксир, пошли по назначению.

С тех пор капитан мне стал доверять не только ходовую вахту, но и самостоятельно маневрировать судном под его присмотром. Через три месяца меня повысили в должности до второго штурмана и я уже смело стоял самостоятельную

вахту не только в море , но и на манёврах.

А приобретённый жизненный опыт мне в копилку, не раз помогал и выручал.

Крейсер «Александр Невский»

Долго не мог начать этот рассказ, думал с чего начать, как вести его.

Начну с такого: Прости меня мама, я не рассказывал тебе, что у меня есть второй День Рождения. А именно – 16 декабря 1982 года. Не у одного у меня, а у всех 180 курсантов четвёртой и седьмой роты четвёртого курса училища как и у половины экипажа лёгкого крейсера Северного флота «Александр Невский» наверное.

Мне повезло, в то время курсанты четвёртого курса речного училища вместо двух годов службы в армии проходили стажировку в 45 суток на судах ВМФ СССР. Там же принимали присягу, получали звания старшины второй статьи и запись в военном билете – командир отделения рулевых. За эту халяву нас строжили в Речном училище военной дисциплиной и строгими порядками. Военное дело тоже проходили отдельной дисциплиной, начиная с третьего курса. Ради этого все, кроме «женатиков», жили в экипаже (общезитии) без права ухода без увольнительной. Самым страшным наказанием было отстранение от военной стажировки, потому

что военкомат сразу же отлавливал и отправлял на службу таких несчастных. Мотивация «не шалить» была высокая, так как даже за небольшие, с точки зрения курсанта, проступки можно было потерять возможность получить военный билет. Правда нас всё равно это не всегда останавливало и «косяки» возникали от случая к случаю. Эх, молодость!

В конце ноября мы начали готовиться к поездке на Северный флот. Только закончилась большая шестимесячная практика на судах уже в качестве полноценных членов экипажа на должностях матросов или мотористов. Многие попали работать на «визированный» флот, соответственно все при деньгах и заграничных обновках. Я уже не помню, как нашим преподавателям удавалось нас держать в узде. Возможно постоянным напоминанием о предстоящей стажировке. Мы заранее приготовили себе погоны на форму, подсмотрев, как это делали предыдущие старшие курсы, а многие и просто передали их по наследству младшим курсам.

Наконец-то настал день перед отъездом. Нас предупредили, что стрижка должна быть максимально короткая, соответствующая случаю, желательно наголо, но необязательно. Но мы же все модные, наглые, хитрые. Многие, и я в том числе, в парикмахерской попросили сделать коротко, но не слишком, в надежде, что прокатит.

Последнее построение перед отправкой. Начальник организационно строевого отдела важно ходит вдоль строя и выковыривает не понравившихся ему курсантов. Причёска не

та, стрелка на брюках не правильная, бляха не начищена, взгляд не тот. Издевается гад. Чувствует, что в его руках наша судьба. Прошёл мимо нашего строя. Вроде пролетело, все наши едут. Расслабились.

Неудачники спешно собираются, кто то по кубрикам – срочно стричься, кто то бежит, на ходу снимая брюки, в гладилку. Увольнения отменены, завтра все строем на вокзал.

Утром на вокзале неожиданно новое построение и проверка. Вот тут не прокатило. Начальник ОРСО вытянул меня и ещё четверых несчастных из строя и тыкая толстым пальцем в грудь пригрозил, что если до посадки причёска не будет как положено, то есть наголо, вы . . . останетесь на перроне.

До отхода поезда на Мурманск 35 минут. . . .

На вокзале ,в то время на площади Гагарина, была женская парикмахерская, туда мы всем скопом и ломанулись. Бегом. Напугав бедных женщин, ввалились в парикмахерскую. Три кресла, все заняты. Наперебой объяснили ситуацию, добрые женщины со смешками уступили место, благо время на стрижку под ноль много не надо. Распрощались с кудрями, не жалко, следующие два месяца будем только друг перед другом красоваться.

Бегом на перрон. Разочарование. Начальнику ОРСО мы больше не интересны, он уже занял место в купе и нами перестал интересоваться. Надо было просто за углом постоять и всё бы прокатило.

Не помню, как добрались до Североморска, помню как нас группами перевозили на стоявший рейде Североморска крейсер на катере. Снизу крейсер выглядел как огромная серо-свинцовая машина, холодная и мрачная. Что-то в нём пытело, стучало, выливалось из бортовых отверстий. Бросились в глаза огромный военно-морской флаг на корме и мусорный бак без дна за обрезом кормового транца. Живой, могучий, очень серьёзный боевой корабль.

Немного о крейсере: лёгкий крейсер проекта 68-бис «Александр Невский». Год постройки 1952. Длина – 210 м, ширина – 22 м, высота 52,5 м, осадка 7,26 м. Водоизмещение 16340 т. Мощность двигателей 118 000 л.с., скорость 33,1 узла. (Скорость «Кометы» судно на подводных крыльях, к примеру, 32 узла) Экипаж 1200 человек. Вооружение : 6 двухствольных башен с 100 мм универсальными орудиями, 4 башни с тремя 152 мм орудиями главного калибра, 16 зенитных двухствольных автомата калибром 37 мм. Две, пятиствольных установки для пуска торпед калибра 533 мм. Мог нести на палубе 179 мин.

По расписанию мирного времени экипаж состоял из девяти сот человек, к ним добавились и мы, 180 курсантов училища.

Поднялись с катера на борт по парадному трапу. Построили, распределили по Боевым частям. Я и девять моих товарищей попали в боцманскую команду корабля. Позже мы поняли как нам повезло. Механиков определили в БЧ-5 в

машинную команду, штурманов в БЧ-1 поближе к мостику сигнальщиками, кто то попал в БЧ-2, минно – торпедную часть.

Распределили, повели селиться. Длинные, бесконечные коридоры под палубой, несколько уровней, духота, чужие незнакомые запахи и люди. Койки в три ряда во всех помещениях и между. Везде, где только можно приспособлены спальные места для рядовых матросов. Нижний уровень – рундуки, похожи на деревянный ящики или сундуки, там хранятся личные вещи матросов, их форма, мыльно-рыльные принадлежности.

На них можно спать, если положить на него матрац, но днём они должны быть свободными, чтобы был доступ и можно было сесть. Далее вверх две койки на подвесах из натянутых цепей. Они Аккуратно заправлены, расправить и лечь можно только после отбоя или во время адмиральского часа, который по старой морской традиции наступал после обеда. И то на этих койках можно было отдыхать только раздевшись и аккуратно сложив форму на рундуке. Столы (банки по морскому) сложены и закреплены к переборкам, чтобы не затруднять перемещение по кораблю. В основном все помещения сквозные, с входами – выходами, закрывающиеся по тревоги здоровенными противопожарными дверями с задрайками.

Как я и говорил выше, нам повезло – попали в боцманскую команду. Небольшой кубрик, человек на тридцать, с

отдельным входом, что не маловажно. Какая – никакая интимность всё-таки. Рядом, ниже нас на палубу ещё один кубрик с отдельным входом – там расположена самая привилегированная часть команды корабля – повара (коки) и денщики. Дружба с ними давала большое преимущество в качестве службы. Эти ребята выглядели холёными, сытыми, ходили в тонкой лёгкой робе (рабочая форма), вели себя нагло и глядели сверху со своего служебного положения и с превосходством. Ну коки понятно – они у кормушки всегда можно было у них обменять или купить тушёнку, сгущёнку, свежий белый хлеб и другие вкусности. По вечерам они пили чай со свежим тортом, которые делали для них салаги (слэнг: матросы, отслужившие от 6 месяцев до года).

Вестовые тоже ребята не простые, они обслуживали офицеров корабля, прибирали в офицерских каютах и кают-компаниях. Были всегда информированы обо всём и вхожи везде. С одним я подружился и он часто таскал меня по кораблю, показывая изнутри жизнь и быт офицеров, заглядывая туда, куда мне никогда было бы не проникнуть.

Прибыли на место, познакомились с ребятами из боцманской команды. Их было десять человек под командованием главного боцмана в звании старшего мичмана. Быстро подружались, конфликтов у нас не могло быть, службу мы не тянули, ну какие претензии могут быть? Мы и так были непонятно чем, с нами не знали как быть. К службе не привлечёшь, тут надо индивидуально учить военной специальности

и не один месяц, просто так не оставишь – от безделья попадут в какую-нибудь переделку. Передали нас под присмотр годков (старослужащих). Они нас тят-ляп чему то учили, в основном как приспособиться к бытовой жизни на корабле. Поначалу старались соответствовать, потом приспособились и в последствии особой лихостью было умение исчезнуть с глаз начальства, не мешая процессу боевой службы.

А быт был более чем не привычен. С утра зарядка на верхней палубе в одной тельняшке, а там всё-таки зима и морозец бывало с ветерком. Потом завтрак – обязательно огромный кусок белого хлеба с квадратом масла и жаренной скумбрией. Чай с тремя кусками сахара.

Надо сказать что приём пищи заслуживает отдельного описания: для организации питания назначались по очереди два человека, их называли баковый и подбаковый. Старший баковый и помощник подбаковый, на следующий день мы менялись в обязанностях и таким образом все одинаково проходили по служебным делам. Дежурные по камбузу освобождались от зарядки и приборки, требовалось только вовремя организовать питание. Всё начиналось с раскладки убранных в стойки столов и скамеек. Отдельного помещения для питания для матросов на корабле не было. Офицеры питались в своей кают-компании как в ресторане. Потом мы брали баки из шкафа и шли через весь корабль по переходам на камбуз. Там, отстояв в очереди, получали в баки суп, второе, хлеб и так же через весь корабль шли цепочкой, держа

баки и сумки с хлебом в руках. Уже в каюте раскладывали алюминиевые миски и ложки и раздавали питание голодающим.

Самое неприятное начиналось потом, когда надо было всё это вымыть и уложить обратно по шкафам и переборкам. Мыли посуду в тех же баках, откуда и доставали еду. Бакочный мыл миски, ложки, кружки, подбачочный всё это споласкивал и укладывал на места. Мыли специально сделанной из швартова щёткой, хозяйственным мылом. Ничего другого не было. Соответственно от качества мытья зависела жирность посуды. Хозяйственное мыло было единственным и универсальным средством гигиены. Им мыли посуду, стирали бельё и даже натирали палубу в каюте. Такой же универсальный прибор был алюминиевый бак. В нём носили и раздавали пищу, замачивали и стирали робу, использовали для мытья в душе – незаменимая вещь на корабле.

После зарядки все выходили на главную палубу на корму корабля на подъём флага. Сигнальщик играл на трубе мелодию и по команде – смирно, флаг и гюйс поднять, поднимали флаг корабля. По началу действие выглядело торжественно, потом по привычке и стало обыденностью. Далее после завтрака по расписанию следовала влажная приборка. В тазике с водой растворялась половинка хозяйственного мыла, взбивалась пена и раскидывалась по палубе каюты. Потом эту пену собирали тряпками и протирали чистой ветошью. Так три раза в день. По субботам объявлялась генеральная

приборка, тогда все углы и рундуки проливались кипятком, чтобы избавиться или уменьшить количество тараканов. Тараканы это отдельная песня! Я столько и такого разнообразия до сих пор не видел. Откуда они и чем живут совершенно не понятно, вроде и чисто и борьба с ними регулярная, но как только выключается свет – начинается пришествие. Маленькие, большие, рыжие, чёрные, усаые. Самые храбрые и днём отваживались вылезать. И ещё крысы. Эта живность заводится ещё на стапеле, при постройке корабля и живёт с ним до конца. Не скажу, что уж очень донимали, но пару раз ночью они задевали меня по лицу своим хвостом, пробегая по трубопроводам над моей койкой, благо я спал на третьем ярусе. Говорили, что за отстрел десяти особей можно было получить краткосрочный отпуск с корабля, но я в это не очень верю. Хотя и видел засады на крыс охотников из молодых матросов (карасей) с воздушным ружьём. Наверно старались для годков.

После приборки шло проворачивание механизмов. На всех флотах, на всех кораблях и катерах ВМФ проворачивали, прокручивали, смазывали и чистили всё, что можно повернуть и смазать. На этом стояла и стоит боеготовность флота.

Далее учёба, тревоги, построения, обед, адмиральский час – любимое время, и опять тревоги, приборки и т.д.

По началу мы тоже бегали по боевому расписанию на верхнюю палубу к зенитным артавтоматам, но холод, аркти-

ческий день без солнца да и пустота вокруг зачехлённых зениток быстро отучила нас от этого безумства. В корме корабля есть надстройка с выходом вентиляционного воздуха из машинного помещения корабля на верхнюю палубу, мощные вентиляторы гнали наверх тёплый воздух, обогревая полярную ночь Североморска. Это место на корабле называлось «Ташкент». Все непричастные к учебным тревогам (то есть мы, курсанты) набивались кучей в этом помещении, прижимаясь к решёткам вентиляции и к друг к другу ожидая окончания этого действия и возможности спуститься в теплые кубрики. Всё было хорошо, пока нас там не обнаружил дежурный офицер и не прогнал обратно наверх к зениткам. Так как эти зенитки были законсервированы до военных действий и стояли зачехлённые всё мирное время, нас там никто не ждал и мы стали искать другие способы откосить от учебных тревог, а тревоги шли одна за другой весь день – корабль и экипаж сдавали проверяющим «задачу К-1», т.е. умение сопротивляться пожарам, пробоинам, химической войне, налётам вражеской авиации и ещё бог знает чему. Это была не наша война – мы всем мешали и путались под ногами, так что отсутствие каких-то курсантов никто не замечал.

Как-то вечером в кубрике я от нечего делать рисовал на клочке бумаги наш корабль, получалось неплохо, к карандашному наброску добавил ретушь чернилами, благо нашёлся пенал с чернилами и старинное перо. Класс. Мимо про-

ходил один из старослужащих боцманов.

– Опа, а ты что рисовать умеешь?-

– Ну да- скромно отвечаю.

–Слушай, у меня есть к тебе дело, скоро дембель, а мой альбом ещё не разрисован. Поможешь?-

–Да не вопрос, только в удовольствие-

–Тогда делаем так – идём в шхеру (морской сленг – закрытое помещение неизвестное другим обитателям), я тебя там оставляю наедине с моим альбомом, даю чай, белый хлеб, сгущенку и оставляю до обеда. На сигналы тревог не обращай внимание. Готов?-

–Всегда готов- отвечаю. Могу прямо сейчас.

Так я познакомился с потайными для непосвящённых, помещениями корабля. Мне досталась тентовая, там хранился всякий инвентарь, брезенты, тенты и всякая мелочёвка.

Расположился, начал рисовать. Увлёкся. Время прошло быстро, через пару дней отдал оформленный альбом заказчику. Он похвастался другим годкам и поехало...Образовалась очередь желающих. Тушёнкой и сгущёнкой, которой расплачивались за рисование, мог торговать, но как то в голову тогда это не приходило и мы всем кубриком поглощали всё это богатство вечерами под чай. Завелись друзья и среди коков, появились в рационе и тортики. Красота, служба шла своим чередом. Приближался Новый год. Я всё это описываю, чтобы показать какими оболтусами мы были, какое расслабленное состояние и пофигительное отношение к службе

мы имели.

Раннее утро 16 декабря 1983 года, 04:30. Блин..война какая-то! Резко зазвучали колокола громкого боя – тревога! Старпом по общекорабельной связи объявил пожарную тревогу. Наши коллеги – матросы срочной службы, с которыми мы делили кубрик соскочили с коек и взяв одежду, на ходу одеваясь побежали по местам расписания пожарной тревоги. Обычно по тревогам так и делалось, главное прибыть на место, доложить в боевую рубку и потом можно одеться. Захлопали водонепроницаемые и противопожарные двери (броняшки). Помещение наполнилось звуками команд из динамиков, шелестом разворачивающихся шлангов, докладов. Выключилась вентиляция.

Мы, курсанты, до которых никому не было дела, расслабленно, не торопясь слезли с коек, оделись и хотели расползтись как обычно по шхерам, но не тут то было. Все двери оказались заблокированы. Хочу добавить, что по боевой тревоге, все помещения корабля, где существуют водонепроницаемые переборки, наглухо закрываются и экипаж борется с водой или пожаром самостоятельно – такие правила уменьшают или предотвращают возможность распространения воды или пожара по судну.

Нас 10 человек, растерянно переглянувшись, расселись по рундукам. Что-то начали соображать. Тревога то не учебная!

Помещение кубрика начало заполняться белым дымом, палуба под нами как то потеплела, хотя там под палубой на-

ходились места хранения ящиков с чёрными сухарями и буханками чёрного хлеба в спиртовой пропитке, запечатанные в целлофан. Волнение передалось всем. Дым шёл откуда то снизу, что делать – неизвестно. Звуки, команды, крики, стук борьбы с пожаром разносились со всех сторон, только мы не участвовали в этом. Пришлось лечь, прослойка воздуха под дымом около метра над палубой позволяла кое-как дышать. Лежали, ждали, нервно хихикали. Подшучивали друг над другом. Самое сложное в этой ситуации ждать, понимая, что от тебя ничего не зависит.

Через полчаса дым постепенно начал исчезать. Открыли двери. Включили вентиляцию. Корабль наполнился привычными звуками, только запах гари оставался ещё довольно долго. Выдохнули.

Начали выяснять, что случилось. А было вот что:

Матрос срочной службы (фамилию история не сохранила) только что вернулся из 10 дневного отпуска домой и естественно, как отдохнувший на Родине, был тут же поставлен на «собачью» вахту на верхнюю палубу. В его обязанность входило наблюдение и инспекция на главной палубе корабля в ночное время. В 04:15 он начал обход судна, проходя мимо башни главного орудийного калибра заметил дымок, исходящий из броняшки входа в башню. Пошёл доложить вахтенному офицеру. Тот молодец, долго думать не стал, сыграл пожарную тревогу, чем спас много жизней. Оказалось, что матросы, обслуживающие орудийную башню, затащили

внутри брезент, чтобы просушить его. Не учли только, что мокрый брезент имеет свойство при соприкосновении с источником тепла самовозгораться. Он и самовозгорелся, в самое неудобное время – ночью. Огонь пошёл вниз по элеватору подачи снарядов в пороховой погреб. Там тоже есть чему гореть. Пока разобрались начала гореть краска на стенках перед помещением хранения снарядов. Включили орошения помещения – затушили. Если бы не получилось, вторым этапом было бы затопление погреба. Слава богу, нас хранил ангел. Наш боцманский кубрик находился прямо над пороховым погребом и ежели бы это всё бахнуло нас бы даже не искали.

В 05:30 утра старший помощник командира корабля построил на юте весь экипаж и очень красочно, с применением непередаваемых местных идиом расписал, что бы от нас осталось, в случае взрыва. Тут же поблагодарил вахтенного и наградил отпуском домой на 10 суток, куда тот этим же утром опять и отправился.

Этот случай прогремел по всем флотам, мне о нём рассказывали друзья, которые служили на Балтике.

С тех пор, 16 декабря, мы каждый год поздравляем друг друга со вторым Днём рождения.

Но служба продолжалась. Предстояло отбомбить ещё месяц на корабле. Всё моё время днём занимало рисование. Мои коллеги – курсанты научились у боцманов плести мочалки и тоже, чтобы скоротать время, в шхерах занимались

рукоделием. Потом меняли их на сгущёнку или хлеб у коков или складировали у себя, чтобы изумить родных дома.

Приняли присягу. Скоро Новый год. Объявлен конкурс на лучшую стенгазету. Ну тут уж привлекли меня официально, главный боцман дал «добро», меня освободили от службы, выдали инструмент для рисования, лист ватмана и усадили в центре кубрика за работу. Учебные тревоги в это же время не прекращались и помню, как-то раз при химической тревоге в кубрик ввалились проверяющие в химкостюмах и в противогазах и офигели, увидев меня, в одной тельняшке, спокойно рисующим за столом, в то время как все должны были изображать борьбу с заражением. Звание проверяющего не знаю, так как он тоже был в химкомплекте но кто то ему сзади через плечо объяснил, что это курсант, противогаза для него нет и что-то ещё там наплели. Тот матюгнулся так, что из-под противогаза слышно было, развернулся и ушёл в недра корабля проверять дальше.

В такой вот беспокойной обстановке продолжал мужественно наносить на ватман образы коллег – военных моряков . Развернулся капитально. Ребята достали фотографии главного и старшего боцманов, приложили свои. Главного боцмана изобразил толстым Нептуном, державшим в руках трезубец, с бородой и в тельняшке и вокруг него резвящихся чертей. Чертями были его подчинённые матросы, хвостатые, с копытами и в рваных тельниках с развевающимися гюйсами на плечах. Мичмана изобразил русалкой, отгоняю-

щей чертей от жирного тела Нептуна мочалкой. Приписал какие-то стишки, поздравления, лозунги – получилось красочно и весело. Особенно был доволен главный боцман. Газетка, кстати, заняла первое место на конкурсе. Хвастаюсь с гордостью. Мог ведь!

На радостях мой боцман написал на имя командира корабля рапорт и меня, и ещё четверых счастливчиков из других подразделений в виде поощрения досрочно, до Нового года, отправили домой. До отъезда, правда, мы отработали «дембельский аккорд» – вычистили от старого лака здоровенный, деревянный парадный трап с помощью стеклянных осколков битой бутылки. Лучшего инструмента представить не смогли, да и никто не собирался. Армия! Нет ВМФ, Северный флот!

Навсегда в сердце с Уважением к экипажу и кораблю!

Списанный на металлолом в двухтысячных, крейсер был продан Китайцам. При буксировке в шторм в Норвежском море порвался буксирный трос. Корабль вынесло ветром и волной на камни побережья Норвегии, где он и упокоился на долгих пятнадцать лет.

Мороженого много не бывает

Таллинн, стоим в порту в ожидании погрузки. Трюма открыты, власти ушли, солнечный полдник. Лёгкий ветерок,

тепло. Стоим с боцманом и вахтенным матросом у трапа. Обсуждаем, как быстро добраться из порта в город, выпить пивка, купить местных вкусняшек.

Мимо проходит молодая женщина, в руках картонка с мороженым на литр, на ходу умудряется откусывать от брикета.

Боцман игриво – Девушка, мороженым не угостите?-

– Не угощу- бросает на ходу.

– Идите вон там сами возьмите- показывает на конец причала.

– Там контейнер с мороженым перевернулся, сейчас трактор приедет сгребать всё в мусор. Поспешите!-

Отправляю боцмана на разведку. Минут через двадцать бежит назад, в руках коробки.

– Давай быстро мешки- кричит вахтенному.

– Там тонн пять валяется на земле, трактор уже подъезжает с мусорным контейнером! –

Отправляю за добычей вахтенного матроса в помощь, сам встаю на вахту у трапа.

Возвращаются нагруженные мешками с коробками. Чего там только не было! Мороженое в упаковках от 200 грамм до коробок в 5 кг! Всякие, цветные, фруктовые, шоколадные, разноцветные – на любой вкус. Жаль морозильников на судне мало. От жадности парни хватили коробки побольше размером, не подумали, что опорожнить их придётся полностью, чтобы не растаяло. Раскидали по каютам к тем, у кого стояли холодильники с морозильными камерами. Это бы-

ли девяностые годы, в Швеции на свалках мы не брезговали набирать всякую бытовую технику. Что то работало, что то сами чинили и потом отправляли с оказией по домам. Соответственно у многих в каютах стоял свой собственный холодильник.

Пошло веселье. Мороженое тает – его надо есть. Весь экипаж в обязательном порядке, после приема пищи, на десерт ел мороженое, на чай то же самое. Поднимался на вахту в рубку и там нас с вахтенным матросом ждала коробка литра на три с разноцветным мороженым и с воткнутыми в него двумя столовыми ложками. Это вошло в обязанность матросов при сдаче вахты.

Через неделю этот десерт перестал пользоваться спросом, наелись, морды воротят. Ещё и холодильник сломался. Без раздумий и сожалений остатки выбросили в мусор.

Через неделю начали вспоминать, как хорошо было бы ещё ложечку...

Самые хитрые оставили НЗ в своих личных холодильниках и понемногу выдавали на посиделках после вахты. Дольше всех мороженое продержалось у старшего механика. Это было уже как вишенка на торте – настоящий десерт на какое-нибудь торжество.

Да уж...с тех пор терпеть не могу импортного мороженого. Особенно клубничного, почему-то, его было больше всего и на вахту нам доставалось именно оно, приторно сладкое, розовое, липкое. Тьфу,... а мама меня учила доедать всё до

конца.

Мои девочки

Ой как вышло название! Аж в зубах скрипит! Но тем не менее..

За более чем сорокалетний опыт работы на разных типов судов, я заметил, что каждый пароход имеет не только свою душу, но и свой норов. А так как Англичане считают корабль женским родом, то и я могу каждое своё судно, на котором приходилось бывать и работать, сравнить с женским образом и характером.

Свою плавательскую практику вспоминать не буду, так как это был мой первый, еще не до конца осознанный опыт работы и общения с пароходами. Кстати, для меня, да и для других старых моряков слово пароход наиболее привычно. Сейчас пароходов нет, суда называют теплоходами, так как там стоят дизельные двигатели, но как то название «пароход» звучит мягче и домашнее – и уж не обессудьте, буду использовать его.

Так вот... Первый мой пароход после окончания училища был буксир «Пётр Пахтусов». Кстати изначально он(она?) был пароходом, потом ему поставили дизеля и изменили ему (или ей) ориентацию. Образ похожий на бодрую старушку, нагнувшуюся и быстро бегущую по улице с котомка-

ми на автобус. Низенький, длинный для этого типа судов, но крепкий и быстрый.

Дальше буксир «Владивосток». Финская тётка, полная, неторопливая, задумчивая, чуть туповатая. но добрая и тёплая.

Эти буксиры были переданы Финляндией в счёт репараций, отличал их от других судов клёпанный корпус, отличная отделка кают с большим количеством красного дерева и разных бронзовых вещичек типа обоймы иллюминатора или держателя графина на переборке каюты. Графин, кстати тоже был произведением искусства – чистый хрусталь. Душевный корабль и экипаж. Со многими ребятами мы до сих пор дружим. Работая на этом пароходе я познакомился с будущей женой, так что воспоминание от работы на нём остаются тёплыми.

На следующую навигацию меня перевели на работу на ледокол «Нева». Предназначался этот речной ледокол с малой осадкой для проводки судов во льдах в весенне-осенний ледовый период на Онежском озере и на Беломорско-Балтийском канале. Говорили, что его стальной корпус был сварен из броневой стали танка Т-34. Поэтому мне он(она) напоминал(а) женщину в гимнастёрке, перетянутую крест-накрест кожаной портупеей. Низкий серый корпус овальной формы, деревянная маленькая холодная рубка, огромный аварийный руль за рубкой, пар от отопительного котла на морозном воздухе, треск горячей воды в отопительных батареях каюты,

иллюминаторы на подволоке (потолке) каюты, забранные решёткой – воспоминания о работе. Как-нибудь я вернусь к описанию работы на нём. Было интересно и познавательно. Этот ледокол, после списания в утиль долго стоял у причала в «Полярном Одиссее», из него хотели сделать музей, но что то не срослось. Жаль.

В 1986 году мне предложили перейти на новый для меня тип судов – Волго-Дон. Тут и перспективы в служебном росте были получше, да и район плавания более интересный – вся Западная часть России. Через пару месяцев я стал старшим помощником капитана – должность больше хозяйственная. Старпома издревле на флоте называли «драконом». Кроме навигации это жизнь экипажа, хозяйство, дисциплина на судне – обязанность старпома. А сами пароходы мне нравились, большие, сильные, легко управляемые. Москва, Ленинград, р.Нева, Свирь, Волго-Балтийский канал, Волга, Ока, Кама, Волго-Донской канал, Волгоград, Астрахань, Ростов-на-Дону, Ярославль, Рыбинск, Кострома, Саратов – где только не бывал! Всего и не упомнишь. Мой старший сын с возраста восьми месяцев и моей молодой женой частенько путешествовали со мной. На этих судах я дорос до капитана, считаю, что работа на судне этого типа дала мне опыт, позволяющий в будущем быстро осваивать любые типы пароходов и не бояться никаких манёвров.

Если говорить про женский образ – он (она) мне напоминает большую, толстую тётку с котомками, не спеша ползу-

щую с базара домой.

В 1996 году, с перестройкой, новое руководство пароходства решило, что перевозки по внутренним водным путям не приносят прибыли и надо все суда перевести на круглогодичную работу в море. Так-как эти суда предназначались для работы по рекам и внутренним озёрам потребовалось их переделать. Под эту лавочку попал и мой «Волго-Дон 5090». Его отправили в Германию на верфь в город Эмден, где его уменьшили на 33 метра, выписали морские документы и отправили с богом в новом качестве зарабатывать деньги новым коммерсантам.

Мне же пришлось заново учиться в ПРУ, получать новый диплом штурмана дальнего плавания и начинать карьеру заново.

Не буду описывать всю линейку судов, которую пришлось пройти, чтобы вновь подняться по служебной лестнице от третьего штурмана до капитана морского судна. Настал тот день, когда меня вызвали в отдел кадров к руководству и предложили взять под командование бывшее учебное судно «Василий Калашников». До этого момента я уже довольно долго работал старпомом на судах типа «Волга», ждал повышения. Обычно опытного старпома никто не хочет отпускать из своей команды. Помог случай.

Судно стояло на рейде Чёрная речка на р. Нева перед Санкт-Петербургом. Туда никак не могли найти капитана. Бывшее учебное судно ранее предназначалось для прохож-

дения учебных практик курсантов морских и речных училищ. Ныне, в перестройку, коммерсанты посчитали, что совсем не выгодно катать курсантов и надо теплоход использовать для перевозки грузов. Владелец в то время была администрация Ленинградского Института Водного Транспорта (ЛИВТ). Ректор института посчитал, что судно можно пустить на коммерческие рейсы Роттердам – Санкт-Петербург возить подержанные машины, заодно продавая билеты в каюты корабля будущим покупателям, благо кают было достаточно как и желающих скататься купить себе машину. Правда с командирами не везло. Один из них собрав деньги за билеты, сбежал со всей наличностью, другой не правильно подал документы и судно надолго задержали в порту. До всей кучи проблем судно шло с ремонта. Ну как с ремонта – сделали самое необходимое, лишь бы выдали документы на право плавания, а дальше экипаж должен был сам доделывать.

Все, кому предлагали это чудо, категорически отказались. Вспомнили обо мне. Мне деваться некуда – надо принимать пароход. Другого случая могло не представиться.

Прибыл, ужаснулся состоянием корабля, принял командование – начал работу. Не буду рассказывать обо всём, что приключилось на этом корабле, скажу только, что он (она) напоминала мне сиротку или бедную родственницу, вечно обделённую вниманием, в поношенном платье, ждущего своего часа или богатого мужа. Скажу сразу, не дождалась. Через пару месяцев «Василий Калашников» был поставлен

к причалу Балтийского завода, где потихоньку мучительно скончался.

Следующим «моим» парходом стала «Сандра-1», в девичестве «Ладога-14», прекрасный теплоход финской постройки. Самые тёплые и уютные ощущения. Несмотря на возраст, напоминает мне молодую, светлоокую девчёнку, лёгкую на подъём, быстроногую и весёлую. В лёгком белом платье с распущенными волосами, смело бегущую по волнам. Я был влюблён в этот корабль. Подобрался экипаж, на который можно положиться. Кстати, я этот экипаж старался перетаскать за собой на новые парходы в новые компании. Привели в порядок судно и несмотря на некоторые возникающие технические проблемы, с удовольствием проработал на ней три года капитаном. Рейсы тоже были под стать молодой девушке: Италия, Греция, Турция, Алжир, Франция – вся Средиземка! Какая девушка не хочет покрасоваться на фоне Апеннин? А виды Мессинского пролива между Италией и Сицилией! Фон острова Стромболи с постоянно текущей к подошве острова раскалённой лавой, особенно красивый в ночное время! Греческий остров Лесбос с маленькой рыбацкой деревней, в которой по необычайному случаю, пришлось выгружаться прямо на городскую набережную. Я тогда сидел в местной кофейне напротив и пил красное вино, наблюдая за выгрузкой моей прекрасной девушки.

Закончился и этот период, похожий на медовый месяц. Мне неожиданно предложили новый теплоход о котором я

рассказывал выше – «Святой Князь Владимир». Повторятся не буду, тяжело он(она) мне дался. Какие женские образы от неё? Трудно сказать, наверно это капризная дама без возраста, холодная, смотрящая на всех с висока, в модной иностранной одежде, получившая ПМЖ в Западную страну, но никак не избавившуюся от вредных привычек. Ну и всё о ней! Забыли.

Дальше пошёл период работы в иностранных компаниях. Мы все стремились вырваться на вольные хлеба из загребущих рук наших новых бизнесменов, которые нещадно эксплуатировали пароходы и экипажи, мало давая взамен. Подтянул Английский и после долгих поисков и некоторой протекции получил под командование теплоход Норвежской компании под названием «Wani Will». Не знаю, что это значит, но на ней я учился работать на новом для себя судне, приобретая знания и опыт общения с иностранными судовладельцами, операторами и суперинтендантами. Судно было очень старое (1978 г.р.), но вполне бодрое и адекватное, как Норвежская старушка в самом расцвете не в модном, но чистом и ухоженном костюме своей молодости. Далекое на пенсии, но ещё огого! Кстати, через пару лет её действительно не стало. Списали в металлолом.

После отработанного контракта я, понимая, что это не предел мечтаний, продолжил поиски лучшей доли. Моряки, кстати, наиболее свободны в своём выборе. Абсолютное большинство никогда не держаться за что то одно. Где наи-

более выгодное предложение, туда и направляем наши знания и опыт. Сначала мы работаем на репутацию, потом репутация начинает работать на нас. Правда всегда есть опасность эту репутацию неосторожно потерять и тогда поиск работы превращается в нервный процесс.

Связался с менеджером компании «Северный путь» в Калининграде и очень удачно попал. Там срочно потребовался капитан на теплоход «Jomi», тоже Норвежского судовладельца под Багамским флагом.

Это судно мне понравилось. Экипаж семь человек, хорошая надёжная машина, прекрасная мореходность. Капитан, которого я менял, оказался моим знакомым и даже однокашником, учились в ПРУ в параллельных ротах.

Надёжная баба, без изысков и каких то супер требований. Даже когда сломалось подруливающее устройство, мы продолжали с ней сотрудничать без соплей и капризов. Боевая подруга! Многому меня научила.

И вот подошёл к последнему своему кораблю. Это самый, самый любимый мной пароход.

«Fri Sea»

Стремительный корпус, отличная мореходность, надёжная машина, скорость! Я влюбился с первого контракта. Надо было немного приложить руки, чтобы привести судно в порядок. Подтянул своих людей в экипаж, настроил работу. Судно преобразилось. Никогда, ничего плохого о ней не скажу. Три года, пока я работал на этом судне, она отвечала мне

взаимностью. Не подвела ни разу. Как у всех людей были и свои болезни, были и капризы, но я всегда знал, что всё пройдёт, подлечим, успокоим и всё наладится. Даже сейчас, по прошествии восьми лет, я узнаю через своих коллег, как чувствует моя красавица, где она, что с ней, кто присматривает, как лечится в доках. Расстраиваюсь, когда болеет своими морскими болезнями. Вот вспомнил и потеплело на душе. Больше уже и не увижусь. Долгих лет тебе жизни!

Рецепт приготовления печени трески

1. Для начала надо найти нужное судно. Как? Через отдел кадров круинговой компании. И это не обязательно должен быть рыбацкий бот, даже предпочтительнее не рыбацкий. У штурманов есть шутка или правило, как посмотреть – бойся дурака, рыбака и военного моряка. Ну дурака понятно почему, а остальные категории очень уж не предсказуемые, для них в правилах плавания есть свои послабления, которыми они активно пользуются. Лучше быть подальше от них. Судно должно иметь район плавания и рейсы по крайней мере в Англию, Францию или Норвегию.

2. Подобрать капитана методом опроса экипажа. Капитан должен обязательно быть с рыбацкой душой, или старшего механика-рыбака, у которого есть влияние на командира. Это нужно для того, чтобы капитан, в нарушение правил и

норм капиталистического труда, остановился на пару часов для рыбалки.

3. Дождаться рейса в Северное или Норвежское море. Раньше можно было остановиться на рыбалку в двух местах в Балтийском море, но сейчас там сделали районы в которые нельзя заходить, находящиеся под бдительным присмотром диспетчерских служб, которые начинают нервничать, увидев, что судно остановилось без причины. В Северном море есть отличная рыбная банка, в просторечии называемая «Копейка». На карте она обозначена кружочком, очень похожим на монетку в одну копейку. Эту банку знают многие моряки, она находится достаточно далеко от берега, чтобы ее могли отследить диспетчера или береговая охрана. Глубины там порядка 15-28 метров, что очень способствует рыбалке, да и рыбы там немерено, надо только попасть на неё в хорошую, желательно безветренную погоду. Перепад глубин тоже имеет значение, рыба ловится на склоне и очень важно начинать ловить с глубины наверх банки, тогда улов гарантирован. Ветер, да, это проблема. Почему то рыба плохо ловится при всех восточных направлениях ветра, это тоже надо учитывать.

Второе уловистое место для нас есть на севере Норвегии, в районе острова Фрейя, и достаточно далеко от берега, чтобы не привлекать внимания. Правда и глубины там солидные, до 80 метров! Здесь самая серьёзная рыба и самая увлекательная рыбалка. Ловим треску, зубатку, пикшу. Отдель-

ные экземпляры попадаются до 24 кг! Тащишь такую на борт – как бревно из глубины. Рыба появляется на поверхности с выпученными глазами и не особо сопротивляющаяся, всё таки перепад давления даёт знать. Тут нужен сачок или багор, чтобы вытащить рыбу и перевалить её через фальшборт. Нет ничего азартнее этого процесса.

Тут нужно упомянуть о снастях. Раз речь пошла о рецепте приготовления печени трески, то без хороших снастей здесь никак. Так как в море магазинов нет, да и традиции покупать дорогие воблеры у экипажа обычно не наблюдается (деньги и так есть на что потратить), изготавливаем снасти сами.

Блесны! Это произведения искусства. У каждого рыбака свой метод изготовления, опишу только самый известный. Находим на свалке мусора старый стул с металлическими трубчатыми ножками. Далее отрезаем ножки наискосок сантиметров по 10 – 15, получаем полые блестящие трубки. Просверливаем с двух сторон отверстия, в них вставляем с одной стороны крючок, с другой вертлюжок, трубку заливаем расплавленным свинцом и получаем готовую снасть. Далее по желанию, можно прилепить на блесну какие-нибудь светоотражающие или цветные наклейки – всё зависит от фантазии. Каждый рыбак на судне имеет свой набор блесен, который считает самым уловистым и самым красивым, утеря – всегда трагедия.

Немаловажную роль играет правильно подобранная лес-

ка, к лёгкой блесне по тоньше, к тяжелой по толще, максимум 2,5 мм. Таковую можно найти только в иностранных портах, где продаются снасти для морской рыбалки.

4. Уговариваем капитана остановиться на часик для рыбалки на выбранном месте. Проверяем и подготавливаем снасти. Точим крючки. Штурмана в рубке прокладывают курс на электронной карте к месту лова. Начинается отчёт времени. Напряжение нарастает. Самые нетерпеливые рыбаки занимают место на палубе. Как правило, у каждого есть своё, самое лучшее место, где не дует, достаточно место для распускания снастей и куда можно складывать улов так, чтобы он не вернулся назад в море. Конечно, самое лучшее и самое рыбное место у капитана.

Подходим к точке. Штурман останавливает двигатели, на судне наступает тишина. Все в напряжении, снасти готовы, люди стоят по бортам. Идём по инерции, отсчитывая последние кабельтовы. Всё. Точка. Эхолот показывает нужную глубину. Машины на задний ход. Винты под кормой режут. Вибрация корпуса усиливается. Из-под кормы вырывается поток воды и постепенно начинает передвигаться к середине судна. Дошла до миделя (середина судна), всё, стоп машины – это значит, что инерция погашена и пароход лёг в дрейф. Тишина. Ветер тихо шевелит флаг. Приехали.

Начинается веселье – блесны полетели за борт. Они должны лечь на грунт. Машем вверх – вниз руками, заставляя блесну подпрыгивать на грунте, привлекая внимания ры-

бы. Удар! Леска натянулась. Такое впечатление, что бревно на том конце. Начинаем потихоньку, потом быстрее, потом максимально активно, чтобы не дать слабину, вытягивать рыбу. Голова показалась над водой, надо её поднять чуть над поверхностью, чтобы рыба глотнула воздуха и не сопротивлялась. Огромная голова, выпученные глаза – хорошая треска попалась.

Если треска больше 5 кг кричим о помощи. Свободный человек подбегает с багром и помогает поднять рыбу на борт. Высота борта зависит от осадки и типа судна и может быть до 4 метров, шанс упустить рыбу велик. На мостике грустно смотрит на всю эту вакханалию вахтенный штурман. Безопасность превыше всего, надо следить за горизонтом и вовремя смыться с курса встречного парохода, если они вдруг пересекутся. Надо бы поднять сигнал на мачте «Не могу управляться», но лень, сойдёт и так! Судно в море в дрейфе не стоит на месте, её несёт течением и ветром через рыбную банку и когда-нибудь эта банка заканчивается. Теперь в обязанности вахтенного штурмана входит вернуться обратно на точку и всё повторить сначала или найти новое место, если рыбалка была неудачной.

Ну, вроде всё, рыбалка закончилась, капитан нервничает – и так времени потратили не мало, надо будет как то оправдываться перед судовладельцем, сочинить какую-нибудь правдоподобную историю типа проведения учения по спуску спасательных шлюпок на воду. Вахтенный штурман проклады-

вает новый курс для возврата на прежний путь, пишет в судовой журнал о проведённых учебных тревогах.

Самые хитрые члены экипажа смываются с палубы по каютам. Капитан по внутрисудовой связи даёт объявление:

– Свободным от вахты собраться на палубе для чистки улова!-

Это уже не интересно, работа грязная, нудная. То ли дело ловить.

Собираем в одно место улов, садимся вокруг, достаём ножи с камбуза, начинаем работу. Это называется шкерить рыбу. Головы отдельно, тушки отдельно. Если улов большой – не жалеем, режем рыбу на филе, головы и хребты выбрасываем за борт, холодильник не бесконечный. Место для рыбы ограничено. За кормой из ниоткуда появляются чайки, орут, ныряют за останками рыбы, дерутся в воздухе за добычу. Холодно, ветрено, руки склизкие от крови и грязи.

Отдельно отбираем печень. Вот с этого момента читаем внимательно:

Печень хорошо промываем в проточной воде.

Складываем в стеклянную банку. Размер зависит от величины улова.

Добавляем соль и чёрный перец горошком по вкусу. Не забываем вложить в банку лавровый листик. Никакого масла!

Ставим банку в кастрюлю с водой на водяную баню.

Готовим полтора – два часа.

Закрываем банку крышкой. Даём остыть. Наслаждаемся результатом. Всё просто!

Но это не всё! Есть ещё один способ!

Исключаем из рецепта пункты 3 и 4 нашего повествования. Проходя Датский остров Борнхольм в Балтийском море, видя на горизонте рыбацкие судёнышки, выходим с ними на связь на 24 канале УКВ. На русском, могучем языке. Ничего не стесняясь. Эти рыбаки, как правило, из Эстонии или Латвии. Русский знают, если им выгодно. Подзываем к борту прямо на ходу, чуть сбавив ход до среднего. Меняем по бартеру на топливо уже выловленную треску. Печень, при этом, уже отделена от тела и сложена в пластмассовый ящик килограмм на десять.

Далее действуем, как описано выше. Наслаждаемся деликатесом. Правда, когда этого деликатеса очень уж много, и есть опасения, что он начнётся портиться, тогда повар начинает усиленно им пользоваться экипаж. Открытые банки стоят на столах на обед, ужин, чай и завтрак. Если вдруг понадобится закуска по какому-нибудь праздничному поводу, то выдаётся исключительно печень с черным хлебом, и ты уже начинаешь мечтать о кусочке колбаски. Лично я это проходил.

Ну как вам рецепт? Советую!

Валенки, валенки

В 1996 году мне довелось работать на т/х «Волго-Дон 5090» при его переоборудовании на верфи в Немецком городе Эмден из чисто речного судна в «пенителя» морей. Я из капитана, мановением чудесной руки отдела кадров переквалифицировался в матроса, благо морские документы матроса-моториста у меня были. Для меня это было удача, так как в эти годы пароходство стало активно переоборудовать суда для перевозок грузов по Европе и внутренние пути России были забыты. Забыты были и мы, речники с огромным опытом и знаниями. Те, кто смог поступили учиться вновь, чтобы получить новые документы морских штурманов или механиков, а те, кто был постарше или не захотели учиться – ушли на пенсию или поменяли работу на берег. Я не мыслил себе другой работы и через некоторое время поступил и ещё раз окончил экстерном за три месяца ПРУ и получил диплом морского штурмана. Но это было потом. Сейчас мы стояли у причала немецкой верфи Arminius Werke в Эмдене уже почти как месяц. Недавно эту компанию, которая находилась на грани банкротства, выкупили напололам СЗРП и БОП. Вместе с нами сюда пришли на переделку и два пассажирских речных теплохода – Михаил Ломоносов и Мария Ульянова.

Весь проект переделки пароходов красиво начинался в ка-

бинетах и переходах пароходства. Нашими инженерами были сделаны планы переоборудования, выполнены на синей кальке чертежи, изданы буклеты инженерных книг с описанием работ. Всю эту библиотеку мы привезли на борту судна и сдали в инженерное бюро Немецкой верфи для изучения. Вдруг выясняется, что немецкие инженеры, почему то не знают русского языка, и вся эта библиотека моментально превратилась в макулатуру. К тому же в Германии свои ГОСТы и свои материалы, свои методы сварки и монтажных работ. Тупик. Суда уже стоят у причальной стенки, готовы к ремонту, деньги перечислены, а делать то что? Не возвращать же суда назад в Россию! Первый опыт работы с немецкими партнёрами комом!

После недолгих консультаций решили, что немецкая сторона сама сделает проект и чертежи и сама, под надзором Российского Регистра будет делать переоборудование. Решили, ударили по рукам, начали.

Пока разрабатывался проект, печатались чертежи, начали разборку кают на главной палубе. Все переборки и двери кают речного парохода были деревянными, их обязательно требовалось поменять на противопожарные металлические. Весь экипаж, кроме капитана и старшего механика у которых каюты находились на верхней палубе, временно переселили на пассажирские пароходы.

На борт судна пришли три рабочих с верфи. Нас дали им в помощники или в услужение, принеси – подай. Два немца

и поляк. Немцы – два столяра шестидесяти двух и шестидесяти трёх лет возрастом и поляк в помощниках на побегушках, лет тридцати от роду. Небольшого роста, коренастые, вечно позитивные, мы с ними быстро нашли общий язык, хотя никто из нас не говорил по-немецки. Всё-таки совместный труд великий объединитель. Нам, тридцатилетним пацанам, они казались дедами. Звали их Михаэль и Ханс, поляка Клаус. Немцы оказались весёлыми и шепутными дедками. Пока мы ломали деревянные переборки кают, они принесли на борт огромный ящик с инструментом, похожим на бабушкин сундук с навесным замком. Мы были удивлены, когда из открытого ящика посыпались пластиковые одноразовые стаканчики. Вскоре мы поняли, для чего они. Сразу после обеда эти два чудака отправляли своего подмастерье на ближайшую бензозаправку, там он покупал бутылку дешёвой местной водки Korn и литровую бутылку Коки. Всё это пряталось в ларь с инструментом и каждые полчаса коктейль водка – кола употреблялось внутрь довольными работягами. К концу дня настроение таких рабочих поднималось, что способствовало более свободному общению с нами. Частенько, пробегая мимо них, мы натывались на протянутые стаканчики с коктейлем. Как можно было пройти мимо такого сервиса? Наше настроение тоже стремилось вверх, как и дружба народов. Через пару недель мы понимали друг друга не только по жестам, но и разговаривая каждый на своём языке. Вот, что значит погружение в языковую среду!

Когда шли в Германию, мы все знали, что идём в высоко-развитую в техническом и культурном отношении страну, с высоким уровнем жизни и чёткой организацией работы. То что мы увидели несколько отличалось от наших представлений.

Утро начиналось в 07:00 с фабричного гудка, я такое видел только в наших старых фильмах из тридцатых годов. Ворота здания, где переодевались рабочие, открывались и рабочие лавиной шли по своим рабочим местам. Начинался шум, визг, грохот инструмента, процесс постройки судов шёл полным ходом. Каждые полтора часа остановка на кофе-тайм на пятнадцать минут. Обед – час. Заканчивали работу в 16:00. К этому времени все докеры уже были переодеты в чистую одежду, стояли за дверями мастерской, весело галдя и ожидая сигнала. Ровно в 16:00 раздавался гудок, фабричные ворота открывались и толпа рабочих вываливалась наружу и спешила к машинам на стоянке. Наш же рабочий день длился ещё час.

Скорость и аккуратность работы обеспечивалась снабжением рабочих отличным инструментом. Когда у нас в руках были только отвёртки и ручная дрель наши дедки использовали инструмент из ящика, в то время невиданный для нас. Электродрель такого малого размера мы увидели впервые, удивляло то, что их было две на каждого, один для сверления, другой для завёртывания шурупов. Наша электродрель весила килограммов пять и была постоянно задействована

в машинном отделении, так что мы её редко и видели. Приходилось работать руками, из-за этого и низкая производительность труда. Мы были задействованы в переоборудовании теплохода только как, принеси – подай, прибери – выброси, отойди – не мешай. Лучшая работа в мире! Здесь бы поставить смайлик =).

Такая совместная работа сдружила нас с немецкими дедками. Эмден город маленький, гуляя в центре города, часто видели наших немецких друзей в кругу семьи в кафе или магазине. Весело махали друг другу руками, подходили знакомиться с супругой. Наш старший механик почему то особенно понравился одному из них, и он даже приглашал его к себе в свой загородный дом в гости. Будучи у Михаэля в гостях механик обнаружил в сарае старый мерседес-бенс, который тут же был подарен ему за один рубль (РУБЛЬ). Как бы заодно избавился от своей старой машины, хитрец.

На этом крутом автомобиле наш стармех потом гордо рассекал по своей родной Шале, удивляя и вызывая зависть у местного населения.

Близилось окончание ремонтных работ, и вот как то вечером, Михаэль и Ханс объявили, что руководство завода предложило им досрочный уход на пенсию. Это обычная практика в Германии, если до пенсии остаётся пару лет. Пенсию до наступления пенсионного возраста оплачивает предприятие, потом государство. Наши немецкие друзья согласились. На следующий день мы пригласили их после работы

отметить это знаменательное событие.

Наступил час торжества, наши новоиспечённые пенсионеры втихаря принесли пару бутылок водки, подарили всем нам по маленькому календару. Закуски, по немецкой традиции, не принесли. Я, сколько не ходил в гости к иностранцам, никогда не видел, чтобы они выставляли для гостей какую-либо закуску, только спиртное, иногда небольшие сладости. Ну да ладно, кто не слышал о русском гостеприимстве? Быстренько организовали стол. Я, как бывший капитан этого судна, загодя, ещё до выхода из России в Германию, спрятал по закоулкам парохода различное барахло на всякий случай. Вот и пригодилось. Что можно подарить пожилому немецкому бургеру у которого всё есть? Правильно, русскую экзотику. Одному достались валенки сорок пятого размера и фуфайка, другому ватные штаны и шапка-ушанка. Всё новенькое, не ношеное! Удивление на их лицах не описать никакими словами. Поначалу они и не поняли, что это такое. Объяснили, помогли примерить.

Оценили подарок. Михаэль, которому достались ватные штаны, задумался, осмотрел себя и тихо сказал:

– Я теперь понял, почему вы выиграли войну –

Все обалдели. Не ожидали такого вывода от подарка. Какой смысл он вложил в эти слова?

Сели за стол прямо в подарках. Выпили по первой, по второй и далее... Сбегали ещё на заправку за пузырьком. Ну и понеслось. Запели песни. Я думаю, наши немецкие друзья

такого праздника ещё не видели в своей жизни. Пора бы им домой – да русские друзья не отпускают, требуют продолжения банкета.

В первом часу ночи ушёл спать к себе, благо каюты к этому времени уже восстановили и мы все переехали обратно на своё судно.

В три часа ночи понадобилось выйти по естественной нужде, вышел в коридор и обалдел. Эта картина до сих пор стоит перед глазами.

Самая дальняя каюта открыта, оттуда льётся приглушённый свет, еле слышна музыка, тихонько цокают стаканы, аромат колбасы и дешёвой водки и в коридоре отплясывает наш друг Михаэль.

В валенках!

Утром я спросил у остававшихся на банкете до утра моряков, почему он танцевал в валенках? Ответ – а чтобы капитан не слышал!

Иностранец

Я уже писал, что в конце восьмидесятых годов плавсо-ставские профсоюзы вдруг озаботились о спортивной форме экипажа. Не о той форме, что одевают на себя а о той, что должна быть в теле моряка.

Я в это время работал старшим помощником капитана на

теплоходе «Волго-Дон 5090». Экипаж весь подобрался молодой, здоровый, спортивный. Мы и так не опускали свою физическую форму.

Пароход большой, свободных помещений много. На баке судна располагалась большая кладовка, мы её очистили, сколотили из фанеры и досок теннисный стол, купили ракетки и свободные от вахты могли часами там гонять шарик. В середине судна, между трюмами так же было огромное пустое помещение – коффердам. Экипаж умудрился приспособить его для игры в волейбол. Повесили осветительные лампы, покрасили, нанесли разметку. Купили волейбольную сетку и мяч, разобрались на команды и понеслось. По вечерам из коффердама доносились стуки мяча и азартные крики. Вылезали из этого спортивного зала мокрые, усталые, довольные. Зачастую сразу же заступали на вахту. Численность экипажа составляла двенадцать человек и бывало десять из них азартно стучали по мячу во время движения судна. Двое оставшихся на рабочих местах вахтенных с нетерпением ожидали окончания рабочей смены, чтобы сразу же принять участие в матче вместо заступивших на вахту спортсменов. Пару раз, в особенно жаркие дни, мы наполняли этот спортивный зал водой из-за борта и получался вполне приличный бассейн.

Я уже не помню, каким образом нам попала воздушная винтовка с несколькими коробками пульек, но и она не лежала в углу без дела. Частенько, когда было особенно тоскли-

во в рубке на вахте, я ставил на руль матроса а сам открывал в рубке обе входных двери по бортам, ставил спичечный коробок на леер ограждения мостика и с противоположного крыла стрелял по коробку. Получался неплохой тир шестнадцати метров длинной. Главное было, чтобы никто в это время не поднялся в рубку, иначе мог бы получить неожиданную травму. Но мы были молодыми, бесшабашными, на такие мелочи не обращали внимания.

Так что наша спортивная форма была в наших руках.

Однажды я случайно узнал, что на склад пароходства поступил некий спортивный инвентарь, предназначенный для раздачи на суда. В основном этот инвентарь предназначался для визированных судов. (Визированные суда – суда, работающие на заграничных рейсах – прим.) Выдавался он по предварительным заявкам и нам такие игрушки и не снились.

Благодаря некоторым махинациям, включив своё обаяние и применив, как сейчас называют, административный ресурс (мама моего одноклассника работала на складе), я выписал со склада новый, полупрофессиональный теннисный стол с сеткой и теннисными ракетками. После моего ухода с кабинетов волшебников учёта и хранения складского имущества там остался стойкий запах копчёной рыбы, которую мне пришлось раздать без меры в благодарные женские руки складских учётчиков. Ну и ничего страшного, новой рыбы наловим и накоптим! Главное – победа! Заодно удалось достать

на пароход еще и новый пылесос, который в те времена на судах внутреннего флота был совсем уж редкостью. Мы не были избалованы такими техническими изысками, всё вручную. Веничек, совочек, тазик для стирки белья, стиральная машинка «Волна», особенно и не замечали дискомфорт. Но когда появлялись такие вещи – мы умели это ценить и берегли их. Я был доволен собой и своей добычей.

Попросил в долг тележку, загрузил весь скарб, по пути заехал за продуктами. На судне все были в восторге от такого подарка. Решили не торопиться, отнесём на бак и установим, когда уйдём из Петрозаводска, а пока бережно завернули теннисный стол в брезент и поставили за надстройкой дожидаться своего часа.

Загрузились щебнем на Москву, вышли в рейс. В Онежском озере хорошенько помыли пароход свежей Онежской водой от пыли, грязи, остатков камней на палубе. Всегда после порта на душе остаётся двоякое чувство: сожаление от того, что опять уходишь из дома на пару недель и облегчение от того, что все дела сделаны, снабжение и продукты получены, начальство, проверявшее судно удовлетворено и успокоено и отправлено назад в свои кабинеты дожидаться следующей жертвы.

О заходе в родной порт можно остановиться отдельно. Казалось бы ты пришёл домой, должна быть встреча с оркестром, женщины на берегу с детьми выискивают своих кормильцев, в воздух летят цветы и чепчики – так ведь нет! За-

долго до прихода начинаешь готовить судно и экипаж. Моется всё, что можно вымыть. Бумаги и отчёты, которые оставались на потом судорожно вытаскиваются из глубины рабочего стола и приводятся в относительный порядок. Третий штурман озабоченно подбивает бабки в судовой кассе, не сходятся дебет с кредитом на 3 копейки! Надо сдавать отчёт по зарплате, а как? Если не сходится, значит, где то ошибка и бухгалтерия тебе её не простит. А надо бы ещё учебные тревоги с экипажем провести, забыли ведь всё со своей физкультурой. Боцману даётся задание подкрасить трап – сходню, везде на палубе освежить циферки дат проверок. Из загашника достаётся и поднимается на флагшток новый флаг – старый уже похож на блёклую тряпку. Флаги тогда делались строго по уставу – обязательно из шерсти, соответственно долго не жили. Ветер, сырость, выхлопные газы из трубы быстро приводили его в nepотребный вид. Но как говорит опыт – всё предусмотреть не возможно.

Торжественно заходим в родной порт, показательно швартуемся. Швартовная команда в новых касках и оранжевых рабочих пробковых жилетах как на параде. Тут уж напоминать не надо – все в твёрдой обуви, а не в тапочках как обычно. Я вижу, что с этим безобразием до сих пор борются современные капитаны. На руках рабочие брезентовые рукавицы – зачёт! Перчаток ещё в помине небыло.

Минут через тридцать начинается. Пожарные проверяющие сменяются санитарями, потом подтягивается тяжёлая

артиллерия – кабинетные работники. Капитаны-наставники оккупируют каюту капитана, механики-наставники – каюту деда. Им скучно сидеть в душных помещениях, зачастую приходят попить чайку, потравить байки, рассказать новости, ну и иногда и потрясти пальцем перед провинившимся. Обычно это всё на целый рабочий день, а ещё снабжение, продукты, срочное устранение замечаний, отчёты в бухгалтерию, в плановый одел, а тут ещё и погрузка началась. Дурдом! В семью вырваться удавалось уже поздно вечером, даже если жена с отпрысками находилась уже в каюте. Поэтому заход в родной порт не всегда приносил радость. Лучше уж подальше от Петрозаводска, а семья и на автобусе подъехать может.

Ну ладно, отвлёкся. Продолжаем. Помылись, привели себя и судно в порядок, забыли проблемы, отдохнули – пора и делами заниматься. После обеда решили, что пора теннисный стол на место ставить. Приволокли его на бак. Чтобы занести стол в помещение, приспособленное как спортзал, надо преодолеть ещё одно препятствие – огромный, тяжёлый люк, который располагался на палубе бака и через который надо было пронести конструкцию и преодолев спуск по трапу, занести его в отсек. Задача оказалась ещё та! Во первых – стол оказался на десять сантиметров шире проёма люка. Во вторых – даже если преодолеть люковину, поручни трапа препятствовали свободному проходу и развороту стола внутри помещения. Горячие головы сразу же предложили разре-

зять стол пополам и занести его по частям. Хорошо, что сначала померяли рулеткой а не как обычно, на авось а там как пойдёт. Померяли – нет, не проходит. Со второй проблемой решили быстро. Просто отвинтили трап от палубы, благо он был прикручен на болты а не приварен, отволокли в сторону. Фу..одна проблема решена. Встал вопрос – а дальше что? Те же горячие головы опять предложили резать к чёртовой матери не дожидаясь перитонита! Ну жалко! Такой красивый, такой ещё целый и правильно покрашенный! И ширина и длинна соответствуют правилам игры в настольный теннис, хоть сейчас на олимпийские игры! Ну куда!

Грустно посидев у проёма люка, и ещё десяток раз померив размеры входа под палубу, вдруг пришло озарение – если нельзя разрезать теннисный стол, то тогда надо разрезать комингс люка вместе с куском палубы! Мысль безумная, нарушать герметичность палубных конструкций строго запрещается! Если запрещается и никто не видит, значит можно! Следы преступления скроем со всей тщательностью преступников знающих, что делают нехорошо. Сказано – сделано! Приволокли сварочный аппарат, газорезку, аккуратно разрезали угол комингса полосой в десять сантиметров, чуть затронули палубу, отогнули отрезанный лист в сторону и вот...вуаля, всё получилось! Мысленно поаплодировав своей находчивости, без труда занесли такой вожденный стол в спортзал. Всё, здесь тебе, дорогой, место на долгие годы. Обратно целым ты отсюда не выберешься.

Скрыли следы преступления, поставили обратно отогнутую полосу металла, аккуратно заварили, боцман на следующий день тщательно зачистил сварочные швы, заодно покрасил всю конструкцию люковины. Не одна проверяющая сволочь не скажет, что здесь что-то резали.

Играли и радовались такому ценному приобретению до получения распоряжения готовиться к ремонту и переоборудованию судна в морской парход в Германии в порту Эмден.

За хлопотами подготовки к перегону забылась и физкультура и азартные бои за теннисным столом. Спортивный зал на баке захламили всяким необходимым снабжением, теннисный стол использовали теперь как полку для самых ценных вещей. Теперь даже если очень и захотелось бы поиграть, места не осталось.

Благополучно перешли на ремонт в Германию. Как-нибудь расскажу приключения, которые нам достались при переходе и начале ремонта в иностранном порту, а пока только про стол. Бедному приключения только начинались.

Времена были тяжелыми, многого не хватало, все занимались своим маленьким или большим гешефтом, разбившись на группы и поделив сферы насыщения. Капитан со вторым штурманом организовали доставку и складирование на судне б/у автомобильных шин с надеждой продать их в первом русском порту. В те времена такой секунд хэнд расходился на ура. В сборе и доставке шин на борт им помогали са-

ми владельцы местных шиномонтажных мастерских. Утилизировать шины в Германии для них было дорогим удовольствием а тут бесплатная халява. К концу трёх месяцев стоянки на ремонте их скопилось более трёхсот штук. Ими было забиты все помещения носовой части судна. К тому же наш капитан оказался хозяйственным дачником – все снятые деревянные переборки и двери были аккуратно сложены там же до лучших времён.

Через четыре месяца у причала нас наконец-то подняли для вырезания лишних тонн из корпуса судна в плавучий док. Разрезали, лишнее вытащили (облегчили на тридцать три метра корпуса), начались активные сварочные работы на палубе для восстановления судна в рабочее состояние.

На палубе что-то резали, сваривали, таскали шланги и кабеля. Экипаж в это время занимался покрасочными работами. Шум, стук, треск, шипение газорезок, удары кувалдой по железу. Рабочая суета.

Сидим себе за надстройкой, спрятавшись от шума и лишних глаз, красим трубу парохода. Вдруг замечаем какую-то суету, немецкие рабочие как то быстро побежали с палубы судна на док и дальше на берег. Что-то кричат по-немецки, руками машут. Так на кофе-тайм не уходят. Выглянули из-за угла надстройки – мама родная – пожар! Над носовой частью судна стоит чёрный дым. Судно в сухом доке, пожарная система разоружена, воды нет. Из пожарных средств только огнетушители. За противопожарное состояние на ремонте от-

вечает завод, на котором стоит судно. Послышался рёв пожарных машин – спасатели прибыли. Пламени ещё не видно, люк для входа под палубу бака (который мы когда то резали) закрыли для предотвращения доступа кислорода. Палуба судна начала прогибаться – температура внутри помещения очень высокая. Беда! Старший пожарной бригады послал в под палубное помещение разведку, для определения, что всё же горит. Разведка в дыму тут же запуталась между штабелями шин и дверей, обратно выбирались по тросам, которые в обязательном порядке прицепляются к поясам пожарных. Ясно, нечего там разведывать. Подали шланги с берега и полностью затопили все помещения в носу судна через люк водяной пеной. Пожар как то быстро сник, осталось на виду только обгоревшее пятно краски на палубе.

Стали разбираться. Оказывается, заводской сварщик не убедился в безопасности работ на палубе, раскалённые капли металла начали капать во внутренние помещения носовой части судна и в результате случился пожар. Завод полностью признал свою вину. Пообещали всё отремонтировать и попросили список вещей из кладовок бака для возмещения убытков. Тут уж у капитана и старпома разыгралась фантазия, чего только не придумали благо в мусоре и черепках после пожара никто разбираться не стал. По нашему списку там были новые сервизы, рабочая одежда, ботинки на весь экипаж, зеркала, лампочки, мыло, одеяла, комплекты постельного белья и всякая мелочь. Боцман тоже проявил фантазию

и притащил свой список на краски, кисти, лаки, валики и так далее. Подтянулись механики, у них тоже, оказывается, сторела уплотнительная резина, смазки, дефицитные тюбики с клеем и много ещё чего включая наборы инструментов. Хорошо что рояль туда не вписали, постеснялись.

Но самое главное – был капитально повреждён наш теннисный стол, в середине него зияла огромная дыра. Он первый принял на себя дождь раскалённого металла, дымился, горел, но до последнего не распространял огонь вокруг себя на покрышки. В общем пал смертью храбрых.

После расчистки завалов после пожара, пришли два рабочих из мебельного цеха, обмерить наш многострадальный стол и сделать копию. Нашли его обгоревшие обломки на свалке мусора на доке, замерили, записали результаты и ушли в цех.

Через недельку, уже после расчистки и покраски внутренних помещений видим наших немецких столяров, волокущих готовый новый стол. Те из экипажа кто в курсе, занимают лучшие места в театре. Наблюдаем удивление рабочих, когда стол как то не хочет помещаться в проём. Достаются записные книжки, перепроверяются записи обмеров. Да нет, всё точно, стол соответствует. Один спускается вниз в док, находит в мусоре старый стол, опять измеряет. Да как же так? Стол ведь был внутри судна, но лишних десять сантиметров препятствуют пониманию. Не может же судно строиться вокруг теннисного стола! Ну никак не может!

Жалко, что немецкие рабочие думают уж очень линейно. Разбираться не стали. Не ожидая наших советов или разъяснений, просто взяли и отрезали вдоль стола лишнюю полосу. Занесли и установили на место такой вот обрезанный теннисный стол. Какой-то он получился не родной, большой что ли, инвалид. Играли на нём потом редко, не наш он стал. Одно слово – иностранец.

Подопытные организмы

Закончилась моя внеочередная ночная вахта. Вот уже вторые сутки стою на мостике за себя и за того парня. Буксир-спасатель «В.....» в очередном запойном празднике. Недавно побывали в родном порту, экипаж набрал горилки и тут же начал его уничтожать. Активно уничтожать. Я, как человек не пьющий, вынуждено стою все вахты подряд. Матросы по моложе, которые ещё не привыкли к такому течению событий, приносят мне на штурманский мостик обед, подменяют на руле, когда спокойно в озере, чтобы я смог чуть прикорнуть. Всё как обычно, всё как всегда. Основной костяк экипажа – люди не молодые, с особенным опытом, в результате которого они собрались в тесный круг на судне, с которого можно было списать только на берег.

Ладно, потерпим, праздники всегда заканчиваются, как и заканчивается чёрная полоса в жизни.

За чёрной полосой всегда будет белая. Ждём.

Идём с плотом на буксире из Шалы на Кондопогу. Скорость три километра в час. До порта ещё далеко. Можно немножко расслабиться, оставив на мостике матроса и дав ему указания звать на помощь, если кто-то появится на горизонте, спускаюсь вниз в салон на завтрак.

Пью чай с бутербродом. Появляются бледные тени. Пожилой матрос, старший механик, моторист, радист. Капитан ещё спит. По помятым лицам вижу, что веселящий напиток наконец то закончился. Опрос экипажа насчёт возможных остатков огненной воды ни к чему не привёл. К тому же у всех не причастных к запою каюты заперты, одеколоны на полках остаются в безопасности – были прецеденты.

Вяло стучат ложки по гранёным стеклянным стаканам с горячим, крепким чаем, размешивая сахар. Бутерброд и каша в рот не лезут. Чёрные мысли об одном: где взять и что делать? Хмурые лица, всклокоченные волосы. Пахнет перегаром и куревом. Людям плохо. Очень плохо. Ладно старики – дед с мотористом, эти привычные, а каково молодому радисту? Только окончил училище и тут же попал под влияние старших товарищей на первом же для себя судне.

Моторист озвучивает хотелку :

– Сейчас бы бражки!-

– Дааа..не плохо бы-

Грустят. Старший механик:

– Мне кто-то рассказывал, что можно быстро сделать бра-

гу в стиральной машине-

– Это как?-

– Надо сахар, воду и дрожжи загрузить в стиральную машинку, включить её и через час брага должна быть готова! –

– А сам-то пробовал? –

– Нет, но что нам мешает! –

Сказано – сделано. Совершили налёт на камбуз, отодвинув повариху, которая пыталась помешать прогрессу своей пышной грудью. Экспериментаторами украдено пять кило дефицитного сахара и не менее дефицитного полукилограммового кирпича хлебопекарных дрожжей. За воду бороться не надо, вокруг судна Онежское море. Вытащили стиральную машинку «Волга».

Ингредиенты загружены, зрители замерли в ожидании. Желаящие постирать бельё отставлены в сторону на неопределённое время. Старт! Процесс пошёл. Серо-коричневая жижа всё быстрее и быстрее раскручивается центрифугой стиральной машины. Пошла пена.

– А пену надо снимать?-

– А я откуда знаю, рецепт не точный, будем проверять на практике. Пока оставь так-

Замерли вокруг машинки в ожидании чудодейственного результата. Колдуй бабка – колдуй дед, так выглядела эта картина. Для полноты образа не мешало бы ещё плюнуть в «котелок».

– Скоро ещё!-

—А бог его знает. Будем пробовать поэтапно, через каждые полчаса-

Моторист, как самый пострадавший от приёма вчерашних напитков решил первым попробовать это варево. Большой алюминиевой кружкой зачерпнул дурно пахнущую смесь воды, сахара и дрожжей. Приложился... Поперхнулся... Задумчиво поднял глаза к подволоку.

—Ну как?-

—Пока не понятно, надо подождать-

—Ждать то чего? Ты там не томи, как оно?-

—Да хрен его знает, прихода пока нет. Ждём, пусть подольше поработает-

Бедняги. Прошёл час. Стиральная машинка крутится. Аромат всё сильнее расходится по буксиру. Не участвовавший во вчерашней попойке экипаж крутит пальцем у виска, видя как необычно используется бытовая техника.

—Всё, пора! Ну, братцы, вздрогнем!-

Звякнули кружки. Осторожничать не стали, выпили сразу по полной. Стали ждать результата. Результат оказался какой-то не однозначный. Не ясный.

—Надо повторить, наливай-

Мимо в туалет прошёл хмурый капитан. Он-то был в порядке. Накануне, по заведённой привычке, он оставлял у меня в сейфе похмельный стакан, накрытый корочкой чёрного хлеба. Сразу же можно опохмелиться ну и какая—никакая закуска.

Дипломатично промолчал. Ещё вчера вместе пели песни.

Лабораторные испытатели продолжили эксперимент. Повторили. Напитка ещё много, есть чего тестировать. Что-то в голове появилось. Ура, получилось, надо продолжать! Настроение поднялось, кружки вновь дружно сошлись в молодецком угаре.

И тут что-то пошло не так...

Высокомолекулярная брага подлю ударила по организму ниже пояса. Первым сорвался в туалет моторист, который был назначен тестировать напиток на предмет готовности. Дальше очередь в туалет только росла. Оказалось, что этот божественный напиток из интереса попробовала добрая половина экипажа. С учётом того, что туалет на судне для всех один – возникла довольно пикантная ситуация. Не буду смущать читателей описанием происходящей борьбы за право закрыться в кабинке для размышлений о жизни, скажу лишь то, что негативный опыт – тоже опыт. Ну и что, что не получилось, зато на всю жизнь запомнилось, что не надо верить всему, что говорят. Даже если это и звучит довольно убедительно, тем более экспериментировать на собственном организме.

Любимые игрушки моряков

Все мужчины немножко дети и у всех мужчин, как и у всех

детей, есть свои любимые игрушки. Только с возрастом игрушки становятся всё больше и всё дороже. Не ошибусь если скажу, что самая любимая игрушка у большинства мужчин эта машина. Или гонки на машинах. Одно другому не противоречит. Я же, купив за границей себе одну из первых машин, избавился от тяги к гонкам в одночасье, при этом любовь к автомобилю осталась наверно навсегда.

Эмден, Германия. Ремонт в сухом доке. Стоим давно, зарплаты в два раза выше, чем если бы работали в море. Экономим на чём только можно, копим деньги. Откладываем, предназначенные на питание и проживание в иностранном порту немецкие марки на мечту. Ещё готовясь к перегону судна, находясь у причала в Санкт-Петербурге, загодя закупили несколько ящиков тушёнки, макарон и каш. Сейчас давимся ежедневными изысками макаронных блюд в разных видах, считая в уме сколько денег удалось накопить. Мечта у всех одна – автомобиль. И не просто автомобиль – автомобиль Мерседес с дизельным двигателем. Почему именно с дизельным – да потому что халява. Со знакомым механиком в родном порту всегда можно договориться о заправке дизельным топливом и маслом с судна за небольшие деньги или просто по дружбе.

За время ремонта мы познакомились с молодой парой, ребята – белорусы, переехавшие на ПМЖ в Германию и время-от-времени оказывающие нам разные услуги, такие как помощь в поездках по городу, доставка каких-то вещей ну и

помощь в поисках автомобиля мечты.

В конце четвёртого месяца стоянки на ремонте практически у всех появился свой Мерседес. Некоторые умудрялись купить две, три и даже четыре автомобиля. Дело дошло до того, что капитан своим приказом запретил покупать машины, справедливо полагая, что всё взять с собой в рейс их всех будет проблематично. Кстати, у него самого к этому времени было куплено уже четыре штуки.

Немецкие власти завода милостиво разрешили держать машины на территории, выделив для этого специальную площадку. По вечерам там собирались счастливые владельцы личного автотранспорта, умывая, смазывая, причёсывая и подкрашивая своих любимцев. Это место мы прозвали «гараж». В «гараже» после работы открывались капоты и двери машин, всё проветривалось, заводили для прогрева двигатель. Стайка «экспертов» с разных судов курсировала от одного автомобиля к другому, давая советы и обсуждая проблемы. Жизнь по вечерам обретала новый смысл. Забыты магазины, кроме автомобильных, забыты велосипедные прогулки за город в поисках выброшенных стиральных машин или холодильников. Мы умудрялись их ремонтировать, отмывать и перепродавать. В то время это был дефицитный товар, который на «ура» расходился в родном порту.

Было приятно пригласить кого-нибудь к себе в машину, посидеть в салоне, поразмышлять о хороших и плохих сторонах марки машины, выслушать мнение собеседника. По-

том так же, усевшись в удобном кресле автомобиля напарника петь тому дифирамбы и хвалить его выбор.

Несчастные, которые ещё не успели приобрести себе игрушку, или не накопили денег, с завистью шныряли по «гаражу» помогая в мелком ремонте и прислушиваясь к советам счастливых владельцев.

Я тоже оказался в числе официальных владельцев Мерседеса и равноправного посетителя «гаража». Я ещё и прав то не имел, зато умел заводить машину, трогаться с места вперёд – назад, менять масло и заправлять дизель. Уже не мало. С умным видом и с ключами в руках имел полное право рассуждать о трудности владения автомобилем.

Когда на город и завод спускалась темнота и все работники порта уходили со смены домой, начинались покатушки. Выводились машины с площадки и выезжали на пустые дороги завода. Береговая линия причалов завода была километра полтора – вполне достаточно, чтобы разогнаться до сорока – пятидесяти километров в час и потешить своё самолюбие автовладельца. Мы бы и быстрее ехали, да мешали портовые краны, которые то тут, то там высились вдоль причалов.

Мощёная булыжником заводская дорога пролегла прямо под ними. Узкие проходы под ногами этих железных монстров не давали свободу гонщикам. А как хотелось скорости! Свободы! Чтобы ветер в открытые окна!

С нами на ремонте стоял наш пассажирский теплоход

«Михаил Ломоносов». Я был дружен с его экипажем, особенно со старшим механиком Сергеем. Часто, после работы мы собирались у него в каюте тёплой компанией, немного выпивали, но больше беседовали на разные темы, благо общих интересов оказалось много. Особенно интересно было общаться, когда его навещали ребята из Белоруссии, проживающие на ПМЖ в Германии. Они же помогли ему найти прекрасный автомобиль за адекватные деньги. Дизельный мерседес в прекрасном состоянии, редкого светло-зелёного окраса. Этот мерседес до покупки служил владельцу гаража одной фирмы и соответственно был ухожен и полностью обслужен. Сказка!

Он очень им гордился и было чем.

Однажды, поздно вечером, возвращаюсь с «гаража» на свой родной теплоход «Волго-Дон 5090». Дорога пролегла мимо «Михаила Ломоносова». Тихий вечер, не яркое освещение, ночной туман начинает формироваться по углам рабочих корпусов завода. Идти ещё почти километр. Холодно. Смотрю, рядом с пассажирским теплоходом стоит мерседес Сергея. Мягко журчит двигатель, яркие фары освещают дорогу впереди метров на сто. В салоне двое – за рулём Сергей, рядом пассажирский помощник капитана, о чём то беседуют.

–Привет! На пароход идёшь? Могу подвезти-

Вижу, что ему очень хочется покататься. Машина мягкая, тёплая, просто идеальная. Хвостовством грешат многие

мужчины.

Соглашаюсь. Сажусь в тёплый салон и тут замечаю, что в машине висит тонкий аромат хорошего коньяка. Хорошее настроение водителя и пассажира бросаются в глаза. Ну что же, ехать не далеко, машин встречных не предвидится, поехали. Дальше только диалоги между водителем и пассажирским помощником.

–Серёга не гони!–

–Нормально–

–Серёга, не выёживайся, здесь поворот крутой–

–Да знаю я–

–Серёга, уже восемьдесят!–

Внезапно из-за поворота выплывает окутанный туманом кран. Он всегда до этого отгонялся в самый конец причала, а тут его оставили после окончания рабочего дня прямо на повороте. Дорога ведёт под ним, между ног крана только-только проезжает грузовая машина и тут мы...

Визжат тормоза, мерседес нервно мечется по брусчатой дороге, пытаюсь вписаться в проём между опорами портового крана. Дальше сознание фиксирует отдельные картинки:

«Бам», я лежу на капоте.

«Бам», мы все втроем идём в туманной дымке куда то вдаль по дороге.

«Бам», приходит осознание, что то произошло. Возвращаемся.

Машина стоит воткнувшись в левую опору крана. Вся ле-

вая передняя сторона разбита. Лобового стекла нет. Из-под капота торчит двигатель под каким то невероятным углом. Вокруг какие-то пластиковые детали, мокрые пятна на брусчатке, осколки стекла. Дизель работает, хотя ключи от зажигания в руках у старшего механика. Медленно снимает с себя шапку и засовывает её в горловину воздушного фильтра. Наваливается тишина. В ушах стоит звон. Хорошо прокатились!

Удивительно, но больших порезов и ушибов ни у кого нет. Я вытряхиваю из волос осколки лобового стекла, механик потирает грудь, он своим телом свернул рулевое колесо в бублик. У пассажирского помощника небольшой порез на лбу, его защитила спортивная шапочка. Он впереди меня вылетел через лобовое стекло машины на дорогу, освобождая мне путь на капот с заднего ряда мерседеса. Получается, что мы все вылезли через переднее стекло. Я и пассажирский помощник с помощью закона физики, как не закреплённые предметы а Серёга вылез сам, потому что водительскую дверь заклинило ногой крана и он не смог её открыть. Вот только вспомнить как это было мы не могли. Сознание не зафиксировало полёт.

У портового крана свёрнут на бок электромотор, то есть эта громада больше не работает. Печалька!

Территория завода. Поздний вечер. Стоим втроём перед разбитым «корытом», теперь этот мерседес так можно называть. Золотой рыбки нет, чтобы попросить помощи, зато есть

экипаж с двух наших судов, стоящих на ремонте. Нужна товарищеская помощь.

Кинули кличь. Набежал наш народ кто с мётлами, кто с тряпками, кто с ломami. Чуть ли не на руках отволокли «бывшую мечту» на стоянку, укутали от лишнего глаза брезентом. Место преступления замели, вытерли следы масла и тосола.

На причал окончательно спустился ночной туман, еле-еле светят фонари и тишина...

Остался кран со сломанным электродвигателем. Здесь уж ничего не придумать, махнули рукой, утро вечера мудренее. Разошлись по парходам и каютам в ожидании наказания.

Реакция немецкого начальства, мягко говоря, удивила.

Ничего.

Источники из «высших кругов» потом рассказывали, что директор завода только посмеялся и выразил желание приехать на территорию вечером, посмотреть на гонки. Может сказалось то, что две трети акций фабрики принадлежали Российским владельцам и ремонт всё равно по факту был за счёт ремонтирующихся и строящихся судов. Не знаю.

Из реакции на инцидент был только строгий запрет на передвижение личного автотранспорта по территории завода.

Читателей наверно интересуеt, а что дальше было с мерседесом? Рассказываю.

Мы же Русские люди, к тому же механики на все руки. По случаю был куплен по дешёвке другой мерседес премиум

класса с «убитым» бензиновым двигателем. Тут же на причале, с помощью всего сообщества автолюбителей, не работающий бензиновый двигатель нового автомобиля был заменён на дизель с разбитого мерседеса. Вот и всё.

Разбитую машину за два дня разобрали на запчасти, оставшееся железо порезали и сложили в контейнер под металлолом. Так закончилась жизнь светло-зелёной мечты и началась новая жизнь автомобиля с заменённым сердцем.

Выводы из этой истории каждый сделает сам, тем более, что народная мудрость уже давно всё сказала и про тише едешь и про пьяного за рулём.

Я свои выводы сделал.