

*От Андрея Альпидовского. Прошло 10 лет с тех пор, как я начал обрабатывать воспоминания отца, Дмитрия Валентиновича. Почему не делал этого раньше? Наверно, должно было прийти осознание того, что человек без памяти — дерево без корней. И это осознание пришло в конце «нулевых», после череды потерь близких и родных людей. Книга «По волнам памяти» будет уже третьей книгой наших с отцом воспоминаний после «Волжских рассказов» и «Детей войны и мира», вышедших в издательстве «Вертикаль. XXI век».*

## **НАЧАЛО ТРУДОВОГО ПУТИ**

После окончания средней школы № 4 города Горького в 1953 году я решил поступать в Горьковский институт инженеров водного транспорта на факультет судовождения и эксплуатации (ГИИВТ). Во время учёбы на первом и втором курсах ГИИВТа я увлекался занятиями беговыми коньками на стадионе «Водник». Тренировки были весьма изнурительными. Наш тренер Геннадий Пискунов перед занятиями на стадионе нагружал нас бегом от «Водника» до Чкаловской лестницы (расстояние около двух километров). Затем мы спускались вниз и поднимались по лестнице вверх «гусиными шагами», считая ступени, которых было 560! Приходя домой после тренировок, я «валился» на диван и для учёбы не оставалось сил. Мне приходилось участвовать в студенческих соревнованиях, проводимых на стадионе «Водник». (Фото 1). Наиболее удачным было преодоление моей любимой дистанции — десять тысяч метров. Такие усердные занятия спортом привели к тому, что первый семестр оказался под угрозой срыва. Ходатайство заведующего кафедрой физкультуры Кудрявцева о переносе срока сдачи зачётов положительного результата не дало. Мне пришлось подать заявление на академический отпуск. Для дальнейшего восстановления в институте надо было устраиваться на работу, получив впоследствии положительную характеристику с неё. Таким оказалось начало моего трудового пути.



Фото 1. Стадион «Водник»  
Фото 2. Сибирская пристань

Фото 3. Пароход «Первое мая»  
Фото 4. Баржа «Румынка»  
проекта 278



Я устроился на работу в 12-й трест Гидромеханизации на должность машиниста земснаряда и в течение трёх месяцев добросовестно исполнил свои обязанности под руководством замечательного человека, механика земснаряда, Александра Ивановича. Он встретил меня отеческим наставлением: «Запомни, Митя, женщина любит ласку, а машина смазку!». Работа мне нравилась. Мы выполняли намыв песком бывших Сибирских пристаней.

*А\*: На месте Горьковского порта (ныне несуществующего) на Стрелке в XIX веке располагались так называемые Сибирские пристани, где стояли склады частных судоходных компаний. Правда, эти деревянные сараи сложно было назвать складами. Расцвет Сибирских пристаней приходится на начало XX века, когда в России начался быстрый промышленный рост. В это время на Стрелке строятся каменные склады, в порту кипит жизнь. Внутри этих громоздких невзрачных складов скрывались уникальные стальные конструкции пакгаузов конца XIX века. Они были построены с помощью клёпаных соединений и входили в комплекс грандиозной Всероссийской производственно-художественной выставки, проходившей в Нижнем Новгороде в 1896 году. Считается, что стальные конструкции были спроектированы при непосредственном участии знаменитого русского изобретателя Владимира Григорьевича Шухова, который построил к выставке 1896 года первую в мире гиперболоидную башню и уникальную ротонду — круглый навильон с висячей стальной сетчатой оболочкой.*

*Владимир Григорьевич Шухов (1853-1939) — русский инженер, архитектор и изобретатель, являющийся автором проектов и техническим руководителем строительства первых российских нефтепроводов и нефтеперерабатывающего завода с первыми российскими установками крекинга нефти. Шухов первым в мире применил для строительства зданий и башен стальные сетчатые оболочки. В XXI веке оболочки стали одним из главных средств формообразования авангардных зданий. Владимир Григорьевич ввёл в архитектуру форму однополостного гиперболоида вращения, создав первые в мире гиперболоидные конструкции. (Фото 2)*

В ту навигацию на реке была «большая вода» и к конторе треста мы добирались на лодке, причаливая прямо к крыльцу бывшего купеческого дома. Наш земснаряд с рефулёрами и брандвахтой стоял в гребном канале на Оке, чуть выше Окского моста. Это был 1954 год. По окончании навигации я получил хорошую характеристику и был восстановлен на втором курсе ГИИВТа.

В 2008 году, спустя 54 года, я волею судьбы оказался вновь на том же месте, где в 50-е годы находилась контора треста Гидромеханизация, заканчивая свой трудовой путь на должности вахтенного теплохода «Матвеев», приписанного к Нижегородскому ГИБДД. В 2009 году теплоход передислоцировали в Чкаловск. Ездить в такую даль, конечно, было неудобно и неразумно в моём возрасте. Мы с моим товарищем В.Н. Фирсановым решили уволиться, закончить трудовой путь, который у меня, таким образом, составил 54 года. Трудовая биография закончилась на том же месте, где и начиналась.

Я благополучно закончил обучение в родном ГИИВТе, получил специальность, приобрёл теоретические и практические навыки, необходимые для выбранной мной профессии. Первая и последующие практики на судах закалили меня. Эта закалка помогла в дальнейшем достойно преодолеть возникающие испытания. На мой взгляд, основную роль в этом сыграла вера в Бога, которую привила мне моя любимая бабушка Мария Сергеевна Бондарева (урожденная Воронина) — хранительница и спасительница моей души. Об этом я храню самые тёплые воспоминания и всегда благодарю Бога!

\* А: здесь и далее текст курсивом Андрея Альпидовского.

## ПЕРВЫЙ КАПИТАН

На заре своей трудовой деятельности, студентом II-го курса Горьковского института инженеров водного транспорта, мне довелось встретить первого в своей жизни капитана — Николая Ивановича Старостина. В то время я проходил практику в должности дублёра рулевого пассажирского парохода «Первое мая».

*А: Пароход «Первое мая»: товаро-пассажирский пароход типа «Федор», год постройки — 1909 (назван «ГРИГОРИЙ»). Место постройки — Нижний Новгород, акционерное общество «Сормово». Судовладелец — Торговый дом «Ф. и Г. бр. Каменские». Пассажировместимость — 560 человек, мощность — 800 л.с. Переименован в «Первое мая» (1917 г.), списан в 1967 г., сгорел под Саратовом в 1998 г. (Фото 3)*

Капитан определил меня на свою вахту. Моих товарищей Славу Кузину и Вадима Козина он поставил на вахты с I-м штурманом Шагаевым и II-м штурманом Кулагиним. Тогда в команде парохода числилось четыре штурмана I-й, II-й, III-й (Любовь Шагаева) и IV-й (Геннадий Палагин). Николай Иванович отличался такие качества, как самодисциплина и, особенно, деликатность, и уважительное отношение к людям, несмотря на их должности. Он никогда не отчитывал подчинённых прилюдно. Члена команды, допустившего проступок, приглашал к себе в каюту, где беседа проходила «с глазу на глаз». На вахту в рубку капитан приходил всегда в форме и требовал этого от других членов экипажа. Во время вахты в рубке не допускалось никаких посторонних разговоров. При отдаче команды Николай Иванович всегда требовал от рулевых её повторения. Для меня это была очень важная школа несения вахтенной службы и организации деловых отношений с подчинёнными.

Лишь единственный раз я увидел капитана Старостина, выведенного из его естественного состояния. В Лыскове на пароход погрузили бочки с пивом. Груз сопровождал проводник. Бочки расположили в носовом пролёте перед грузовым трюмом. На последующих пристанях шла погрузка картофеля. Матросы на баланках носили увесистые мешки.

*А.: Баланка — уникальное приспособление для переноски груза на спине. Устройство чрезвычайно простое: на спину, на манер рюкзака, одевалась широкая доска, обшитая кожей или брезентом. Перпендикулярно доске была закреплена уступом другая. Получался прямой угол. Оставалась только отрегулировать ремни, чтобы инструмент удобно «сидел» на спине. Матрос наклоняется, коллеги кладут мешок на спину, затем бег по трапу на пароход. Для разгрузки грузчик распрямляется, чуть поворачиваясь, и мешок падает на место.*

Проводник решил угостить матросов пивом. Недолго думая он вскрыл одну из бочек, вставил шланг и набрал ведро пива. Затем, в минуты, когда матросы отдыхали от погрузки, угощал их пенным напитком. IV-й штурман, Геннадий Палагин, доложил об этом капитану. Николая Ивановича нельзя было узнать. Выхватив шланг у пьяного проводника, он в порыве гнева отхлестал его. На первой же пристани капитан ссадил проводника на берег, доложив об этом случае в управление пароходства. Это был урок для нас, членов команды.

С благодарностью вспоминаю этого удивительного человека и настоящего профессионала своего дела. Он многому меня научил, его опыт мне пригодился в последующие годы работы на флоте.

*Памяти Николая Сергеевича Абатнина*

## КАПИТАН-НАСТАВНИК

Выбором профессии инженера-судоводителя я во многом обязан своему соседу по улице Больничной Николаю Сергеевичу Абатнину. Долгие годы, с моих детских лет, семья Альпидовских, Ростокиных и Абатниных жили в одной коммунальной квартире и ежедневно общались. Часто мне приходилось слышать увлекательные рассказы нашего соседа-речника,

сначала штурмана, а потом и капитана пассажирских судов Волжского пароходства. Мне впоследствии не приходилось слышать ни от кого расказов, проникнувших такой любовью к профессии и реке Волге.

После окончания средней школы было принято решение — поступать в Горьковский институт инженеров водного транспорта на факультет судовождения и эксплуатации.

*А.: Первый прием студентов на судоводительскую специальность, которая была организована на эксплуатационном факультете ГИ-ИВТа, состоялся в сентябре 1952 г. Было принято 25 человек — одна группа. С этого года эксплуатационный факультет стал называться факультетом судовождения и эксплуатации водного транспорта. Все поступившие студенты являлись выпускниками-отличниками различных речных училищ страны. Кафедра судовождения и безопасности судостроения была организована спустя два года, в 1954-м. Её возглавил доцент, кандидат технических наук П. Шанчуров. Сотрудниками кафедры являлись кандидаты технических наук Н. Уртминцев, В. Свечников, Н. Чистовский.*

Ещё в процессе учёбы в школе меня и брата Жору Николай Сергеевич брал в рейсы на свои суда для знакомства с речным флотом и Волгой. Во время учёбы в институте я проходил необходимые практики на различных типах речных судов в качестве рулевого и III-го штурмана. После окончания факультета судовождения и эксплуатации в 1959 году и получения диплома инженера-судоводителя я был назначен II-м штурманом на крупный пассажирский пароход «Владимир Ульянов-Ленин». Николай Сергеевич в то время находился на приёмке новейшего пассажирского лайнера — теплохода «Комарно». Теплоход получил название в честь верфи словацкого города Комарно (тогда страна называлась Чехословакия), где был построен.

*А.: Судостроительное предприятие Slovenske lodenice в словацком городе Комарно было основано в 1898 году, в первое время завод специализировался на ремонте судов, а затем начал их строить. После Второй мировой войны предприятие было модернизировано и со стапелей судоверфи стало сходить до 100 судов в год, как сугубо речного предназначения, так и морского класса. По заказу Министерства речного флота РСФСР, с 1952 по 1983 год, в Комарно было построено 59 пассажирских речных судна, поступивших на Волгу, Дон, Каму, Иртыш, Енисей. Среди них 36 дизель-электроходов проекта 785, построенных с 1952 по 1958 годы. Затем с 1959 по 1962 годы на верфи построили 14 теплоходов проекта 26-37, к которому относился и теплоход «Комарно» 1959 года постройки.*

С приходом теплохода на Волгу меня по предложению капитана Абатнина перевели на теплоход «Комарно» вторым штурманом. Это были самые интересные и насыщенные годы моей работы, в течение которых я приобрёл богатый опыт. Николай Сергеевич, талантливо командовавший таким крупным кораблём, стал моим непосредственным учителем и наставником в освоении сложной профессии судоводителя. Неслучайно нашему экипажу в 1960 году были доверены два «правительственных» рейса в Казань и в Москву на июльский Пленум ЦК КПСС (13-16 июля 1960 г.). Об этих рейсах я подробно рассказал в нашей с сыном Андреем книге «Волжские рассказы» (издательство «Вертикаль. XXI век», Н.Новгород, 2016 г.).

Мне запомнился один случай, когда Николай Сергеевич принял верное решение в критической ситуации при следовании теплохода «Комарно» рейсом Горький — Астрахань. При выходе из шлюза Волгоградской ГЭС не сложили мачту, имеющую недопустимый по высоте габарит для прохода под высоковольтными проводами, при подходе к Волгограду. Когда это обнаружили, времени опускать мачту уже не оставалось. Николай Сергеевич, прекрасно знавший плёс реки, принял единственно правильное решение, направив теплоход к правому берегу, где глубина

фарватера позволяла безопасно пройти судну.

*А.: Плёс реки — глубокий участок русла реки, расположенный между перекатами, обычно образующийся в русле реки у вогнутого участка излучины берега. Перекаты вместе с расположенными между ними плёсами образуют на реках системы плёс – перекат. Плёсы обычно приурочены к участкам русла с наибольшей кривизной, перекаты – к прямым (переходным) участкам русла между смежными излучинами. Плёс обычно образуется там, где в половодье наблюдается местное увеличение скорости течения реки и интенсивно размывается её дно (например, в изогнутых участках русла, в сужениях речной долины). Глубокие плёсы — место зимовки рыбы.*

Дело в том, что в середине фарватера, где высоковольтные провода имеют значительный провис, габарит по высоте наименьший, а возле берега, где стоит опора, высота достаточная для прохождения теплохода с поднятой мачтой. Вот так, благодаря Николаю Сергеевичу, была предотвращена возможная катастрофа с обрывом проводов высокого напряжения.

Впоследствии капитан распорядился изготовить табличку-плакат «Опусти МАЧТУ!». Эту табличку вывешивали каждый раз в рубке перед прохождением высоковольтных переходов, а также при прохождении мостов и шлюзов, имеющих ограниченные габариты, в канале имени Москвы. Это лишь один из примеров, когда Николай Сергеевич принимал правильные решения в сложных условиях плавания, никогда не теряя самообладания. Капитан Абатнин накопил большой практический опыт, ещё работая штурманом на Волге в суровые военные годы в районе Сталинграда.

## НЕМОЙ

В результате «правительственного» рейса на теплоходе «Комарно» в июле 1960 года у нас в команде образовался некоторый «дефицит матросов». Дело в том, что в начале шестидесятых годов после объявленной Н.С.Хрущевым амнистии\* стало «модным» брать на работу, как бы «на исправление», освобождённых-амнистированных по так называемой «разнарядке» из отдела кадров судоремонтного завода «Памяти Парижской коммуны».

*А.: Многих удивляет многочисленность доживших до наших дней бандеровцев и прибалтийских фашистов. Создается впечатление, что их кто-то специально холил и берёг все послевоенные годы. Правильное впечатление. И имя самого главного хранителя бандеровцев — Н.С. Хрущев. Симпатия Хрущева к бандеровщине прослеживается уже с первых послевоенных месяцев его работы на Украине. Эти свои симпатии Хрущёв выражал через инициирование регулярных республиканских амнистий бандитам. Вот цитата из доклада Хрущева Сталину от 4-го августа 1945 года о борьбе с украинским националистическим подпольем: «Положительную роль сыграли обращения (амнистия) правительства УССР и ЦК КП(б)У к населению западных областей УССР... С 1 июня по 1 августа явилось с повинной: бандитов — 5117, дезертиров и уклонявшихся от призыва в Красную Армию — 21 663 чел.». В 1947-1948 годах были проведены ещё три республиканских (хрущёвских) амнистии. Вот, что пишет в своей книге «Анатомия краха СССР. Кто, когда и как разрушил великую державу» Алексей Чичкин об Указе Президиума Верховного Совета СССР от 17-го сентября 1955-го года «Об амнистии советских граждан, сотрудничавших с оккупантами в период Великой Отечественной войны» и о последствиях его правоприменения: «Этот документ реабилитировал всех этих лиц любой национальности и позволял им беспрепятственно возвращаться в СССР. Причём*

\* Указ Президиума ВС СССР от 17.09.1955 об амнистии советских граждан, сотрудничавших с оккупантами в период Великой Отечественной войны.

этот Указ реабилитировал лиц, непосредственно работавших как в марионеточных органах власти в оккупированных регионах, так и тех коллаборационистов, которые и в 1955-м оставались на Западе, будучи наверняка завербованными западногерманской (ВНД) и другими западными разведками. Такое решение, конечно, создало достаточно ёмкий канал для менее «проблемного» проникновения в СССР экс-гитлеровской агентуры, переподчинившейся ещё в 1945 году разведкам Запада. Некоторые британские и западногерманские СМИ неспроста отмечали в сентябре-ноябре 1955 года, что «готовящееся Хрущевым массированное наступление на сталинский период и на сталинскую политику уже началось и пока трудно сказать, где Хрущев остановится...». По архивным данным партийных органов, в начале 1980 гг. в составе обкомов партии и райкомов западной Украины доля лиц украинской национальности, реабилитированных в 1955-1959 гг., и репатриантов составляла от 35% до 50%.

По прибытии в Москву «органы» стали проверять членов экипажа. В результате на «спецрейс» по перевозке делегатов пленума не допустили около одной трети матросов. Их заменили курсантами речного училища, но всю потерю они не восполнили. И вот в один из дней, когда мы следовали рейсом до Волгограда, в рубку входит боцман и просит капитана Н.С. Абатнина взять матросом молодого парня. В разговоре с боцманом выяснилось, что претендент на должность — цирковой гимнаст, которого сократили из цирка по причине его физической непригодности, он был глухонемым. Позднее мы узнали, что Сашок (так его звали, он написал своё имя на бумаге) в войну, в Сталинграде, потерялся от родителей, а во время бомбёжки оглох.

Боцман просил капитана взять немного, заверив, что обучит его швартовке. У боцмана не было своих детей, и Саша ему чем-то приглянулся. Парнишка оказался смекалистым и вскоре под руководством боцмана освоил приёмы швартовки судна, у них сложился свой «язык жестов» для общения. Саше выдали форму, он стал полноправным членом нашего экипажа. Часто, в свободное от вахты время, он заходил в рубку и показывал трюки, которым обучился в цирке: лихо исполнял сальто и другие гимнастические упражнения.

В то время, по указанию Н.С. Хрущева, впервые проводилась денежная лотерея, и Саша на всю первую зарплату приобрёл тридцатикопеечные билеты. Капитан пытался ему объяснить, что это обман, но он не поверил. В конце навигации, в сентябре, состоялась розыгрыш. Саша выиграл всего несколько рублей, а вся основная часть билетов оказалась «пустышкой»! Такого Сашу нам раньше видеть не приходилось! Он стал в гневе разбрасывать с капитанского мостика эти билеты «веером», мыча и ругаясь по-своему. Сначала нам это показалось смешным, но когда он с горечью заплакал, стало не до смеха. Расстались мы с Сашей перед заходом в затон «Памяти Парижской коммуны» на зимний отстой. На следующую навигацию на судне он не появился. Больше всех переживал боцман, он сильно привязался к Саше. Поиски парнишки положительных результатов не дали. Судьба мальчика, как и многих его сверстников, была сломана войной.

## ШКИПЕРЫ ФЛОТА РОССИЙСКОГО

Считаю незаслуженно забытой такую важную категорию плавсостава, как шкиперы несамоходных барж. Их работа внесла значительный вклад в доставку различных народно-хозяйственных грузов речным транспортом в порты рек Волги, Камы и на боковые реки. Мне довелось застать, придя на работу в судоходную инспекцию в 1963 году, баржи деревянного судостроения и металлические трюмовые, так называемые «румынки».

А.: Баржа проекта 278 (в просторечье «Румынка») грузоподъёмностью 1000 т, предназначались для перевозки грузов, боящихся подмочки: зер-

но, мука, бумага и т.д. «Румынки» часто использовались как скотницы. Двухстворчатые ворота по бортам тента и на крыше для погрузки-выгрузки. Окна на бортах тента для вентиляции и освещения. В кормовой части жилые помещения и рулевая рубка (имелось рулевое управление, используемое при буксировке на тросе). Год постройки — 1954. Грузоподъемность — 1000 тонн. Класс Речного регистра судна — «О». Размеры судна (длина X ширина X высота, м): 78 x 16 x 6 м. Осадка порожнем — 0,3 м., в грузу — 1,3 м. (Фото 4)

На деревянных баржах часто перевозилась соль, так как она не разедала дерево. Из их трюмов надо было постоянно откачивать воду, для этого работали насосы, использующие силу ветра от специальных «ветряков» на носу баржи. Помню, пришлось выезжать на расследование аварии с деревянной «соляной» баржей на Ржавском перекате. Её выбросило на берег, пробило деревянное днище. Под днище подвели брезент, чтобы спасти груз, но часть соли всё-таки растворилась в воде.

Как-то мы со старшим инспектором Н.А. Володченко были командированы в район города Тольятти, где проводили патрулирование. Заметили и решили осмотреть стоящую на рейде баржу «румынку», гружённую зерном и ожидающую буксировки. Я спросил Николая Лаврентьевича: «Почему мы редко осматриваем этот вид флота?». Он ответил: «На каждой такой барже мы столкнёмся с рядом нарушений. Например, несоответствие членов экипажа занимаемым должностям». Дело в том, что на этом флоте работали так называемые «семейные» экипажи. Заработная плата помощника шкипера и матросов была низкой (30-40 рублей) и укомплектовать баржу кроме как членами семьи было невозможно. Зачастую помощниками шкипера были их жёны, а матросами — несовершеннолетние дети. И эта практика была широко распространена. Вот почему инспекторский состав обходил этот флот стороной, чтобы не запретить его работу. Об этом знали все: от руководства пароходства до министерства, но, как говорится, «закрывали глаза».

И всё же в тот момент я настоял на посещении баржи «румынки», так как считал себя к этому обязанным, как должностное лицо судоходной бассейновой инспекции. Во время швартовки к барже нас встретил свирепый лай собаки, которую шкипер удержал и «изолировал» в будку на корме. На барже имелось машинное отделение в кормовой части трюма. Двигатель обеспечивал механический подъём якорей, освещение сигналов, жизнедеятельность экипажа в нормальных бытовых условиях. Нас, признавая, поразило наличие в кормовой части баржи «огорода»: в больших деревянных ящиках росли помидоры, зелень, лук и т.д. Тут же в оборудованных «стойлах» содержались козы, куры, кролики. В «протопчинах» между трюмами были сооружены из досок навесы с запорами для поросят. И, конечно, развешана сушёная рыба. Короче, «плавучее хозяйство» в полном наборе. Зато проблем с питанием у этого экипажа не было.

Попросили шкипера показать нам судовую документацию, механизмы и оборудование судна, спасательные средства. Серьёзных нарушений в этой части мы не обнаружили и замечаний не сделали. Что касается членов экипажа, нам пришлось отметить наличие на должности матроса несовершеннолетнего сына шкипера, и обязать разрешить ему работу только по сокращённому временному графику (в соответствии с законом). В «Книге единого осмотра» наша запись оказалась единственной.

По прибытии в город Горький я подал рапорт начальнику судоходной инспекции о ходе этой проверки. Материал был подготовлен в качестве «представления» для принятия мер в отдел труда и заработной платы пароходства. В пароходстве при службе перевозок была введена должность «шкипера-наставника» для контроля и наведения порядка на этом виде флота. В ВОРПе (Волжское объединенное речное пароходство) на эту должность был назначен Виктор Яковлевич Шестов — опытный



шкипер и грамотный речник.

Сколько полезной работы по доставке продовольствия в труднодоступные сельские районы, особенно в верховьях боковых рек, было проделано этими баржами, имевшими незначительную осадку! К сожалению, нигде кроме газеты «Большая Волга» это не было отражено и, увы, осталось забыто. Хотелось бы собрать воспоминания тех речников, которые соприкасались с работой этого, так необходимого в то время, флота. Низкий поклон всем шкиперам речного флота и членам их семей за добросовестный и самоотверженный труд.

## ШТУРВАЛЬНЫЙ, РУЛЕВОЙ

О профессии рулевого я ни разу не встретил, к сожалению, «хвалебных од». А это очень древняя и ответственная профессия. С этой должности начинали свою работу многие знаменитые впоследствии капитаны, о чём они писали в своих мемуарах: А.И. Торсуков, С.А. Напитухин, А.И. Белодворцев и другие.

На речных пароходах дореволюционной постройки штурвал представлял собой огромное колесо с дубовыми ручками для вращения. Передача усилия на перо руля осуществлялась с помощью тросиковой передачи через ролики. Для этого требовалась достаточная сила, одному человеку не было возможности справиться. Поэтому в штате на судах предусматривалось четверо штурвальных на каждую вахту. Со временем должность штурвального исчезла. Благодаря техническому прогрессу ручной штурвал стал представлять собой уже рычаги, кнопки или секторы (полусекторы), появилась должность рулевого. От квалификации рулевого зависит в первую очередь безопасность плавания. Речные штурвалы, как аварийные, на случай выхода из строя автоматики, устанавливались на корме судна. Случаи выхода из строя автоматики, хотя и редкие, известны.

В 1960 году, когда я работал на пассажирском теплоходе «Комарно» вторым штурманом, мне пришлось однажды бежать из рубки на корму (вместе с третьим штурманом В.А. Иудиным) и крутить штурвал по командам капитана Николая Сергеевича Абатнина, которые он отдавал по громкой связи из рубки. Мы с третьим штурманом «перекатывали» штурвал, прилагая значительные усилия. Впрочем, тогда мы были молоды и сил нам хватало.

Немало происходило происшествий и аварий из-за недостаточной квалификации и опыта рулевого. Поэтому ранее штурвальными назначали речников из «старослужащих» матросов. Когда на судах появилась новая техника, автоматика потребовалось обучение этой специальности. Организовывались специальные курсы, открывались профессионально-технические училища. Моё знакомство с профессией рулевого состоялось на производственных практиках в 1955 и 1956 годах, которые проходили на колёсных буксирных и пассажирских пароходах. Полученные тогда навыки помогли в дальнейшем при освоении штурманской профессии.

Хочу поделиться воспоминанием о не совсем обычном случае, с обстоятельствами которого я познакомился, работая зимой, в межнавигационный период в отделе кадров Волжского пароходства. Разбирая личные дела плавсостава, я наткнулся на копию судебного приговора, которая была приложена к личному делу и направлена в пароходство для принятия административных мер. На Волге был такой затон — Алексеевка. Речники называли его «Лондон».

*А.: Алексеевский затон расположен у правого берега Волги близ села Алексеевки, ниже города Хвалынского в 26 километрах. Удобный и безопасный от весеннего ледохода затон для зимовки судов. В дореволюционное время занимался сначала Камско-Волжским Обществом, затем в нём зимовали пароходы общества «Самолёт» и другие. В затоне у общества «Самолёт» имелись свои мастерские для ремонта судов и жилые*

помещения для служащих. Вход в затон ежегодно после спада весенних вод заносило песком от размываемого ухвостья острова у входа в затон, вследствие чего вход в затон требовал каждую осень расчистки землечерпательной машиной.

В 60-е годы прошлого века в этом затоне зимовали парходы-буксировщики плотов. В то время команды на них делились на «верхнюю» (капитан, штурманы, кок, матросы) и «нижнюю» (механики, помощники механиков, кочегары). В материалах следствия меня заинтересовал допрос рулевого, стоявшего вахту с капитаном. Происшествие заключалось в следующем. В рубке возникла ссора капитана с механиком, которая переросла в потасовку. В пылу драки капитан откусил механику кусочек носа. Причина банальна: их жены не поделили что-то на камбузе. Так вот, отвечая на вопросы следователя, рулевой проявил небывалую сметку и мудрость. Помогло ему и хорошее знание «Устава службы на судах Министерства речного флота РСФСР». Следователь спросил его: «Что вы видели, когда капитан и механик дрались?» Рулевой прямо и лаконично ответил: «Я рулевой, по Уставу должен смотреть вперёд и не отвлекаться».

У следователя при таком исчерпывающем ответе вопросов больше не возникло. Дело было закрыто, так как капитан и механик помирились. А рулевой сохранил за собой и работу, и уважение обоих командиров. Вот пример мудрости простого народа, у которого надо нам всем поучиться!

## СЛЕПОЙ МУЗЫКАНТ

1960 год. Август. Пассажирский теплоход «Комарно». Рейс: Горький-Астрахань. Пока следовали от Горького до Казани, грузились картошкой в Работках, Лысково, Бармино, Ильинке. На подходе к пристани Юрино (начальник пристани Липин) получили приказ начальника пассажирского отдела ВОРПА погрузить тонну валенок для воинской части в городе Волгограде. Весь трюм пришлось занять этим грузом.

Стою на вахте в рубке, раздаётся звонок от капитана: «Поступила телеграмма из Казанского порта, просят погрузить артистов Саратовского театра эстрады с довольно объёмным реквизитом и декорациями».

На причале нас встречает руководитель театра — Лев Горелик. Я объясняю ему, что мест в трюме и на палубе нет. Единственное место, где можно разместить реквизит, это верхняя палуба позади рубки. Но груз надо будет накрыть брезентом, и кому-нибудь из работников сцены периодически приглядывать за ним. Горелик согласился, и заверил меня, что для команды теплохода коллектив даст бесплатный концерт. В то время в СССР это был единственный музыкальный театр с многоплановым репертуаром, в котором, в том числе, было воспроизведение «в живую» двух картин художника И.Е. Репина: «Охотники на привале» и «Рыбаки». Театр успешно гастролировал в Америке, где обрёл известность и популярность. На афишах театра в полный рост с баяном был изображён талантливейший музыкант Иван Паницкий. Вот о нём и пойдёт дальше речь.

Он был слеп, но владел несколькими инструментами, особенно виртуозно баяном. На афише так и было написано: «Лучший баян России Иван Паницкий!». Перед выступлением «Ваню», как все его звали в труппе, пришлось уговаривать одной из солисток, которую он особенно обожал. Она обратилась к нему: «Ваня, ну, сыграй, вся команда собралась к тебе!» «Ну, если вся команда, я согласен, — ответил он».

Концерт состоялся в музыкальном салоне теплохода. До выступления баяниста мы прослушали песни ансамбля, стихи и комедийные миниатюры Льва Горелика. Затем его супруга исполнила популярную в то время песню «Утки все парами...». Дошла очередь до Ивана. Вначале он попросил посадить его за рояль и исполнил несколько классических произведений. Затем взял баян. Такого виртуозного исполнения, признать, я раньше никогда не слышал. Его пальцы бегали по клавиатуре

с невообразимой скоростью, при этом выделявая такие «коленца», что дух захватывало. Все члены команды были в восторге и долго не отпускали его.

Позднее мы с женой часто общались с Львом Гореликом и его супругой во время ужинов в ресторане, оформленном цветными витражами, которые создавали комфорт и своеобразный уют. Наш теплоход снабжался УРСом (управлением рабочего снабжения) чешским пивом («Senator», «Prazdroj») и, конечно, воблой. Лев Горелик был не только талантливейшим артистом, но и поэтом. Он с вдохновением читал нам свои стихи. У нас сложились дружеские отношения, они неоднократно приглашали нас в Саратов. К сожалению, в дальнейшем наше знакомство не продолжилось. Что потом стало с этим театром и его талантливыми актерами мне неизвестно, как неизвестна и судьба «лучшего баяна России» Ивана Паницкого.

*А.: Историческая справка. Паницкий Иван Яковлевич (1906-1990). Первый советский баянист, удостоенный в 1957 году почётного звания «Заслуженный артист РСФСР». Он был победителем многих конкурсов, единственным незрячим солистом Саратовской филармонии, его творческий путь отмечен тысячами концертов в Москве, Ленинграде, в больших и малых городах и сёлах, выступления его не знали полупустых залов. Этому легендарному незрячему музыканту и импровизатору удалось раскрыть неограниченные возможности русского баяна — в его руках инструмент зазвучал по-новому, заиграл иными, необычайными гранями. «Если с появлением скрипки Бог вселил всю свою страсть в Никколо Паганини, то с появлением баяна Бог отдал душу вам, Иван Яковлевич», — так отзывались об искусстве Мастера его постоянные слушатели. В его доме всегда было множество гостей, друзей, чутких внимательных слушателей, известных советских композиторов. Умер Иван Яковлевич Паницкий в возрасте восьмидесяти четырёх лет, но память о нём как об оригинальном композиторе, виртуозном исполнителе и, наконец, первооткрывателе неизведанных звуковых возможностей баяна жива. «Секрет» Паницкого, должно быть, в особенностях понимания людей, природы, событий. Его своеобразие восприятия мира, соединённое с глубоко личным осмыслением и чувствованием, питало его безграничную художественную фантазию. Лишённый зрения, он видел гораздо больше многих зрячих людей, проникая в самую суть характеров, человеческих душ. Он воспринимал мир всем своим существом, каким-то не всегда объяснимым даже для себя образом, «шестым чувством».*

Хочется, чтобы память о таких самородках жила в народе.

### «БЕРЕНДЕЕВКА»

1984 год. В стране — «горбачёвская» перестройка. Поездка с начальником пароходства Константином Константиновичем Коротковым в Кострому.

*А.: Константин Константинович Коротков родился в городе Горки (ныне Могилёвской области Белоруссии) в семье служащих. В 1939 году окончил среднюю школу в городе Гомель и поступил учиться в Ленинградский автомобильный институт. В 1940 году был призван в РККА. Участник Великой Отечественной войны. Был механиком-водителем танка на Западном и Юго-Западном фронтах. После демобилизации в 1946-1952 годах учился в Горьковском институте инженеров водного транспорта на эксплуатационном факультете. В 1952-1955 годах работал заместителем главного диспетчера и главным диспетчером Волжского грузового пароходства в городе Куйбышеве. В 1955-1958 годах — заместитель начальника Куйбышевского линейного пароходства. В 1958-1960 годах — заместитель начальника Волжского объединённого речного пароходства в городе Горьком. Начальник Волжского объединённого речного пароходства в 1960-1984 годах. Его называли масштабным человеком, человеком-глыбой — именно таким он и был все 24 года (!)*

руководства многочисленным коллективом пароходства. Константин Коротков принял штурвал ВОРПА из рук другого выдающегося речника — Сергея Александровича Кучкина — и превратил пароходство в мощное транспортное предприятие. Именно он выступил с инициативой наладить силами волгарей морские заграничные перевозки. Когда в 1974 году из Министерства речного флота пришло «добро», в развитии судоходства на Волге начался новый этап. Было сформировано управление международных грузовых перевозок. Суда смешанного «река — море» плавания открыли грузовую линию на Каспийском море, вышли на просторы Черного, Азовского, Средиземного, Балтийского и Северного морей. Волга стала контактировать с портами 38 стран Европы, Африки и Азии. При К.К. Короткове ВОРП был награждён орденом Ленина, правительственными наградами отмечены 393 работника пароходства. В честь 50-летия Великого Октября коллективу предприятия вручили на вечное хранение переходящее Красное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета министров СССР и ВЦСПС. Из рук министра речного флота РСФСР С.А. Кучкина знамя принял Константин Константинович Коротков. С 1984 года на пенсии. Награды: ордена Ленина, Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, «Знак Почёта», медали, нагрудной знак «Почётный работник речного флота». Заслуженный работник транспорта РСФСР. Умер в Нижнем Новгороде в 1993 году. Память: теплоход «Советская Украина» (1976 года постройки) стал носить имя «Константин Коротков». Мемориальная доска в память о К.К. Короткове установлена в Нижнем Новгороде, в Нижегородском районе, на доме 8 «а» по Верхневолжской набережной.

Дмитрий Валентинович Альпидовский 14 лет (с 1970 по 1984 год) проработал референтом (помощником) К.К. Короткова. Андрею Альпидовскому довелось на протяжении двух десятков лет трудиться в водном институте (академии, университете) вместе с дочерью К.К. Короткова — Натальей Константиновной. Она окончила факультет вычислительной математики и кибернетики ГГУ им. Лобачевского и работала сначала программистом, а затем заместителем декана юридического факультета ВГАВТ. У нас сложились добрые, доверительные отношения. Я преподавал её дочери Лане информационные технологии, когда она училась на факультете экономики и управления ВГАВТ. К сожалению, Наталья Короткова после тяжёлой болезни рано ушла из жизни — на пороге своего 60-летия. Незадолго она с чувством гордости присутствовала (вместе с дочерью Ланой и внуком Костей, названным в честь прадедушки) на открытии мемориальной доски, посвящённой памяти К.К. Короткова (на доме 8 «а» по Верхне-Волжской набережной).

На пристани Кострома нас встречает её начальник Александр Николаевич Андрианов. Он докладывает о работе пристани и сетует на незначительный объём переработанных грузов и нехватку средств на строительство жилья для работников. После совещания вместе с Константином Константиновичем наносим визит первому секретарю обкома КПСС Юрию Николаевичу Баландину. Состоявшаяся встреча была тёплой — Константин Константинович ранее был уже знаком с ним. Во время разговора начальник пароходства обосновал необходимость придать пристани Кострома статус порта для дальнейшего развития перевозок в регионе. Первый секретарь поддержал это предложение и, в свою очередь, обещал оказать необходимое содействие в Министерстве речного флота и в правительстве РСФСР. Когда визит завершился, Константин Константинович обратился ко мне: «Юрий Николаевич пригласил меня в ресторан «Берендеевка», поедешь со мной. «Первый» тоже будет с помощником».

Такого доверительного общения между первыми руководителями мне больше не приходилось видеть. Разговор шёл о положении в стране, и был настолько задушевым и откровенным, что я поклялся себе никому об этом не рассказывать. Мы с помощником 1-го секретаря сиде-

ли рядом, и не решались ни о чём разговаривать при наших патронах. Обслуживали нас по «высшему разряду», впервые мне удалось поговорить тушёной медвежатины. Я был преисполнен чувства гордости за нашего начальника пароходства, который на равных общался с первыми руководителями обкомов КПСС, членами Политбюро и членами правительства, которые посещали пароходство. Константин Константинович обладал такой эрудицией, что мог увлечь собеседников не только в профессиональном, но и в культурном плане. Он много читал, знал все новинки литературы, часто посещал театры; когда отдыхал в Гаграх, посещал концерты ведущих артистов.

Я работал референтом К.К. Короткова с 1970 по 1984 год, и до сих пор горжусь этим. Константин Константинович научил меня, прежде всего, уверенности в своих силах — и в работе, и в повседневной жизни. Когда со мной не стало отца, я мысленно считал, что Коротков заменил мне его. Его отеческую заботу я ощутил, когда меня посетил недуг. Он тогда настоял на госпитализации. А после всегда настаивал, чтобы я обедал с ним в нашей столовой. В последнее время наши отношения стали доверительными. Выйдя на пенсию, он часто приглашал меня к себе домой. Мне до сих пор не хватает такого мудрого и заботливого наставника по жизни. Не зря речники называли Константина Константиновича Короткова адмиралом Волги!

## ВСТРЕЧА МИНИСТРА

11 августа 2018 года. Борт теплохода «Константин Коротков». Встречаем Леонида Васильевича Багрова, последнего из министров речного флота РСФСР. В 2018 году Леонид Васильевич стал инвалидом по зрению после неудачной операции, но, несмотря на это, решил совершить поездку по маршруту Нижний Новгород — Астрахань — Нижний Новгород, правда, с сопровождающим.

*А.: Леонид Васильевич Багров родился в 1931 году в селе Покровское на Волге близ Козьмодемьянска Марийской АССР. С 1949 по 1954 год учился в Горьковском институте инженеров водного транспорта по специальности инженер эксплуатации водного транспорта. Чемпион РСФСР по плаванию (1954). С 1954 года — на хозяйственной, общественной и политической работе. В 1954-1964 годах — начальник сплава лесосплавного участка, диспетчер-технолог, начальник службы эксплуатации Волгоградского линейного пароходства, начальник порта «Волжский», участник строительства Сталинградской ГЭС. В 1964 году по личной инициативе С.А. Кучкина Леонид Багров приглашён в Москву в Министерство речного флота РСФСР с должности руководителя Волгоградского речного порта. Сначала начальник отдела, затем начальник Главного грузового управления, с 1974 года — первый заместитель министра. С 1978 по 1990 год — министр речного флота РСФСР. Избирался депутатом Верховного Совета РСФСР 10-го и 11-го созывов. С 1990 по 1992 год — председатель Государственного концерна «Росречфлот». 1 июля 1992 года концерн был преобразован в Департамент речного транспорта Минтранса России. А. В. Багров стал его директором. С 1992 по 1996 год — директор Департамента речного транспорта Министерства транспорта РФ (в ранге первого заместителя Министра).*

Символично, что эту поездку по Волге он запланировал на теплоходе, носящем имя начальника Волжского объединённого речного пароходства, с которым он начинал работать на флоте после окончания ГИИВТА.

О первой своей встрече с К.К. Коротковым в Волгоградском порту он поделился с нами, когда мы приехали на могилу Константина Константиновича на Бугровском кладбище Нижнего Новгорода. О посещении могилы он попросил заранее. Вот что он рассказал:

«Тогда я был совсем молодым специалистом. В Волгограде меня назначили мастером по приему плотов. С плотами я знаком с юности. Родина моя на Волге, напротив впадения Ветлуги, по которой сплавалось

большое количество плотов. Застал я и последнюю «Беляну», сплавляемую в Астрахань».

*А.: Беляна — деревянная некрашенная плоскодонная барка, использовавшаяся для сплава леса по рекам Волге и Каме в XIX — начале XX века. Беляны строились в местах добычи леса в Верхнем Поволжье и на Каме, и были рассчитаны только на один рейс вниз по течению. Конструктивно являлись потомками насадов и сохранили многие их свойства. Основным грузом была древесина, в некоторых случаях лыко, рогожа и другие подобные товары. Для управления оснащались парусом из рогожи. Длина корпуса достигала 100 метров, ширина — 25 метров, высота — 5 метров, грузоподъёмность — до 10 000 тонн. Материалом корпуса были лучшие лесоматериалы, но корпус не смолился, что определило название такого судна. Груз мог размещаться в корпусе и в надстройке с постепенным расширением за борта (до 2,5 — 3 метров). Верхняя палуба не предусматривалась, а приемлемая прочность судовой конструкции достигалась плотной укладкой гружёных лесоматериалов. Прямо сверху над уложенным грузом устанавливались два или три ворота для якорей и лотов, а также возводились казёнки, где проживала команда во время сплава. Сплавлялись беляны, в основном, в Царицын (ныне — Волгоград), где лес-полуфабрикат и корпус разбирались на дрова или шли на лесопильные заводы для окончательной обработки.*

«Прибыл к нам на Волгоградский рейд разбитый плот. Разбираюсь с капитаном буксировщика и сопровождающим плот. Появляется начальник пароходства К.К. Коротков «во всех регалиях». Я представляюсь. «А где капитан?» — спрашивает он. «На буксире, оформляет акт», — отвечаю. Заходим к ним (капитану и сопровождающему) в каюту. Они сидят за столом, что-то пьют из стаканов. «Вы чего пьёте?» — задаем вопрос. «Чай», — отвечают. Константин Константинович обращается к ним: «И мне налейте». Попробовав, с некоторым удивлением говорит: «Действительно, чай».

После этого последовал детальный разбор причин разрушения плота с соответствующими выводами. «Это не плот, а дрова», — заключил Коротков. И уже в мой адрес: «Займитесь реализацией».

Когда мы сопроводили Леонида Васильевича к могиле Короткова, мне показалось, что он пришел не только проститься, но и покаяться. «В работе было всё», — так он выразился, и добавил: «Вот я и пришёл «в гости к Косте». Потом пояснил: «Это слова из песни, которая звучала каждое утро на теплоходе».

Прощаясь со мной в вагоне поезда, следующего в Москву, он сердечно поблагодарил за подаренную ему на память книгу о Волге «Волжские рассказы», написанную нами с сыном Андреем.

## **БЕЗ ЗАРПЛАТЫ**

Лихие 90-е годы... Переворот 4 октября 1993 года, расстрел парламента. У власти Ельцин. В стране кризис, последствия которого не преминули сказаться на всём нашем народе, в том числе и на речниках. Массовые невыплаты заработной платы, проблемы с продуктами питания. На реке — в портах и на заводах, в РЭБ начались выборы первых руководителей предприятий, организованные «новыми демократами». В это время меня, как начальника отдела кадров, и Александра Игнатьевича Минченю, как начальника службы промышленных предприятий, направили в командировку в Волжскую РЭБ для организации и проведения выборов директора. Все эти выборы были откровенным заигрыванием с народом так называемых «демократов». Ничего хорошего из этого, в результате, не получилось, наоборот, привело, по сути, к разрушению производства.

Мы прибыли на борт катамарана «Братья Игнатовы» (проект Р-19), стоявшего у причальной стенки для производства небольшого профилактического ремонта.

А.: «Братья Игнатовы: сухогрузный двухкорпусный теплоход г/п 1000 тонн, мощностью 1800 л.с. Тип судна: сухогрузный винтовой теплоход, состоящий из двух корпусов, соединённых жёстким мостом, с открытой грузовой палубой, двухярусной надстройкой и МО (машинного отделения) в корме. Назначение: перевозка контейнеров и других палубных грузов. Место постройки: ССРЗ им. 40-ой годовщины Октября (РСФСР, Горьковская область, пгт. Октябрьский). Класс Регистра: «О».

Экипажу судна, как и многим другим в отрасли, задерживали выдачу зарплаты. И здесь мы воочию убедились, как речники, в отличие от работников других отраслей, находили выход из этого тяжёлого положения. Поднявшись на борт, мы обратили внимание на палубу теплохода, заставленную легковыми автомобилями автотуристов. Зайдя к капитану, спросили: «Что это за груз?». «В стране проблема с бензином. Ребята из Ростова попросили подвезти их в города Поволжья и в Москву. Они нам заплатили и заодно согласились покрасить корпус и надстройку», — ответил капитан и продолжил: «Зарплаты у нас давно не было, а на коллективное питание нужны деньги, вот так и крутимся». Затем он добавил: «Приглашаю отведать ущицы. Ловим рыбу, сами знаете, что с мясом тоже проблемы». Мы зашли в красный уголок, увидели обедающий экипаж — лица веселые, а на столе, не поверите, — уха из осетра и чёрная икра! Вот так волгари выходили из положения.

Мы с Аркадием Игнатьевичем договорились об этой «перевозке» никому не докладывать, чтобы не подвести экипаж. А что было делать рабочим людям, попавшим в сети, расставленные «либералами»? Денег нет, а есть надо!.. Кстати о либералах. Полностью согласен с мнением президента России В.В. Путина о том, что распад СССР стал национальной трагедией для миллионов россиян. А организовано всё это было Западом с помощью предателей внутри нашей страны.

Хочется, чтобы будущее поколение не позволяло себя «оболванивать». Жаль, что должных выводов из этой трагедии, так до конца и не было сделано. Свидетельством этому стали так называемые «некоммерческие организации», призывающие к новой смене власти путём митингов, незаконных выступлений и организации беспорядков и терактов. Эти деятели ругают Сталина, а он умел поддерживать порядок и заботиться о народе. Иосиф Виссарионович не имел ни личных дач-имений, ни счетов в банках за рубежом. Он посвятил свою жизнь народу, выиграл страшную войну, был не временщиком, а государственным!

Приведу слова А.С.Пушкина о русском бунте: «Не приведи бог видеть русский бунт — бессмысленный и беспощадный. Те, которые замышляют у нас невозможные перевороты, или молоды и не знают нашего народа, или уж люди жестокосердые, коим чужая головушка полушка, да и своя шейка копейка».

Хочу сказать, что наше и последующее поколение не должно допустить нового разрушения великой страны.