В 1995 году проходил переход Волжского ордена Ленина объединенного речного пароходства в новый статус — акционерное общество.

Историческая справка Андрея Альпидовского: Волжское объединенное речное пароходство (ВОРП) было образовано 23 декабря 1954 года. ВОРП образовался путем слияния Волжского грузо-пассажирского пароходства с центром в Горьком (ныне Нижний Новгород) и Волжского грузового пароходства с центром в Куйбышеве (ныне Самара). Местом нахождения штаба вновь созданной компании был утвержден город Горький. Границы ВОРПа простирались по Волге от Рыбинска до Астрахани и включали часть судоходных притоков рек Унжи, Оки, Суры, Ветлуги, Камы.

В его состав входили Горьковское, Куйбышевское, Сталинградское линейные пароходства. Период становления пароходства совпал с окончанием строительства Горьковского, Куйбышевского и Волгоградского гидроузлов, с созданием одноименных водохранилищ и их обустройством. Строились новые порты, пристани, судоремонтные предприятия, базы отстоя и ремонта флота.

В 1993 году флот ВОРПа насчитывал 30 теплоходов смешанного (река-море) плавания, 100 «Волго-Донов», 20 составных теплоходов типа «Волжский», 40 большегрузных составов с буксирами-толкачами, а также 104 пассажирских теплохода и 202 судна на подводных крыльях.

Правопреемником Волжского объединенного речного пароходства в марте 1994 года стало ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство».

Необходимо было провести большую подготовительную работу по информированию и обучению экипажей судов работе в новых условиях. Для этого на суда направлялись «управленцы». В 1995 году я отправился в подобную командировку на теплоход «Сормовский-3052»*.

Когда «Сормовский» прибыл в Калининград, я поднялся на борт сухогруза и представился капитану В.П. Филипущенко. Со мной прибыл «подменный» экипаж, который должен был заменить часть команды, отработавшую положенный по договору срок.

После погрузки азотистых удобрений в тубах** судну предстоял курс на французский порт Сен-Мало.

*Примечание А.Альпидовского: Сен-Мало́ (фр. Saint-Malo) — город и порт в Бретани на северо-западе Франции, находящийся на берегу Ла-Манша в устье реки Ранс. Назван в честь Святого Мало***. Население города составляет около 60 тыс. жителей. Город пользуется популярностью у туристов, в тёплое время года в Сен-Мало может находиться до 200 тыс. человек.*

В VI веке Сен-Мало был местожительством монахов. Сам город возник в середине XII века. В Средневековье город был крепостью на острове в устье реки. В 1590 — 1594 гг. на территории города существовала самостоятельная республика. Позже Сен-Мало был убежищем разного рода пиратов, каперов и полупиратов. Ка́неры (нем. Kaper, кора́ры, фр. corsaire) — частные лица, которые с разрешения верховной власти воюющего государства использовали вооруженное судно (также называемое капером или корсаром) с целью захвата торговых кораблей неприятеля, а в некоторых случаях — и нейтральных держав. То же название применялось к членам экипажей судов. В отличие от них, арма́торы (фр. armateur) — это лица, которые снаряжали за свой счёт судно и получали часть дохода от захваченных призов (и несли часть финансового риска). Арматор мог быть или не быть одновременно капером.

В рейс отправлялись поздно вечером. Капитан предложил мне подняться в ходовую рубку, на что я с удовольствием согласился. Выход в море из порта Калининград проходил по каналу со сложными условиями плавания. Судоходная обстановка состояла из множества огней, в которых надо было ориентироваться со знанием дела.

У штурвала стоял выпускник Нижегородского речного училища (НРУ). Капитан в довольно жесткой форме делал ему замечания по управлению судном. Это создавало нервозную обстановку, мне стало неловко за капитана.

Вскоре я понял его намерение, когда он, обратившись ко мне, произнес: «Вы посмотрите — с кем приходится работать? Они же не готовы к управлению судном в таких условиях!».

Я деликатно напомнил ему, что, несмотря на наличие в НРУ судового тренажера, постичь практику управления кораблем в реальных условиях без помощи опытного квалифицированного командира нереально. Поделился воспоминаниями, как меня учили этому опытные капитаны во время прохождения практик и последующей работы штурманом после окончания факультета судовождения и эксплуатации Горьковского института инженеров водного транспорта (ГИИВТ****).

---

* Сормовский-3052 – грузовой теплоход типа «Сормовский» (проект 488/А). Построен в Португалии в 1984 г. Скорость, узлы: 10.5 (один узел равен 1,852 км/ч); грузоподъемность – 3000 т; мощность – 1280 КВт.

** Туба – гибкий цилиндр, один конец которого герметично закрыт, другой – имеет резьбу и закрывается/открывается крышкой (или колпачком). Туба является разовой потребительской тарой.

*** Мало́ (брет. *Maloù*, фр. *Malo*, 487 – 565) – кельтский святой, один из 7 святых основателей Бретани, первый епископ названного в его честь города Сен-Мало.

**** ГИИВТ – основан в 1930 году, ныне Во́лжский госуда́рственный университе́т во́дного тра́нспорта (ВГУВТ) – федеральное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования системы Федерального агентства

— Вы, Валерий Павлович, наверное, не сразу уверенно встали к штурвалу и, наверняка, благодарны тем, кто помог вам освоить азы управления судном? — обратился я к капитану.

— А я и не знал, что вы, Дмитрий Валентинович, наш коллега! — отвечал капитан.

Разговор стал приобретать благожелательный характер. Да и молодой человек у штурвала, слышавший наш диалог, успокоился и стал увереннее вести корабль.

Валерий Павлович в процессе дальнейшего общения оказался не только высококвалифицированным судоводителем, но и прекрасным человеком. Он поделился со мной радостью рождения сына. В часы отдыха мы посмотрели видеозапись о его семье, о доме в Волгограде. Его советы и замечания по подбору и расстановке членов экипажей судов «река-море» оказались мне очень полезны.

По прибытии на рейд порта Сен-Мало судно встало на якорь. Нам пришлось дожидаться прилива. Заход судна в порт, территория которого представляла собой что-то вроде ковша, осуществлялся через ворота шлюза, открывавшиеся для захода и выхода судов только во время прилива.

Перед отливом ворота шлюза закрывались. Морская вода оставалась в акватории порта, как в большом бассейне. Суда стояли у причальных стенок в ожидании прилива. Маленькие рыболовецкие суда за пределами шлюза оставались на мели. Морское дно обнажалось, на нем шевелилась всякая морская живность. Появлялась возможность посмотреть крепостные стены со стороны моря, не замочив ног.

Примечание А.Альпидовского: Приливы и отливы у Сен-Мало являются одними из самых мощных в Европе. Максимальная амплитуда приливов — отливов здесь достигает 14 метров, что в два раза больше привычного колебания на Атлантике. Туристов и жителей города призывают быть бдительными, находясь на берегу моря. Прежде чем отправиться на пески и скалы во время отлива, необходимо узнать время прилива (расписание можно взять в туристическом офисе города). Риск оказаться в ловушке у моря действительно есть. Вдоль пляжа на шоссе Сийон установлены спасательные круги и предупреждающие знаки.

Прилив наступает, как правило, ночью. И, когда взошла луна, мы снялись с якоря, и, дождавшись выхода из порта очередной партии кораблей, поспешили зайти в шлюз. Вид шлюза произвел на меня неизгладимое впечатление: ворота, стенки гидросооружения и причалы порта были обставлены множеством цветных огней, прожекторами.

После швартовки* сразу началась выгрузка, так как надо было успеть покинуть порт до отлива.

Порт окружали крепостные стены с множеством бойниц. Мне были видны несколько величественных башен. Показалось, что из ворот одной из них вот-вот появятся Д'Артаньян, Атос, Портос и Арамис**. Вспом-

---

морского и речного транспорта, крупнейшее в Волго-Вятском регионе отраслевое образовательное учреждение, в состав которого входят: четыре филиала, пять средних специальных учебных заведений, центр обучения, переподготовки и повышения квалификации руководящих работников и специалистов водного транспорта, комплекс судовых тренажеров.

* Швартовка — процесс подхода судна и его крепление к причальной стенке или другому судну. Крепление производится с помощью синтетических или стальных тросов, называемых швартовными концами.

** Литературные персонажи романа Александра Дюма «Три мушкетера». Александр Дюма позаимствовал имя главного героя своего романа у некоего Гасьена де Куртиль де Сандра, который столетием ранее написал в форме романа биографию реально существовавшего исторического лица. Произведение называлось «Мемуары кавалера д'Артаньяна». Кстати, оттуда были почерпнуты и некоторые детали сюжета, положенного в основу «Трех мушкетеров».

нились книги детства, которые с упоением читал, кинофильм «Три мушкетера».

Примечание А.Альпидовского: башня крепостной стены Сен-Мало, без сомнения, — самое привлекательное для туристов место. Крепостная стена полностью окружает город. Внутрь можно попасть через 8 ворот и 3 потайных входа. А в 12 веке существовали только два: ворота Сен-Тома и Большие ворота или Морские ворота. Ворота Сен-Тома расположены между двумя башнями — старым донжоном и Квадратной башней (Tour Carrée). Здесь еще можно увидеть старинные механизмы, при помощи которых открывались и закрывались ворота. Ворота названы так же, как когда-то стоявшая напротив часовня. Большие ворота — самые старые, состоят из двух башен с платформой для стрелков. К этим воротам можно было подойти со стороны моря во время отлива. Статуя Девы Марии де Бон-Секур (Notre-Dame de Bon-Secours) стоит в нише над дверью. По мнению экспертов, она появилась здесь в 15 в. Во время Французской революции статую сбросили и подожгли. Но, в конце концов, она была отреставрирована, а оригинал сейчас заменен на копию. Этой статуе приписывают множество чудес. В 16 в. ворота были оснащены железной решеткой и двумя толстыми башнями, вооруженными пушками. Гауптвахта над воротами была заменена на сторожевую башню с часами, там же повесели колокол, удары которого провозглашали каждый вечер комендантский час, после чего на берег за крепостной стеной выпускались 24 собаки. Колокол звонит до сих пор, но заменен на другой, оригинал же теперь находится в соборе, который стоит сразу за воротами. Остальные ворота были построены в 18-20 вв.

Выйдя днем в порт, я был поражен большим количеством штабелей красного дерева, прибывшего из Африки. По виду они походили на медные брусья ярко-оранжевой окраски.

От крепостной стены вглубь города шли старинные каменные постройки из буро-красного кирпича. Капитан обратил мое внимание на них и сказал: «Здесь живут студенты местного колледжа. Они и учатся рядом в таких же древних зданиях».

После окончания выгрузки до отхода в рейс осталось несколько часов. Мы решили сходить с экипажем на экскурсию в город. Местное население в основном занималось ловом рыбы и обработкой ее на небольшом заводе. Часть жителей обслуживала сейнеры (рыболовецкие суда). Решили пройти весь небольшой город, на краю которого располагался супермаркет.

Нас удивил идеальный порядок содержания французами своих домов, которые буквально «утопали» в цветниках. Сравнение с содержанием строений в российской глубинке было, конечно, не в пользу последней. Большое впечатление на меня произвел вид местного кладбища, на котором мы увидели захоронения XVII века. Увидели мы места упокоения не только французских, но и русских моряков. Каждая могила была обрамлена цветником и тщательно ухожена. Ограды вокруг захоронений заменяли кустарники роз.

Зашли в пригородное кафе. Запомнился чудный вкус французских булочек в сахарной пудре с клубникой. Наконец, мы вошли в супермаркет. В те времена для россиян большие западные супермаркеты были еще в новинку. Торговый комплекс занимал целый квартал и производил впечатление города-сада с игровыми площадками, фонтанами, редкими экзотическими растениями.

Возвращаться на судно нам бы пришлось также пешком. Автобусы тогда (не знаю, как сейчас) во Франции были дорогим удовольствием. Но местный шофер (распознав в нас русских моряков) любезно предложил подвезти нас до порта бесплатно. Мы предложили ему имеющиеся у нас франки, но он отказался. Объяснил, что в любом случае в городе за проезд расплачиваются талонами, которые приобретаются заранее.

Обратный рейс теплоходу «Сормовский-3052» предстоял в Англию через Северное море. Мне из пароходства поступил приказ пересесть с борта «Сормовского» на борт другого нашего грузового теплохода «Гидростроитель Александров» (проект 614*), который в это время следовал в порт Лиепая**. В открытом море наше судно (Сормовский-3052) настиг сильный шторм, поэтому вплотную подойти к борту теплохода «Гидростроитель Александров» было опасно (суда могли получить повреждения).

В этих сложных погодных условиях мне и капитанам судов пришлось рисковать. Улучив момент, когда сухогрузы сблизились на расстояние «прыжка», я, сначала скинув чемодан, перепрыгнул на борт «Гидростроителя Александрова». Борт «Сормовского» был выше борта «Александрова», поэтому прыжок получился сверху вниз в объятия экипажа и капитана Владимира Александровича Забелина, с которым мы были знакомы еще по совместной работе в диспетчерской волжского пароходства.

Подобные поездки были полезны и необходимы не только для нас, управленцев, но и для экипажей судов. В это время проходила реструктуризация пароходства, были сокращены должности помощников капитанов. «Помполиты» осуществляли связь экипажей с управлением пароходства, могли передать просьбы членов команды руководству, сообщить об их проблемах.

Как вы поняли, эти командировки не носили характер туристических поездок. Мы предоставляли капитанам, членам команды документацию, подготовленную экономическими службами под руководством заместителя начальника пароходства по экономике А.А.Белодворцева. По окончании командировок на суда «река-море» нами представлялись отчеты о проделанной работе. К каждому отчету прилагалась служебная записка на имя начальника пароходства.

Экипажи судов одобрительно относились к нашей работе. Отзывы команд судов «река-море» подтверждали необходимость таких мероприятий, экипажи не чувствовали себя оторванными от дел пароходства. Я решил рассказать об этом, чтобы оставить память о работе наших моряков.

К сожалению, флот «река-море» после приватизации пароходства был продан новым «хозяевам жизни» в Ленинград (Санкт-Петербург). Такая же участь постигла и пассажирский флот. Наша Волга опустела. Надеюсь, что не навсегда.

Это была моя последняя командировка на действующий флот.

В 1998 году я подал рапорт о выходе на пенсию.

казино «семён будённый» у британских морей

В тяжёлые для всей нашей страны 90-е годы прошлого века перед руководством Волжского пароходства встала задача сохранения флота и плавсостава. В первую очередь надо было сохранить крупный пассажирский флот — четырёхпалубные пассажирские суда, которые требовали значительных средств на эксплуатацию. В результате решили ставить пассажирский флот «на прикол» и сдавать его частным предпринимателям в аренду — «под гостиницы».

В городе Калининграде (бывшем Кёнигсберге, крупном грузовом порте на побережье Балтийского моря) «под гостиницу» был поставлен пас-

---

* Сухогрузный теплоход типа «Сормовский» – грузоподъемность 3000 т, скорость 10,6 узлов (один узел равен 1,852 км/ч), место постройки – Болгария, 1981 г.

** Лиепая – незамерзающий порт на юго-западе Латвии, на побережье Балтийского моря. Город Лиепая – третий по величине город Латвии после Риги и Даугавпилса, численность населения – 78 000 человек.

сажирский теплоход «Семён Будённый», командовал которым в то время капитан Владимир Андреевич Кириллов*.

*Примечание Андрея Альпидовского: Теплоход «Семён Будённый**» (проект 92-016) построен в Чехословакии в 1981 году. Длина теплохода 135,7 м, ширина 16,8 м, осадка 2,8 м. Теплоход развивает скорость до 26 км/час. 92-016 — самый большой проект речных пассажирских теплоходов на Волге. Один из самых комфортабельных пассажирских теплоходов того времени. После постройки теплоход поступил в Волжское объединенное речное пароходство (порт Горький). С 1983 по 1991 годы включительно работал от Горьковского бюро путешествий и экскурсий, совершая круизы по Волге в Москву и Астрахань, продолжительностью в 20 дней. С июня 1992-го и до сентября 1996 года теплоход «Семен Буденный» как круизное судно не использовался, работая плавучей гостиницей в Калининграде.*

В начале 1990-х годов в Калининграде возникла необычная проблема. Крах Советского Союза дал толчок к резкому росту туристического потока в город из Европы, в первую очередь из Германии. Спрос на туры в бывшую Восточную Пруссию был настолько массовым, что в городе просто не было необходимого количества гостиниц, чтобы размещать прибывавших туристов.

Поскольку быстро новых гостиниц было не построить, то проблему дефицита мест решили так: летом 1992 года в город прибыло два теплохода, арендованных в Волжском пароходстве, общей вместимостью 800 человек (по 400 мест на каждом судне). Каюты теплоходов — по тем временам — повышенной комфортности. Сейчас — «три звезды».

В июне 1992 года в центре Калининграда, на реке Преголе, у набережной Баграмяна, открылась первая плавучая гостиница, получившая название Hansa. Отель был открыт на борту теплохода «Георгий Димитров».

*Вслед за «Димитровом» в Калининград в июне 1992 года прибыл однотипный теплоход «Семён Будённый», работавший также в Волжском пароходстве. Новая «гостиница» получила название сначала «Балт-Инвест», затем «Балт компани» — по названию арендатора — совместной греко-русско-немецкой компании. На теплоходе был городской ресторан высшего класса, где любили проводить время чиновники от губернатора Маточкина*** до членов правительств стран Балтии, а контингент постояльцев первое время состоял исключительно из граждан Германии. Ошвартовано судно было чуть ниже по течению, чем «Димитров».*

В 1995 году я был командирован на теплоход «Сормовский-3052»**** (капитан В. П. Филипущенко). Теплоход прибывал в порт Калининград с задержкой на два дня, поэтому мне пришлось в ожидании сухогруза остановиться на борту т/х «Семён Будённый».

Встретили меня очень радушно. В. А. Кириллов предложил проживать в его каюте, благо места у него было достаточно*****. Владимир Андре-

---

* Владимир Андреевич Кириллов (1925 – 1999) – заслуженный волжский капитан, Герой Социалистического Труда (1977), почётный работник речного транспорта. Был также награждён орденом Отечественной войны 2-й степени и рядом медалей.

** Семён Михайлович Будённый (1883-1973) – советский военачальник, один из первых маршалов Советского Союза, трижды Герой Советского Союза, кавалер Георгиевского креста всех степеней. Командующий Первой конной армией РККА в годы Гражданской войны.

*** Юрий Семёнович Маточкин (1931-2006) – учёный, экономист, политик, глава администрации Калининградской области в 1991 – 1996 годах.

**** Сормовский-3052 – грузовой теплоход типа «Сормовский» (проект 488/А). Построен в Португалии. Скорость, узлы: 10.5; грузоподъемность – 3000 т; мощность – 1280 КВт.

***** Каюта капитана – комфортабельная двухкомнатная каюта со всеми удобствами (душ, санузел, кондиционер).

евич информировал меня о работе экипажа теплохода в этих необычных условиях. С горечью сообщил, что его единственной мечтой является возвращение на родную Волгу и продолжение плавания, а не стоянка «на приколе».

Под конец беседы он тяжело вздохнул и сказал: «Никогда не думал, что буду работать «половым» у «хозяина». Такого унижения я никогда не испытывал».

Я спросил его о причине такой оценки общения с предпринимателем, нанявшим у пароходства судно «под гостиницу». В ответ услышал его возмущенный голос: «Какая гостиница, это казино!». Признаюсь, я заметил при осмотре судна, что число проживающих в «гостинице» не более 10-15 человек.

— Как же новый хозяин «концы с концами сводит»? — задал я вопрос Владимиру Андреевичу.

Его ответ поверг меня в шок.

— Да вы что, Дмитрий Валентинович! За одну ночь здесь крутятся такие деньги, которые нашему теплоходу нужно зарабатывать целую навигацию!»

Потом он добавил: «В «гостинице» собирается чиновничья и криминальная «элита» со всего города и не только».

Но самое главное, о чем он с огорчением поведал, это отношение к нему со стороны так называемого «предпринимателя», постоянные унижения человеческого достоинства. Тот даже с работниками «казино» разговаривал более уважительно, чем с ним.

Затем Владимир Андреевич сообщил мне, что этот «бизнесмен» очень обеспокоен моим прибытием, пытался выяснить у капитана цель моего приезда, и просил передать приглашение на его «день рождения».

Как выяснилось позже, это был никакой не «день рождения», просто была намечена крупная игра, так называемые «гости» прибыли заранее, и отменить мероприятие было никак невозможно. Вот он и придумал «день рождения».

Со мной этот «хозяин» был вежлив, предусмотрителен и приветлив. Я обратил его внимание на то, что ему несказанно повезло, ведь в его распоряжении оказался лучший теплоход пароходства, возглавляемый заслуженным речником В.А.Кирилловым, которого на Волге называют «капитаном капитанов», он имеет звание Героя Социалистического Труда и звание «лучший капитан Министерства речного флота (МРФ)».

На следующий день Владимир Андреевич с удовольствием сообщил мне, что стиль общения «хозяина» с ним стал вежлив и предупредителен.

На прощание капитан сказал: «Спасибо, что выслушали меня».

По возвращении в пароходство я доложил заместителю начальника А.А. Белодворцеву о результатах поездки и рассказал о непростых условиях работы экипажа. На что он посоветовал мне «не вникать в подробности».

— Нам надо приспосабливаться к новым условиям и решать задачу сохранения флота и плавсостава!

Только через год осуществилась мечта В.А.Кириллова: осенью 1996 года теплоход «Семён Будённый» под его командой вернулся на Волгу и Владимир Андреевич продолжил любимую работу. Капитаном на «Семёне Будённом» он был до 1997 г. В 1999 г. его не стало.

При решении задачи сохранения плавсостава и флота в те лихие времена зачастую не принимались в расчёт конкретные судьбы заслуженных волгарей. Не всегда цель оправдывает средства.