

54 СЮЖЕТЫ ИЗ ЖИЗНИ

Валерий**ЖЕЛЕЗНЯКОВ***г. Петрозаводск*


КАЖДЫЙ ВЫБИРАЕТ ДЛЯ СЕБЯ...

Морские кони

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

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

У нас в пароходстве в то время работал известный своим юмором капитан Борис Михайлович Певкин. Он в ответ на телеграмму из пароходства отвечает:

«Согласно циркуляру номер... обсудив его на общем собрании, экипаж принял решение заниматься конным видом спорта. Лошадей и фураж прошу выслать в порт Вознесенье. Целую, капитан Певкин».

Реакцию начальства, думаю, описывать не надо. Про телеграмму узнал весь плавсостав пароходства и передавал эту историю из уст в уста потом долгие годы.

**«Мерседес» – это машина!
Даже сильно подержанная**

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, глазу приятно.

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 само-

го 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.

Что это было?

Что такое работа по бригадному методу на речном флоте? Не знаете? Это когда двое судоводителей или механиков работают ещё и за третьего, который находится в это время на берегу, дома. Потом меняемся. Это даёт возможность побывать на берегу с семьёй в течение 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 по бригадному методу на судах типа «Волго-Дон» сначала старшим помощником капитана, а потом и сменным капитаном. Основные рейсы были с грузом щебня из различных пунктов погрузки на Онежском озере 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. То есть 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 и потерпеть, ведь впереди был долгожданный отпуск домой на целых десять дней!

Возвращаемся после выгрузки в Москве по реке Волге. Усталость уже даёт о себе знать. После выгрузки в порту и последующего прохождения канала имени Москвы с его шлюзами, набитыми, кроме тебя, всякой мелочью, которая всё время лезет под ноги, организм, как правило, ещё пару дней адаптируется к равномерной жизни на судне. Принимаю вахту от капитана в районе Калязина.

Утро, шесть часов. Безветрие. Туман. Видимость только до бака судна. На мостике тишина, равномерно пыхтят поршнями судовые двигатели. Радар тихонечко пищит. Встаёт солнце над туманом. Красота. В каютах досыпает свой сон экипаж. Ему вставать на завтрак к половине восьмого, счастливчики.

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 буй. Идеально. Перед ручками ДАУ (дистанционное автоматическое управление главными двигателями) лежит раскрытый атлас (карта) реки Волги. Картинка с атласа совпадает с картинкой на радаре, поворот реки, буй на месте, всё в порядке.

– Всё понятно? – спрашивает собирающийся на отдых 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! Black out! Пока еще автоматика перейдет на аварийное питание! Ждать не дожидаться! ДАУ работает! Даю машинам полный назад, отправляю бегом на бак рулевого срочно отдать носовой левый якорь. Очень кстати вахтенный моторист оказывается в рубке, налил себе и механику в кружки чай, прежде чем спуститься в нутро машинного отделения. Кричу ему, чтобы срочно, немедленно и без отдельного доклада отдавал кормовой якорь. Все бегом!

«Ну, давай, родной...Ну, давай, останавливайся, ты же можешь, очень надо, я верю в тебя», – пролетает в голове!

Вроде остановились, в тумане ничего не вижу, немножко повозились на месте, отдали якоря. Ух ты...пронесло... И тут туман медленно поднимается над водой. Яркое солнце отражается от воды, слепит глаза. На тихой глади воды вижу слева и сзади буй, который я уже прошёл, и с ужасом понимаю, раскраска его говорит, что оставлять его нужно было с правого борта, а не с левого! Впереди перед судном проявляются из тумана чёрные оголовки каменной гряды, до которой я не дошёл буквально метров триста. Если бы не black out (внезапное прекращение 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 выг-

лядят совершенно одинаково, только на одной надо было оставлять буй слева, а на другой справа. На радаре картинка, похожая на обе страницы атласа. Из-за усталости и сонного состояния я не уточнил наше место при приёме вахты, и ошибка чуть не стоила мне аварии и 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 перекрытия 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 закроется. 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 топлива на дизель-генераторы оказалась опущена вниз. То есть подача топлива была перекрыта, топливо перестало поступать к дизелю, и генератор остановился! Механики предположили, что это произошло от вибрации. А что ещё они могли предположить? Про террористов мы тогда не слышали. Удивительно ещё то, что для опускания этой ручки в положение «выключено» надо приложить определённое усилие. Не так это просто.

Невероятно, непонятно, какое-то чудо, потому что, если бы упала ручка аварийного перекрытия подачи топлива на главные двигатели, я бы не смог вовремя остановиться и сейчас сидел бы на мели и с грустью рассматривал бы 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, постановка на якоря, понимание ошибки!

Что это было? Может, Ангел-хранитель?

Приключения практиканта

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 моториста на всю навигацию, которая длилась, как правило, шесть месяцев. От этой практики 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. Работа ещё та!

Механик вручает моему товарищу-практиканту ведро и направляет его за водой для главного двигателя. Суда на отстое стоят борт к борту во льдах. Идти далеко. С борта на борт перелезть с ведром неудобно. Но 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 небольшой, лёд держит. Единственно, что он не рассчитал, так это то, что его вес изменяется по мере наполнения ведра халявной водой. Физические законы не изменишь, лёд подламывается, и мой друг-курсант проваливается под лёд между бортами судов. Вода холодная, крик еле-еле слышен! 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 утопающему, а этот несчастный вместо себя вешает на крюк ведро с водой, которое он так и не отпустил. Следуют маты, боцман сбрасывает ведро, оно остаётся на льду, и 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 по-

лыньи 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 физиономию:

– А что за шум? Кого спасать?

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

Ошибочка вышла

Я тогда был молодожён.

Работаю старпомом на т/х «Волго-Дон». Молодая жена учится на каких-то курсах в Москве. Нам дают какой-то редкий рейс с зерном из Ярославля на Ленинград. От Москвы до Ленинграда рукой подать, особенно на самолёте. Созваниваемся с женой, назначаем дату встречи. Мобильных телефонов в то время не было и общение происходило или телеграммами, или посредством телефона на почте.

Успеваю сообщить, что встречу жену в аэропорту, что судно уже стоит у элеватора, и ещё зачем-то говорю, что поедем в порт на автобусе №28.

С почты забегаю в кассы ж/д 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, может быть, даже прошлогодний. 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 из нашего разговора, не впала в панику, просто села и ездил по кругу, пока не увидела меня. Молодец какая! Знал, кого в жены брать, моя любимая морячка!

Happy End!

Мороженого много не бывает...

Таллин, стоим в порту в ожидании погрузки. Трюмы 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, работница порта, в руках картонка с мороженым на литр, на ходу умудряется откусывать от брикета.

Боцман игриво:

– Девушка, мороженым не угостите?

– Не, не угощу, – бросает на ходу. – Идите, вон там сами возьмите, – и показывает нам на конец причала. – Там рефконтейнер с мороженым перевернулся! Через сломанную дверь столько всего высыпалось! Сейчас трактор приедет, будет сгребать всё в мусор. Поспешите, а то не достанется!

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

– Давай быстро мешки! – кричит он вахтенному.

– Там тонн пять валяется на земле, погрузчик 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 граммов до коробок в 5 кг! Цветные, фруктовые, шоколадные, с орехами и без – ну на любой вкус. Жаль, морозильных камер на судне мало. От жадности парни хватали коробки размером побольше, не думая, что опорожнять их придётся полностью и за раз, чтобы не растаяло. Раскидали по каютам к тем, у кого стояли холодильники с морозильными камерами. Это были девятностые 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 собственный, личный холодильник, нередко и с морозильной камерой. Но холодильников явно не хватает!

Пошло веселье. Мороженое тает – его надо есть. Весь экипаж в обязательном порядке после приема пищи на десерт ел мороженое, на чай – то же самое. На закуску – опять оно, сладкое и холодное. 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 традицию и обязанность матросов при сдаче вахты.

Но через неделю десерт перестал пользоваться спросом... Наелись, морды воротят. От халявы отказываются!

Еще через некоторое время один из судовых морозильников, в котором хранилось сладкое богатство, сломался. Не выдержал частых открытий, бедняга. Без раздумий и сожалений остатки мороженого из так не вовремя умершего ящика выбросили в море.

Но не прошло и недели, как начали вспоминать, что хорошо было бы ещё ложечку...

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 её уничтожать. Активно уничтожать! Я, как человек непьющий, вынужденно стою все вахты подряд. Матросы помоложе, 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...

Костяк экипажа – люди немолодые, с большим опытом, в результате которого они собрались в тесный круг на судне, откуда можно было только списать на берег.

Ладно, потерпим, праздники рано или поздно 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 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. Нету!

К тому же у всех непричастных к запою каюты заперты, флаконы с одеколоном на полках остаются в безопасности, а то ведь были прецеденты...

Вяло стучат ложки по гранёным стеклянным стаканам с горячим, крепким чаем, размешивая сахар. Бутерброд и каша с бодуна в рот не лезут. Чёрные мысли об одном: где взять... Хмурые лица, всклокоченные волосы. Пахнет перегаром и куревом. Людям плохо. Очень плохо! Ладно, ста-

рики – дед с мотористом, эти привычные, а какое молодому радисту? Только окончил училище и тут же попал под влияние старших товарищей на первом же для себя судне.

Моторист озвучивает хотелку:

– Сейчас хоть бы бражки!

– Да-а-а... неплохо бы...

Грустят. Старший механик:

– Мне кто-то рассказывал, что можно быстро сделать брагу 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 озеро. Вытащили стиральную машинку «Волга».

Ингредиенты точно по науке 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 «волшебный котелок».

– Скоро уже?

– 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 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 бук-

сиру. Не участвовавший во вчерашней попойке экипаж крутит пальцем у виска, видя, как необычно используется бытовая техника.

– Всё, пора! Невтерпёж уже! Ну, братцы, вздрогнем!

Звякнули кружки. Осторожничать не стали, выпили сразу по полной. Стали ждать результата. Что-то в организме изменилось, но что именно – неясно!

– 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 подло ударила по организму ниже пояса. Первым сорвался в туалет моторист, который был назначен тестировать напиток на предмет готовности. Дальше очередь в туалет катастрофически росла. Оказалось, что этот божественный напиток из интереса попро-

бовала 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.

□

Валерий Николаевич ЖЕЛЕЗНЯКОВ

родился в 1962 году в городе Петрозаводске.

С 1983 по 2014 год работал в Беломорско-Онежском пароходстве штурманом, старшим помощником капитана, капитаном судов.

С 2000 по 2014 год работал капитаном в различных иностранных компаниях.

С 2014 по 2020 год работал в компании «Онега Шиппинг ЛТД» Санкт-Петербург.

С 2020 по 2024 год капитан-наставник в Петрозаводской судоходной компании.

С мая 2024 года по настоящий день – заместитель начальника Онежского района водных путей по флоту филиала администрации Беломорско-Балтийского района внутренних водных путей.

В журнале «Север» публикуется впервые.

