

«Как причудливо тасуется колода!» — говорил М.А.Булгаков устами одного из своих литературных героев. Повторю и соглашусь. Мог ли предположить мой прадед, протоиерей Дмитрий Александрович Альпидовский, что его сын Валентин не пойдёт по проторенной четырьмя (а возможно и больше) поколениями священнослужителей Альпидовских духовной тропе, а станет геологом, начальником многочисленных экспедиций от Казахстана до Крайнего Севера? Что его внук Дмитрий свяжет свой жизненный путь с рекой Волгой, станет штурманом речного флота, займёт руководящий пост в Волжском пароходстве и проработает там почти 40 лет, его правнук Андрей станет преподавателем, доцентом Волжского университета водного транспорта?

Нет ответа. И спросить некого. Отдал Богу душу Дмитрий Александрович в суровые 30-е годы прошлого века в глубинке Казанской губернии, в селе Тагашево. Сын его Валентин, мой дед, не любил рассказывать о своём прошлом, а я был слишком юн и думал, что всегда успею расспросить деда о его жизни.

Прошло время, и я решил попросить моего отца, Дмитрия Валентиновича, рассказать о его жизни и работе.

А. Альпидовский

МОЙ ПЕРВЫЙ ПАРОХОД

После окончания судоводительского факультета Горьковского института инженеров водного транспорта я был назначен вторым штурманом на пароход «Владимир Ульянов-Ленин», приписанным к судоремонтному заводу им. Урицкого в Астрахани. Капитан был местный. Встретили нас (второй выпуск судоводителей ГИИВТа) холодновато. Капитаны все были, как правило, после речных училищ. Тогда только вводилась штурманская система, их так же, как и нас, штурманов, встречали «в штыки». Впрочем, когда на реке лоцманов заменяли капитаны, в основном «практики», большей частью из отставных офицеров морского флота, их тоже так встречали. Вот и нам досталось.

Мне посчастливилось работать под руководством Сергея Андреевича Кучкина¹, бывшего тогда начальником пароходства. Он принял участие в моей судьбе. Когда всех нас распределили по судам, Сергей Андреевич ревностно следил за тем, чтобы нас не «обижали».

Потом, когда пароход поставили на «зимовку», я узнал в отделе кадров, что капитан написал на меня рапорт начальнику пароходства. Владимир Васильевич Беляков, начальник отдела, показал мне бумагу и сказал: «Дмитрий, посмотри — на тебя рапорт капитана». Капитан пишет: «Прибыл второй штурман. Плёс — не знает». Плёс — такой район плавания с множеством перекатов и створов. В конце рапорта: «Прошу заменить». Сергей Андреевич Кучкин на рапорте своим каллиграфическим почерком пишет резолюцию: «Пригласить ко мне капитана». Рапорт поступил ещё в середине навигации. Я об этом ничего не знал, спокойно работал. Потом Владимир Васильевич Беляков мне рассказывал: «Я был свидетелем этого разговора».



Сергей Андреевич спрашивает капитана:

— Вы капитаном хотите работать или лоцманом?

— Да вы что, Сергей Андреевич, я — капитан!

— Так вы понимаете, кто такой капитан? Капитан — воспитатель, учитель.

— Да.

— А вы что — не хотите воспитывать молодые кадры? Скоро пойдут по реке не пароходы, а комфортабельные теплоходы — пассажирские, грузовые — с новейшим навигационным оборудованием. Ну и что, вы считаете нам инженеров-судоводителей не надо?

— Да нет, надо!

— Так вы подумайте, согласны работать?

¹ Кучкин Сергей Андреевич (1910-1981) – Начальник Волжского объединенного речного пароходства (ВОРП) в 1958 – 1960, министр речного флота РСФСР в 1960-1978 гг.

— Да, согласен».

По рассказу Владимира Васильевича, под конец навигации от капитана поступает ещё один рапорт: «Начальнику пароходства С.А. Кучкину от капитана... Докладываю Вам, Сергей Андреевич, что штурман подготовлен к самостоятельной вахте. Ваше указание выполнил». Кучкин пишет резолюцию: «Премировать капитана».

Затем судно было приписано к судоремонтному заводу «Память Парижской коммуны». Там я встретился с Николаем Ивановичем Доловским. Он был очень опытным капитаном и, когда флот ставился на «отстой», всегда выбирался старшим.

Навигация 1959 года совпала со счастливым событием в моей жизни — женитьбой на Валечке Лабзиной. Медовый месяц мы провели на этом пароходе. Николай Иванович очень заботился обо мне. Когда встал на отстой, он говорит: «Митя, у тебя молодая жена. Давай вставай на дежурство — сутки через трое. А потом, пока зима, — на работу в пароходство, в отдел кадров».

У меня сложились хорошие отношения и с экипажем. Например, с рулевым Виктором из деревни Шиловка, это возле г. Ульяновска. В экипаже оказалось много «шиловских». Мы старались дать им побольше заработать. Шли по расписанию, но от Горького до Казани на всех пристанях по правому берегу Волги в марийских, чувашских, татарских селах останавливались и грузились картошкой. Каждая погрузка — «вручную», матросы бегали с «баланками»², чтобы успеть всё погрузить. Приходилось порой стоять больше, чем положено по расписанию. Зато матросы могли заработать. Экипаж за это относился к командному составу с уважением. Только после каждой такой погрузки механик вынужден был «прибавлять пару», чтобы «войти» в расписание.

Как-то, после очередной погрузки, мне этот рулевой Виктор говорит: «Валентиныч, сочинила команда присказку. Вроде и неудобно говорить, да и советская власть строгая». Я говорю: «И какая присказка?» Он отвечает: «У нас говорят — пароход «хреновский», зато капитан Доловский и штурман Альпидовский!» А пароход-то — «Ульянов-Ленин», вот тебе и «хреновский». Прилипла ко мне эта присказка, и когда мы зимовали на базе флота в судоремонтном заводе (СРЗ) «Память Парижской коммуны» все речники надо мной подшучивали по этому поводу.

До революции 1917 г. пароход назывался «П.И. Харитоненко»³, был построен в 1913 году на Сормовском заводе, принадлежал пароходному обществу «Русь» (длина 90 м, грузоподъемность 55 тысяч пудов). Пролёты на главной палубе парохода настолько широкие, что в центральный мог свободно въехать легковой автомобиль. Помню, когда на пароход садился профессор из Горького, он заехал в пролёт главной палубы на своём автомобиле «Победа». В помещениях этой палубы были «общие» места для пассажиров, как в общем вагоне поезда. Здесь же хранились перевозимые грузы (та же картошка). Каюты на второй палубе достаточно комфортабельные для того времени. Скорость судна для 1913 г. приличная — 16 км в час, в 1959 г. — средняя для водоизмещающих судов. Паровая машина парохода оборудована новейшими форсунками английского образца, позволявшими держать двойное давление пара. Из внутренних помещений главной палубы через стеклянное ограждение видна работа двигателя — ход огромных шатунов — впечатляющее зрелище.

В 1965 году пароход списали.

² Баланка – деревянное приспособление для переноски тяжелых мешков, одевается на спину, крепится с помощью ремней.

³ Павел Иванович Харитоненко – крупный российский предприниматель и благотворитель начала XIX века. На гербе семьи Харитоненко значился девиз: «Трудом возвышаюсь». В московском особняке династии Харитоненко после революции расположилось посольство Великобритании.

Вспоминается одно из моих дежурств в СРЗ «Память Парижской коммуны». Директором тогда был Юрий Иванович Хлебников, главным инженером — Владимир Васильевич Амосов. Дежурство проходило в верхней караванке⁵, оборудованной металлической печью. Для отопления применялся каменный уголь, который брали на улице метрах в десяти от караванки.

Шел декабрь 1959 года. Ночь. Мороз превышал 30 градусов. Вдруг с верхнего счала⁶ бежит вахтенная в тулупе до пят и кричит: «Чёрт! Чёрт!».

А это рысь попала в гребное колесо парохода «Социализм». Как она запуталась в спицах колеса — непонятно. Хорошо, что через какое-то время ей удалось освободиться, и она убежала. Но вахтенная боится возвращаться на счал. Стоим с ней у кучи угля, разговариваем. Вдруг она опять кричит: «Смотри, луна спускается!»

Гляжу — над верхним счалом завис огненный шар. Потом он направился к нам. Женщина рухнула вниз лицом, уткнулась в снег и стала причитать: «Свят, свят, прости меня!»

Шар был размером с баскетбольный мяч, вокруг него образовались искры, слышен был характерный треск. Наступила странная тишина. Шар то поднимался, то оседал, постепенно удаляясь от нас к дубовой роще. Наконец, он пропал из виду.

Это небывалое зрелище долго обсуждали в караванке. Большинство высказывалось за то, что это была шаровая молния. Я, сомневаясь, спросил: «Откуда она взялась зимой? Грозы-то не было». Но все убеждали меня, что шар образовался из-за большого количества высоковольтных линий, проходящих недалеко от «Парижа». Я, однако, не уверен на сто процентов, что это была шаровая молния. А вдруг все-таки НЛО?

Много лет спустя, проезжая летом на троллейбусе в районе Советской площади города Горького, я второй раз увидел такой огненный шар. При его появлении пропало напряжение в электропроводах, троллейбус остановился, и наступила тишина, почти такая же, как в 1959 году. Странно, но пассажиры, хоть и были удивлены увиденным, не стали обсуждать между собой это явление.

«ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ» РЕЙСЫ

Впоследствии попал я на пассажирский теплоход «Комарно», которым командовал наш сосед по коммунальной квартире капитан Николай Сергеевич Абатнин. Теплоход построен на судовой верфи в г. Комарно Чехословацкой социалистической республики. Для приёма теплохода мы были вызваны в Ростов-на-Дону. Поскольку теплоход не проходил под мостом по своим габаритам, то было произведено переоборудование (снимали сверху рубку и т.д.) на заводе «Красный Дон».

Теплоход сразу поставили на «правительственную» перевозку. В Казани к нам сел Аристов, член правительства. В это время проводились мероприятия по «братанию» татар и чувашей. Был придуман праздник в городке Свяжске на одноимённом острове. Этот остров «брал» Иван Грозный в свое время.

⁴ «Париж» — распространённое в среде волгарей название судоремонтного завода «Память Парижской Коммуны». Расположен в 70 км ниже по Волге от Нижнего Новгорода, в 51 км ниже города Бор.

⁵ Караванка — помещение близ каравана судов. В домике находился дежурный по каравану, в обязанности которого входил учет прихода и выхода судов, а также сохранность судов стоящих у причалов. В зимнее время дежурный по каравану делал обходы и осматривал все суда. Каждое судно в обязательном порядке обкалывалось по периметру ото льда, и, если в сильные морозы лёд скопывал корпус, он обязательно убирался.

⁶ Счал — группа из нескольких соединённых между собою судов.

Там же швартовался теплоход «Г.В. Плеханов». В Свияжске к нам на борт прибыла чувашская делегация. На теплоходе «Г.В.Плеханов» присутствовал член правительства Полянский. Теплоходы стояли борт к борту. На палубе проходили гуляния, пели национальные песни. За хорошую организацию перевозок и обслуживания команду премировали.

Не успели мы сделать рейс, как нас (после дооборудования) поставили в Москву на обслуживание июньского пленума ЦК КПСС (1960 г.). Теплоход использовали в качестве «штаба» (там планировали собираться члены правительства, секретари обкомов во главе с первым секретарем ЦК КПСС Никитой Сергеевичем Хрущевым). На теплоход был вызван Ростислав Евгеньевич Алексеев⁷ с опытными образцами «крылатых» судов и экраноплана в «военном» варианте.

Мы стояли в «Бухте Радости», там, где правительственные дачи на берегу небольшого водохранилища. Был очень жаркий день. Перед приездом высоких гостей прибыл Зосима Алексеевич Шашков⁸, министр речного флота. В нейлоновой рубашке, без формы, он лично осмотрел весь теплоход. А перед его приездом мы отдраили всё судно, расстелили ковры, пропылесосили.

Неожиданно он командует мне: «Штурман, убирай ковры!». Мы убрали ковры, а под ними — пыль, опять надо убираться. Кое-как успели.

Приехал Н.С.Хрущев, пошёл по теплоходу в сопровождении министра Шашкова. Капитан и мы, штурманы, идём за ними, мне хорошо слышен разговор.

Никита Сергеевич говорит Шашкову: «Это другое дело, чувствуется, что здесь никаких излишеств нет». А до этого он посетил теплоход «Добрыня Никитич», немецкой постройки (ГДР). Там везде были ковры. Поднимается он на третий дек, на нем одноместные каюты, люкс, каюта капитана. На третьем деке ковер остался. Тут министр, так сказать «прокололся». Хрущёв спрашивает:

— А почему здесь ковер?

Шашков:

— Вы знаете, Никита Сергеевич, на втором деке, ниже, тоже каюты. Женщины сейчас ходят на высоких каблуках, стучат, беспокоят нижних пассажиров — поэтому постелили.

Хрущёв:

— Вечно у тебя одни бабы на уме!

А на самом деле, монтажные палубные щиты, которые закрывали кабели электропроводки, были сделаны с выступающими дюралевыми ободочками. За них можно было случайно зацепиться и упасть, поэтому по всему коридору стелили ковры.

Хрущев вошёл в отведённый ему люкс. Там не понравились на окнах тёмные плотные шторы. Шашков стал объяснять: «Если вы, Никита Сергеевич, решите днём прилечь отдохнуть, то шторы закроют яркий солнечный свет». Хрущёв опять сделал замечание министру: «Днём надо работать, а не спать!».

В этом же году Зосима Шашков был снят Хрущёвым с формулировкой: «За перерасходование средств на строительство флота». Шашков практически был последним министром из «Сталинской» команды.

Когда я об этом рассказал начальнику ВОРПА Константину Константиновичу Короткову⁹, он спросил меня: «А ты знаешь, за что на самом

⁷ Алексеев Ростислав Евгеньевич (18 декабря 1916, Новозыбков, Черниговская губерния – 9 февраля 1980, Горький) – советский кораблестроитель, создатель судов на подводных крыльях, экранопланов и экранолётов.

⁸ Шашков Зосима Алексеевич (1905 – 1984) – директор Горьковского института инженеров водного транспорта (1937 – 1938 гг.), народный комиссар речного флота СССР (1939 – 1946 гг.), министр речного флота СССР (1946 – 1953 гг.), министр морского и речного флота СССР (1956 – 1954 гг.), министр речного флота РСФСР (1956 – 1960 гг.).

⁹ Коротков Константин Константинович (8 апреля 1922 – 16 июня 1993), за-



деле сняли Шашкова?» Я отвечаю, что сам читал постановление с формулировкой «за перерасход». Коротков говорит: «Нет, ты не знаешь. Мне рассказывал сам Шашков. У него с Хрущёвым давнишнее противостояние. Когда Никита Сергеевич в 30-х годах был первым секретарем Московского горкома партии, у И.В.Сталина проводилось совещание, на котором докладывали о ходе строительства канала Москва — Волга. Когда главные инженеры проекта закончили, слово дали Хрущёву. Он говорит:

— Мы, Иосиф Виссарионович, при строительстве мостов через канал сумели сэкономить».

В то время суда были двухдечные, низенькие, как в фильме «Волга-Волга», или, например, как пароход «Иосиф Сталин».

«Сталин послушал Хрущева и спрашивает:

— А что нам скажет нарком?

Зосима Алексеевич Шашков тогда был самым молодым из министров (наркомов), его должность называлась «наркомвод», то есть он командовал и речным, и морским флотом. До этого он работал ректором ГИИВТа.

Шашков встает и докладывает:

— Товарищ Сталин, мы считаем, что такие низкие мосты будут тормозом для развития речного флота. Дело в том, что на смену нынешним небольшим пароходам придут суда, которые будут выходить в моря. Москва будет портом пяти морей.

— Правильно, — вставил реплику Сталин.

— Поэтому мы считаем, что высоту мостов нужно поднять, — продолжил Шашков.

— Правильно говорит товарищ Шашков. Мы должны строить на века! — сказал Сталин.

Совещание заканчивается. Шашков рассказывает:

— Я выхожу, хлопаю по плечу Хрущёва, говорю: Ну что, Никита?

Хрущёв отвечает:

— Я тебе этого не прощу.

25 лет спустя он мне этого и не простил».

Вот такой интересный рассказ К.К. Короткова о его разговоре с З.А. Шашковым.

СОЗДАТЕЛЬ «КРЫЛАТОГО» ФЛОТА

Особо хочу остановиться на личности конструктора Ростислава Евгеньевича Алексеева, которого я часто видел в кабинете начальника ВОРПа К.К. Короткова и порою присутствовал при их беседах.

Константин Константинович был мечтателем, но не «маниловского» типа, а мечтатель-реалист. Поэтому «крылатый» флот прежде всего нашёл своё применение в Волжском пароходстве. Коротков и Алексеев дружили. Почти все испытания новой техники Алексеева проходили в ВОРПе. Ростислав Евгеньевич часто приезжал в ВОРП, они встречались в кабинете Короткова. Алексеев привозил с собой новые (причем секретные) разработки.

Константин Константинович говорил ему:

— Ростислав Евгеньевич, ты оставь мне фотографии, макеты.

— Не могу, Константин Константинович, они пока засекречены.

Однажды Алексеев привёз макет экраноплана. Он назывался «Ласточка», предназначался для перевозки пассажиров. Моторы на нём стояли авиационные, пропеллерные, с маленьких чешских легкомоторных самолетов. Но «гудели» они, конечно, прилично.

У нас в то время испытывали судно Алексеева «Сормович» на воздушной подушке, а потом и этот небольшой экранопланчик. Коротков говорит: «Да какое же это речное судно? Это же самолёт!» Шум он производил очень большой.

Коротков высказывал Алексееву после пробных рейсов «Сормовича»: «Нам из деревень жалуются, что у них коровы вашего «Сормовича» пугаются и не доятся». Алексеев отвечал: «Доработаем». Сейчас не стало на Волге скоростных судов, да и коров в сёлах.

Когда я работал на общественной работе секретарем партийной организации управления пароходства, Р.Е.Алексеев баллотировался в депутаты от нашего округа. В доме культуры речников организовали встречу с избирателями, на которой я, как доверенное лицо Алексеева, его представлял.

В 1960 г. я работал штурманом на теплоходе «Комарно». Наше судно стояло в Москве и служило штабом для депутатов июньского пленума ЦК КПСС. В качестве приглашённых там был и Р.Е.Алексеев.

Однажды Н.С.Хрущёв, находясь на третьей палубе нашего теплохода, спросил Алексеева:

— А вы знакомы с конструктором Туполевым?

— Нет.

— Вам надо вместе работать! И на реке будут большие скорости.

Алексеев объяснил:

— Никита Сергеевич, для этого нужна лаборатория с современным оборудованием. А у нас пока оборудование примитивное.

Хрущёв:

— А в чем дело?

— Средства нужны.

Рядом стоял министр финансов Зверев. Хрущёв ткнул его в немаленький живот кулаком: «Изыскать!»

И буквально в этом же году, не успели мы вернуться в Горький, поступило распоряжение, по которому Алексееву выделили деньги для организации Центрального конструкторского бюро (ЦКБ) судов на подводных крыльях. Были собраны все его соратники: Зайцев и другие.

Одной из причин создания и финансирования ЦКБ стала потребность министерства обороны в судах на воздушных подушках для скоростных перевозок солдат и военной техники. Был создан и проходил испытания на Каспийском море экраноплан.

В 1964 — 1965 годах осуществлялось проектирование и создание уникального, самого большого в мире летательного аппарата — экраноплана КМ, получившего у зарубежных спецслужб название «каспийский

монстр». Так расшифровали американцы буквы КМ — корабль-макет — на борту экраноплана. Главным конструктором этого экраноплана был Р.Е. Алексеев, ведущим конструктором — В.П. Ефимов.

Экраноплан имел размах крыла 37,6 м, длину 92 м, максимальную взлётную массу 544 тонны. До появления самолёта Ан-225 «Мрия» — это был самый тяжёлый летательный аппарат в мире.

КМ был перспективным транспортным средством для военных и спасателей, способным перевезти более сотни единиц бронетехники, подразделения десантников, способен передвигаться даже при шторме, причём «вражеские» локаторы не могли его «засечь», потому что он двигался над водой на высоте трех-четырёх метров. Экраноплан проходил испытания на Каспии, высаживал технику, десант, выходил на необорудованный берег.

Испытания КМ проходили на Каспии в течение 15 лет до 1980 года. В 1980 году из-за ошибки пилотирования КМ потерпел аварию. Жертв не было, экраноплан после аварии еще неделю оставался на плаву, однако попыток спасти его не предпринималось, после чего он затонул. Операций по подъему, восстановлению или постройке нового экземпляра КМ не проводилось.