

На рассвете в порту,  
 Когда все еще спят,  
 Я, объятый туманом  
 С головы и до пят,  
 Отхожу от причала  
 И спешу в темноту,  
 Потому что КОРАБЛЬ  
 Появился в порту.

И. Бродский, «Баллада о маленьком буксире»

# Мужская работа

ВЛАДИМИР МАКАРОВ, ФОТО АВТОРА

*Буксиры... Что мы знаем о них? Что первым приходит на ум? Пожалуй, в лучшем случае — фильм «Берегите женщин». Но с 1981 года много воды утекло, и сейчас акваторию порта в основном бороздят современные буксиры, далекие от киношного «Циклона».*

**Н**а Канонерском острове вдыхаешь запах моря, моря, до которого рукой подать, но которое так далеко и недоступно для простого портового работника. Проходишь через турникет на КПП и всякий раз невольно насвистываешь песенку про «ту заводскую проходную, что в люди вывела меня».

Если повезет, буксир будет стоять пришвартованным, а вот если нет, тогда кто его знает, когда он вернется с работы. И приходится идти в гости к соседям, греться в рубке и слушать диспетчера в ожидании волшебной фразы: «Добро. На базу».

На самом деле, ты спешишь на свой буксир не потому, что соскучился, а из-за того, что дома лучше. К тому же, в любой момент сорвут в работу гостеприимного хозяина, и тогда придется искать новый «зал ожидания».

И вот крадется твой зайка по каналу (своего ты всегда отличишь от чужого, даже если он такого же проекта: по кривой антенне, чехлу на лебедке или помятому кранцу на

скуле), швартуется — и на судне начинается пересменка.

Экипаж буксира состоит из трех человек: судоводителя (капитан/чиф/дублер капитана), механика (дед/второй механик/сменный механик) и члена палубной команды (боцман/матрос/матрос). В зависимости от судовой роли должности могут называться по-разному, но иерархия и обязанности сохраняются.

Если день уже с утра не задался, то в маленькой кают-компании соберутся шестеро. Гомоня и толкаясь, судоводители будут разбираться со своими бумажными делами (принцип «маленький пароход — мало бюрократии» здесь не работает), механики — толковать про фильтры и масло, боцман — обозначать матросу фронт работ.

Но вот раздается пожелание спокойной вахты, и на буксире наконец-то остается всего три члена экипажа, которые в ближайшие двое-трое суток будут делить один галльюн, камбуз, мостик и противостоять житейским перипетиям. Короче говоря, как бы это пафосно ни звучало, станут

одной семьей, потому что в эти пару дней о них некому позаботиться.

К половине девятого просыпается офис, и начинается стандартная кутерьма. Там считают, что мы тут сутками дурака валяем, мы же, в свою очередь, тоже о них невысокого мнения. Кто прав? Кто его знает. Да это и неважно, пока налаженный механизм работает без перебоев.

Привозят еду, по три маленьких коробочки на каждого члена экипажа. Логично: приемов еды же три, только вот в сутках двадцать четыре часа, а при таких физических нагрузках, да на свежем воздухе есть хочется постоянно. И жутко везет тому, с кем на вахте стоят семейные люди с контейнерами домашней еды в сумках. Тогда может достаться лишняя хозяйская пайка. А вот если ты в работе проворонил подвоз еды и ее оставили на «ленивом буксире», приходится обзванивать все суда компании в поисках своего черного мешочка.

Механик открыл коробочку, посмотрел внутрь, выбросил еду за борт.

– Чего там? — спрашиваю.

– Перловка.

Попробовал из любопытства. За борт.

– Слабаки! — сказал капитан. — Мы в армии и не такое едали! Залил кетчупом, под внимательным взором двух пар глаз попробовал, еще раз попробовал... За борт.

Постепенно народ приступает к своим обязанностям, но перед этим внимательно читает план ввода, вывода, перестановки судов в порту, мысленно прикидывая, что выпадет на их долю. С опытом ты уже иначе читаешь эти планы: у каждого есть свои нелюбимые причалы, суда с неудобными обводами и привередливыми капитанами.

Когда все уже заняты своими делами: судоводитель зашивается в бумагах, храпом заставляя приподниматься листы с картами, механик с фундамента снимает движок, матрос в который раз заливает с палубы капитанскую каюту — звонит судовой телефон.

– Надо на телефоне сменить рингтон, — говорит дед.

– Зачем?

– Для психологической разрядки, а то мы при его звуке уже все вздрагиваем, как собаки Павлова.

Обычно работу дают за час-полтора до запланированного подхода буксира к судну. Короче, как агент закажет. Но бывают случаи, когда звонит телефон, и в нем раздается: «Некогда объяснять! Заводись, потом все расскажу!». Диспетчер диктует наряд, а ты уже мысленно прогнозируешь все подводные камни этой работы, но больше всего интересует, кто лоцман: правильный лоцман — это половина залога душевного равновесия экипажа буксира. Есть такие, кто за всю работу произносит только: «День добрый!», «Начинаем» и «Благодарю за работу». А есть такие, что хоть рацию выключай: команды подаются одна за другой, порой противоречия друг другу.

– Буксир, что вы делаете?

– Выводим в море.

– Но у нас перестановка!

– По плану — в море.

– Да? Ну, ладно. <...> Я уточнил, таки перестановка!

Буксир заводится, попыхивая трубой, матрос отдает швартовы. Зимой, конечно, все грустно и печально, все дребезжит, словно ты на ледоколе, а вот летом... Солнышко пригревает, за кормой расходится кильватерный след в голубых водах канала, ты открываешь двери в рубке и закуливаешь, щурясь на солнце, а где-то под ухом бубнит «Радио-17» со своими стандартными разговорами про «добро» на отход. По дороге забираешь лоцмана и идешь к своему судну.

– Красиво, — говорю.

Дед с чифом недоуменно переглядываются:

– Гдееееее?

Зимой буксирам приходится работать маленькими ледоколами, окалывая лед и размывая дорожку на выход. Иногда после этого судно само отходит, а порой с него берутся концы на кормовой гак. Летом же в основном с носовой лебедки подается буксир на судно, там его крепит стая филиппинцев, и после оформления нарядов начинается работа.

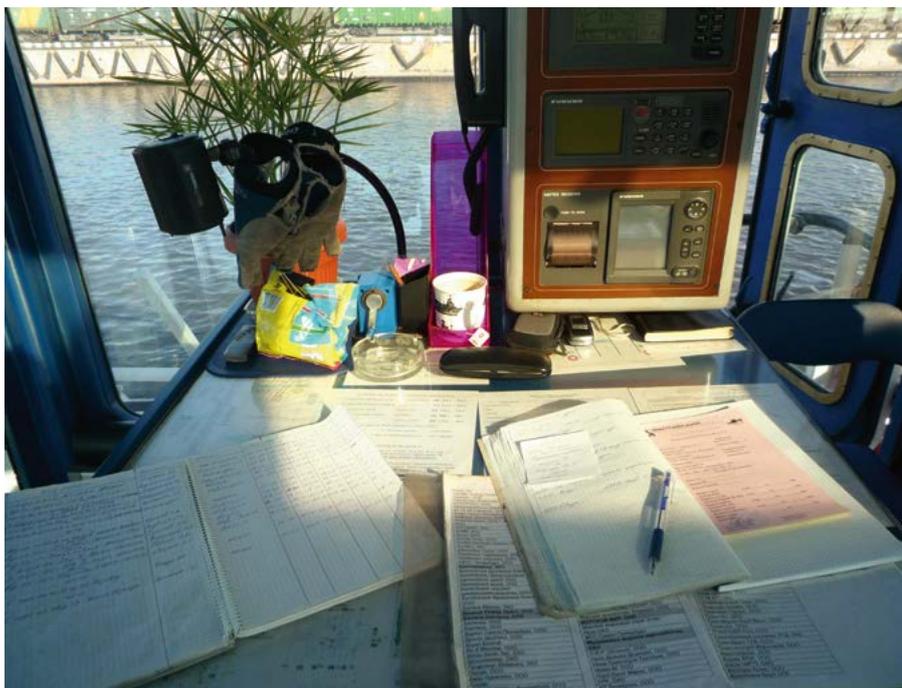
Отвести от причала, раскантовать, проводить на выход, забрать «веревку», домой. С последним порой бывают проблемы: тебе еще по дороге могут найти работу. Например, перестановку, которая выльется в шесть часов и многие литры кофе. Особенно неприятно зимой: пароход носом швартуется к причалу, один буксир держит его за корму, а второй вымывает лед между причалом и судном. Узко, пара сантиметров от одного борта, пара — от другого. Ну, а что? Ты ж все равно уже в море, так зачем других срывать с насиженных мест? И ты тихо ругаешься, надеясь, что уж если не на том свете, то хоть в ведомости зарплаты это как-то отразится. И таких попыток дойти до своего причала может быть несколько...

Все, переставили, потратив кучу времени на отстой на рейде, идем на базу, швартуемся, смотрим на небо и понимаем, что уже время ужинать, а мы еще обеда не видели.

– Поработать не хотите? — спрашивает диспетчер.

– Варианты ответов есть?

– Не-а!





А в три пополудни от приемного буя стартует новая партия «железа» и к раннему вечеру она радостно доходит до порта, где ты ее опять ловишь на «веревочку», тормозишь, запикиваешь своим носом лагом к причалу, оставляя зазор между стоящими судами в спичечный коробок.

Диспетчер новую работу нашел — на выход. Смотришь по карте — там делать нечего: дернуть, выдернуть, работы на полчаса — и домой. Вот с этой мысли и начинается самое страшное. Двадцать три ноль-ноль. Ты стоишь под бортом уже в мечтах о теплой постели... А на борту еще работает комиссия. Работает, работает, работает... Уже даже «Радио-17» не выдерживает: «У вас десять минут на выход! У меня скоро вход начнется!». Все, закончила комиссия, подали буксир, закрепили, начали движение. Вывели на рейд, забрали буксир, потянулись к рации, чтобы попрощаться... «Я такой большой, а тут так узко, ветер, мне страшно! Проводите до ПНТ!» Ты вслух высказываешь ему все, что думаешь про железные корабли и деревянных моряков, нажимаешь тангетку и даешь «добро». ПНТ — Петербургский нефтяной терминал. Все пожелания спокойной проводки произносишь, уже развернувшись к нему кормой.

И если ты уже спишь, то зло никогда не дремлет. Перестановка судна от причала к причалу через весь порт...

Все, дождались под бортом, пока он догрузится контейнерами, переставили, швартуемся на базе. Причем в это время уже швартовка и отход ко сну происходят мгновенно и почти одновременно.

— Все, я спать, — говорит чиф. — При пожаре выносить первым.

Смотрю на себя, на этот стокилограммовый шкаф два на два, опять на себя.

— Really?

— Тогда хотя бы толкать к выходу.

А в три часа ночи от приемного буя новые суда идут на вход в порт.

Им что тут, медом намазано? Вахтенный выключает то, что нужно выключить, включает то, что должно быть включено, обнимает рацию, судовой телефон и устраивается в кают-компани, надеясь сквозь дрему не услышать, как вызывают твой буксир.

— Кто у вас сегодня на вахте? — спрашивает диспетчер по телефону.

Вахта? Какая вахта? Который час? Фуф, утренний вход обошелся без нас, дав нам пару часов на отдых.

— Записываем наряд. Перестановка...

Какая перестановка? Рано еще! Господи, только не плавкран с его железными концами! Опять все обдерет! Только вчера покрасили планширь! И палубу опять всю загадит!

— ...Пятая якорная...

Если за окошком спокойное море, а в холодильнике пайка еды на день (ну, хотя бы чья-то заначка), то почему бы и не прогуляться в море!

Отдаем швартовы, проходим Золотые ворота на выход и идем по Морскому каналу, который сейчас не более чем просто фарватер с буями, а вот в темноте он выглядит, как взлетно-посадочная полоса с огнями красного и зеленого цвета по бокам. Судоводитель бдит, механик с чем-то копается, матрос же забивается в уголок на мостике и ведет черновой судовой журнал. Нет, конечно, запись переговоров с рации идет на жесткий диск, но так проще потом судоводителю заполнять настоящий журнал и при необходимости делать выписки из него в случае неприятностей.

Оставляем С-1 (судопропускное сооружение) за кормой и от приемного буя ложимся на курс к пятой якорной стоянке. Обычно работа заключается в том, чтобы подвести танкер к накопителю или, наоборот, отвести его от него. Если повезет и из порта мы выйдем сразу после последнего судна на вход, лоцмана и экипажи «железяк» не будут тупить и отработаем быстро, то домой можно вернуться до вечернего выхода, а вот если удача отвернулась... Сначала молишься получить «добро» на вход в С-1, чтобы хотя бы не зависнуть за дам-



бой. Если на выход из порта стартовали «односторонники», welcome на якорную стоянку на Большом Кронштадтском рейде! Обычно мы работаем в паре, так что если ты шел в кильватере, то просто швартуешься лагом к «систершипу», чтобы самому не заморачиваться с отдачей якорей. А потом садишься на рацию и ждешь, ждешь, ждешь...

Ура! Пустили! Отвязываешься от соседей и несешься домой, пока тебя опять не загонят на стоянку, где будет твоя очередь отдавать якоря. Тогда главное, чтобы они хорошо забрали грунт, а то можно и на фарватер выползти. И ведь никакие увещания, что ты успеешь добежать до ответвления соседнего фарватера, там отстояться, пропустив большое судно, и бежать дальше, не действуют на портовых диспетчеров. Когда уже ничего не хочется, тебе дают «добро» на вход. И начинают поторапливать, потому что пока ты там прохладился в море, без тебя вся работа в порту встала! Краны не крутятся, контейнеры не грузятся, птицы не поют!

Но вахты не всегда проходят в таком бешеном темпе. В летний сезон можно и трое суток простоять у берега, ковыряя ершиком в выхлопной трубе, а можно, особенно страшной и лютой зимой, к берегу только для смены экипажа подбегать, и то в середине дня, когда представится такая возможность. Это же все зависит и от ледовой ситуации, и от силы ветра, и от количества судов в порту, и от заключенных договоров с агентами.

Как бы то ни было, но именно эти маленькие «шесте-

ренки»: буксиры, бункеровщики, «водолазы», «водолей», мусоросборщики, лоцманские суда и другие работники невидимого фронта — обеспечивают бесперебойную работу махины под названием «Флот». Но кто о них знает? Никто. Все знают только «Emma Maersk». Но зайдет ли она в порт без помощи маленького трудяги, неприметного буксирчика?

Вахта окончена, ты собираешься домой. Кто-то уходит, даже не оглянувшись, а кто-то бросает внимательный взгляд через плечо, чтобы удостовериться, что все в порядке. Ведь для него это не просто кусок плавучего железа. Это судно, у которого есть душа. Душа, которую за годы эксплуатации сформировал его экипаж. Экипаж, состоящий из совершенно разных людей, тех, кто в порт пришел еще мальчишкой и ни разу не видел настоящего моря; временщиков, падких на удобный график работы; людей, пытающихся совместить семью и море без контрактов по полгода; тех, кто и рад бы уйти на берег, но уже или стар для этого, или просто не умеет ничего другого; бывших железных капитанов, настоящих классических русских офицеров, белой кости, людей, которые из тебя выращивают настоящего моряка и воспитывают, даже не повышая голоса, рядом с которыми ты изо всех сил пытаешься стать лучше. И тех, кто просто влюблен в море. И пусть корабль мал и море ограничено лишь портовой акваторией, но под полосатой тельняшкой бьется сердце, знающее, что где-то еще ждут его пятьсот Америк.



**SSSAILS**   
[www.sssails.ru](http://www.sssails.ru)

**Парусная Фирма  
Северное Сияние**

**Четверть века  
создаем паруса**

**СПб, Петровская коса, 7  
+7 (812) 230-35-22  
[www.sssails.ru](http://www.sssails.ru)**