



Вячеслав Газов

**Байки капитана  
Кубышкина  
(сборник  
рассказов)**

Вячеслав Газов

**Байки капитана Кубышкина  
(сборник рассказов)**

«Автор»

2026

## **Газов В.**

Байки капитана Кубышкина (сборник рассказов) / В. Газов —  
«Автор», 2026

Размышления вслух старого морского волка. Прежде всего о флоте; а также об взаимоотношениях между моряками, между ними же и околморской братией на берегу; об особенностях профессии.

© Газов В., 2026

© Автор, 2026

## Содержание

Глава	5
О ПРОИЗВОДСТВЕННОМ ТРАВМАТИЗМЕ И МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ	6
О РАЗНООБРАЗИИ СУДОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА	12
Конец ознакомительного фрагмента.	16

# **Байки капитана Кубышкина (сборник рассказов)**

## **Глава**

## О ПРОИЗВОДСТВЕННОМ ТРАВМАТИЗМЕ И МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ

Давным-давно канули в лету те былинные времена, когда на каждом советском судне был штатный доктор. Был он там, что называется, на всякий случай - поскольку моряки народ здоровый, ежегодно проходящий медкомиссию. Поэтому доктора, по большей части, бездельничали. Но всякие случаи иногда происходят, и тогда присутствие на борту квалифицированного медика очень выручало. Но так как большую часть времени врачи всё-таки бездельничали, то они были первыми, кто попал под сокращение в девяностые годы, когда судовладельцы начали считать деньги. Сейчас доктора остались только на пассажирских судах и на рыбаках, где экипажи за сотню человек. На обычном торговом судне вместо врача - двухдневные курсы по оказанию первой медицинской помощи и медицинскому уходу за плечами капитана и его старшего помощника, а также медицинское руководство для капитана от Всемирной Организации Здравоохранения. Руководство это состоит из трёх частей: алкогольное отравление, венерические заболевания и остальные болезни. Ещё можно запросить совет по спутниковому телефону у дежурного врача в клинике, с которой у судовладельца заключён договор. Но сами понимаете: какой дельный совет может дать доктор, не видя пациента?

С проблемой оказания медицинской помощи в море я столкнулся в своём первом же рейсе в капитанской должности. Жил-был второй помощник капитана. Как положено второму помощнику, стоял ходовую вахту с полуночи до четырёх утра. Беда была в том, что второй очень любил музыку слушать: в четыре утра возвращался с вахты в каюту и включал её на полную.

На палубу ниже под ним жил повар. Он вставал на работу в шесть утра, и музыка в четыре утра ему очень не нравилась. Повар сказал второму, что не готов меломанить в столь ранний час один раз. Потом сказал ещё раз. Второй никак не реагировал, и рано утром повар, по-прежнему, просыпался под аккорды сверху. В третий раз повар ничего не стал говорить. Он постучался в каюту второго и, как только тот открыл дверь, сходу дал ему в челюсть. Несчастный не знал, что повар служил в ВДВ: удар был первый и последний. Второй помощник рухнул на пол со сломанной челюстью. Повар молча ушёл досыпать. Через какое-то время второй очухался и, подвивая от боли, пополз на мостик, где попытался жестами объяснить старпому, что с ним произошло - говорить он не мог. Старпом ничего не понял, но, шокированный видом распухшей скулы второго, вызвал меня. Поднявшись на мостик, я застал там полулежашего и стонущего на диване второго помощника. Увидев меня, он в промежутках между стонами стал мычать, показывать на свою распухшую челюсть, и махать в воздухе руками. Ничего не поняв, я дал ему бумагу и ручку:

- Пиши, что произошло.

Тот написал коротко: «Повар мне челюсть сломал. Очень больно. Нужно к доктору».

- Веди его в лазарет, - сказал я старпому, - Сейчас подойду туда.

Я пошёл в каюту, достал из сейфа таблетки кодеина и спустился с ними в лазарет. Налил стакан воды и подал его второму вместе с таблетками:

- Пей.

Второй замычал и отрицательно покачал головой. Я понял, что он не может открыть рот: придётся возвращаться в каюту за морфином.

После укола второй, наконец-то, перестал выть и стонать - теперь можно было озаботиться его дальнейшей судьбой. Это был мой первый капитанский рейс. Я еще не знал, что в таких случаях делать: действиям в подобных ситуациях в морских академиях и на курсах

повышения квалификации не обучают. Для начала, решил позвонить своему немецкому судовладельцу. Немец меня послушал, с полминуты молчал и сказал, что перезвонит. Перезвонил где-то через полчаса: следуйте к ближайшему берегу и свяжитесь с местным спасательным центром. Ближайшем берегом был австралийский. Звонить в спасательный центр не стал, отправил запрос на экстренное оказание медицинской помощи по почте. Австралийцы ответили быстро, не прошло и часа: «Следуйте на внешний рейд Фритауна». Это был ближайший к нам австралийский порт. Посчитали: к Фритауну мы должны подойти на следующее утро. Но всё закончилось раньше.

Ближе к вечеру в небе появились два вертолёт: санитарный и полицейский. С первого десантировалась бригада скорой помощи, со второго - двое штатском, которые представились детективами. Пока медики паковали больного на носилки и привязывали их к опущенному с вертолёт тросу, полицейские устроили допрос. Сначала допросили меня, потом - старпома и, под конец, самого виновника торжества – повара. Тот английским не владел, поэтому я присутствовал на его допросе в качестве переводчика.

- Мы вынуждены забрать с собой этого джентльмена, – резюмировали австралийские детективы.

Наручники на повара не надели, но подняли на вертолёт на тросе в обнимку с одним из полицейских.

Вскоре обе вертушки скрылись за горизонтом, а мы повернули на порт назначения. Буфетчица готовила ужин экипажу вместо безвременно ушедшего повара, а я составлял подробный рапорт о произошедшем.

К слову сказать, для повара всё окончилось не так уж и плохо: он отделался штрафом. С работы его, конечно, уволили, но, хотя бы, в австралийскую тюрьму не попал. Второй же помощник лечил свою челюсть очень долго.

Но это был особый случай, можно сказать, с криминальным подтекстом. В основном же, травмы на флоте получают тогда, когда их совсем не ожидают. Вот типичный пример. Выходим из марокканского порта на Атлантическом побережье. Судно без груза, идёт бортом к океанской зыби. Бортовая качка в таких условиях резкая и сильная, заваливает до тридцати градусов на борт. Сдал лоцмана, разгоняюсь до крейсерского хода. На мостик звонит старпом:

- Капитан, спуститесь в лазарет, тут у нас проблема.

Спускаюсь на главную палубу, открываю дверь судового медпункта. Первое что вижу - лужу крови на полу и кровавые брызги повсюду на стенах и шкафчиках. На кровати, закатив глаза, лежит второй помощник (что же вторым всё так везёт!) с окровавленным пальцем на руке. Из пальца торчит кость фаланги. У пациента состояние шоковое, он даже не кричит от боли. Сидящий на стуле напротив старпом тоже в шоке от увиденного. Нашатырный спирт пришлось давать нюхать обоим. Накормил второго кодеином, залил рану перекисью водорода, забинтовал повреждённый палец и примотал к соседнему здоровому. За время проведения всех этих процедур второй немного пришел в себя и рассказал, что же с ним случилось. Всё произошло в каюте. Извините, в туалете второй присел на унитаз и, чтобы с него на качке не свалиться, схватился рукой за косяк открытой двери. Все судовые двери в открытом положении закрепляются специальными фиксаторами. Но в этот раз или качка была очень резкая, или фиксатор разболтался - дверь соскочила с него и со всего размаху ударила второго по вцепившейся в дверной косяк руке. Хорошо ещё, что только один палец сломало.

После оказания первой медицинской помощи необходимо было организовать эвакуацию травмированного. Берега Марокко были видны, но, по моему прошлому опыту, оформление захода в марокканский порт - процедура долгая и нудная. Хорошо, если за сутки управимся. И никакие разговоры о необходимости срочной эвакуации больного на туземных бюрократах не действуют. С другой стороны, меньше чем за сутки мы уже дойдём до британского Гибрал-

тара, где всё намного проще. Поделится своими соображениями с судовладельцем: он со мной согласился и дал контакты агента в Гибралтаре.

На следующее утро бросили якорь на внутреннем рейде под гибралтарской скалой. Тут же подлетел катер, на который загрузили второго. Он поехал в местный госпиталь, а мы – дальше, согласно рейсовому заданию.

А иногда травмы случаются из-за излишне детального следования инструкции по технике безопасности.

Электрик спускался по трапу, как положено по инструкции: держался обоими руками за релинги (поручни). Можно даже сказать, что не держался, а вцепился в них. Потому что, когда поскользнулся на ступеньке и начал падать, правую руку с релинга снять не успел: вцепившаяся в поручень рука пошла назад и при падении выскочила из плечевого сустава – глупее случая не видел.

Слава Богу, находились в Средиземном море, недалеко от берега. Связался с испанским спасательным центром и через час прилетел вертолёт. Электрика упаковали в носилки, привязали к спущенному с вертушки тросу, вертолётчики подняли его лебедкой к себе на борт и отвезли в испанский госпиталь. Там вправили руку на место и на следующий день он был уже дома. А я потом много дней отписывался от страховой компании, которая оплачивала девять тысяч евро за вертолёт, плюс лечение в госпитале. Спрашивали всё, в том числе в каких ботинках он был при получении травмы. Был бы не в рабочих – страховая бы вертолёт с лечением не оплатила.

На какие только ухищрения не идут судовладельцы для того, чтобы страховая оплатила транспортировку и госпитализацию травмированного или заболевшего члена экипажа. Стояли на якоре возле Сахалина, за пределами территориальных вод России и под российскими санкциями – не под тем фрахтователем судно оказалось на начало СВО. То есть граница для нас была закрыта и в российский порт нам было не зайти. И тут у газового механика друг заболел живот. И так заболел! – Воет от боли, из гальюна (туалета) почти не выходит. Причём, болит с правой стороны, там, где аппендикс находится.

Я попытался связаться с врачом-консультантом: у любого судовладельца заключён договор с какой-нибудь клиникой на проведение круглосуточных медицинских консультаций по телефону. Мои греки работали с каким-то индийским врачом. Дозвонился до него только через несколько часов. Когда он, наконец, соизволил поднять трубку, обрисовал ему ситуацию.

- Аппендицит может быть? – спросил я в заключении своего рассказа.

- Может, - ответил индус.

- И что делать?

- Надо сдавать на берег. Только в клинике смогут поставить точный диагноз.

Связался с греками. Сказал, что нужно организовывать эвакуацию для газового механика. На что греки, подумав, ответили:

- Ну ты же русский и возле русского порта находишься. Тебе это проще будет сделать.

- То есть умыли руки.

Сначала я связался с судовым агентом в сахалинском порту и попросил его организовать вывоз больного из нейтральных вод, либо заход в судна в территориальные воды России на портовый рейд для передачи его на берег. Агент слился, посоветовав мне обратиться на портовый терминал, на котором мы раньше, до санкций грузились. На терминале сказали, что они занимаются только коммерческой частью и подобные ситуации не в их компетенции. Тогда я связался с региональным морским спасательным центром на Сахалине. Там сказали, что доложат в Москву и сообщат о результатах. Понимаю, что Москва далеко, и ждать результатов придётся очень долго. Газовому же лучше не становится: понос и резкая боль с правой стороны

живота. Дело шло к вечеру, и я решился на крайние меры: позвонил дежурному по Сахалинскому Управлению ФСБ: пограничный режим в их компетенции.

Уже стемнело, когда порт Корсаков вызвал меня по УКВ связи и разрешил следовать на свой рейд для передачи больного. Ещё пару часов ушло на выборку якоря и переход. На рейде корсаковского порта, в густом тумане нас встретил буксир с пограничниками, которые внимательно проверили документы спустившегося к ним газового механика. Я обратил внимание, что, похоже, тому стало чуть полегче: уже не стонал, и за правый бок не держался. Да и бледность с лица пропала. Но в любом случае – задний ход давать было поздно, и больного увезли в госпиталь. А мы вернулись на якорь в нейтральные воды дожидаться дальше нового рейсового задания.

Последующие события уже со слов самого газового механика. В больнице определили, что никакого аппендицита у него нет: это всего лишь кишечные колики. Даже в палату его класть не стали - судовой агент отвёз газового в гостиницу и доложил обо всём грекам. Те, видимо, решили, что кишечные колики - несерьёзный повод для эвакуации и страховая может эти расходы не оплатить. В результате на утро в гостиничном номере газового появилась бригада врачей из какой-то местной частной клиники:

- Ну что, дружище. Сейчас аппендэктомию будем делать.

- А что это, - испуганно спросил газовый механик.

— Это операция по удалению аппендикса при аппендиците, - с садистской улыбкой ответил старший медицинской бригады.

- Но у меня же нет аппендицита! - взмолился газовый.

- Поздно. Уже оплачено.

По факту, ему, конечно, никакую операцию не делали, только соответствующие документы оформили. И теперь он, наверное, единственный человек в мире, у которого после операции по удалению аппендикса нет шрама на животе.

Но медицинская страховка экипажа работает только у иностранных судовладельцев. У отечественных — это только один из способов распила денег на пару со страховщиками.

Стояли на якорю возле побережья Дании. Стояли уже второй месяц и стоять там должны были там еще долго. Берег в четырёх милях: в бинокль видно, как по набережной люди гуляют. Матрос поскользнулся, повредил колено: распухло и болит. Ходит может, но хромает. Дело было в воскресенье. Понятно, что не перелом, срочная помощь не требуется. Я решил телефонными звонками никого не беспокоить, отправил письмо в московскую клинику, с которой у судовладельца был заключён договор на проведение дистанционных медицинских консультаций. Описал ситуацию, приложил фотографии распухшего и здорового колена для сравнения. Дежурный врач ответила: нужно отправлять на берег в клинику, если есть такая возможность. Возможность есть – вот он берег датский в пределах прямой видимости. Отправил запрос судовладельцу на эвакуацию. На выходных мне, конечно, никто не ответил. А в понедельник получил ещё одно письмо от того же врача с московской клиники. Похоже, судовладелец по выходу на работу хорошо обработал врачиху, потому что теперь она утверждала, что никуда эвакуировать моряка не надо – само пройдет. Так и хромал он по судну до выхода в отпуск через два месяца. По большому счёту, он был годен только на то, чтобы нести противопожарную вахту возле огнетушителя, сидя на стульчике при проведении каких-либо сварочных работ. Вот такая в России страховка членов экипажей судов при их нахождении в рейсе.

Ещё отечественные судовладельцы любят хвастать, что оформляют полисы добровольного медицинского страхования на моряков на время их нахождения в отпуске. С этим чудом я сам столкнулся, когда мениск порвал. В страховой выяснилось, что операция по удалению поврежденного мениска должна быть согласована с работодателем. На второй неделе согласо-

вания я понял, что и отпуск мой закончится, и нога моя отвалится, пока всё это будет согласовываться. В результате пошёл лечиться за свой счёт.

Но моряки, в свою очередь, тоже в долгу не остаются: за свою флотскую жизнь симулянтов я повстречал достаточно.

Самым незабываемым был один филиппинский повар. В первый раз он заявил, что отравился серой. Груз серы мы сдали в марокканский порт за три месяца до этого его заявления. На это он сказал, что серная пыль скопилась в вентиляции камбуза (судовой кухни), он ей надышался и отравился. Мы стояли второй месяц на якоре на рейде Алжира: были какие-то проблемы с оформлением груза украинской арматуры, которую мы везли арабам. И потому в порт нас не заводили и под выгрузку не ставили. Отправить человека с алжирского рейда на берег к доктору и сложно организационно, и накладно по деньгам. Нет, если бы это был реальный тяжёлый больной, то я бы, конечно, всем этим занялся. Но тут на лицо была симуляция, причем откровенно наглая. В чём мне удалось убедить судовладельца. Вскоре я отправился в отпуск и, чем эта история закончилась, толком не знаю.

В следующий раз встретился с тем же поваром на другом судне где-то через год. На переходе из Марокко в Джибути, сразу по выходе из Суэцкого канала он заявил, что у него «болит всё»: в этот раз даже с причиной болезни не стал заморачиваться. При этом он прекрасно знал, что в Джибути нам предстоит полтора месяца на якорной стоянке ждать причала. Организовать с рейда Джибути визит к врачу не проще, чем с рейда Алжира. Похоже, он специально выбирал для своих симуляций такие моменты, когда оказать ему профессиональную медицинскую помощь было проблематично. Я опять убедил судовладельца, что он симулирует и пообещал вместе с ним пойти к врачу по постановке к причалу. Дабы доктор подтвердил, что повар абсолютно здоров.

Врач, к которому нас привёз судовой агент, внимательно меня выслушал и спросил филиппинца, на что он жалуется. Тот опять заявил, что у него «болит всё».

- Капитан, выйдите, пожалуйста, из кабинета: чтобы никто не мог сказать, что Вы отказывали на нас с пациентом давление, - попросил доктор.

- Хорошо, - согласился я и закрыл дверь с другой стороны.

Где-то через полчаса доктор вывел из кабинета филиппинца и позвал меня.

— Вот вам результаты осмотра, - он протянул мне исписанную бумагу. - Ничего, кроме слегка повышенного давления. Но для его возраста это нормально.

Повара, конечно, списали. Но, по информации от его филиппинских друзей, уже через несколько месяцев он сидел на другом судне. На Филиппинах, как и в России, большинство проблем можно решить за деньги через знакомых, родственников, родственников знакомых и знакомых родственников.

Кстати, в ортодоксальных мусульманских странах, таких как Эмираты, Иран, Марокко, доктора для своих и неправовверных разные. То есть, нельзя врачу ковыряться в теле правовверного мусульманина после того, как поковырялся в теле христианской собаки. Точно не знаю, но по опыту моего лечения там, в доктора для неправовверных попадают, похоже, исключительно троечники и штрафники.

Выпала у меня пломба из зуба. В Марокко поехал к врачу и сделал большую глупость: взял выпавшую пломбу с собой. Доктор свободно говорил по-русски, так как заканчивал Ленинградский Первый Медицинский Институт. Обрадовавшись общению на родном языке, я сделал ещё большую глупость: показал выпавшую пломбу врачу. До бор-машины дело не дошло: та же самая пломба была вставлена в ту же самую дырку в зубе и поставлена на клей.

Конечно, через неделю пломба опять выпала.

Так как на большинстве судов торгового флота врачей нет, моряки обязаны проходить довольно серьёзную медкомиссию. А в России она ещё серьёзнее, чем где бы то ни было. Так, во всём мире моряки проходят медкомиссию раз в два года, в России же – ежегодно. Да и по количеству задействованных врачей мы тоже впереди планеты всей. Проходил я один раз медкомиссию в Бельгии - так там всего один врач, который выписывает медицинское заключение по результатам ее прохождения. Всё остальное делают медсёстры. Оно и понятно: для того, чтобы померить давление или потыкать указкой в табличку для проверки зрения, не нужно шесть лет в мединституте учиться. В российской же медкомиссии участвует полный штат докторов. Зачитываю список прямо с медицинского заключения: врач-профпатолог, врач-терапевт, врач-невролог, врач-психиатр, врач-психиатр-нарколог (отдельно от первого психиатра), врач-хирург, врач-дерматовенеролог, врач-уролог, врач-стоматолог, врач кардиолог, врач офтальмолог, врач-оториноларинголог. А потом российские медики плачут, что у них зарплаты маленькие такие! Если двенадцать человек делают ту работу, которую может сделать один - откуда же большой зарплате взяться у каждого из этих двенадцати! Требования на медкомиссии жёсткие, по себе знаю: чуть сахар больше шести, чуть давление больше сто сорока на девяносто - могут и восвояси отправить. Но, похоже, не всех. В Малаккском проливе вызвали меня в каюту к уже пожилому электромеханику: мол, плохо ему. Пришёл, вижу - лежит на койке, закатив глаза; говорит, что правую половину тела плохо чувствует. Понятно, - думаю, - дело пахнет инсультом. Хорошо, проходили мимо Сингапура: отправил его катером в местный морской госпиталь. Через неделю приходит оттуда отчёт: мол, с вашим пациентом всё хорошо, откачали его, провели реабилитацию и отправили домой. Ну и, по ходу дела, перечислили в отчете все его электромеханические болячки. Так вот, выяснилось, что, по его собственным словам, он уже десять лет, как астматик. С астмой на флот дорога заказана, отсюда вопрос: как и за сколько он проходил медкомиссию?

## О РАЗНООБРАЗИИ СУДОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА

За прошедшие тридцать лет мне довелось поработать практически на всех типах судов, существующих в торговых флоте. Не работал, пожалуй, только на пассажирских. Ну и слава Богу, как говорят: «Пассажиры — это самый беспокойный груз». В течение прошедших десятилетий видел, как постоянно углубляется специализация судов: если в начале моей флотской карьеры без проблем можно было перескочить с одного типа на другой, то теперь такой фокус уже, как правило не проходит - судовладельцы требуют опыт работы именно на этом типе, работу на других они даже за трудовой стаж не считают.

Начнём от меньшего к большему. Самые маленькие и универсальные суда — это так называемые костеры, от английского “coast” – берег. Судя по названию, они должны быть задействованы исключительно в прибрежном плавании, но костера можно встретить и посреди Атлантики - то есть, название скорее указывает на небольшой размер, а не на район плавания. Типичный пример судов этого типа - наши отечественные «Волго-Балты», которые можно встретить и на реке, и в море, и в океане.

Возят эти кораблики что попало и принадлежат, как правило, либо частникам, либо совсем маленьким судоходным компаниям. Я работал на таком на голландца: он же и капитан, он же и судовладелец; а я подменял его на время отпуска. Сам Ян был женат на одесситке и, поэтому, экипаж набирал на Украине и в России: всего семь человек плюс ещё голландская журналистка, которая освещала в интернете моряцкую жизнь для голландских же детишек — это был личный проект Яна. Судёнышко хоть и старенькое, но, поскольку находится в частных руках человека, который на нём же подолгу живёт и работает, содержится в порядке. Поначалу катались по Карибскому бассейну, базируясь на Кюрасао. Благодаря небольшим размерам залезали в такие дыры, в которые океанский лайнер никогда не пройдёт по габаритам и осадке. Отношения в столь маленьком экипаже, можно сказать, семейные. Иногда даже чересчур. Так, однажды за завтраком журналистка заявила с истинно голландской непосредственностью:

- Мне сегодня ночью так секса захотелось!

Разговоры за столом смолкли. Ребята сидели, опустив глаза в свои тарелки.

- Опять всё, как всегда, самому, - проворчал капитан, видя нерешительность своего экипажа.

А потом Ян отхватил дорожный фрахт: нужно было доставить в Эмираты две катушки глубоководного оптико-волоконного кабеля. Причём одна катушка была здесь, на Кюрасао, а за второй нужно было заехать на северо-восток США, в порт Ньюпорт в штате Коннектикут. Далее эта семидесятиметровая скорлупка по дороге со Штатов в Эмираты должна была в декабре месяце пересечь северную Атлантику.

До Коннектикута добрались без приключений и застали там полный коллапс жизнедеятельности по причине десятиградусных морозов - к такому американцы не привыкли, даже на севере США. У них даже вода в пожарных магистралях на причале замёрзла, и трубы полопались, так как никто не догадался воду с них заранее слить. Ну а про панику на дорогах из-за полусантиметрового слоя снега я вообще не говорю.

По выходу с американского порта взяли курс на Гибралтар, маневрируя между циклонами. Но совсем избежать плохой погоды не удалось: маленький кораблик болтало со страшной силой, волны захлестывали на верхнюю палубу. Я запретил кому-либо выходить из жилой надстройки, но журналистка не послушалась - полезла наверх делать фотографии бушующего моря для голландских детишек. Нога ее попала между ступеньками трапа. Как результат: перелом голени, поворот в сторону побережья канадской Новой Шотландии, заход в какую-то закрытую от ветра бухту, вывоз журналистки на лечение на катере береговой охраны.

В другой раз попал на костер, которым владел новый русский – точнее, даже не знаю, как сказать: то ли новый русский, то ли новый латыш. Работал человек в руководстве Онежского пароходства. При развале пароходства в девяностые годы отхватил себе пять судов. Ну и сам переехал жить в Латвию, так как, похоже, суда он отхватил не без нарушения российских законов.

То была полная противоположность голландскому костеру: судну, примерно, столько же лет, но убитое в усмерть. Выматывали его на износ, тратя минимум на его обслуживание. В Роттердаме сдал на ежегодную проверку надувные спасательные плоты. Когда проверяющие вскрыли контейнеры, обнаружили, что плоты все были уже сгнившие. Самое интересное, что за год, прошедший с предыдущей проверки, до такого состояния они дойти не могли. Я посмотрел по документам - все предыдущие годы плоты проверялись в Риге, где, собственно, и живёт хозяин судна. То есть на проверку там вместо плотов сдавалась пачка купюр латами.

Ну, а потом в судне обнаружилась дырка. Причём обнаружилась при очень неприятных обстоятельствах. Стояли под выгрузкой в ирландском Дублине. По мере выгрузки заполняли танки водяным балластом. Заполняли их доверху, чтобы в танках не оставалось свободной поверхности воды - она плохо влияет на остойчивость корабля. Избытки воды через вентиляционные патрубки выливались на палубу, оттуда сливались за борт. И вот, стою я курю на крыле мостика и вижу, что от борта судна расплзается масляное пятно. То есть, где-то в переборке между балластным танком с водой и соседним топливным танком с соляровкой была дыра. Топливо перемешивалось с водой и сливалось за борт прямо в центре ирландской столицы. Хорошо, что это был выходной день и в порту никого не было – выгрузка уже закончилась и докеры по домам разбежались. А ещё лучше было то, что в дублинском порту для судов такого небольшого размера брать на борт лоцмана для выхода в море не обязательно. Лоцман, если бы это пятно увидел - точно бы настучал. А так - по-быстрому отшвартовались без помощи с берега и удрали прямо через переливающееся всеми цветами радуги на заходящем солнце солярное пятно в акватории.

Кстати, отсутствие обязательной лоцманской проводки для судов такого размера в большинстве стран северной Европы — это очень хороший бонус работы на костерах. Порядочные фрахтователи, согласно неписаным правилам, выплачивают капитану пятьдесят процентов лоцманской ставки за каждый заход и выход из порта. Так как зарплата на костерах небольшая, эти премиальные очень выручают. Но и ответственности прибавляют - свои косяки списать уже не на кого, а они иногда случаются.

Так, в Антверпене, во время швартовки, из-за оборвавшегося швартового конца умудрился столкнуться со стоявшим на причале портовым краном. Опять же хорошо, что был вечер и никого в порту не было, кроме швартовщиков, которым была выдана бутылка виски за молчание. Царапины на носу судна были за ночь закрашены, а вмятина на кране... «оно так и было».

В другой раз нужно было грузиться в какой-то немецкой деревеньке на речке Везер. Деревня эта находилась в километрах в пятидесяти от моря. Когда заходил с моря в речку, погода была замечательная, и прогноз давали тоже хороший. Но где-то на полпути на реку опустился туман, да такой густой, что носа собственного судна не видно. Но деваться было некуда: на узком речном фарватере негде развернулся, чтобы вернуться обратно в море; а если бы я бросил на нем якорь, то перекрыл бы движение по всему Везеру. Поэтому пришлось идти дальше, к своему причалу. Как я узнал по ходу швартовки, в нос от причала находились не обозначенные на карте, выступающие в речку с берега мостки. Сам я их не видел из-за тумана - о мостках мне сообщила швартовая команда с бака (носа судна), когда мы стали на них наваливать. Я отработал машиной назад, но, двигаясь по инерции, мы, всё же, помяли пару метров поручней на этих мостках. На этот раз скрыть повреждения от туземцев не удалось. На утро

приехала водная полиция. На моё счастье, как раз в это время пришла команда перешвартоваться на другой причал. Полицейские были на мостике во время этих манёвров, и мне удалось им, без ложной скромности, показать мастер-класс перешвартовки без лоцмана и без буксиров. В общем, обошлись даже без штрафа - списали всё на плохие метеоусловия. Ну а перила за счёт страховой починили.

Следующими по своим габаритам среди сухогрузных судов идут универсалы – о танкерах речь пойдёт в самом конце, это отдельный разговор. Универсальные или многоцелевые судасухогрузы — это теплоходы среднего размера, владеют ими, обычно, средненькие судоходные компании, ну и зарплаты там тоже средние. В отличие от костеров, на них обязательно есть своё грузоподъёмное оборудование: краны или стрелы. Хотя, нынче стрелы встречаются уже только на очень старых судах. Возят универсалы что попало: сегодня тебя могут закидать навалом какой-нибудь рудой или удобрениями, а завтра повезёшь лес или чугуний в чушках. Такие суда очень любят фрахтовать для доставки техники и оборудования, обеспечивающих разные строительные проекты где-нибудь в африканских джунглях или бразильских болотах. В этом случае у тебя в грузовых тюрмах вперемешку находятся ящики с сантехникой, бульдозеры, мешки с одеждой для рабочих и строительные сваи. А на палубе в контейнерах всякая мелочёвка, которая в трюма не влезла. Универсалы с таким грузом, так же, как и костеры, забираются на край света. Например, поднимался на таком по речке Нигер на двести километров вглубь африканского континента. Выгружались посреди джунглей, на огороженном колючей проволокой причале. Судовой агент прибывал к нам на вертолёте, так как через Джунгли на машине ехать было опасно.

Суда-тяжеловозы, исходя из названия, строятся специально для перевозки особо тяжёлых и крупногабаритных грузов. Так, вывозили на них, например, двухсот-тонные трансформаторы для электростанций, девятисот-тонные ректификационные колонны для нефтеперерабатывающих заводов. Тяжеловозы бывают двух типов. Первый — это суда-доки. Они имеют один большой грузовой трюм на всю длину корпуса, который заполняется водой, и в который через раскрытые ворота на корме заводят баржу с тяжеловесом. Затем ворота закрывают, воду откачивают, и тяжеловоз отправляется в порт назначения, где происходит обратная процедура. Но на таких я не работал. А работал я на тяжеловозах со своим грузоподъёмным оборудованием. Это были стрелы по пятьсот тонн грузоподъёмностью каждая. Особенность работы на тяжеловозах в том, что, согласно условиям фрахта, все грузовые места весом более пяти тонн грузятся судовыми экипажем, а не портовыми докерами, так как у портовиков, как правило, нет опыта работы с тяжеловесами. Их погрузка весьма специфична. Отрыв груза от причала производится не подъёмом грузовой стрелы, а кренованием (наклоном) судна на морскую сторону. Второй помощник на мостике по команде капитана, который находится непосредственно возле самого груза на причале, перекачивает насосами водяной балласт из танков берегового борта в танки морского, пока подвешенный на выбранном в тугую шкентеле (тросе) стрелы груз не оторвётся от причала. После этого, очень медленно груз начинают перемещать стрелой в трюм. Одновременно с этим второй помощник перекачивает балласт в обратную сторону, чтобы компенсировать смещение центра тяжести при перемещении груза. Для дополнительной устойчивости на некотором расстоянии от морского борта тяжеловоза на время грузовых операций жёстко крепят специальный понтон, который возят с собой на палубе из порта в порт. Однажды, крепление такого понтона оборвалось и судно перевернулась прямо возле причала. Но это было уже без меня. Получив продвижение из вторых помощников в старпомы, я тут же уволился. Пока я был вторым, мне всё очень нравилось – знай, стой себе на мостике, да кнопки нажимай, пока остальные по палубе и причалу носятся. А старпом на тяжеловозе занимается

креплением груза. Заведя два километра троса на погруженную ректификационную колонну, я понял, что это - не моё, и ушёл на контейнеровозы.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.