

ББК 39.4,2г (2Рос-4Крн)

Б90

Общественный редакционный совет:

В.А. Козаченко – почетный член КРОО «Клуб капитанов», председатель;

Члены совета:

В.В. Байкалов – руководитель ФГУ «Енисейречтранс», почетный член КРОО «Клуб капитанов»;

В.И. Похабов – капитан-механик скоростных судов, начальник отдела ГРСИ;

С.И. Фомин – начальник пароходства 1970-1984 гг., почетный член КРОО «Клуб капитанов»;

И.Т. Марусев – капитан теплохода «Антон Чехов», Герой социалистического труда, почетный член КРОО «Клуб капитанов»

Литературный редактор: С.С. Иванов

И. Булава

Б 90 Второе дыхание.- Красноярск: Красноярский писатель, 2008.-252 с.

Книга И.А. Булавы «Второе дыхание» продолжает серию «Летопись Енисея» литературного объединения Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов» и является продолжением его же книги «Енисей – река жизни». Книга «Второе дыхание» состоит из трех частей: «Неоконченная повесть», «Люди твои, Енисей», «Енисейские улова». Их объединяют герои книги – речники и место событий – река Енисей. Издание посвящено 145-летию парового судоходства на Енисее, хорошо иллюстрировано. Здесь представлены снимки большинства капитанов-наставников, которые в разное время работали в Енисейском пароходстве, названы более тысячи имен тех, кто был тесно связан с Енисеем. Изложенные в книге факты и события не придуманы, хотя время могло внести в память свои помехи. Настоящие истории, участником которых был автор или которые услышал от коллег по флотскому труду, изложены в третьей части «енисейские улова» и вносят разнообразие в содержание книги.

ББК 39.4,2г (2Рос-4Крн)

Булава И.А., 2008

Генеральный директор открытого  
акционерного общества «Енисейское речное пароходство»  
Н.П. Молочков

### Так держать!

В Енисейском пароходстве стало хорошей традицией встречать знаменательные события выходом в свет книг литературно-исторического содержания. Так, к 125-летию судоходства на Енисее вышел красочно иллюстрированный буклет одноименного названия. К 90-летию И.М. Назарова переиздана его книга «Были великой реки». В нее включены воспоминания об авторе современников, напечатаны не опубликованные при жизни его работы. Открыта мемориальная доска на речном вокзале, посвященная И.М. Назарову – начальнику пароходства в 1939-1970 годах, писателю, общественному деятелю.

К 300-летию Российского флота вышла книга группы авторов – «Летопись Енисея», составитель В.А. Козаченко. Отдельной главой этой книги является большая работа В.Г. Яковлева «Хронограф Енисея». За короткое время в серии летописи вышли: книга П.П. Борейши «В Енисейском заливе», сборник стихов «Память», в котором помещены произведения М.Г. Мунина, В.К. Семенова, А.В. Потылицына, И.И. Стрельченко. К 70-летию образования Енисейского речного пароходства вышла книга И.А. Булавы «Флотская судьба», открыта мемориальная доска в Игарке, посвященная капитану П.Ф. Очеретько и экипажу парохода «Тобол», исследовавшим Игарскую протоку для строительства морского порта.

К 140-летию парового судоходства на Енисее из серии «Летописи Енисея» вышла книга М.Е. Филатова «Имя на борту», открыты мемориальные доски: в Красноярске – на здании речного вокзала, посвященная прибытию в город первого парового судна – парохода «Москва», в Енисейске – спуску на воду первого парохода «Енисей».

К 75-летию пароходства вышла книга И.А. Булавы «Енисей – река жизни». В отличие от первых изданий, новая книга И.А. Булавы «Второе дыхание» освещает события недавнего прошлого – от начала акционирования пароходства и до наших дней. Об этом автор рассказывает в первой части – «Неоконченная повесть». Более тысячи речников прошлого и настоящего упомянуто во второй части – «Люди твои, Енисей». В третьей части – «Енисейские улова» - рассказывается о комических и трагических случаях, свидетелем которых, а порой и участником, был сам автор.

Книга посвящается 145-летию парового судоходства на Енисее.

Иван Михайлович Назаров, столетие которого отмечали в 2006 году, будучи начальником пароходства, многое делал, чтобы прославить Енисей и его тружеников. У него, на Енисее, в творческих командировках бывало много знаменитых писателей, поэтов. Он сам написал множество очерков, рассказов, повестей о речниках. Его книга «Были великой реки» справедливо считается литературной лоцией реки Енисей. Начатая нашим поколением летопись Енисея – подтверждение тому.

«Второе дыхание» - это не только название книги. Это нынешнее состояние пароходства и края. В это вселяет уверенность посещение края Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 13 ноября 2007 года. Транспортные проблемы страны, трансполярные авиатрассы, открытие Сибирского университета нового типа, строительство автомобильных дорог, метро – все это первоочередные рубежи второго дыхания в развитии края, темы для дальнейшей летописи.

## БОЛЬШАЯ СУДЬБА

На первый взгляд, эта книга об одной человеческой судьбе. В ней рассказано о действительных фактах, происшедших в жизни капитана Ивана Булавы. Как говорится, что было, то было. Автор пишет о себе, ничего не приукрашивая и не затушевывая в своем повествовании, и в этом ценность «Флотской судьбы».

Но хотел бы или не хотел того Булава, а замысел автора вышел за пределы только своей судьбы. В книге дана развернутая картина событий, происходивших в стране и конкретно – на Енисее.

Кстати, о фамилии автора. Она досталась ему от казачества. Видно, предки его гуляли по приднепровским степям, и путь им указывали гетманы и атаманы именно булавой – главным символом власти. Иная доля досталась Ивану Антоновичу. Родился он на затерявшемся в Белоруссии хуторке, и вся его взрослая жизнь связана с Сибирью, с легендарной русской рекой.

Многочисленна российская семья больших и малых рек. Бабушкой их по праву считается Волга, она же и домработница чуть ли не половины страны. А батюшкой народ называет наш Енисей, который об руку с матушкой Обью через горы и равнины, через тайгу и тундру вышел к Северному Ледовитому океану. Енисей тоже один из героев этой замечательной книги, может быть, даже главный герой, наряду с самим Булавой.

Что говорить, профессия капитана – одна из самых престижных во всем мире. Недаром же мальчишки с восторгом приглядываются к крабам на форменных фуражках речников, не подозревая, что в нашем лексиконе существует созвучное крабам слово «выкарабкиваться». Сколько раз Ивану Булаве приходилось буквально выкарабкиваться из сложнейших жизненных ситуаций! И он выходил из них, потому что рядом с ним были верные друзья.

Енисейские капитаны. Их много: сколько кораблей на Енисее, столько и капитанов. Конечно, внешне они отличаются друг от друга. Одни — рослые и статные, настоящие богатыри, другие, наоборот, поджарые, верткие, среднего, а то и маленького роста. А объединяют их независимость и твердость в принятии важных решений. На то они и капитаны.

Капитана сразу же выделяешь из массы речников по его уверенным жестам, по доброй отеческой улыбке, по все замечающим хозяйским взглядам. Он не имеет права расслабляться в трудные минуты случайных ситуаций, ибо на нем и только на нем лежит ответственность за жизнь и благополучие всех матросов и пассажиров корабля. Поэтому он всегда на виду – на своем капитанском мостике.

Биография автора этой книги типична для тружеников речного флота. Все они вышли из простого народа, все влюблены в свое нелегкое дело, все понимают свое высокое предназначение. И то сказать, без капитанов не было бы не только туристических маршрутов по Енисею, но и Лесосибирска, Игарки и Норильска. И даже сам Красноярск не стал бы таким, какой он сегодня.

Пусть сошла с кораблей старая гвардия соратников Ивана Антоновича. Многих из знаменитых речников уже нет в живых. Но по-прежнему жив

енисейский речной флот. Все как в известной песне: «молодые капитаны поведут наш караван». И они ведут его верным курсом.

Флотская судьба – поистине большая, завидная судьба. Прочитайте эту умную, волнующую книгу, она стоит вашего внимания. Она обогатит вас знанием истории нашего удивительного края и поможет понять его настоящее и будущее.

Спасибо Ивану Антоновичу за его жизненный подвиг и за яркий и честный рассказ о себе и своем времени!

*А. Чмыхало*

## От автора

Дорогой читатель! Прочитав, пролистав или просто просмотрев страницы книги «Второе дыхание» в мыслях, перед глазами возникает целая эпоха, почти полтора столетия жизни великой сибирской реки – Енисея. Первопроходцы и открыватели, изыскатели, за ними шли промышленники и предприниматели. Им всем верой и правдой служил седой Енисей. Менялся государственный строй, проходила смена собственников, хотя чаще всего это не приносило прогресса в развитии, а даже наоборот. Однако значение Енисея, как транспортной артерии, с каждым десятилетием возрастало. От бурного, необузданного, с многочисленными непроходимыми порогами, каким видели его первые морские капитаны, поднимаясь вверх по Енисею, до магистральной реки, каким является Енисей сегодня, таков его путь через века. Колоссальные запасы энергии, которую несет в себе Енисей, незначительная часть её уже используется, лесные богатства, недра, хранящие нефть, газ, драгоценные металлы и всю таблицу Менделеева, пушной и рыбный промыслы постоянно привлекали деловых людей. По этим параметрам ни одна река мира не может сравниться с Енисеем. Подстать реке и работающие на ней люди. Более пяти поколений капитанов прошло за эти 145 лет, от А.С. Попова – капитана первого парохода «Енисей». В книге поименно названа малая их часть, оставивших наиболее заметные следы в истории судоходства на Енисее. Это они стояли и стоят в авангарде тех героических событий: первые плавания на Енисей через северные моря, освоение притоков и верхнего участка Енисея от Минусинска до Кызыла, Карские и Пясинские экспедиции, строительство Игарки и Норильска, сплав леса в плотях и перевозка пиломатериала на экспорт, строительство гидроэлектростанций, перегон речных судов на Енисей Северным морским путем. Обновлялся флот, росло его количество, увеличивались объемы перевозок, полностью удовлетворяя быстро растущие потребности в развитии региона. На переднем плане этого гигантского труда были енисейские капитаны – на них легла вся тяжесть перехода от лоцманской на штурманскую систему судовождения, совмещение профессий на флоте, внедрение передовых методов труда: толкание, спуск большегрузных составов, бригадную форму организации труда и др. Мне кажется, что они все быстрее скрываются дымкой времени, исчезают за горизонтом. За ними уходят те кто их знал, кто мог бы как живой свидетель комментировать их дела, рассказать о жизни этих людей. Безвозвратно утеряны образы первых капитанов, дух того времени. Малые крупицы сведений мы имеем из государственных и личных архивов, но их собирать, систематизировать, оставлять в назидание будущим поколениям – это важный источник воспитания у молодежи любви к своему краю, патриотизму. Время неумолимо. За последние пять лет ушли из жизни капитаны, которым посвящены главы этой книги: А.Н. Захаров, Н.Н. Балакин, А.Н. Быковский, А.И. Жукович, И.В. Копеев, С.К. Колов, Г.М. Угрюмов, Л.И. Ефремов, М.Д. Селиванов, Г.Д. Артюх, К.Ф. Самченко, С.И. Богемский, К.Ф. Селезнев. Тем дороже становятся воспоминания ныне живущих ветеранов речного флота: С.И. Фомина – капитана, начальника пароходства 1970-1984 годов, В.А. Козаченко – капитана, начальника судоходной инспекции Ангарского участка, Б.Н. Еремеева – капитана, директора Подтесовского судоремонтного завода, В.С. Ледневского – капитана, Н.П. Скобло – капитана-наставника, В.Г. Яковлева – капитана, начальника службы безопасности, М.П. Валко – механика, И.П. Таскина – капитана, И.В. Дементьева – капитана, В.П. Удовича – капитана-наставника, и других. Созданная в 1999 году красноярская региональная общественная организация «Клуб капитанов» взяла на себя создание летописи Енисея – цикла книг литературно-исторического и автобиографического плана. В газете «Речник Енисея» была открыта литературно-историческая страница. Это позволило не только ветеранам флота и берега, но и всем желающим печатать свои воспоминания, были из флотской жизни. И сегодня мы имеем десятки книг упомянутого жанра. При клубе капитанов работает секция по переименованию судов. Увековечить память людей, которые своим трудом, талантом прославили Енисей – большая тема для патриотического воспитания молодежи. Получили новое название более 30 крупно-тоннажных судов, буксиров-толкачей. Среди них «Иван Назаров», «капитан Мецайк», «капитан Чечкин», «Виктор Астафьев», «Василий Суриков», «Александр Печеник», «Борис Колесников», и др. Сегодня школьники и студенты пишут рефераты на эту тему. В мае 2007 года «Клуб капитанов» выиграл конкурс социальных проектов грантовой программы

Красноярского края. Наша тема: «Енисей – живая история». Работа над этой темой высветила настоящий голод по краеведению в школах, училищах, где нам пришлось работать. На наш взгляд, то что мы предполагаем выдать по итогам грантовой программы, по теме «Енисей – живая история» - сборник рассказов и очерков, сборник итоговой конференции победителей туров. Сайт в Интернете является только малой толикой надводной части айсберга «Енисей – живая история». Ничего этого не было бы, не прими шефство над «Клубом капитанов» ОАО «Енисейское пароходство». Особенно это чувствительно при работе «Клуба капитанов» над грантом. Николай Петрович Молочков – генеральный директор пароходства не понаслышке знает работу клуба, являясь его почетным членом. Возглавил он пароходство не в самый лучший период его существования. Шла реорганизация управления. Однако его многолетний опыт хозяйственной, идеологической работы, позволил быстро найти главные рычаги управления и дело пошло в гору. Избавившись от посредников, сумев выиграть все конкурсы по северному заводу, пароходство восстановило лидерство в крае по доставке грузов в самые отдаленные точки. В свое время, будучи начальником Лесосибирского порта, Николай Петрович выдал из своего региона от Подкаменной до Стрелки и по Ангаре, а также на паромных переправах, всех конкурентов по перевозке леса в судах на Лесосибирск. Создал в Лесосибирском порту мощное подсобное хозяйство, и открыв нетрадиционное для порта производство, он в самые трудные годы горбачевской перестройки создал лучшие условия труда и заработную плату на своем предприятии в Лесосибирске, а также по речной отрасли. Подтесовские коммунисты избирали Николая Петровича своим вожаком не за «хорошие глаза». Он один из первых – капитан-механик самого мощного буксира-толкача «ОТ-2000», водил составы на Игарку, Дудинку по 18 тысяч тонн, был лидером в социалистическом соревновании по отрасли.

Сегодня ОАО «Енисейское речное пароходство» являясь структурным подразделением ГМК «Норильский никель» с оптимизмом смотрит в свое будущее. Восстанавливается флот, давно выведенный из эксплуатации, строятся новые суда, по новым технологиям проводится ремонт и восстановление корпусов судов, замена машин и механизмов. При всем этом проявляется забота о трудовом коллективе. Действует договор между руководством пароходства и профсоюзом, где в отличие от государственных неурядиц, сохраняются льготы, индексируется заработная плата. Ветераны труда и пенсионеры получают материальную помощь, созданы все условия для работы ветеранской организации. Не все ветераны других отраслей и производств имеют это. Там, где не знают прошлого, не ценят его – нет будущего.

Когда-то еще А.С. Пушкин, наш великий поэт, написал: «Клянусь честью, что ни за что на свете я не хотел бы переменить Отечество, или иметь другую историю, кроме истории наших предков».

И нам, маленьким людям Большого Енисея, нельзя жить сегодня, не зная прожитого.

Таков лейтмотив этой книги.

# ЧАСТЬ I. НЕОКОНЧЕННАЯ ПОВЕСТЬ

## НЕОКОНЧЕННАЯ ПОВЕСТЬ

### Приватизация

События разворачивались стремительно. Шло акционирование крупнейшего в России Енисейского ордена Ленина речного пароходства. В лидеры по приобретению акций пароходства выходил концерн «ORIMI» — совместное Российско-Американское предприятие, созданное в начале девяностых годов. Его «щупальца» протянулись уже к Беломоро-Онежскому, Северо-Западному, Амурскому пароходствам, крупные пакеты акций которых хозяева «ORIMI» сумели приобрести. Концерн активно работал с Енисейским пароходством, арендуя у него флот, в том числе технологический, — для сбора плавника в нижнем течении Енисея, Енисейском заливе и доставки его в Игарку. После разделки добытой из воды древесины на местном лесокомбинате пиломатериал судовыми партиями уходил на экспорт. Рентабельность производства, не обремененного практически никакими накладными расходами, налогами, таможенными пошлинами, была высочайшей.

В 1993 году, на обратном пути из командировки в Финляндию, я был приглашен в головной офис концерна «ORIMI» для выработки единой стратегии во взаимоотношениях с Енисейским пароходством. В своей структуре концерн имел ряд самостоятельных подразделений в производственном и финансовом отношениях: «ORIMI WOOD», «ORIMI TRADE», «ORIMI OIL», «ORIMI SHIP». Каждое из них имело свои представительства в разных регионах России. Во время моего визита было проведено совещание с участием всех директоров подразделений. Судя по оказываемому мне вниманию, руководство концерна и его генеральный директор Д. И. Варварин возлагали большие надежды и виды на Енисейское

пароходство. Объясняя свою стратегию по ведущему подразделению — «ORIMI WOOD», они рассказывали мне, что арендуют, с последующим выкупом, причалы в лесном порту Санкт-Петербурга, в Игарском морском порту, Приморском крае, располагают обширной лесной сырьевой базой в названных регионах. В ближайшем будущем их намерение — выкупить контрольные пакеты акций Енисейского пароходства, Игарского лесопромышленного комбината, леспромхозы в среднем течении Енисея — в Назимово и Ярцево, на Ангаре — в Пинчуге и Манзе. Кроме того, они активно работали с Норильским горно-металлургическим комбинатом по переработке его рудных отвалов. Енисейское пароходство им было необходимо для транспортного обеспечения «имперских» планов.

Мне трудно было что-либо обещать, я не видел своей роли в будущем развитии концерна. Я не мог и не хотел оказывать какое-либо содействие в приобретении «ORIMI» пакета акций пароходства. В то время негласная работа с руководством аукционов по продаже акций и потенциальными покупателями шла через А. А. Печеника. Однако моя встреча с руководством концерна не осталась незамеченной, и на аукционе в кулуарах фамилия Булавы звучала как сторонника «ORIMI». Это сказалось и на торгах, где в результате участия в аукционе неожиданно появившейся конкурирующей фирмы стоимость акций возросла значительно. К этому не было готово ТОО «Клерилес» — одна из главных конкурирующих фирм, — ее покупательская возможность упала, и она смогла приобрести только семь процентов акций. Александр Афанасьевич, который оказывал содействие «Клерилес», был в полном недоумении. Концерн «ORIMI», рассчитывая выкупить не менее 25 процентов, приобрел немногим более 13 процентов, и тоже был недоволен.

Дальнейшие организационные вопросы по проведению собрания акционеров застопорились по причине тяжелой и продолжительной болезни А. А. Печеника. Он был назначен исполняющим обязанности генерального директора АООТ «Енисейское речное пароходство».

Постановлением Красноярского краевого комитета по управлению госимуществом от 29 марта 1994 года № 03-443п за подписью его председателя В. Г. Корнева активная подготовительная работа по проведению общего собрания акционеров началась после смерти А. А. Печеника, последовавшей 28 февраля в Нью-Йорке, где он более года проходил лечение.

Общее руководство подготовкой к собранию акционеров Советом директоров была поручена мне, как исполняющему обязанности генерального директора. Консультации по новому составу Совета директоров, ревизионной комиссии, общей повестки дня собрания проводил председатель комиссии по акционированию С. М. Иголкин. Однако руководство концерна «ORIMI» искало встречи со мной — и. о. генерального директора. Я инициативы не проявлял. К этому времени я был убежден, что никаких инвестиций от концерна в пароходство не будет. Ему нужны акции, чтобы через Совет директоров получить льготы по тарифам, иметь возможность обслуживать свой флот на равных с флотом пароходства. Встреча все же состоялась — в Загорье, где я отдыхал по путевке. На встречу приехал Н. П. Грачев, который имел доверенность от Д. Г. Варварина на проведение переговоров. Я категорически отказал ему в фальсификации любой формы при проведении собрания, высказался против поддержки тех предложений, в которых просматривалась заинтересованность концерна.

Их попытка создать в Совете директоров свое большинство провалилась: из одиннадцати членов от «ORIMI» прошло трое. Впоследствии все попытки добиться каких-либо льгот были безуспешными. Когда решением арбитража с «ORIMI WOOD» была взыскана крупная сумма штрафа за несвоевременную оплату услуг, оказанных пароходством, интерес «ORIMI» к Енисейскому пароходству угас. Его представители в Совете директоров все реже и реже стали участвовать в заседаниях Совета, а потом концерн и вовсе продал свои акции. Вскоре стал банкротом Игарский ЛПК, и следы концерна «ORIMI» исчезли с карты Красноярья. В конце девяностых годов Д. Г.

Варварин погиб. Его именем назвали новый сухогруз Беломоро-Онежского пароходства, контрольный пакет акций которого принадлежал «ORIMI WOOD».

Самым крупным юридическим лицом в составе акционеров Енисейского пароходства было государство, пакет акций которого составлял 25,5 процента. Достоинно представлял государство в Совете директоров Ж. М. Русов. Он всегда грамотно, со знанием дела отстаивал интересы, прежде всего, трудового коллектива пароходства, абсолютное большинство которого были акционерами. Обладая хорошими знаниями в области Водного кодекса, — в Государственной Думе выступал основным оппонентом разработчикам этого кодекса, — зная речное право, являясь постоянным представителем речной отрасли России на Женевских конференциях, Жасмин Михайлович пользовался уважением. Его доводы в дискуссиях были всегда аргументированы, доказательны. Для него не существовало авторитетов ни в службе Росречфлота, ни в ГМК «Норильский никель» — истина была всегда дороже. На Совете директоров он поддержал Правление ОАО «Енисейское речное пароходство» в развитии заграничных перевозок собственным флотом, в создании собственной связи в противовес соответствующей структуре Росречфлота, в строительстве нефтебазы на Песчанке, в реструктуризации пароходства, во взаимоотношениях с транспортной компанией «Нерпа», чем окончательно настроил против себя будущего владельца контрольного пакета акций пароходства — ГМК «Норильский никель».

Кроме Ж. М. Русова, государственный пакет акций в Совете представлял С. М. Иголкин — начальник ГБУ «Енисейречтранс». Станислав Михайлович, в основном, выступал оппонентом Правлению и голосовал или против, или воздерживался. Однако его замечания всегда были существенны и, как правило, учитывались при составлении плана мероприятий по выполнению решения Совета директоров. Активную позицию занимал в работе Совета Н. П. Молочков, представитель от трудового коллектива. Его предложения хорошо были апробированы на опыте Лесосибирского порта, бесменным

руководителем которого он проработал более двадцати лет, а потом стал генеральным директором ОАО «Енисейское речное пароходство».

\* \* \*

На переднем плане после первого собрания акционеров стал вопрос подбора команды менеджеров высшего звена. Вскоре на должность заместителя генерального директора по экономике был приглашен А. Ф. Ядов — заместитель директора по экономике Красноярского судоремонтного завода. На должность заместителя по эксплуатации флота и коммерческой работе назначен Л. Н. Федоров. Руководителем аппарата управления, собственности, секретарем Совета директоров приглашен В. В. Миргунов, ранее работавший в советских и партийных органах. Было разработано, без увеличения численности, новое штатное расписание управления акционерным обществом, в котором предусмотрены ведущие и главные специалисты. Проведена аттестация работников и рабочих мест.

Особое внимание было уделено отделу заграничных перевозок. Слабым местом в его работе было незнание специалистами английского языка. В почте генерального директора было много деловых писем на английском языке, однако ответы на них готовились некачественно и несвоевременно из-за отсутствия переводчиков. Стояла проблема ведения переговоров с иностранцами — как в Красноярске, так и за его пределами. Перед отделом кадров была поставлена задача — подобрать на конкурсной основе помощника генерального директора, специалиста, который бы знал английский язык, умел работать на компьютере, вести делопроизводство, знать работу секретаря. Было разработано положение о проведении конкурса, даны соответствующие объявления в прессу и на телевидение. Кандидатуру на замещение должности рассматривала конкурсная комиссия. Окончательное решение было за генеральным директором. Предложений было много. В беседе на конкурсной комиссии большинство соискателей говорили о том, что их привлекает высокий рейтинг Енисейского

пароходства, стабильность его работы, регулярность выдачи заработной платы. В итоге комиссия остановилась на Т. В. Косаревой и М. А. Злобиной и представила их кандидатуры на рассмотрение генерального директора. Обе примерно одинакового возраста, закончили факультет иностранных языков Красноярского педагогического института по английскому и немецкому языкам, имели одинаковые познания в области речного и морского флота. Предпочтение было отдано М. А. Злобиной. К тому времени она не была обременена семьей, что давало возможность бывать в длительных командировках, работать в режиме ненормированного рабочего дня. Окончательно было принято решение после того, когда я увидел, что ее день рождения совпадает с моим – 16 сентября.

Уже через несколько дней она была командирована в Москву на курсы референтов генеральных директоров. После возвращения в пароходство в течение короткого времени Марина Александровна внедрила компьютерную технику для работников канцелярии, разработала совместно с программистами систему контроля над исполнением решений аппаратных совещаний, Правления, Совета директоров. Было поставлено на контроль исполнение решений по вопросам, возникающим в ходе личного приема граждан генеральным директором, а также по заявлениям и письмам трудящихся. Марина Александровна вела предварительную запись желающих попасть на прием к генеральному директору, беседуя с каждым записавшимся, тщательно вникая в суть проблемы, совместно обсуждая возможные варианты ее решения, и назначала им время приема. Это было очень эффективное решение проблем – прямой контакт работников пароходства с первым руководителем. Результат не замедлил сказаться. Пошли «ходоки» с предприятий бассейна. Хотя их количество увеличилось, однако очередей на прием не существовало. Благодаря этому психологический климат не только в управлении пароходства, но и по всем предприятиям, на флоте значительно улучшился. Прием иногда затягивался до 19 часов, после чего по обращению каждого, кто был принят, нужно было

составить решение. После приема и подведения итогов мы пили чай вдвоем, и поздно вечером я провожал Марину Александровну домой на такси. Она жила у родственников на правом берегу, в районе станции Енисей. Подготовка заграничных командировок, участие во всех переговорах с иностранными партнерами, делегациями также входила в обязанности Марины Александровны. Через некоторое время появилась возможность предоставить ей однокомнатную квартиру повторного заселения в районе речного вокзала.

## **На пути выживаемости**

В это время активно велись переговоры с руководством судостроительной верфи в городе Комарно по строительству для Енисейского пароходства сухогруза смешанного, река-море, плавания. Деловые контакты с директором судовой верфи установил еще Александр Афанасьевич Печеник, в то время начальник пароходства. Делегация судовой верфи побывала в Красноярске, где велись переговоры, и был составлен протокол намерений. В переговорах участвовал Ю. Д. Наместников — представитель Минречфлота в Чехословакии. В прошлом трудовая биография Юрия Дмитриевича была тесно связана с Енисеем, где он работал директором Подтесовского судоремонтного завода, главным инженером Енисейского пароходства, а затем начальником Главка материально-технического обеспечения Министерства речного флота.

В период болезни А. А. Печеника переговоры по заключению договора были приостановлены и возобновились в 1996 году, когда были избраны новый состав Совета директоров и генеральный директор. Для уточнения деталей договора о строительстве судна на судовой верфи в Комарно туда выехали генеральный директор И. А. Булава, его заместитель по экономике А. Ф. Ядов, консультант по внешнеэкономическому судоходному бизнесу — директор представительства Сахалинского морского пароходства А. И.

Матвеев, он же — представитель судоходной компании «Зевс» и австрийской торгово-промышленной группы «ЮРИ-МЕКС».

В основу договора были заложены следующие положения:

1. Стоимость постройки судна типа «Волга» — пять миллионов долларов США.
2. Финансирование нулевого этапа в размере одного миллиона долларов США обеспечивает Енисейское пароходство.
3. Финансирование достройки судна в размере четырех миллионов американских долларов обеспечивает ТПП «ЮРИ-МЕКС».
4. После готовности судна его эксплуатацию обеспечивает СК «Зевс», которая за 4 года должна погасить кредит, затем она передает его на баланс Енисейскому пароходству.

С целью ускоренного возвращения кредита «ЮРИ-МЕКС» предполагалось передать по бербрут-чартеру судоходной компании «Зевс» теплоходы «Иван Назаров» и «Вячеслав Шишков». Было согласовано название нового судна — «Александр Печеник».

После приезда из Чехословакии началась проработка вопроса получения кредита для финансирования нулевого этапа строительства судна. По рекомендации первого заместителя губернатора края В. Д. Кузьмина мы начали вести переговоры с турецкой фирмой посреднических услуг. Эта фирма по договору с краевой администрацией подбирала инвестора для строительства Международного торгового центра на базе недостроенного корпуса института «КАТЭКНИИпроект». До сих пор стоит эта высотная башня на Стрелке, в самом сердце Красноярска, напоминая горожанам и многочисленным гостям о горбачевской перестройке и ельцинско-чубайсовской прихватизации.

Трагична судьба В. Д. Кузьмина. Выиграв губернаторские выборы, А. И. Лебедь потребовал провести комплексную финансовую ревизию. По подозрению в финансовых махинациях были арестованы первый заместитель губернатора В. Д. Кузьмин, заместитель губернатора — начальник планового

управления В. И. Черезова. Следствие велось более года. Все уголовные дела были закрыты из-за отсутствия состава преступления, а В. Д. Кузьмину это стоило жизни.

Переговоры с турецкой компанией велись на английском языке. Марина Александровна готовилась к этим переговорам ответственно и очень переживала, как будто результат переговоров зависел от нее. Она заранее тщательно изучила предмет переговоров, поработала с английским разговорником по экономической тематике. Переговоры прошли безупречно. Их общим итогом явился договор на оказание посреднических услуг для получения кредита в Международном банке развития. Турок составил длинный перечень документов, которые нужно было подготовить, перевести на английский язык и выслать заказным письмом турецкой компании. Одновременно сделать предоплату в размере 500 американских долларов для почтовых и телефонных расходов. Через месяц фирма затребовала еще одну тысячу долларов, хотя никаких отчетов за полученный аванс не предоставила. Мы поняли, что это может продолжаться долго, а результатов не будет. Но главное, чего у нас не было, это имущества, которое можно было дать под залог. Наш флот внутреннего плавания для этих целей не подходил, а флот заграничного плавания они не брали по той причине, что он был старой постройки.

Для Марины Александровны это был напряженный период ее работы. В это же время шли активные переговоры по перезаключению договора с туристической фирмой Швейцарии «Тургау» об эксплуатации теплохода «Антон Чехов» в навигацию 1996 года. Дело в том, что эта фирма в судоремонт 1993-1994 гг. вложила инвестиций на обновление дизайна теплохода более одного миллиона швейцарских марок и получила эксклюзивное право на эксплуатацию теплохода. Однако резкий рост цен на топливо, смазку, другие материалы, скачок инфляции привели к адекватному росту убытков для пароходства от эксплуатации этого судна. В то же время загрузка туристами каждого рейса доходила до 95 и более процентов от

пассажировместимости теплохода. Рентабельность для турфирмы была 150 и более процентов.

Переговоры с представителем фрахтующей фирмы результатов не дали, но мы получили приглашение на трех человек посетить главный офис фирмы в Швейцарии и провести там корректировку договора. Все расходы фирма брала на себя. В командировку отбыли генеральный директор И. А. Булава, его референт-переводчик М. А. Злобина, начальник пассажирского агентства Г. М. Потапов. Нас сопровождал Карл Эпштайн — владелец небольшой юридической фирмы в Москве. Он представлял интересы «Тургау» в Красноярске. Поездка состоялась в ноябре 1995 года. В Цюрихе, где находился главный офис, мы встретились с главой фирмы и обсудили интересующие нас вопросы по теплоходу «Антон Чехов». В итоге мы получили право реализовать через наше агентство 50 туристических путевок, в том числе российским гражданам, а также право на организацию трехразового питания из собственных продуктов, работу баров, платные экскурсии за пределами теплохода. Кроме того, мы отказались от организации чартерных авиарейсов «Москва-Красноярск-Москва» и «Москва-Норильск-Москва». При девяностопроцентной загрузке теплохода, в соответствии с новым договором, наша рентабельность круглогодичного содержания теплохода должна была быть в пределах 17-20 процентов. Это нас вполне устраивало.

По новому договору мы проработали четыре навигации, а в 1999 году фирма «Тургау» приказала долго жить — обанкротилась. Благодаря Карлу Эпштайну, расчет с пароходством был произведен в полном объеме. Кстати, его прадед по материнской линии, почтенных лет граф Альфред Кайзерлинг, будучи уже слепым, надиктовал своему кузену такого же возраста свои воспоминания о службе в России, которую он начал чиновником по особым поручениям, инспектировал амурские каторги, выкрадывал документы из осажденного японцами Порт-Артура, руководил землячеством возле Санкт-Петербурга, был узником Петропавловской крепости, в годы Первой

мировой войны занимался поставками для фронта, сидел в тюрьме при большевиках. Книга охватывает период с 1900-го по 1939 год. Карл перевел ее на русский язык. Отдельные герои этой книги достойны подражания и в наше время.

\* \* \*

Переговоры по теплоходу «Антон Чехов» и заключение договора на его эксплуатацию были проведены в течение одного рабочего дня, затем фирма предложила нам обзорную экскурсию по стране железнодорожным транспортом с отдыхом на горном курорте «Сан Морис». Мы даже предположить не могли, до какой степени четко работает транспорт. По пути побывали в гостях у Карла, одна из квартир которого расположена на берегу Женевского озера. Правда, ее в то время снимала чеченская семья, пока мужа и сыновья сражались в Чечне с российскими войсками. Небольшое чаепитие, автомобильная экскурсия по берегу Женевского озера, и мы — снова в поезде. Берега озера застроены красивыми виллами, многие из которых принадлежат «новым русским» типа Березовского, как правило, с наглухо закрытыми ставнями, воротами, а там, где их нет, поставлены решетки. Вторая половина пути проходила в швейцарских Альпах, где электропоезд шел на головокружительной высоте — в туннелях, по мостам, проложенным над пропастью. И, поди ж ты, ни тебе катастроф, ни диверсий. На лицах многочисленных групп туристов и пассажиров — ни тени тревоги: доброжелательные улыбки, наслаждение отдыхом, — ничего похожего с нашими электричками.

Небольшой городок, где расположен курорт, тоже Сан Морис — ухоженный, чистенький, с множеством небольших частных гостиниц с ресторанчиками, в одной из которых для нас были забронированы номера.

Сан Морис — курортный город, с прекрасно оборудованными трассами для катания на горных лыжах. Развитая сеть канатно-кресельных подъемов с множеством станций, расположенных в зависимости от сложности спуска, на

каждой из которых имеется маленькая кафешка. От главной станции подъема, куда лыжники, туристы, отдыхающие, как и мы, приходят пешком или добираются на машинах, поезд из двух вагонов поднимается круто вверх, под уклоном 30-45 градусов. За счет зубчатой передачи с железнодорожным полотном, медленно, но уверенно он доезжает до конечной станции на высоту более трех тысяч метров над уровнем моря. Там при хорошей и ясной погоде открывается красивый ландшафт: далеко-далеко внизу зеленые лужайки с разбросанными отдельными хуторами, недалеко от которых пасутся лошади, коровы, овцы.

Это было в середине ноября, когда сезон горнолыжного отдыха еще не наступил, и народу было немного. В кассах, в ресторанах, кафе и магазинах — почти пусто, никаких очередей. Для нас с Мариной Александровной все было так необычно. Мы еще чувствовали себя дома, где в это время вчера еще пустые полки магазинов заполнены бартерным ширпотребом, непонятными для нас сникерсами и собачьими сосисками, на банках которых изображены сочные сосиски, а то, что на другой стороне — собачья голова, — этого уже не замечали. Главное — дешево, поэтому не покупали, а расхватывали. В душе каждому из нас хотелось казаться лучше, представлять, что это происходит не с нами, — и старались вести себя степенно.

Впоследствии мы с Мариной Александровной много путешествовали, отдыхали и в многозвездочных отелях, хотя это было дороже. Брели индивидуальные туры. Иногда попадали и на чартерные рейсы, — здесь и понервничаешь, и натерпишься. Отношение наших российских авиакомпаний к своим пассажирам чаще наплевательское, чем нормальное. Никакой ответственности за задержку рейса (по неприбытию самолета, по техническим причинам и др.) на несколько часов, а то и сутками, они не несут. Бывает и так, что соберут пассажиров в загашнике, то бишь накопителе, где нет ни стульев, ни скамеек, и душат детей, стариков и инвалидов без вентиляции, без туалетов, без воды.

Запомнился на всю жизнь один из таких рейсов. С И. Я. Стерниным, управляющим КБ «Кедр», мы собрались в Турцию для изучения возможности открытия там филиала банка «Кедр». С целью экономии средств решили лететь чартерным рейсом Красноярск — Стамбул. Чартер был организован авиакомпанией «КрасЭйр» по многочисленным просьбам «челноков» — людей, занимающихся оптовой закупкой ширпотреба и реализацией его на красноярских рынках. Регистрация пассажиров и размещение их в накопителе, о котором было сказано выше, продолжалась более трех часов.

За это время я насмотрелся на своих попутчиков: все молодежь бабенки 30 – 40-летнего возраста, одетые в туго натянутые на икры короткие джинсы, в кофточки, в основном, самых немислимых расцветок и фасонов. Те и другие, кажется, вот-вот разойдутся по швам. Наряд завершают кроссовки, тоже вычурных фасонов и расцветок. Все они непрерывно двигались, разыскивая друг друга, шептались, уединившись в сторонке. Многие пересчитывали доллары и рубли, распахивая их по укромным местам своей одежды. Наконец объявили посадку. Поскольку в билетах места были не определены, все ринулись через узкую дверь по трапу в самолет. Оказалось, самолет подали в грузовом варианте: кресла для пассажиров были убраны, а вдоль бортов — металлические скамейки. Когда-то они были обиты дерматином, следы которого кое-где виднелись. Места хватило всем.

Следующая посадка была в Астрахани. Потом мы уже узнали, что Астрахань выбрали наши челноки, поскольку там были более лояльные таможенники. После посадки больше двух часов к нам никто не подходил, никакой информации не передавали. Когда же мы с Игорем Яковлевичем начали выражать свое недовольствие, требуя от экипажа информации об этом рейсе, окружающее нас общество так дружно зашипело на нас, что мы были вынуждены замолчать. Оказывается, мы ждали нужных нашему обществу таможенников. Наконец-то они появились. Досмотр был выборочный. Пропустив меня без досмотра, начали с пристрастием

проверять Игоря Яковлевича. Когда ничего запрещенного к перевозке не было обнаружено, досмотрщик повторно начал проверять на ощупь и свет долларовые купюры. Уже в конце проверки одну из 100-долларовых купюр он признает фальшивой и пытается ее изъять, подавая Игорю какую-то заранее подготовленную бумажку. Наш «нарушитель» возмутился и потребовал присутствия вышестоящего начальника. Только после этого купюру вернули, и нас допустили к дальнейшему полету. Слава Богу, приключения на этом закончились, но обратно лететь этим рейсом мы не рискнули, а приобрели билеты турецкой авиакомпании «Туркишлайн». Вот уж воистину — скупой платит дважды.

Но вернемся в Сан Морис. Хотя городок небольшой, однако, есть краеведческий музей, много частных лавок, супермаркеты. Во время прогулки по городу мы увидели магазин шуб, где на входе красовалась роскошная реклама, решили зайти. В магазине был богатый выбор шуб, и Марина Александровна долго рассматривала их фасоны. Ее окружили вниманием, и сам хозяин магазина расхваливал свой товар, предлагал примерить. Возле одного из фасонов она задержалась подольше и согласилась примерить. Цены на шубу мы не знали. Марина робко, с помощью хозяина надела шубу, который суетился рядом, расправляя складки, стряхивая пылинки. Вдруг он остановился и открыл рот... Потом часто-часто заговорил на английском языке — то ли про что-то свое, то ли для нас. Марина перевела его речитатив: «Он в восхищении, — как к лицу ей эта шуба, она и шуба по красоте дополняют друг друга, он просит сфотографировать ее в этой шубе, и он заменит рекламу». Марина задала вопрос: «How many?». Когда я услышал ответ, у меня опустилась челюсть: шесть тысяч долларов — для нас была заоблачная цифра. По нашим выражениям лиц хозяин понял наше замешательство и предложил цену пять тысяч... Эту цифру мы восприняли благосклонно, — но, поскольку с собой таких денег нет, мы постараемся решить эту проблему в банке. На этом мы вежливо распрощались. Каково было наше удивление, когда во время

очередной прогулки мы встретили хозяина магазина. Он бросился к нам навстречу с таким радушием, как будто встретил близких друзей. Марина ему объяснила, что плохо работают банки, до сих пор подтверждения на такую сумму мы еще не получили, и надо ждать. В дальнейших прогулках мы старались далеко обходить магазин «Шубы».

На обратный путь нам приобрели билеты швейцарской авиакомпании. Этим же рейсом возвращался в Москву экс-президент СССР Михаил Горбачев с Раисой Максимовной. Перед посадкой в Москве по какой-то причине мы долго барражировали вокруг Внуково, что хорошо было видно на экране телевизора. Карл, сидя рядом в кресле, сказал в шутку: «Очевидно, не хотят впускать в страну вашего бывшего президента. Боится летать на своих, отечественных, рейсах».

\* \* \*

Эта поездка сблизила нас с Мариной Александровной. Появилось чувство гораздо большее, чем просто уважение и привязанность. Я ее начал ревновать — чаще тогда, когда оснований для этого не было. Как-то, будучи на отдыхе в Загорье, я увидел Марину Александровну, которая, как мне показалось, долго что-то рассказывала молодому человеку, и настроение у меня было испорчено. «Чего они лезут именно к тебе с вопросами?», — возмущенно вопрошал я. Мы долго дуться друг на друга не могли, и все шло дальше в любви и согласии. Обычно в Загорье мы отдыхали недолго — до 10 дней, но ежегодно. Там же встречали впервые вместе Новый, 1996-й, год.

В это же время в Загорье вместе с женой Ирой отдыхал В. В. Байкалов — только что назначенный мною начальником службы материально-технического обеспечения Енисейского пароходства. Он не так давно создал новую семью и практически проводил в Загорье медовый месяц. Владимир Викторович долгое время работал капитаном на небольших судах, хорошо изучил, кроме Енисея, притоки: Ангару, Нижнюю Тунгуску, Курейку. Его талант капитана открылся, когда его назначили капитаном-механиком на

теплоход «Рефрижератор № 901». Это было запущенное в техническом состоянии судно, и за короткое время экипаж, возглавляемый Владимиром Викторовичем, вышел в передовые. В это время на флоте внедряли групповой метод работы судов, и группу больших рефрижераторов возглавил В. В. Байкалов. В начале восьмидесятых годов, будучи заместителем начальника пароходства по кадрам, я был в Дудинке последние дни навигации и посетил «Рефрижератор № 901». Судно мне понравилось: везде чистота, правильно ведутся и своевременно заполняются судовые документы, экипаж регулярно выполняет порейсовые задания. По инициативе капитана судно грузилось на Красноярск контейнерами с морожеными куропатками и домашними вещами.

Впоследствии Владимир Викторович перенес серьезную операцию по удалению почки, но не стал инвалидом. В 1998 году я назначил его заместителем генерального директора пароходства. А в 2004 году он возглавил Енисейское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства. По характеру — общительный, умеет хорошо организовать любую компанию, встретить и принять «нужных» людей, любитель природы, страстный охотник. В его компании я всегда чувствовал себя комфортно. О таких людях говорят: «С ними можно ходить в разведку».

Накануне 1996 года произошло чрезвычайное происшествие на теплоходе «Механик Ермолаев». Возгорание хлопка на борту судна во время его погрузки в порту Ильичевск, затем выгрузка в Турции — в порту Измир и арест судна требовали более активного вмешательства в эту тяжбу со стороны пароходства. Кроме того, были систематические неплатежи пароходству судоходной компанией «Форинг шип». Все это вынудило меня в мае выехать в Турцию для более тщательного рассмотрения ситуаций на месте. Хотя господин Сурадзе, исполнительный директор СК «Форинг шип», в совершенстве знал английский язык, однако полного доверия в это время к нему уже не было, и в командировку переводчиком была отправлена Марина Александровна. Принимающей стороной в Турции был господин Эммин

Оглы, руководитель СК «ЕН МАР». Эта судоходная компания была постоянным агентом наших судов по бункеровке топливом, снабжению продовольствием, финансированию капитанов.

Во время командировки были вскрыты серьезные нарушения финансовой дисциплины со стороны главного инженера пароходства Н. А. Лесунова, заместителя начальника службы судового хозяйства М. А. Ивченко и других, которые получали у Сурадзе под расписку большие суммы в долларах США и никаких документов по их расходованию не предоставляли.

В первый же вечер ради нас господин Эммин Оглы организовал небольшой прием в ресторане «Караван», где, как правило, бывает много русских. За соседним столом отдыхала большая группа наших туристов, — в основном, женщины. В нашей компании активно участвовала в разговоре жена Эммина Оглы. Причем, заканчивая речь, она как будто подводила итог на русском языке выражениями: «Полный пиздец» или «В общем, заебись!» Мы долго смеялись за обоими столами, когда узнали, что этому ее обучил муж, Эммин Оглы. Он ей рассказал, что, когда у русских заканчивается какое-либо дело плохо, они говорят: «Полный пиздец», а когда хорошо — «Заебись!». Его жена сильно смутилась, и никак не могла понять, над чем мы смеемся.

В суде, где рассматривалось дело о теплоходе «Механик Ермолаев», адвокат нам упорно доказывал, что надо вначале внести 400 тысяч долларов, — только тогда судно будет освобождено из-под ареста, — и после этого судиться. У нас таких средства не было, и мы были вынуждены проходить длительную судебную процедуру. В этих условиях мы пришли к выводу, что нужно ждать решения суда, и потом теплоход «Механик Ермолаев» необходимо продавать.

После окончания переговоров мы приобрели с Мариной две путевки в один из престижных клубов, где любят отдыхать немцы. В живописном местечке Анталии, среди вековых сосен, метрах в пятидесяти от морского пляжа раскинулся уютный городок из двухэтажных коттеджей, каждый из

которых имеет свой дворик, бассейн. Отдыху способствовала прекрасная погода, сервис предоставляемых услуг, по-немецки развлекательные вечера. После возвращения из Анталии наши взаимоотношения с Мариной стали нежнее и дружнее, мы стали ожидать ребенка. Условились, еще до этого, что если родится мальчик, назовем его Антон, в честь моего отца. Почему-то второго варианта мы не рассматривали.

Июль — это месяц краткосрочного отдыха многих, особенно номенклатурных работников города Красноярска, на юге края и в соседней Хакасии. В это время, как правило, стоит сухая жаркая погода. Владимир Викторович Байкалов договорился с директором цементного завода П. К. Исаченко отдохнуть на заводской базе отдыха на озере Тус.

Расположенная среди холмов и курганов хакасской степи, база состоит из более чем тридцати вагончиков и одного, директорского, коттеджа на две семьи. Питьева вода привозная, запас продуктов, их приготовление — забота самих отдыхающих. Самая главная ценность этой базы — расположенное рядом озеро, — настолько соленое, что удерживает во взвешенном состоянии человека. Отличие его от Мертвого моря состоит в том, что озеро я бы назвал живым: оно насыщено от дна и до поверхности живыми микроорганизмами (рачками), дно покрыто глубоким слоем лечебной грязи. Радикулиты, разные ревматические, гипертонические болезни, кожные заболевания — все лечат грязями. Многие приезжие набирают ее про запас. Недостатками этого Богом данного места является отсутствие элементарного обустройства, полчища комаров и мошкары.

Хакасия — это удивительный край. Многочисленные озера соленой и пресной воды, отсутствие болот, когда почти в любом месте можно проехать на автомобиле, создали уникальную возможность для туристов-автомобилистов проводить свой отдых в палатке на лоне природы. Не упустили и мы такой возможности и побывали на одном из чистейших озер — озере Беле, немного солоноватом, но богатом рыбой. Причем удивительно и ничем не объяснимо то, что сиг и хариус здесь немного розоватые, по

внешнему окрасу напоминают дальневосточного лосося. Лов аналогичного сига, только гораздо крупнее, мы с группой руководителей промышленных предприятий и транспортников края наблюдали в начале сентября 1994 года на Таймыре, куда выезжали по предложению губернатора В. М. Зубова, чтобы установить более тесные контакты с руководством в то время еще Норильского горно-металлургического комбината.

\* \* \*

В начале девяностых годов прошлого столетия Таймырский автономный округ вышел из состава Красноярского края. Неясности во взаимоотношениях края и округа, а также края и города Норильска породили множество спорных вопросов, один из которых касался налоговых платежей. Попытка силового давления на администрации округа и заполярного города, а также на руководство комбината со стороны администрации края ничего не дали, — взаимоотношения заходили в тупик. Угроза сделать экономическую блокаду для Норильска с юга через Енисейское пароходство, — эта идея исходила со стороны отдельных руководителей края, — привела к тому, что норильчане с помощью бартерных операций с цветным металлом быстро начали решать проблему перевозок морским флотом. Даже нефтепродукты пошли через архангельскую нефтебазу морскими танкерами, а Иртышское пароходство стало обеспечивать перевозки в Норильск из Омска. В результате прекратились поставки продукции сельского хозяйства с юга края. Провалилась и попытка арестовать с помощью судебных приставов продукцию комбината: медь, никель, драгоценные металлы. В конечном итоге произошло уменьшение грузовой базы Енисейского пароходства — с 1990-го по 1994 год в 4,5 раза.

Мы, в составе группы было 12 человек, вылетели спецрейсом на Як-40 в субботу и в 10 часов утра были уже в Норильске. Нас встречал Николай Абрамов — главный инженер комбината, в то время исполняющий обязанности директора. «Какие могут быть деловые разговоры в субботу, все

готово для вылета на рыбалку», — с присущим ему юмором предложил Николай Павлович. Возражений не последовало. И через полтора часа наша группа, переодетая в теплые рыбацкие костюмы, во главе с Николаем Павловичем занимала места в вертолете МИГ-8. Вся экипировка была уже на борту. Когда вертолет взлетел, нам раздали «индивидуальные средства» для подготовки к рыбалке: стаканы и столовые ложки. После этого Николай Павлович из большого чайника наполнил стаканы и поставил две трехлитровые банки мелкозернистой сигаевой икры. Первая рыбацкая процедура всем понравилась, пошли оживленные разговоры, что называется, «дай сказать!». Появилась возможность смотреть, не отрываясь от иллюминатора, на ландшафт полярной тундры. Насколько хватало глаз, до самого горизонта, блестели зеркала многочисленных озер, соединяющих их ручьев и речушек. Кое-где северные склоны гор и холмов были покрыты многолетними снегами. Вертолет летел на высоте не более трехсот метров, и хорошо были видны поляны ягеля, который не утратил свой серебристый цвет, карликовые деревья и кустарники, состоящие из Бог весть каких лиственных пород березы, ольхи, шиповника и т. д. Хотя эти заросли бывают высотой не более полуметра, однако через них прямо не пройдешь — нужно пробираться. Мы видели стадо, более трехсот голов, диких оленей; где-то здесь круглый год живут завезенные из Канады овцебыки, которые прекрасно адаптировались и размножаются. Это был заповедник, громадный по территории, — Путоранское плато.

Вертолет приземлился на берегу неширокой, метров пятьдесят, речки. Берег ровный, не обрывистый, грунт галечный, очень быстрое течение. Температура воды не более десяти градусов. Рядом было небольшое зимовье — база рыбаков, охотников. Пока мы оглядывались, фотографировали, четверо настоящих рыбаков быстро завели и поставили сеть, практически перегородив речку. Рядом с зимовьем налажен из строганных досок, на козлах длинный стол, вокруг которого установлены из такого же материала скамейки. Жарко трещал костер, над которым висел котел, литров на

пятнадцать, с закипавшей водой. Тут же работал заправский повар в фартуке, очень напоминающий сталевара. Уха сварилась быстро, к этому времени на столе были уже закуски: все та же икра, малосолая рыба разных сортов, специи, — расставлены и разложены приборы.

В тостах хозяев и гостей поднимались и те вопросы, решать которые мы приехали. Незаметно пролетели часа два и после чая, приготовленного на диковинных таежных травах, но очень вкусного. Николай Павлович пригласил посмотреть сеть. Тетива сети была натянута, как струна, были видны многочисленные всплески рыбы. Сеть выбирали, как невод, и уже возле самого берега рыбу вынимали из сети и складывали в полиэтиленовые мешки. Удивительно, — как будто никакой другой рыбы здесь не водится: весь улов — сиг, что называется, мерный, примерно полтора килограмма каждая рыбина, на которой чешуя блестит, словно серебро. На срезе выловленный сиг был розоватого оттенка.

Вернулись обратно в гостиницу уже затемно, и после небольшого отдыха Николай Павлович показал нам спортивно-оздоровительный комплекс. Был он не для массового оздоровления, однако для профилактория, где нас разместили, это было более чем достаточно. Приходилось только удивляться и восхищаться, что в Заполярье такое может быть.

На другой день нам показали комбинат, металлургическое производство. Была дана возможность личной встречи с руководством комбината. На своем примере я знал, что многие из нас привезли свои предложения для решения проблем, ради чего мы и приехали. Мне тоже удалось переговорить с Н. П. Абрамовым и подписать договор на продажу по заводской цене Енисейскому пароходству 500 тонн никеля и 100 тонн меди в счет дебиторской задолженности комбината.

До конца навигации оставалось еще время, и металл был доставлен в Красноярск и передан СМТО пароходства для обмена по бартеру на материалы для судоремонта.

\* \* \*

Однако вернемся к путешествию с Мариной Александровной на озеро Беле. Очевидно, все эти названия на хакасском языке имеют свое значение. Примером тому может быть название столицы Хакасии Абакан, что в переводе с хакасского — «Медвежья кровь».

Разместились мы в оборудованном для отдыха вагончике. Несмотря на тридцатиградусную жару, вода в озере прохладная, дно просматривается вглубь на несколько метров, на двухметровой глубине — до каждой песчинки, и можно наблюдать, как в аквариуме, больших и малых рыбешек.

Вечером мы вернулись на Тус. На следующий день по предложению Владимира Викторовича отправились на его «Жигулях» на озеро Парное, расположенное в Ужурском районе. У него была договоренность с директором Ужурского мясокомбината разместиться на их базе отдыха. Это довольно обветшалое деревянное здание с большим летним залом и комнатами для проживания отдыхающих. Все было в запущенном состоянии. Здесь с погодой нам не повезло: несколько дней подряд шли проливные дожди, низкие дождевые тучи опустились над самым озером, и, несмотря на это, над его поверхностью клубился туман. Вдоль озера раскинулась большая деревня Парная. В озере очень много термальных ключей, дно его очень неровное. Есть разломы, где достичь дна подручными средствами невозможно. В отдельных местах озера очень много рыбы. Его ресурсы так богаты, что здесь постоянно промышляют несколько рыболовецких артелей. Само озеро, его природа далеко не изучены. Однако можно однозначно утверждать, что интерес к озеру Парное постоянно возрастает, очередь дойдет и до науки.

\* \* \*

В конце навигации на Черное и Средиземное моря ушли теплоходы «Северодонецк», «Весьегонск», «Электросталь». Они были полностью переоборудованы под международные конвенции «Морпол» и «СОЛАС»,

получили от Регистра соответствующие сертификаты и, загрузившись в Лесосибирске пиломатериалом, ушли на Турцию.

В связи с тем, что эффективность работы судов, которые работали по бербоут-чартеру, очень низкая, было принято решение провести переговоры с Шломай Галланом, руководителем судоходной компании «Ариэль» в Израиле. Эта компания уже фраговала теплоходы «Дмитров» и «Поленово». Хотя Ш. Галлан — человек очень сложного характера и выжимал из экипажа все возможное, однако платежи по фраговым ставкам платил регулярно и в полном объеме.

Во второй половине сентября с Мариной Александровной выехали в Израиль для проведения переговоров. Хотя это были непростые переговоры, — дело осложнялось тем, что Ш. Галлан не знал русского языка, очень плохо понимал английский, — тайм-чартерный договор на эксплуатацию прибывших с Енисея трех судов был подписан. Активную помощь в переговорном процессе оказывал Иосиф Бихман, бывший подданный СССР. Иосиф родился в Молдавии, там же учился в школе и оканчивал институт. До развала СССР работал заместителем директора Кишиневского завода сельскохозяйственного машиностроения, руководил кооперативом, а когда в Приднестровье началась война, уехал с женой и дочерью в Израиль. В данное время он активно сотрудничал с КБ «Кедр», предприятиями лесной отрасли Лесосибирска, выступал дилером крупных европейских фирм по поставкам оборудования и техники для различных отраслей. Кроме того, он представлял Американо-Израильский медицинский центр, с которым пароходство заключило договор на оказание медицинской помощи его работникам.

Это сотрудничество было не безуспешным. По предложению Иосифа Бихмана А. А. Печеник в 1993 году командировал меня в Израиль для завязывания контактов по эксплуатации нашего флота заграничного. С Иосифом мы на его автомобиле объехали практически всю страну, побывали во многих библейских местах, связанных с историей Иисуса Христа. В то

время это была мирная страна, хотя и оцетинившаяся в защите своих граждан и своих границ. Мы посетили морские порты Хайфу и Ашдот, их контейнерные терминалы, занимающие площади в тысячи гектаров. Все управление этими гигантами компьютеризировано. Не предполагал я тогда, что в 2001 году наш теплоход «Северодонецк», груженный цементом, будет терпеть бедствие во время шторма на внешнем рейде порта Ашдот. Во время шторма заход в акваторию порта местными правилами запрещен. При штормовании были деформированы крышки трюмов, подмочен цемент, однако экипажу удалось спасти судно. Правда, сменный механик теплохода С. С. Булова после этой трепки по семейным обстоятельствам, как написал он в заявлении, ушел на берег. Убытки понес фрахтователь «Северодонецка» — судоходная компания «Кристалл шиппинг».

По предложению Иосифа при Медицинском центре для меня организовали ознакомление с центром и медосмотр. Поразила организация работы центра, его оборудование и возможности. Кстати, больше половины медперсонала, особенно младшего, говорят по-русски, а все 90 процентов — понимают русскую речь. Одна из сотрудниц центра приехала из Норильска в начале восьмидесятых годов. Каких только страстей они не натерпелись при выезде, рассказывала она. Но все же ее живо интересовало, как сегодня живут норильчане, кто руководит комбинатом. Прежних руководителей она хорошо знала. Я ей посоветовал самой приехать посмотреть, навестить знакомых. «Боюсь, — говорит она, — а вдруг, не выпустят». В гостиницах горничными тоже работают сплошь наши бывшие сограждане: педагоги всех мастей, медицинские работники и другие — почти все с высшим образованием.

Мы посетили несколько кибуцев: это — многоотраслевое сельское объединение. Так же, как в наших советских колхозах, — работают на конечный результат. Но это две большие разницы: другой труд, другая техника, другая зарплата.

Когда я пребывал в Иерусалиме, в Храме у Гроба Господнего, мне казалось, что все ничтожно по сравнению с этими святынями, ничто не сравнимо с ними. Наступает особое состояние духа, начинаешь верить, что все это было, хотя и прошло с тех пор более двух тысяч лет. Мы побывали в мужском Монастыре Молчальников. Это удивительные люди. Видно, есть что-то в этом обете, что нам недоступно.

После этой поездки было много встреч с Иосифом в Москве и в Красноярске, в Лесосибирске и Подтесово. И вот снова в Тель-Авиве, в аэропорту, нас встречает Иосиф, с улыбкой идет на встречу. Заказана гостиница, подготовлена деловая встреча с Шломой Галланом, Гарольдом — главным врачом и практически владельцем Американо-Израильского медицинского центра; организована культурная программа с отдыхом на Красном море.

В первый же день пребывания были подписаны бербоут-чартеры на пять выше поименованных судов. Кроме того, подписали протокол намерений с туристической фирмой, тоже «Ариэль», которую возглавляла госпожа Галлан — супруга Шломы. Суть протокола заключалась в том, что фирма «Ариэль» отправляет своих туристов в круизные рейсы на теплоходе «Антон Чехов» по маршруту Красноярск-Норильск и Норильск-Красноярск, а для наших туристов организуется экскурсия по Иерусалиму с отдыхом и лечением на Мертвом море. Была достигнута договоренность, что госпожа Галлан уже в этом году совершит ознакомительную поездку в качестве туриста, а мы с Мариной побываем на Мертвом море, чтобы тоже иметь представление о том, какой сервис будет предложен нашим туристам. Правда, ее поездка, как она сообщила, по семейным обстоятельствам (бракоразводный процесс) не состоялась.

На другой день, по нашим планам, мы должны были посетить Медицинский центр. Нас ждал господин Гарольд — выходец из США, а еще глубже, по родословной, — польский еврей. По рассказам Иосифа, Гарольд, несмотря на его высокую должность, медицинской практикой не занимался.

Он решал все вопросы развития центра и вел собственный бизнес. Центр, кроме лечения других болезней, выполнял операции на сердце, по пересадке органов, пластические операции, искусственное оплодотворение с последующим принятием родов и выхаживанием младенцев. По нашим планам, при посещении Медицинского центра мы должны были пройти всестороннее медицинское обследование и посетить стоматологический кабинет. Нас принял в своем кабинете Гарольд. После недолгих разговоров за чашкой кофе о здоровье, о России и наших впечатлениях об Израиле он пригласил нас в кабинет своего заместителя по лечебной работе и поручил ему провести Марину Александровну по нужным врачам и кабинетам. Я и Иосиф уехали в стоматологический кабинет, который был расположен в другом микрорайоне Тель-Авива. По пути нам встретились несколько строящихся микрорайонов, как мне казалось, в пустыне. Строительство велось очень быстрыми темпами. Сдача в эксплуатацию производится сразу всего микрорайона, с его инфраструктурой, благоустройством, озеленением, в том числе выращенными в питомнике трех-, четырехметровыми пальмами, дерном для газонов.

Когда мы приехали, нас уже ждали, и меня усадили в кресло. После часового обследования полости рта мне было предложено убрать весь металл, мосты постоянные и на присосках, которые иногда в самый неподходящий момент срывались с места и приносили массу неудобств. Чтобы все это «построить» заново, чтобы все было удобно и выглядело эстетично, мне было предложено установить семь имплантантов. Весь процесс по комплексному лечению должен был занять две недели, что вполне укладывалось в сроки нашего пребывания в Израиле. Работа началась незамедлительно. Шесть часов непрерывного труда с десятиминутными перерывами меня вымотали до предела, но операция была закончена, и сняты слепки для изготовления мостов. Установив временные зубы и снабдив меня всем необходимым для лечения, а также подробной инструкцией, меня отпустили на десять дней.

С Иосифом мы вернулись в центр и зашли к Гарольду, который сообщил мне приятную новость: у нас с Мариной будет сын. В это время Марина была уже в «Каньоне» — так назывался расположенный рядом большой торговый центр, — делала для сына первые покупки. Когда мы встретились, несмотря на мой замученный вид, глаза мои горели великой радостью, душа ликовала: наконец-то у меня будет сын, продолжатель моего рода, моей фамилии, о котором я мечтал всю жизнь! Имя ему мы выбрали заранее — Антон, в честь моего отца. Вечером, когда анестезия начала отходить, для меня начались адские муки. Болела вся голова, обе челюсти, я не мог открыть рта, поднялась температура. Марина сварила бульон, что называется, из топора и, несмотря на мое состояние, сумела накормить меня с ложечки, напичкать всевозможными лекарствами; и я заснул до утра.

Утром я чувствовал себя удовлетворительно, и мы на машине отправились в город Эйлат. Через полтора часа мы были в главном городе Православия — древнем Иерусалиме. Непродолжительная экскурсия на автомобиле по городу, его старой части, обзор со смотровой площадки, рассказ гида об истории возникновения и показ достопримечательностей долго не задержали нас. Главное в этом городе — святыни, связанные с Иисусом Христом, — мы оставили до следующего посещения этой страны, для отдельной экскурсии. По пути к Мертвому морю мы ознакомились с небольшой живописной фермой, где уход за животными был полностью механизирован, даже предусмотрен прогулочный маршрут для животных — с их кормлением, дойкой, водопоем, орошением, уборкой отходов. Мы были просто удивлены таким решением сложнейшей проблемы животноводства.

Большая часть нашего путешествия проходила по берегу Мертвого моря. В этот день мы посетили алмазную фабрику, чья продукция высоко ценится на мировом рынке ювелирных изделий, и знаменитое объединение «Ahava» по производству всевозможных кремов, мазей, грязей и солей, которые считаются лучшими в косметологии. Сделали двухчасовую остановку в одном из бальнеологических санаториев Мертвого моря. Здесь же приобрели

пропуск, переоделись в халаты, хранящиеся в индивидуальных шкафчиках, оставили в них свою одежду и пошли принимать всевозможные процедуры, в том числе сероводородные, гидромассажные. Там же за отдельную плату можно заказать и принять всевозможные грязевые маски, массажи.

Между лечебным корпусом и морским причалом — расстояние 150-200 метров — бегают трамвайчик с одной остановкой, на которой имеются несколько гидрантов с грязью. Многие отдыхающие сходят на этой остановке, обмазываются плотным слоем грязи от верхушки головы до пят, подсыхают под палящим солнцем и здесь же смывают грязь под душем пресной водой. Дно моря и урез воды покрыты толстым слоем соли, плотность воды очень высокая: можно зайти, доставая ногами дно, только до пояса. Немного тренировки — и ты уже спокойно лежишь на поверхности воды или сидишь во взвешенном состоянии. Здесь же, в море, имеются фонтанчики пресной воды, которыми можно воспользоваться, если морская вода попадет на слизистую оболочку глаз.

Небольшое кафе, где без суеты можно выпить чашечку ароматного кофе, прохлада кондиционера быстро восстановили наши силы после принятия процедур, и мы отправились дальше. По пути ознакомились еще с одной достопримечательностью этого края — раскопками древнего поселения, крепости Массادا. По преданию, во время завоевания римлянами этой территории значительная часть ее жителей не хотели покоряться завоевателям и поселились на высокогорном плато, подступов к которому не оставили. Несколько лет шла осада римскими легионами этой крепости, но безрезультатно. Территория крепости занимает несколько гектаров, но как разумно были выбраны пещеры для жилья, построены водохранилища, которые наполнялись водой во время сезона дождей, кузницы для изготовления и ремонта оружия и т. д. Постепенно число защитников крепости уменьшалось, а осада не прекращалась. И тогда оставшиеся в живых 40 человек, по согласию, убили друг друга. Такова легенда о мужестве, стойкости и патриотизме иудеев.

В Эйлат мы приехали поздно вечером, разместились в отеле, где среди обслуги тоже было много русскоязычных. Отель был расположен на берегу моря, которое всегда прохладно, несмотря на 35-40-градусную жару. Дно покрыто толстым слоем жесткого темно-зеленого мха и очень богато биологическими ресурсами. В Эйлате есть громадный аквариум, где плавают более ста видов самых различных обитателей моря, в том числе и акулы. Очень интересен и разнообразен подводный мир, с которым можно познакомиться, опустившись на дно Красного моря на подводных судах и аппаратах.

Обратный путь на Тель-Авив пролегал через горы без остановок и занял немногим более трех часов. В пути мы видели стоянки бедуинов, небольшие городки, как оазисы в пустынях, — в них жили, в основном, переселенцы из других стран.

На следующий день я закончил лечение в стоматологическом кабинете, и мы улетели домой.

## **В рыночной экономике**

Перед нашим отъездом в Израиль на Совете директоров была уточнена программа реструктуризации акционерного общества «Енисейское речное пароходство», которую предполагалось завершить в 1997 году. Программой предусматривалось: провести эмиссию акций, разработать и принять план оздоровления ДАО «Енисейторгфлот»; на базе Подтесовской РЭБ флота выделить функции эксплуатации, ремонта и отстоя флота и для их реализации создать самостоятельное предприятие, подчинив его управлению пароходства. Это было решение, не популярное среди береговых структур Подтесово. Однако это было единственно правильное решение. Все оставшееся хозяйство Подтесовской РЭБ должно было доказать свое право на жизнь — заработать. Раньше все убытки по предприятию списывались на отстой и ремонт флота.

Стали убыточными для пароходства Кононовская и Минусинская РЭБ, Ачинский порт. Было принято решение эти предприятия сдать в аренду с последующим выкупом цехов и оборудования трудовыми коллективами.

По всем оставшимся предприятиям, которые имели на отстое флот, расходы на его содержание были выделены в отдельную статью, которая подлежала контролю. Остальные средства — для обеспечения рентабельности — предприятия должны заработать заказами сторонних организаций.

В соответствии с планом реструктуризации предстояло сократить 600 работников пароходства. Большая работа предстояла по взысканию дебиторской задолженности клиентуры, которая составляла более 300 миллиардов неденоминированных рублей, в том числе прямые долги ОАО «Норильский ГМК» составили за 1996 год 180 миллиардов рублей, и непогашенных векселей комбината за прошлые годы было на 62 миллиарда рублей.

Главной расчетной формой был бартер. Однако в начале 1997 года в расчет за северный завоз начали внедряться векселя уполномоченных банков. Для Красноярского края Правительством был определен «ОНЕКСИМ БАНК». В работе с этими векселями прослеживалось беспредельное жульничество чиновников разных рангов. Впоследствии было возбуждено много уголовных дел, свидетелем по одному из них проходил и я. Уголовное дело было возбуждено против начальника краевого финансового управления Маценко. В изъятых в Министерстве финансов платежных документах была обнаружена фальшивая справка о долгах по северному завозу районных и окружных администраций перед пароходством. В справке указывалась сумма, намного превышающая фактическую. Отсюда — возникало много вопросов.

Надо полагать, что не лучше обстояло дело и с другими транспортниками, которые участвовали в северном завозе. Сложность в работе с векселями заключалась в том, что ими платили пароходству по номиналу с разными

сроками погашений, а деньги нужны были сегодня. В связи с этим появилось еще одно, не совсем понятное, слово — «дисконт», с помощью которого открывался путь для мошенников, занимающих высокие должности в пароходствах. В Енисейском пароходстве с векселями работал А. Ф. Ядов и никого близко не подпускал в переговорный процесс по дисконту.

Второй момент, не менее важный в жизнедеятельности пароходства, заключался в сокращении непроизводительных простоев, в повышении эффективности работы флота. Сложилась уже многолетняя традиция, когда судоремонтные предприятия были заинтересованы в увеличении объемов ремонта, и капитаны, особо не стесняясь, писали ремонтные ведомости, чтобы больше было нормо-часов. Ремонт фальшбортов, корпусов, замена утерянных якорей и якорных цепей, швартовных тросов производились по ремонтным ведомостям без элементарного расследования и составления актов. Особенно неудовлетворительно обстояло дело с техническим содержанием барж без команд.

Материальной ответственности командного состава за все эти безобразия не существовало. Был издан приказ по пароходству о порядке приема судов на зимний отстой. Контроль над исполнением этого приказа был возложен на главного инженера пароходства Н. А. Лесунова, а исполнение — на службу судового хозяйства и службу безопасности судовождения. Аж до декабря-месяца продолжались расследование и поиск виновных в больших и малых повреждениях, восстановление документации по безкомандным судам. Почти на каждом селекторном и диспетчерском совещании поднимались эти вопросы. Не будь отработана система контроля над принятыми решениями, ничего сделать не смогли бы. А контролировать было что: решения принимались на Правлении, производственных совещаниях по отдельным узловым вопросам, селекторных совещаниях с участием всех предприятий бассейна, аппаратных совещаниях у генерального директора. Каждое совещание оформлялось решением и протоколом, всякое решение необходимо было в определенный срок довести до исполнения.

Весь учет и контроль был компьютеризирован. Возглавляла всю эту работу Марина Александровна, которая в декабре ушла в декретный отпуск. Учитывая значимость той работы, которую она выполняла, ее функции были распределены между тремя специалистами, которые заслуживают того, чтобы рассказать о них более подробно.

Одна из них — Лариса Николаевна Симакова. Родилась 11 ноября 1935 года. Окончила Казанский финансово-экономический институт, была распределена в Красноярское краевое финансовое управление. С 1962 года — заместитель, а затем главный бухгалтер Енисейского пароходства. Ей довелось поработать с начальниками пароходства И. М. Назаровым, С. И. Фоминым, А. А. Печеником, генеральным директором И. А. Булавой. На ее глазах и под ее руководством менялись системы бухгалтерского учета, формы и методы управления экономикой и финансами пароходства. Отличительными чертами характера Ларисы Николаевны являлись принципиальность, способность глубоко анализировать происходящие процессы, особенно экономического плана, предсказывать дальнейшее развитие событий. В системе речного транспорта она считалась одним из сильнейших главных бухгалтеров, к ее мнению прислушивались. Лариса Николаевна была в курсе всех событий, происходящих в стране, и являлась грамотным консультантом генерального директора. Она со своими помощниками провела разработку всего плана акционирования и приватизации пароходства. Никогда не считалась с рабочим временем, работала до семи-восьми часов вечера, а в период отчетов — без выходных.

Когда в 1995 году Лариса Николаевна вышла на пенсию, она согласилась работать главным специалистом по экономическим вопросам. Взяла на себя вопросы подготовки собраний акционеров, связь между Регистрационной компанией по ведению Реестра акционеров и акционерами, ведение протоколов заседаний Совета директоров. С уходом Марины Александровны в декретный отпуск Лариса Николаевна согласилась выполнять функции секретаря Правления.

В конце 2001 года собственником пароходства становится ОАО «ГМК «Норильский никель». Было проведено внеочередное заседание акционеров пароходства, председателем Совета директоров был избран В. В. Кургузов. Создан аппарат Совета директоров из пяти человек. Все работники аппарата — из Москвы, познания их в области работы судоходных акционерных компаний — никакие, а гонору с избытком. Все вопросы для Совета по-прежнему вела Лариса Николаевна, уже по поручению генерального директора. А после его ухода не захотела работать с новой командой и уволилась.

Не менее способный специалист – Александр Федорович Шишкин. Окончив в 1963 году Новосибирский институт инженеров водного транспорта, Александр Федорович был назначен на теплоход «Свердловск» дублером второго штурмана, а через шесть лет — капитаном – первым помощником механика теплохода «ОТ-2006». В 1974 году за успехи, достигнутые в социалистическом соревновании, А. Ф. Шишкин был награжден орденом «Знак Почета». Глубокие познания специфики работы буксирного флота, личное знакомство почти с каждым из капитанов теплоходов-буксировщиков, такие качества характера, как требовательность, умение тактично отдавать распоряжения, способствовали назначению Александра Федоровича, в 1978 году, на должность старшего инженера-диспетчера по тяге службы перевозок и движения флота. А в 1984 году он стал начальником этой службы. Главным диспетчером службы работал В. М. Рукосуев, тоже хороший организатор движения флота, настойчивый, отличался повышенной рискованностью. Характер этих двух высококлассных специалистов не позволял им работать вместе, помогая друг другу и дополняя один другого для пользы дела. Тем более что уже к тому времени отношения в высшем руководстве, между начальником пароходства А. А. Печеником и его первым заместителем М. Г. Муниным, не складывались. М. Г. Мунин в конфликтных ситуациях чаще выступал на стороне начальника службы перевозок и движения флота, которую он

курировал, а А. А. Печеник морально поддерживал, надо полагать — в противовес Мунину, главного диспетчера В. М. Рукосуева, — он объявлял ему благодарности, предоставил квартиру, со своими семьями они совместно выезжали на природу.

Все это не могло не сказаться на работе А. Ф. Шишкина, и он ушел на должность заведующего отделом эксплуатации информационно-вычислительного центра (ИВЦ). Центр имел самостоятельный баланс, методическое руководство осуществлялось Главным вычислительным центром из Москвы, он практически работал самостоятельно. Когда началось акционирование, ИВЦ включили в состав пароходства, а затем, при образовании управления связи и информатики, его ликвидировали. А. Ф. Шишкин был приглашен на должность главного специалиста по перевозкам и производственным вопросам, с непосредственным подчинением генеральному директору.

С уходом Марины Александровны А. Ф. Шишкин практически возглавил аппарат управления. В его функции входило квартальное планирование производственных и селекторных совещаний служб и управлений, подготовка проектов решений и контроль над их выполнением. Я не припомню такого случая, чтобы он ушел с работы раньше меня. Кроме того, Александр Федорович совмещал работу в управлении пароходства с преподавательской деятельностью на вечерне-заочном факультете Новосибирской государственной академии водного транспорта, был руководителем у многих студентов при подготовке ими дипломных проектов. Его знания и опыт работы были востребованы последующими руководителями пароходства: В. В. Кургузовым, Ф. В. Михайловским, Н. П. Молочковым.

Протокольная часть аппаратных совещаний была поручена заведующей канцелярией Н. Ю. Куликовой.

Успешность функционирования всего управления пароходства во многом зависит от специалистов, которые работают непосредственно с генеральным

директором. В этой связи вспоминаю Г. И. Цапенко. Фронтвик, еще до войны окончил Киевский речной техникум. По воле судьбы попал на Енисей. Работал капитаном парохода «Энгельс», затем начальником отдела кадров, помощником начальника пароходства. Характерной чертой Григория Исааковича был педантизм. Весьма грамотный человек, он умел составлять и правильно оформлять деловые письма, протоколы. Зачастую заставлял начальником служб и отделов, а иногда и заместителей начальника пароходства переделывать бумаги по несколько раз. Никогда на стол начальника пароходства не ложилась бумага на подпись с изъянами. Четко и коротко просматривались смысл и стиль делового послания, — не будет ошибок ни грамматических, ни стилистических, — за что начальник пароходства ставил его всем в пример, а начальники служб костерили его за, как они считали, придирчивость.

Однажды я не выдержал, будучи заместителем начальника пароходства по кадрам, и сделал замечание Григорию Исааковичу за допускаемую волокиту в работе с бумагами. Он ничего мне на это не возразил. Однако через некоторое время меня пригласил С. И. Фомин и строго отчитал: «Цапенко — не ваш помощник, а начальника пароходства! И вы ему указаний не давайте!» Только заняв пост генерального директора ОАО «Енисейское речное пароходство», я понял, насколько ценен такой специалист, как Г. И. Цапенко. К сожалению, ему равных в пароходстве до сих пор нет.

Добрую память в пароходстве оставила Н. М. Чмыхало, которая проработала секретарем начальника пароходства более тридцати лет и ушла на пенсию в 2003 году. Начинала еще при И. М. Назарове. Должность секретаря — это не такая простая работа: нужно держать в памяти не одну сотню телефонных номеров, сотни имен и отчеств, уметь отвечать, не обидев и не оскорбив самых назойливых абонентов, не терять корреспонденцию. Звонков генеральному директору поступает масса, и если с каждым, кто звонит, соединять — времени для работы у него не останется. В этом и состоит главная сложность в работе секретаря. Всякие ухищрения вроде: «Он

занят», «Его нет», «Говорит по телефону», «По этому вопросу звоните его заместителю» и так далее и тому подобное, — доводят отдельных людей до возмущения и дерзости. Помню, на одной из встреч с ветеранами мне сделал выговор бывший заместитель председателя крайисполкома А. С. Курешов: «Почему к вам никогда нельзя дозвониться? Вашего секретаря нужно убрать с этой должности незамедлительно», — с возмущением говорил он. После этого я побеседовал с Ниной Михайловной на предмет этики в разговоре с ветеранами, бывшими руководителями высоких и малых рангов, капитанами и шкиперами судов. Объяснил ей, что никто из них не должен высидивать в приемной в ожидании приема, особенно — капитаны судов. Так было при И. М. Назарове, С. И. Фомине, А. А. Печенике, хотя работающих капитанов было в несколько раз больше, чем ныне.

Интересный случай в этой связи рассказал мне М. И. Зубков, когда я работал инструктором крайкома КПСС, он числился на какой-то должности в управлении Красноярской железной дороги, а работали мы в одном кабинете. Он готовил ежедневные сводки по работе железной дороги заведующему отделом С. Г. Бутенко, занимался альбомами по истории Красноярской железной дороги, промышленным железнодорожным транспортом. Кроме того, к нему обращались все работники крайкома по заказу билетов на все виды транспорта. Ему было в то время 73 года, но он по натуре был живой, общительный, знал много курьезных случаев, всегда с юмором о них рассказывал. Я умел его слушать и понимать. В пору тяжелой болезни К. У. Черненко, генерального секретаря ЦК КПСС, ходили слухи, что он уже умер, но народу нельзя объявлять, потому что это было накануне 8 марта — Международного женского дня, хотя, мне кажется, международным его считали только в Советском Союзе. И вот Митрофан Иванович включает радиоприемник послушать последние известия. Из приемника льется какая-то симфония, а мы сидим и смотрим друг на друга. «Ты думаешь, это уже все?», — спрашивает он меня, а я в ответ пожимаю плечами.

Так вот, М. И. Зубков начинал свою карьеру дежурным по станции Уяр. Во времена телефонизации первый телефон установили в квартире начальника станции, который был по характеру вредным и не имел авторитета среди персонала. В первую же ночь пошли звонки. «Сколько времени?», — спрашивают на другом конце провода. Потом опять: «Вы не забыл сходить в туалет?». После третьего звонка начальник не выдержал, схватил в охапку всю телефонную аппаратуру и выбросил с третьего этажа.

Я долго смеялся, когда Митрофан Иванович рассказал об одном неудачливом воре колхозной живности. Украл теленка, он договорился с работниками Уярского мясокомбината, что они из теленка сделают колбасу и в определенном месте в условленное время перебросят ее в мешке через забор. Как и договорились, вор с друзьями задолго до времени «Х» были на месте, где они изрядно выпили, ожидая закуску. Точно по времени к ногам ожидающих упал завязанный мешок. Разочарование было полное, когда жаждущие закусить телячьей колбасой в мешке обнаружили пенисы меринов.

Рассказывал Митрофан Иванович о своей работе первым заместителем председателя Красноярского городского исполнительного комитета. В его непосредственном подчинении был отличный рысак, которого с тарантасом лихо подавали из конюшни к подъезду горисполкома, а управлять им вместо кучера должен сам хозяин. Здесь проблем не возникало, а вот по части секретарей не везло. Все бумаги Митрофан Иванович готовил сам. Поскольку его почерк был очень сложным, прежде чем отпечатать, десятки раз секретарь уточняла и переспрашивала о написанном. Приняв на работу очередного секретаря, Митрофан Иванович тут же подал черновик для печатания. Секретарь долго пыталась понять написанное, а потом с возмущением спросила: «Что вы тут нацарапали, как курица лапой?! Вы лучше скажите, чего вы хотите, и я сделаю все сама». «И в самом деле, — рассказывал Митрофан Иванович, — больше забот по подготовке документов я не знал: пригласишь, выскажешь пожелание, а она сделает, как

нужно». На это нужно иметь талант, которым далеко не все секретари обладают. Нина Михайловна была секретарем грамотным.

\* \* \*

Второго марта 1997 года родился Антон. Это стало началом новой эры в моей жизни, наполненной новым смыслом. В период родов, надо признаться, я очень переживал за Марину и ребенка. И, не придумав ничего лучшего, улетел в Москву — на Совет Росречфлота, членом которого я был. Возвращался из Москвы, когда Марина с Антоном (мы еще до рождения дали ему имя) выписались из роддома и были дома, вместе с А. Ф. Ядовым — моим заместителем по экономике и финансам. До этого у него в жизни была ситуация аналогичная: он ушел от жены, где осталась взрослая дочь, женился на девушке, которая у него на теплоходе работала поваром, народили сына. Его было интересно слушать — об обновленной жизни, но я с большим нетерпением ожидал встречи с Мариной и Антоном. При человеке постороннем наша встреча с Мариной была немного сдержанной, однако глаза наши пылали радостью. Она выглядела еще более красивой, стала женственнее, светилась материнством. Я привез ей и сыну подарки, которые Маришке очень понравились.

Мы договорились, что я возьму все документы для оформления свидетельства о рождении, — для этого регистрации нашего брака с Мариной не требовалось. Свидетельство о рождении Антона и записи в наших паспортах были сделаны оперативно, без моего присутствия, благодаря большому другу Владимира Викторовича Байкалова, работавшему заведующим Загса Центрального района. Вскоре из Курагино, где жили родители Марины, приехала ее сестра Татьяна, и они вместе уехали к родителям.

Через две недели на автомашине я выехал в Курагино, чтобы забрать Марину и сына, познакомиться с ее отцом и матерью. Да и по долгу службы накопилось вопросов по Минусинской РЭБ флота, Верхне-Енисейскому

районному управлению речного транспорта (ВЕРУ), в структуру которого входила пристань Курагино. Минусинскую РЭБ возглавлял В. В. Ворожбыт — хозяин, по-настоящему грамотный руководитель, уважаемый коллективом и районной властью. В семидесятые-восемидесятые годы он сумел без выделения капитальных вложений, за счет средств капитального ремонта обновить, а по существу — заново построить все цеха ремонтной базы и, как он называл, контору — двухэтажное кирпичное здание с бытовыми помещениями, столовой, продовольственным и промышленным магазинами, небольшим конференц-залом. Вся территория РЭБ была благоустроена, разбит сквер. Но отсутствие заказов на судоремонт, грузовой базы для перевозок и, как следствие, передача транспортного грузового и скоростного пассажирского флота Красноярской базе флота вынудили Совет директоров принять решение: сократить Минусинскую РЭБ как филиал ОАО «Енисейское речное пароходство», а имущество и производственные объекты — передать коллективу в аренду с последующим выкупом. Последний заказ пароходства — строительство спасательной станции — был выполнен, и станция готовилась для переброски, по водохранилищу, через судоподъемник Красноярской ГЭС, в Красноярск.

Во время моего приезда шла полная инвентаризация всего имущества, в том числе нескольких жилых деревянных домов, которые жильцы приватизировать не хотели. Районная администрация тоже принимать на свой баланс эти дома, неблагоустроенные, относящиеся к категории ветхого жилья, отказывалась. Средств на приобретение новых квартир и переселения жильцов у пароходства не было. В этой ситуации договорились с руководством РЭБ отремонтировать дома силами жильцов, предоставив им от пароходства все строительные материалы бесплатно. После ремонта жильцы должны свои квартиры приватизировать.

В период акционирования проблема ликвидации ветхого жилья, которого в пароходстве было очень много, обострилась. Двухэтажные многоквартирные дома со всеми удобствами на улице, построенные в 30-40-х

годах, и щитовые дома на двух хозяев — период их массового строительства пришелся на пятидесятые годы — составляли основной фонд жилья в Подтесово. Были они везде, где жили речники. Хотя на уровне Правительства существовала программа по ликвидации такого жилья, однако она выполнялась на 20-30 процентов. В соответствии Законом об акционировании, все объекты социальной сферы передавались местным органам, в том числе жилой фонд. Однако в исполнении основной части закона началась самая настоящая чехарда. В каждом регионе это решалось по-разному. Одни требовали сделать капитальный ремонт и полное благоустройство — с теплом, водоснабжением, канализацией; другие — передать на баланс созданным администрациями предприятиям суда, автотехнику, все материальные ресурсы. Здесь трудно было отличить вымогательство от законного требования. С другой стороны, министерство давило на предприятия по вопросам предоставления плана приватизации и его ускоренной реализации. Это уже сегодня, как бы со стороны, мы видим, кто за бесценок приобрел базы, отдельные предприятия, предварительно обанкротив их, стройиндустрию и др., — возможности для прихватизации были заложены изначально. А тогда у большинства руководителей понятия порядочности, честности перед коллективами были на первом месте.

\* \* \*

После рассмотрения вопросов инвентаризации Василий Васильевич пригласил нас с помощником-шофером А. Г. Гузновым отобедать по-крестьянски у него дома. Василий Васильевич недавно справил новоселье: переехал из служебной квартиры в собственный дом на окраине деревни Селиваниха. Небольшой участок земли, огороженный легким забором, был строго распланирован под хозяйственные постройки, баню, небольшую теплицу, фруктовые деревья, грядки и цветники вокруг дома.

Использовать свое служебное положение для строительства в то время Василий Васильевич не мог. Он знал, что на каждый гвоздь, кирпич, мешок

цемента нужно иметь квиток о его приобретении. Большой пакет бумаг о строительстве хранился отдельно. Василий Васильевич рассказывал, что проверка прокуратурой проводилась уже неоднократно. Даже фундамент подкапывали, смотрели — не спрятано ли что-нибудь, не подтвержденное документами.

С большим роскошным букетом цветов мы выезжали из Селиванихи с чувством глубокого удовлетворения от увиденного и услышанного. Александр Георгиевич поставил кассету «Золотое кольцо» в исполнении Надежды Кадышевой, я попросил его: «Не гони», — и закрыл глаза... Я любил такие минуты. Без труда уходил в далёкое детство, обрывками видел наш хутор, который все называли Алексин — по имени моей матери, большой кованый сундук (скрыня), который всегда притягивал таинственностью содержимого. Он стоял в передней части большой комнаты, которая была одновременно для одиннадцати душ спальни, гостиной и столовой. Оттуда мама доставала на Пасху, Рождество, Спас и другие особо почитаемые в деревне праздники заранее спрятанные нехитрые подарки. Вижу деда Гордея, возвращающегося после рыбалки с обледенелым рюкзаком (торбой), полным вьюнами (из семейства угрей). Ловля рыбы осуществлялась сплетёнными из ивовых прутьев круглыми коробами (ловушками), дно которых изготовлено из грубого конопляного полотна; противоположная дну сторона представляет собой малое круглое отверстие, раскреплённое на уровне немного ниже верхней кромки короба. По размерам короба делается прорубь в пруду, в которую он опускается, сверху плотно закрывается сеном или соломой, что предохраняет от образования корки льда. При сильном морозе вьюны, испытывая кислородное голодание, идут в ловушку. Иногда ими набиваются полные короба. Вьюнов жарили, коптили, сушили. Они являлись хорошим подспорьем в организации праздничного стола. Вспоминается наше нехитрое куриное хозяйство — до десяти куриц и громогласный петух в красно-черном оперении, которого не только боялись кот и собака Туз, но и мы, самые младшие: Степан, я и Володя. Не углядели

мы наших подопечных, когда на них обрушились два коршуна, после чего одна курица лежала с разорванным горлом, и петух, хотя и был на ногах, но тоже пострадал: сильно кровоточил его роскошный гребень, — он смело вступил в драку.

Помню черный дым и языки пламени, когда в начале 1942 года жгли деревню Березняки, что в полутора километрах от нашего хутора. Туда накануне ушла баба Ева к своему сыну Ивану, семья которого болела тифом. По рассказам двоюродного брата Игната, который чудом спасся от карателей, баба Ева еще вечером, накануне расправы с деревней и ее жителями, пыталась уйти домой, на хутор, но деревня Березняки была уже окружена карателями, и никакие доводы ей не помогли... Я каждый раз, когда приезжал в Белоруссию навестить родных и близких, навещал небольшой обелиск на месте бывшей деревни Березняки, где поименованы все, кто был здесь уничтожен. И на этот раз, в июне 2005 года, мы вместе уже с Мариной, Антоном и близкими моими родственниками навестили Березняки. Вокруг бывшей деревни вырос сосновый бор, а земля под усадьбами, сгоревшими с людьми, покрыта красно-коричневым мхом. Мурашки бегут по телу, когда в застывшей позе думаешь, что здесь происходило.

Совсем недалеко, в километре от Березняков, было селище деда Гордея и бабы Евы. Здесь среди девственного леса — начала Беловежской пуши, с одной стороны, и края Пинских болот, где в сороковых-шестидесятих годах добывали торф, с другой стороны, — поставили хутор молодой дед Гордей с бабой Евой. Много пота было пролито над раскорчевкой, осушением болота, прежде чем появиться небольшой усадьбе. Семья у деда была большая: старшие — Иван и Ганна, средняя — моя мама Алекса, младшие — Авдотья и Петр.

Столыпинская реформа позволила безземельным крестьянам по упрощенной форме получить надел земли, чем и воспользовались молодожены Гордей и Ева. Нелегким был их хлеб на диком хуторе. До

ближайшей деревни Оголичи, откуда они родом, пять километров непроходимых болот и бездорожья. Однако упорный труд, уверенность, что результаты труда никем не будут присвоены, из года в год поднимали усадьбу. Дружно подрастали дети, которые становились помощниками во всех хозяйственных работах. Ко времени начала Великой смуты 1917 года это было крепкое хозяйство. Все начало рушиться с 1918 года. Первыми нарушили покой на хуторе белополяки, бежавшие под ударами Красной армии. Рассказывала моя мать Александра Гордеевна: «Зашли на хутор четверо польских легионеров. Оставив лошадей у коновязи и засыпав им овса, зашли в избу и попросили: «Матка, млека!». Но следом забежал их старший и с криком: «Шайзе млека, большевики недалеко!», — увел свою команду с хутора.

Зато большевики уже не церемонились: выгребли все фуражное зерно, забрали две лошади. Старший сын Иван успел спрятаться от насильственной мобилизации в Красную армию. Вскоре заговорили о коллективизации. Не стал Гордей ждать описи своего имущества для приобщения к коллективному способу хозяйствования, продал весь скот, инвентарь, а избу и хозяйственные постройки передал сыну Ивану, который перевез все во вновь создаваемую деревню Березняки. Сам дед Гордей с бабой Евой переселились на хутор к своей дочери Алексе и зятю Антону, которые твердо держались своего хозяйства и не помышляли о колхозной жизни. Это импонировало деду. Тем более семеро детей, старшему из которых Александру шел десятый год, а младший Владимир только родился, требовали догляду.

Долгое время следы селища деда Гордея были заметны: росли, хотя уже давно одичавшие, груша и яблоня, место, где стояли изба и надворные постройки, заполонила крапива и конопля в рост человека. Однако хвойный лес с каждым годом сжимал кольцо, и сегодня — это мачтовый сосняк, в котором мой старший брат Саша любил собирать белые грибы. Не осталось даже следа от бывшего селища. И Березняки — ни деревца, ни кустарника...

Машину слегка тряхнуло при съезде со строящегося моста, и я открыл глаза. Проезжали деревню Минуса. Деревня — дворов триста, на пригорке светит куполами обновленная церковь. В конце деревни стоит большой скотный двор. Радовал глаз красивый ландшафт, пасущиеся стада крупного рогатого скота и лошадей. Здесь родился и оканчивал школу В. И. Сергиенко, бывший советский и партийный работник, председатель Красноярского краевого Совета народных депутатов, ныне — депутат Государственной Думы. На фоне немного уже пожелтевшего пшеничного поля, раскинувшегося до горизонта, виднелась лента асфальтированной дороги, хотя и не федерального значения, но хорошего содержания. Четкая разметка, с обеих сторон ровные обочины, полное обустройство дорожными знаками — все говорило о добром хозяине этих мест.

Проезжаем старые сибирские села Большая и Малая Иня, названные по одноименным речкам. В километре слева виден большой поселок Тесь, где было крупное подсобное хозяйство Норильского комбината. Здесь же выстроена база для летнего оздоровления детей северян взамен пионерского лагеря «Таежный», который называли сибирским «Артеком». Только вот соседство со старинным казачьим селом Атаманово, напротив которого, на другом берегу Енисея, вырос гигант атомной индустрии город Железногорск, не сулило ничего хорошего. Именно эта причина заставила норильчан искать более безопасное, экологически чистое место для оздоровления детей.

Еще немного пути — и деревня Шошино. Рядом с деревней, где сближаются автомобильная и железная дороги, построена крупнейшая в Сибири нефтебаза госрезерва. С этой нефтебазы нам дали займы, по распоряжению О. Н. Сосковца, пять тысяч тонн дизельного топлива, чтобы спасти навигацию 1997 года.

Уже видна река Туба — правый приток Енисея. Ее правый берег в этом районе гористый, а левый — большая пойма, затапливаемая большой водой на многие километры. Минуем деревни Кочергино, Мурино, большую березовую рощу и подъезжаем к паромной переправе.

У паромной переправы нас ожидали начальник Верхне-Енисейского районного управления В. И. Снежко и начальник пристани Курагино М. Ф. Чудных. В эти годы судоходство по реке Туба практически прекратилось, хотя до семидесятых годов было регулярное движение грузопассажирских, буксирных и грузовых судов с осадкой до полутора метров. Через пристань Курагино отправляли десятки тысяч тонн хлебных грузов, овощей, пиломатериалов. По расписанию заходили грузопассажирские суда.

Курагино – районный центр, в 2006 году отметил свое 380-летие. Свое название село получило от князя Кураги, который подписал акт присоединения Тубинского княжества к России в 1709 году. Издревле здесь занимались гончарным, веревочно-канатным, маслобойным, цепным, тележным, столярно-токарным, шерсте-пимокатным, кожевенно-скорняжным, сапожным, маслодавальным, кирпичным, мебельным, мыловаренным, кузнечно-слесарным промыслами. Сегодня в Курагино работают крупные и мелкие предприятия: РСУ-1, РСУ-2, ДРСУ, автотранспортные предприятия, пенькозавод, щебеночный завод, нефтебаза, МПКК, Моторский леспромхоз, птицекомбинат, комбинат бытовых услуг и др. Через Курагинский район проходит железнодорожная трасса Абакан – Тайшет, которая решает проблемы перевозок пассажиров и всех тяготеющих грузов.

Однако и роль паромной переправы здесь очень велика. Поток легковых и грузовых автомобилей длинной лентой тянется с правого и левого берегов к парому. Хотя паром работал только в две смены, экипаж ежедневно перерабатывал до шести часов. Почему? – это был первый вопрос к начальнику управления В. И. Снежко и начальнику пристани М. Ф. Чудных. «По вашему указанию мы экономим средства», – таким был ответ обоих начальников. Теплоход типа «Ангара» и специально оборудованная с обоих бортов аппаратами двухсоттонная баржа, жестко учаленные между собой, переправляли до 15 легковых автомобилей одновременно.

Во время нашей переправы был проведен инспекторский осмотр всего комплекса. Экипаж «Ангары» работал на полном хозяйственном расчете, методику которого разработал Владимир Иванович Снежко. Хотя методика была насыщена математическими формулами, она учитывает все особенности транспортного процесса и применялась на всех судах Верхне-Енисейского районного управления. Против этой методики выступили специалисты управления эксплуатации флота пароходства, объясняя свою позицию дополнительными сложностями учетной политики. Следует отметить, что эксплуатационники были, скорее всего, консерваторами, нежели новаторами. Стоило больших трудов и нервов изменить политику планирования работы каждого экипажа, перейти от условных тонно-километров к нормо-часам, ввести сетевой графика для обработки судов в портах, методику расчета потребного количества вспомогательного флота и другие новшества.

Кроме судового хозрасчета, в ходе осмотра было проверено техническое состояние судов, обеспечение безопасности плавания, проведены судовые тревоги: «Человек за бортом», «Пожарная». При отработке первой тревоги на судне не оказалось спасательной лодки, а при второй – так и не дождались воды в пожарных шлангах. Места швартовки парома не отвечали требованиям безопасного съезда и заезда автотранспорта. Отсутствие кассового аппарата, а также использование несертифицированных билетов для проезда давали экипажу возможность присвоения части выручки. Общая оценка по инспекторскому осмотру – неудовлетворительная. Это послужило поводом для проверки всех паромных переправ в бассейне, в результате были вскрыты серьезные недостатки, в том числе невыполнение требований безопасности.

\* \* \*

К вечеру этого же дня мы были уже на месте, в доме родителей Марины. Прежде чем приехать по нужному адресу, мы изрядно поколесили по селу.

Чисто прибранные широкие улицы, городьба палисадников и покрашенные ставни домов – все радовало глаз.

Наконец-то мы приехали по указанному Мариной адресу. Нас уже ждали. Знакомство и вручение подарков времени много не заняло. Александр Иванович Злобин, отец Марины, невысокого роста и неширокой кости, выглядел моложе своих 58 лет, все время чем-то занимался: топил баню, готовил корм лошади и принимал из стада своих двух коров и двух годовалых телят, замешивал корм для четырех внушительных размеров свиней. Все это делал без суеты, но поспешая.

Кроме того, что занимался домашними работами, которых было невпроворот, Александр Иванович всю жизнь проработал за баранкой. До армии закончил при ДОСААФ курсы шоферов и после этого не расставался с грузовым автомобилем. Будучи на срочной службе в Советской Армии, доставлял железобетон на строительство будущего города Железногорска и горно-химического комбината. После службы – снова баранка, на этот раз лесовоза. Потом работал на хлебозаводе: снабженец, он же грузчик, он же шофер. А еще домашние работы: заготовка кормов, дров на весь год, посевная и сбор урожая. И ни одного дня санатория или хотя бы профилактория.

Не вытянул Александр Иванович такой нагрузки до 60 лет, – отправили досрочно на пенсию по инвалидности. Но руки у него до сих пор золотые: хоть слесарные, хоть сварочные, хоть плотницкие работы, – все у него получается.

Мать, Галина Александровна, немного моложе своего мужа. Начинала свою трудовую деятельность ткачихой на шелковом комбинате, затем работала бухгалтером. Впоследствии взвалила на себя работу по дому, воспитание двух дочек. Старшая, Татьяна, получила образование фармацевта, но работает в Сбербанке бухгалтером, вышла замуж, родила сына и дочь, но по-прежнему с утра и до позднего вечера – на работе. Ее

муж, Сергей, работает грузчиком в леспромхозе. В свободное время – страстный любитель природы, грибник, ягодник и рыбак.

В тот вечер все мы смогли собраться за одним столом поздновато, когда все работы по хозяйству были закончены. Ужин прошел в непринужденной обстановке, настроение у всех было хорошее. Я чувствовал со стороны моих новых родственников внимание и заботу. И по-настоящему был счастлив, глядя на Марину и маленького Антона.

В день, когда мы собирались уезжать в Красноярск, утром к нам зашел начальник пристани Курагино Чудных. И доложил, что он договорился с руководством строительства моста через реку Туба о пропуске нашей машины через мост. Я полагаю, Михаилу Федоровичу ой как не хотелось попадать под огонь моей критики на паромной переправе, и он сделал все возможное, чтобы избежать этого.

Подъезды к мосту уже были сделаны, укладывали асфальт на основном сооружении, однако до принятия моста в эксплуатацию комиссией было еще далеко. Так что для Антона это был первый мост в жизни, а для Курагинского автомобильного моста Антон был первым пассажиром. Еще через шесть часов, преодолев 400 километров, мы были в Красноярске, на квартире у Марины. С этого дня мы стали вместе поживать и добра наживать, как часто заканчиваются хорошие русские сказки.

## **Второе дыхание**

Наша с Мариной сказка начиналась с чистого листа. Перешел я на новое местожительство с нехитрым багажом, который уместился в одну сумку.

Вновь созданная семья стала источником вдохновения для решения сложнейших задач, которые непрерывно возникали в пароходстве.

Появилось второе дыхание. Не всегда удавалось выспаться: «концерты», устраиваемые сыном, хотя и редко, но давали о себе знать. Но всякий раз я поднимался с хорошим настроением и торопился на службу. А дел было невпроворот.

На переднем плане стояла проблема выплаты заработной платы и погашения задолженности по ней. На конец 1997 года долг перед плавсоставом и береговыми предприятиями составлял более двух с половиной миллионов рублей. Работники обращались в суды, которыми иски удовлетворялись. Однако платить было нечем. Дебиторская задолженность клиентуры перед пароходством, как было уже отмечено, составляла более 300 миллиардов недеминированных рублей, что не могло не сказаться на кредиторской задолженности по налогам, по заработной плате перед дочерними предприятиями.

Развязывание узла проблем по заработной плате проводили по нескольким направлениям: бартер, частичная оплата путевок в санатории и дома отдыха, питание в столовой по талонам, погашение кредитов на приобретение квартир, полученных от пароходства и построенных за счет поставок нерудных стройматериалов, и др. Совместно с Баскомфлотом была разработана система оплаты труда, которой предусматривалось: резервирование 50 процентов начисленной суммы до конца года, когда станут известными итоги финансовой деятельности; ежемесячная выдача текущей зарплаты, ежегодная индексация оплаты труда на величину увеличения тарифов на перевозки. Были составлены графики погашения долгов за прошлые годы. Эти меры позволили стабилизировать психологический климат в коллективе. Система начала работать с четвертого квартала 1997 года.

С целью формирования прибыли и оптимизации налогооблагаемой базы в управлении пароходства были созданы центры по образованию прибыли: от транспортной и промышленной деятельности, от работы с ценными бумагами, от торговли, от реализации излишних основных фондов. Остро стояла проблема упорядочения работы с бартером, который пароходство получало как доходы от своих услуг.

Норильский комбинат рассчитывался материалами, которые оказались у него неликвидными: спецодежда, арматурный металл, трубы, листовая сталь

для судоремонта. Из Норильска же пароходство получало медь, никель для самостоятельной реализации, а также для обмена на кабельную продукцию, запасные части для судоремонта. Игарский лесокombинат рассчитывался пиломатериалом. Кроме того, круглый лес в судах и целыми плотами шел с Ангары в адрес пароходства. Каменный уголь, сера, аккумуляторы, электроды, металлолом, нефтепродукты – все поступало по прямым договорам пароходства с другими предприятиями. На первых порах далеко не все специалисты, даже на уровне начальников служб и управлений, понимали, что конечным результатом от каждой операции должна быть прибыль. Некоторые горе-специалисты объясняли высокую стоимость приобретаемых товаров: «Так это же по бартеру».

Для работы с дебиторской задолженностью, реализации бартера, решения проблем, связанных с товарными кредитами для дочерних предприятий и филиалов, при управлении пароходства было создано подразделение, на которое были возложены функции контроля доходов, заключение бартерных договоров в содружестве с другими службами и отделами, претензионная работа и другие задачи. Возглавлял управление С. Н. Петраков, до этого работавший заместителем начальника службы материально-технического обеспечения.

С целью оптимизации налогов были созданы резервные фонды: ремонтный и сомнительных дебиторов. Начали восстановление системы планово-предупредительного ремонта судов не только внутри бассейна, но и за его пределами. До сих пор модернизация и ремонт судов смешанного река-море плавания проводились где попало и как попало: внутри страны и за ее пределами, расчеты производились и в рублях, и в долларах, и бартером (за счет аренды).

Введение системы финансирования ремонта судов заграничного плавания из ремонтного фонда позволило за короткий срок отработать всю систему технического содержания этих судов и даже спланировать реновацию некоторых из них. Предпринятые меры по наведению порядка на

судоремонте сократили число всякого рода посредников и нечистоплотных специалистов-организаторов судоремонта. Была прекращена порочная практика, когда все непредвиденные расходы: на содержание ЖКХ, благоустройство поселков речников, создание и работу разного рода спортивных площадок и сооружений, проведение детских оздоровительных мероприятий, – все относилось на судоремонт и отстой флота. Особенно этим «болели» в Подтесово и Павловщине. Неслучайно пришлось принимать непопулярные меры в Подтесово: сначала – замена директора И. Г. Ставниченко Н. С. Олейниковым, затем – выделение эксплуатации и содержания приписного флота в самостоятельную в финансовом отношении базу флота с подчинением ее управлению парходства.

Николай Степанович Олейников родился в 1950 году. Окончил Красноярское речное училище и Новосибирский институт инженеров водного транспорта. Работал капитаном теплохода «А. Матросов», – за образцовое обслуживание туристов награжден серебряным знаком ВДНХ. В период борьбы за трезвый образ жизни работал секретарем парткома в Подтесово и организовал Подтесовскую зону трезвого быта, даже был приглашен в Москву по обмену опытом. Затем Николай Степанович возглавил Подтесовское ПТУ-5, впоследствии по его инициативе преобразованное в колледж. И на этой работе Николай Степанович проявил умелое руководство педагогическим коллективом, пользовался заслуженным уважением со стороны педагогов и учащихся. За умелую работу с учащейся молодежью был награжден серебряным значком ЦК ВЛКСМ.

Будучи директором Подтесовской РЭБ, Николай Степанович сумел преодолеть создаваемые десятилетиями финансовые завалы, что позволило уже в 2002 году снова объединить базу флота с береговым хозяйством Подтесово. К этому времени ему удалось передать в муниципальную собственность жилой фонд, котельные, содержание поселка. Сейчас Николай Степанович – заместитель директора Подтесовской РЭБ по экономическим вопросам.

На это же время приходится выделение Кононовской РЭБ, Минусинский РЭБ, Ачинского речного порта в самостоятельные структуры, передача им в аренду с последующим выкупом цехов, станков, приписной флот, здания и другие объекты.хлопотно, а зачастую и неумело проводилась эта работа. Ее возглавлял заместитель генерального директора В. В. Миргунов. Болезненно проходило сокращение численности штатов, которая зависела от загрузки предприятий заказами. Четко велось разграничение финансирования работ по заказам пароходства и сторонних организаций. Была установлена ответственность руководителей за наличие дебиторской задолженности, когда заказы исполнялись, а рассчитываться было некому.

В управлении пароходства проводилась аттестация рабочих мест, цель которой – уточнить вертикаль и горизонталь управления, исключив при этом дублирующие функции. Итогом этой аттестации стали программа компьютеризации всей системы управления, документооборота, значительное сокращение численности управленческого аппарата. Была разработана компьютерная программа, приобретены компьютеры, установлена доплата в размере 10 процентов должностного оклада для тех, кто освоил в полном объеме программу. Компьютеризация рабочих мест дала возможность перейти на разработку бюджета пароходства. Впервые он был разработан на первое полугодие 1998 года.

Много хлопот доставляла реализация не востребовавшего имущества. Причем до этого времени методики продажи не существовало. Даже на первых порах в Уставе акционерного общества «Енисейское речное пароходство» не были оговорены права генерального директора и Правления в части отчуждения имущества. Прокуратура, милиция и другие контролирующие органы не знали предела в проверках. Причем каждый проверяющий подходил к проверке по мере своей испорченности.

В 1997 году приказом по пароходству была создана комиссия по реализации не востребовавшего имущества, которую возглавил В. В. Миргунов – заместитель генерального директора, впоследствии курировал

управление собственности. Но в то время это управление еще предстояло создать. До этого собственностью занимались: механико-судовая служба (флот), служба портов (причалы, рейды, месторождения нерудных строительных материалов), служба промпредприятий, отдел капитального строительства. Это была громоздкая и неповоротливая система учета всего и вся. Кроме того, на каждом предприятии было имущество госрезерва: флот, паромы, пиломатериал, скобы, цепи, запасные пункты управления паромством и оборудование к ним. При социалистической собственности, когда был тотальный учет, эта система никого не пугала. С имуществом можно было делать, по распоряжению вышестоящей организации, только две операции: списать и сдать в утиль, когда истек срок эксплуатации, или передать другому.

Много времени уходило на выстраивание отношений с Норильским комбинатом. На его базе образовалось новое предприятие – открытое акционерное общество «Норильская горная компания», которая взяла в аренду с последующим выкупом все активы комбината, оставив ему все, что не создавало прибыль, и долги, в том числе перед Енисейским паромством. «Вытащить» их – было первостепенной задачей администрации паромства.

В конце 1997 года взаимоотношения между ОАО «Норильская горная компания» и ОАО «Енисейское речное паромство» начали налаживаться. Был составлен протокол реструктуризации долгов НГК паромству, который предусматривал: поставку из Норильска серы для реализации ее паромством, металлолома, неликвидного имущества, о котором я упоминал, векселей комбината с разными сроками погашения, векселей «ОНЕКСИМ банка». В протоколе было указано, что в первом квартале 1998 года будет сделана предоплата под навигацию – для финансирования окончания зимнего судоремонта и разворота навигации. Была разработана система регулируемых тарифов, в зависимости от наличия предоплаты. Сверхплановые объемы перевозок, аренда флота в случае зимовок,

ледокольная проводка до Туруханска в случае раннего ледообразования – все нашло отражение в этой системе.

По предложению пароходства был подписан договор о сотрудничестве и взаимной помощи между администрациями субъектов Федерации – Красноярского края, Таймырского и Эвенкийского автономных округов – города Норильска, ОАО «Норильская горная компания» и ОАО «Енисейское речное пароходство». Надо иметь в виду, что ко времени подписания договора получили полную самостоятельность Эвенкия, Таймыр, город Норильск, и практически протокол в то время был единственным документом, объединяющим территорию бывшего Красноярского края. Непродуманная, ничем не обоснованная была затея разделения. С легкой руки Б. Н. Ельцина – в то время президента Российской Федерации, когда он провозгласил: «Берите суверенитета – кто сколько может», – субъекты Федерации начали расти, как грибы после дождя. Никто тогда не задумывался, в какие потери это выльется. Решали и думали те, кто получал сиюминутную выгоду, должности, право распоряжаться выделенными Москвой финансами, подчиняться напрямую Кремлю. А сегодня, когда край стал единым, все поняли, что мы потеряли за годы самостийности: перестала работать единая экономическая система – источник финансирования целевых программ по развитию производительных сил края. Раздробленный край – это отсутствие единой транспортной составляющей, специализации портов и складов для добывающих отраслей. «По разным оценкам, край потерял до 25 миллиардов долларов США», – писала газета «Красноярский рабочий» в № 46 от 8 декабря 2006 года.

Протоколом был утвержден генеральный перевозчик всех ввозимых на Север и вывозимых оттуда грузов – Енисейское пароходство.

Конец 1997 года ознаменовался еще одним важным событием для пароходства. По его инициативе в Красноярске прошла расширенная коллегия Министерства транспорта совместно с выше названными субъектами Российской Федерации. На коллегии был одобрен тот самый

протокол и подписано соглашение (и мероприятия к нему) о надежном функционировании на территориях субъектов всех видов транспорта. Вел коллегия министр транспорта Н. П. Цах, который тут же, на коллегии, вручил мне – генеральному директору ОАО «Енисейское речное пароходство» – знак и удостоверение о присвоении звания «Заслуженный работник транспорта России». Это было признание Министерством транспорта роли Енисейского пароходства в становлении рыночной экономики. Это было действительно так. Д. Т. Хагажеев, в то время генеральный директор ОАО «Норильская горная компания», говорил мне: «Если вы откажетесь взять в кредит, пропадем все: и мы, и вы. Дайте нам встать на ноги, а потом с нашим потенциалом пойдем вперед. Мы и вас вытащим». В пароходстве в то время был запас прочности: примерно 30 процентов судов стояло в затонах, и ремонт рабочего ядра флота при недостаточном финансировании проводили за счет этих судов, многие из которых были поставлены на длительный ремонт, в том числе с заменой главных двигателей. Практиковали и такое: за одним экипажем закреплялось два судна. Но самый главный аргумент, почему не остановились и работали в кредит, – желание экипажей судов не потерять работу.

С тех пор минуло десятилетие. Анализируя те события с позиции сегодняшнего дня, диву даешься, как на все хватало время. Но все, что намечали, – получалось. Иногда ко мне заходил Н. Е. Шестов – начальник хозяйственного управления – после решения текущих дел, минут на пять, чтобы поговорить на вольную тему. Иногда он задавал вопрос: «Как вам, Иван Антонович, удастся везде успевать?». «Надежное тыловое обеспечение!» – отвечал я ему. И это действительно так. Я с хорошим настроением вставал утром, делал 45-минутную физзарядку, принимал душ, в том числе обливание холодной водой, и всегда пешком, в любую погоду, шел на работу. Домой возвращался тоже пешком в восьмом часу вечера. Марина с Антоном на руках из окна часто видели меня, когда я подходил к дому, и шли открывать входные двери в квартиру, а Антошка во весь голос

кричал в домофон: «Па-па!». А я со смущением думал: «Ну вот, весь дом слышит, что «самый молодой» папа возвращается с работы домой».

Выходные дни мы всегда проводили вместе. Зимой часто выезжали за город, в район Студенческого городка, где катались на самокате, или – на приверх острова Посадного, ниже железнодорожного моста, – покидать в воду камушки, посмотреть на реку. Меня больше тянуло сюда, к реке. Здесь я мог увидеть, как работает грузовой район «Енисей» Красноярского речного порта, сколько флота стоит на рейде в ожидании выгрузки. Зачастую мои наблюдения за рейдом являлись поводом для разборок в понедельник на аппаратном совещании.

Летом часто выезжали на служебном теплоходе «Заря-346» и отдыхали на берегу с удочкой. Кроме хорошего отдыха, я черпал сведения о состоянии рейда от Гремячего до Ермолаевского затона, а иногда до Есаулово. По пути, как правило, мы останавливались на нефтебазе «Песчанка», и за тридцать минут из первоисточника я получал полную информацию о груженных вагонах на подъездных путях, о судах, которые стояли в ожидании погрузки, о работе перекачивающей станции. Порою по телефону отдавал диспетчерам те или другие поручения. Очень часто в этих прогулках участвовал В. В. Байкалов – с женой и сыном Ваней, который на полгода младше Антона.

\* \* \*

В июне 1999 года я и Марина зарегистрировали в загсе свой брачный союз, а в июле мы выехали отдыхать на Мертвое море в Израиль. По пути решили побывать в Иерусалиме и там обвенчаться в православной церкви. О нашем желании венчаться я известил Иосифа Бихмана. При встрече в аэропорту Иосиф, как всегда, предложил нам программу пребывания в Израиле, где предусмотрел деловые встречи, лечение и отдых на Мертвом море и наше венчание 26 июля 1999 года в Русской духовной миссии, с которой он договорился. У нас было в запасе десять дней, и мы решили, не

останавливаясь в Тель-Авиве, ехать в один из бальнеологических комплексов, где для нас был забронирован номер в отеле.

Уже через пять часов мы были на месте. Отель, лечебно-оздоровительный комплекс, бассейны пресной и минеральной вод, джакузи – все было под одной крышей. Исправно, без перебоев работали климат-установки, в том числе и в номере, создавая комфортные условия. Разместившись в номере, имея на руках хороший рекламный проспект на русском языке о предоставляемых услугах, мы выбрали желаемые процедуры, на «рецепшен» уплатили их стоимость и начали лечиться и отдыхать.

Характерно, что для этого времени года температура наружного воздуха в полдень была около 50 градусов. С моря дул легкий теплый ветерок. С заходом солнца ветер постепенно менял свое направление и усиливался. Часам к одиннадцати вечера он был уже горячим, дул с гор, со скоростью до восьми метров в секунду; в воздухе – много пыли, песка. Именно поэтому на улицах небольшого селения, где размещался комплекс для отдыхающих, было немногочленно. Несколько небольших супермаркетов, где был богатый выбор продовольственных и промышленных товаров, фруктов, изделий из драгоценных металлов и камней, давали возможность разнообразить свободное время.

Двадцать пятого июля мы были уже в Тель-Авиве, а на 11 часов следующего дня было намечено венчание в храме Святой мученицы царицы Александры в Иерусалиме. К назначенному времени мы были уже перед главным входом в храм, где нас приветливо встретила приятной внешности женщина, одетая в темные одежды с повязанной косынкой, – привратница храма – и проводила нас к священнику. Навстречу нам поднялся мужчина лет тридцати – тридцати пяти, невысокого роста, полноватый, одетый в строгий костюм, при галстукe. Он представился: «Иеромонах отец Зосима, в миру – Давыдов», – и поинтересовался, откуда же мы. Когда мы назвали себя и сообщили, что приехали из Красноярска, он встал и воскликнул: «Так вы же мои земляки! – И начал звать свою супругу: – Матушка, матушка! Зайди,

пожалуйста». Из соседней комнаты вышла женщина, невысокого роста, худощавая. Лицо ее мне показалось бледным, немного изможденным. «Мы жили в Красноярске возле тюрьмы, тетя работала деканом в технологическом институте, – возможно, вы ее знаете...», – полувопросительно рассказывал отец Зосима. Нам предложили чай, а он вышел. Через несколько минут вернулся, облаченный в церковные одежды, и пригласил нас для венчания.

Вначале я воспринял все, как какое-то представление, участником которого являюсь. Затем в душе наступила благодать, появилось ощущение духовной приподнятости. После всей церемонии венчания я вышел из храма другим человеком: моя душа ликовала, я с нежностью смотрел на Марину, говорил про себя: «Наконец-то свершилось... На всю оставшуюся жизнь». Уже потом Маришка рассказывала о своем духовном состоянии почти то же самое. Есть такое емкое русское выражение: «Отвечать перед Богом и людьми». Теперь это была и наша обоюдная ответственность. Две иконы, освещенные там же, в храме, путешествуют с нами из квартиры в квартиру и являются для нас путеводной звездой.

На следующий день после венчания мы были уже в Красноярске.

## **Смех и грех**

В канун Нового года прошло итоговое собрание Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта. Членом Совета АПСРТ было ОАО «Енисейское речное пароходство», которое я представлял. Членами организации являлись около пятидесяти предприятий и организаций речного транспорта. Это было время активной подготовки Водного кодекса. Устав внутреннего водного транспорта, которым руководствовалась речная отрасль, изданный еще в тридцатых годах прошлого столетия, безнадежно устарел. За это время речной транспорт видоизменился и внешне, и внутренне. В начале девяностых годов начали активно развиваться внешнеторговые перевозки судами смешанного река-море плавания – об этом в Уставе не было ни слова.

Параллельно с Водным шло активное обсуждение проекта Налогового и Трудового кодексов РФ. Более полутора тысяч поправок было внесено АПСРТ, которые отражали важнейшие вопросы жизнедеятельности транспорта в рыночных условиях.

Накануне собрания президент АПСРТ А. М. Зайцев предложил после проведения официальной части собрания совместить обсуждение доклада и поступивших предложений по повестке с экскурсией на автобусе по странам Шенгенской зоны. Это была поездка платная. Деньги каждый участник перечислял сам, а все формальности – визы, авиабилеты и прочее – оформлялись на группу. Это была очень нужная поездка. Экскурсию организовали так, что первую половину дня мы были в пути, – размещались, как правило, в небольших гостиницах, обедали и отправлялись на деловую встречу, которые заранее были расписаны: посещение судостроительных заводов, крупнейших портов, терминалов, банковских и финансовых учреждений. После встречи у многих наших коллег возникали дополнительные вопросы, – общались, обменивались визитками, некоторые даже подписывали протоколы о намерениях. Как правило, к семнадцати часам все деловые встречи заканчивались, и мы, уже индивидуально, небольшими группами по интересам, отправлялись гулять по городу, посещать супермаркеты, городские достопримечательности, музеи. Было заранее согласовано, что ужинать будем – на усмотрение каждого из нас. Завтрак – в гостинице, и выезд – в восемь утра. В пути – подведение итогов прошедшего дня, обмен мнениями об увиденном и услышанном в вечернее время, свежие анекдоты. Автобус был обеспечен радиовещанием, поэтому проблем с общением не возникало. В этой поездке нас сопровождал представитель Министерства транспорта Российской Федерации Ф. И. Иванов. На этой должности он работал уже более трех лет, хорошо знал немецкий и английский языки. Он и разработал весь наш маршрут.

Российской авиакомпанией «Аэрофлот» мы прилетели в Берлин. В аэропорту после получения багажа А. М. Зайцев провел переключку, и мы

заняли удобные места в комфортабельном автобусе, на котором нам предстояло преодолеть около тысячи километров пути. Александр Михайлович – президент АПСРТ, выпускник Новосибирского института инженеров водного транспорта, когда-то работал заместителем начальника Иртышского пароходства, затем был приглашен на работу в аппарат Министерства речного флота. По его инициативе была создана Ассоциация портов и судовладельцев на речном транспорте – АПСРТ.

В автобусе Александр Михайлович представил гида, шофера автобуса, объявил регламент путешествия. Наш маршрут проходил через Росток и Гамбург в Германии, затем Амстердам – Нидерланды, Антверпен – Бельгия, Люксембург, Париж. Вся поездка была рассчитана на семь суток, в том числе в Париже – двое суток.

Деловая часть поездки была исключительно полезна для всех нас – двадцати пяти руководителей пароходств и портов. Было много впечатлений от экскурсий по историческим местам, от увиденного во время вечерних прогулок. А обмен мнениями об этом, уже на другой день в автобусе, с соленым флотским присвистом, был еще интереснее. Всеобщий смех всего автобусного сообщества вызвал рассказ одного из нас о своих впечатлениях от посещения в Амстердаме квартала под названием «Улицы красных фонарей». О наличии такого квартала и его расположении нам рассказал гид. Вечером, не сговариваясь, группами по два-три человека, мы отправились на экскурсию. Многие из нас были шокированы открытым, живым предложением в витринах сексуальных услуг, нахальными женщинами разных возрастов, назойливо себя предлагающими, показывая на листке бумаги рыночную стоимость услуг, предоставляемых ими. Очевидно, что нас они принимали за своих клиентов, так как зеваки там появляются редко.

В этом же квартале мы нашли музей сексуальных услуг, о котором упоминал наш гид. Это довольно приличной архитектуры четырехэтажный особняк, на первом этаже которого расположен магазин секса. Мы с Владимиром Кнолем, генеральным директором ОАО «Томская судоходная

компания», прогуливались вместе, и зашли в этот магазин. Больше всего нас поразило не разнообразие бумажной макулатуры на тему эротики и секса, не великое множество инструментов и приборов по этой же части, а поведение молодой пары – парня и девушки. Правда, их отличить по внешнему виду друг от друга было трудно. Их выдавали лишь голоса – женский и мужской. Они с интересом рассматривали и обсуждали достоинства и недостатки большого, мастерски изготовленного мужского полового органа, передавая его из рук в руки. Вход в сам музей, расположенный на остальных этажах, – платный. Необходимо здесь же приобрести билет. Пройдя с Владимиром Антоновичем все этажи, мы ничего, что бы нас заинтересовало, не нашли и по прямому выходу вышли на свежий воздух.

На другой день, уже в автобусе, мы услышали от нашего коллеги нечто более интересное, над чем хохотал весь автобус. Втроем они прошлись по тем же местам, о которых я уже рассказал, зашли в музей и так же поднялись на верхний этаж. Один из них, более пожилого возраста, решил отдохнуть и сел в удобное кресло. Через малый промежуток времени он почувствовал, что сидение кресла начинает массажировать его ягодицы. Озадаченный такой ситуацией, он встал, внимательно рассмотрел сиденье и, ничего не обнаружив, сел снова. Теперь уже сиденье, нащупав нужное место, с удвоенной силой начало массаж. Уже не медленно встав, а выпрыгнув из кресла, бедолага не рискнул сесть в другое, а стремглав бросился на выход, как будто его кто-то преследовал.

Не менее курьезным был еще один случай, который вызвал в автобусе также всеобщий смех. В то время на каждой территории страны действовала национальная денежная единица. Подъезжая к границе с Бельгией, многие обнаружили, что у них на руках остались нидерландские денежные знаки. Кто-то подал клич собрать оставшиеся на руках нидерландские деньги и на последней остановке перед Бельгией приобрести хорошего вина. Тут же нашлась шапка и по кругу все освободились от валюты, которая через недолгое время должна была превратиться в «сувенирную» продукцию.

Набралась приличная сумма, которую инициаторы аферы на последней остановке высыпали на прилавок из шапки. Указав пальцем на товар на витрине, они сказали по-русски: «На все!». Хотя это было сказано на русском языке, продавец, немного растерявшись, выполнил расчеты и выдал более 10 бутылок какого-то напитка. Довольные покупатели прибыли с покупкой в автобус, с отходом которого начали процедуру открытия бутылок и дегустации содержимого. По салону автобуса пошел сильный запах уксуса, настоящего на фруктах. Не требовалась дегустация знатоков: всем было понятно, что это был яблочный уксус. Только после этого начали тщательно изучать этикетку на бутылке. Предположение подтвердилось – чистый уксус, самой высокой концентрации. На вопрос особо страдающих, что будет, если все же снять пробу этого напитка, кто-то с юмором отвечал: «Ничего не будет, только вот обувь надо беречь от брызг мочи. При попадании – прожжет». Еще долго не утихал смех и шутки по поводу инцидента.

Безусловно, самые интересные экскурсии были в Париже. Мы прогулялись по Елисейским полям от Триумфальной арки до музея Героев Франции, где находится саркофаг Наполеона Бонапарта. Посетили бывшую резиденцию французских королей – Лувр, его удивительную картинную галерею, где отражается практически вся история Франции. Побывали в Соборе Парижской Богоматери, на любимом месте отдыха поэтов и художников – Парнасе, посетили «Русское кладбище», где нашли упокой многие известные русские люди, положили цветы на могилу И. А. Бунина. Мы долго были под впечатлением этого посещения: с интересом рассматривали ухоженные могилы и надгробные памятники, прогуливаясь по дорожкам, посыпанным песком среди вековых аллей; нигде не увидели захламленных углов. Мы любовались Парижем с борта прогулочного речного трамвая с открытой палубой и, посетителей на 300, рестораном.

Еще более красивым предновогодний город смотрится с высоты Эйфелевой башни, на которой мы побывали вечером, в завершение экскурсии. Здесь же, недалеко от башни, в ожидании автобуса, мы с В. А.

Кнолем решили отойти в сторону и покурить. Я предложил ему присесть на скамейку, где уже сидел, как мне показалось, нищий. Другие места для отдыха практически все были заняты. «Давай сядем здесь, – заодно, может, и нам подадут», – пошутил я, надеясь, что нищий русского языка не знает. «Вот хрен тут подадут! Я уже здесь более трех месяцев, и хоть бы копейку подали», – на чистом русском языке, без какого-либо акцента, с чувством произнес наш новый знакомый. Разговорились. Он назвал себя и рассказал свою весьма правдоподобную одиссею. Работал матросом на одном из балкеров (сухогрузное судно с горизонтальной схемой погрузки) под либерийским флагом. Судовладелец и экипаж – украинский. Очень низкая заработная плата, и ту не выплатили более чем за шесть месяцев, отвратительное питание вынудили экипаж принять коллективные меры протеста. Инициатором выступил наш собеседник. Капитан и командный состав не поддержали экипаж. Единого мнения не сложилось и у рядового состава. Наш бедолага вынужден был сойти с борта судна на Кипре и не вернулся обратно. С паспортом моряка и начал он свои странствия, бичуя в портовых городах. В Париж приехал, как он выразился, «поглядеть», да так и застрял. Живет случайными заработками и подажаниями, как ни странно, в основном – со стороны русских. Подали и мы, собрав по карманам монеты. Тщательно рассмотрев подажание – российские рубли, вернул обратно, сообщив, что в Россию не собирается.

Очень скупо повествуя о нашем путешествии по столь интересному маршруту, об увиденном и услышанном, вспоминаю анекдот на подобную тему. В кругу друзей и собутыльников вчерашний турист, посетивший Францию в первый раз, делится своими впечатлениями: «От Триумфальной арки посмотришь на Елисейские поля – офанареть можно, а с Эйфелевой башни – на Париж – с ума сойдешь!». Один из слушателей бросает реплику: «Какая наблюдательность!». А если всерьез, то эта групповая поездка обогатила каждого из нас опытом судостроения и судоремонта, также мы узнали много интересного о работе частных судоходных компаний в Европе. Все это, а равно и наши беседы между собой, обсуждение нерешенных проблем, которых было достаточно на работе у каждого, в дальнейшем помогали принимать правильные решения.

Без приключений, строго по расписанию прибыв авиарейсом, 28 декабря мы были уже в Москве.

Двухтысячный год я встречал в своей семье с хорошим настроением и с уверенностью в будущем. Ушедший 1999 год был годом наступившего перелома к лучшему во всех отношениях. Наконец-то, после десятилетнего падения объема перевозок уходящий год принес их прирост на 70 тысяч тонн; стабильно выдавалась зарплата, и по графику шло гашение долгов. В соответствии с решением Совета директоров, проводилась реструктуризация всего пароходства. Создание ремонтного фонда и фонда резерва (сомнительных долгов) позволило оптимизировать налогооблагаемую базу, начислить прибыль. По итогам года были начислены самые высокие дивиденды за все годы: на одну привилегированную акцию – 56 рублей 87 копеек.

## Накануне перемен

Впервые гиганты Российской экономики – нефтяная компания «Лукойл» и ГМК «Норильский никель» – начали проявлять живой интерес к акциям пароходства. Между этими двумя гигантами развернулась нешуточная борьба, в результате котировка обыкновенных акций стремительно начала расти. Интерес нефтяной компании к акциям пароходства был вполне понятен. К этому времени «Лукойл» уже приобрел контрольный пакет акций Мурманского морского пароходства, где сосредоточен практически весь ледокольный флот, и начал поднимать тарифы по ледовому сбору, закладывая в него львиную долю расходов на содержание ледоколов.

В этих условиях руководство ГМК «Норильский никель» начало искать новые пути решения проблемы. Один из них – переоборудование крейсеров с атомными двигателями для перевозки грузов круглую навигацию от Дудинки на Кольский полуостров и обратно. А. Г. Хлопонин, в то время генеральный директор РАО «Норильский никель», был уверен в живучести проекта и обещал уже в двухтысячном году пригласить меня на презентацию опытного рейса.

Идея независимого, от Мурманского пароходства, проведения зимней арктической навигации частично решилась в 2006 году, когда в Финляндии на верфи концерна «Акер Фшнряд», был построен головной дизель-электроход нового поколения усиленного ледового класса «Норильский никель». Это контейнеровоз, дейдвейтом 14 тысяч 500 тонн, способный работать во льдах толщиной до 1,5 метра. Особенность этих судов – в конструкции движительно-рулевого комплекса, которая позволяет следовать крейсерской скоростью вперед как носом, так и кормой, – в тяжелом льду эффективность движения кормой намного выше. С вводом таких судов необходимость в ледокольной проводке на трассе Северного морского пути отпадает. Серия состоит из семи дизель-электроходов. Порт приписки – Мурманск.

Интерес НК «Лукойл» к Енисейскому пароходству состоял в том, чтобы обеспечить перевозку сырой нефти из Тимано-Печорского месторождения на устьевый участок Оби – для ее дальнейшей перевалки на морские танкеры. Одновременно появилась бы возможность контролировать тарифы на перевозку грузов для Норильского комбината. Для реализации этих планов «Лукойл» приобрел акции пароходства у ТОО «Клерилес» – собственник Г. В. Салтыков, член Совета директоров ОАО «Енисейское речное пароходство», а также у инвестиционного фонда «Ковчег» – руководитель А. В. Петров, погиб от пули заказного убийцы в 2005 году, концов не нашли. В общем, нефтяная компания «Лукойл» набрала около 20 процентов акций пароходства и в случае приобретения государственного пакета становилась практически собственником пароходства. А такие сведения в прессу проникали. Подробно об этом написано в моей книге «Енисей – река жизни», стр. 284-286.

В этом же году по предложению министра транспорта С. О. Франка я стал членом Совета Росречфлота. С одной стороны, это была большая дополнительная нагрузка, а с другой – признание Енисейского пароходства как одного из ведущих коллективов отрасли.

\* \* \*

Уходящий год был годом, когда пароходство жило по бюджету. Все статьи доходов и расходов были выполнены. Радовало увеличение расходов на финансирование социальной сферы – как в интересах работающих, так и пенсионеров. На оздоровительные мероприятия в целом по пароходству было израсходовано более 700 тысяч рублей. Доплаты к пенсиям неработающих пенсионеров от 15 до 20 рублей ежемесячно – в зависимости от стажа работы, бесплатное для пенсионеров лечение в стационаре за счет пароходства, тридцатипроцентная компенсация за протезирование зубов, оказание единовременной помощи по заявлениям ветеранов, материальной помощи юбилярам – все это не позволяло оставаться нашим бывшим работникам один на один со своими бедами. Вошло в хорошую традицию проводить встречи за праздничным столом ветеранов с руководством пароходства – в День пожилого человека, на праздник Победы. По этому поводу Степан Иванович Фомин, начальник Енисейского пароходства в 1970 – 1984 годах, как-то пошутил: «Как хорошо, что на этих встречах можно вспомнить о боевом и трудовом прошлом, обсудить настоящее, услышать, как живет родное пароходство. Раньше мы ведь встречались только на похоронах».

Каждую навигацию один из пассажирских дизель-электроходов уходил в рейс с ветеранами до Игарки и обратно. В лучшее время года, в конце июня – начале июля, когда по всему меридиану, как правило, стоит солнечная сухая погода, при хорошей организации отдыха на борту судна и на берегу, качественного трехразового питания – до двухсот ветеранов отправлялось в круизное плавание по Енисею с посещением известных мест. Художественная самодеятельность, литературные вечера, рыбалка и

капитанская уха – все было во время этих рейсов, которые вдохновляли творческих людей на новые сочинения. Не случайно журналистом, поэтом, автором гимна пионерского лагеря «Артек», сборника стихов и песен «Полвека от прощания с детством» А. М. Ануфриевым именно во время таких рейсов в разные годы были написаны стихи: «Капитан капитанов», «Вальс ветеранов флота», «Вальс с «Годеко», «Суриков и Енисей», «День речника», «Енисеюшка» и многие другие. На эти стихи композиторы Андрей Тихонов, Иван Таранович, Игорь Потехин, Александр Злобин написали музыку.

Интересными были встречи в читальном салоне, иногда – в рубке, с М. Д. Селивановым – старейшим на Енисее капитаном. Он обладал даром рассказчика, лучше, чем кто-либо другой, знал историю развития судоходства на Енисее и с подробностью рассказывал о событиях далеких дней, как будто это было вчера, – имел феноменальную память. Его связывала крепкая дружба с Георгием Кублицким, Казимиром Лисовским, Алексеем Черкасовым. Более десяти лет он возглавлял Совет ветеранов пароходства. На этой хлопотной должности для него не было мелочей. К юбилею каждого ветерана, какую бы должность он в прошлом не занимал, у начальника пароходства, а позднее у генерального директора всегда был рапорт М. Д. Селиванова о поощрении, оказании помощи и т. д.

Заканчивал свою карьеру капитана Михаил Демьянович по возрасту в 1985 году, имея капитанский стаж около 40 лет. Но это его не сломило, не ушел он в себя, не замкнулся. Прошло немного времени, и Михаил Демьянович занялся историей судоходства на Енисее, а затем возглавил Музей истории и развития судоходства в Енисейском бассейне. Активными помощниками в создании музея были В. Д. Сморгун – капитан теплохода «Азербайджан», коллекционер и знаток кораблей ВМФ. Более шести его альбомов морского флота с полной характеристикой каждого типа судна были переданы в музей. Помогали создавать музей: И. И. Стрельченко – капитан, капитан-ревизор службы безопасности судоходства; Н. П. Скобло – капитан дизель-электрохода «Ипполитов-Иванов», капитан-наставник, автор сборника стихотворений о Енисее и речниках; В. А. Козаченко – капитан, капитан-наставник, начальник Ангарского участка судоходной инспекции, составитель «Летописи Енисея», редактор многих книг по истории судоходства. В создании музея принимали участие многие речники, но общее руководство осуществлял Михаил Демьянович.

После смены собственника Енисейского пароходства интерес к музею со стороны руководства акционерного общества заметно ослаб, были сокращены некоторые должности музея. Из него начали исчезать ценные альбомы и экспонаты. В настоящее время он требует капитального ремонта и обновления экспонатов. К сожалению, музей не стал центром изучения истории судоходства, а его когда-то богатый архив оказался недоступным.

В 2005 году Михаил Демьянович окончательно ушел на отдых, побив все рекорды продолжительности трудового стажа – около 70 лет, а в начале января 2007 года умер.

Когда в канун 2000 года, по установившейся традиции, мы вместе с председателем Енисейского баскомфлота В. В. Ханом обходили службы и отделы управления пароходства, благодарили за хорошую работу в уходящем году и поздравляли с наступающим Новым годом, у многих в глазах светилась радость: они от пароходства получили новую квартиру или улучшили свои жилищные условия, их дети отдохнули в детских оздоровительных лагерях. Ведь в уходящем году пароходством было получено от строителей 14 квартир, работникам выдано около двух с половиной миллионов рублей безвозмездных ссуд, 500 бесплатных детских путевок.

## **Надо объединяться**

Создание Красноярской общественной организации «Клуб капитанов» открыло широкое поле деятельности, заполнив нишу, которую занимали: Совет командиров, прекративший своё существование после выборов Советов трудовых коллективов; партийные организации (были запрещены в рабочих коллективах Указом президента Б. Н. Ельцина); профсоюзы, которые в большинстве случаев самоустранились.

Всю организационную работу по созданию клуба проводил В. А. Козаченко. Виталий Александрович имел неплохой опыт. В марте 1963 года он был участником Всесоюзного съезда передовиков коммунистического труда, где впервые говорилось о Советах бригадиров на предприятиях, о Советах капитанов в некоторых морских пароходствах. Зародилась идея создания у себя, в РЭБах, Советов командиров, а не бригадиров, капитанов и т. д., поскольку это было время эффективного внедрения совмещения профессий на флоте по схеме штурман – помощник механика. По возвращении своими мыслями Виталий Александрович поделился с секретарем парткома в Подтесово В. П. Подлевским. Владимир Павлович до этого работал механиком теплоходов «Кузбасс», «Академик Шокальский», позже был председателем исполкома города Енисейска, первым секретарем Канского ГК КПСС, заведующим торгового отдела Красноярского крайкома КПСС, состоял членом КРОО «Клуб капитанов»; скоропостижно скончался в 2005 году. В. П. Подлевский внимательно выслушал В. А. Козаченко, оценил его предложения как весьма стоящие и рекомендовал изложить их письменно на имя начальника РЭБ К. А. Авраменка. Руководством РЭБ, парткомом и завкомом рапорт был одобрен, – провели общее собрание командного состава приписного флота, на котором приняли Положение о Совете командиров и избрали его руководящий орган – Совет.

Немного раньше аналогичное организационное собрание прошло в плавсоставе Красноярского судоремонтного завода. Первыми руководителями Советов командиров избраны: в Подтесово – В. А. Козаченко, в Красноярске – Н. Н. Балакин. Членами первого Подтесовского Совета командиров были: И. В. Копеев – капитан теплохода «В. Чкалов», П. В. Рубцов – капитан теплохода «Кутузов», П. В. Грек – механик теплохода

«Родина», Ю. М. Рубинчик – капитан теплохода «Родина», В. П. Минаев – капитан теплохода «А. Матросов», К. Ф. Селезнев – механик теплохода «А. Матросов», Ю. Н. Еремеев – капитан-механик теплохода «РФ-4», Ю. С. Семенов – капитан теплохода «Советская Арктика», А. В. Безусенко – капитан теплохода «Сусанин», А. А. Печеник – механик теплохода «Мусоргский». Члены первого Совета командиров Красноярского судоремонтного завода: В. Г. Сербаяев – капитан теплохода «Архангельск», Е. А. Червяков – капитан теплохода «СТ-706», И. В. Дементьев – капитан дизель-электрохода «Калинников», Н. Н. Балакин – капитан теплохода «Советская Сибирь», П. Д. Янов – механик теплохода «Новосибирск», Н. П. Алексеев – капитан теплохода «Владимир Ленин», Н. П. Белоногов – капитан теплохода «Новосибирск», Н. И. Тычков – капитан дизель-электрохода «Литва», Г. М. Угрюмов – капитан теплохода «Михаил Калинин», М. И. Платунов – капитан дизель-электрохода «Прокофьев».

В Совет могли быть избраны только капитаны и механики, передовики производства, активные участники общественной работы, авторитет которых в плавсоставе был неоспорим. Кто-то из них живет и здравствует, кто-то уже достойно прожил отведенное Всевышним время, но каждый заслуживает более подробного описания жизненного пути. О В. А. Козаченко – капитане, капитане-наставнике, заместителе начальника Ангарского районного управления речным транспортом, начальнике Ангарского участка судоходной инспекции, ревизоре службы безопасности судоходства, исполнителем директоре КРОО «Клуб капитанов», Почетном члене Клуба капитанов – читайте в очерке этой книги, который называется «Река его жизни».

\* \* \*

Трудно писать о Н. Н. Балакине: плохо – лучше не браться; хорошо написать – хватит ли сил? Он оставил о себе добрую славу – книгу «О чем рассказывают старые пароходы» – кладезь давно ушедших событий, имен людей, участвовавших в них, крупниц того, из чего складывается история. Сквозь толщу времени поднимаются образы капитанов и лоцманов того далекого времени: А. Г. Варгузин, П. Ф. Очеретько, М. Е. Лиханский, Е. К. Ямщиков, И. Г. Лобастов, В. А. Бутов, А. Ф. Тестов, В. В. Ильинский, М. М. Мутовин, Н. Г. Копцев, И. П. Худоногов, Н. А. Шангин, Я. А. Втюрин, Д. А. Конных. Это о них писал Николай Николаевич в своей книге: «Надо сказать, что поколение судоводителей, капитанов и лоцманов, перекочевавших к нам в советскую действительность из другого, дореволюционного, мира, было скроено как-то иначе и имело некоторые человеческие качества, о потере которых мы так сожалеем».

Так теперь и мы, капитаны и штурманы советского периода, кажемся капитанам нового, рыночного, времени немного чужаковатыми. Вот только сожалеют ли они? Николай Николаевич был человеком исключительной порядочности, высоко организованным, дисциплинированным, хотя это порождало порой скоропалительные выводы о его излишней осторожности и

незнании им лоции Енисея. В бытность капитаном рефрижератора «Советская Сибирь», самого тяжелого судна на Енисее, он получил распоряжение И. М. Назарова, начальника Енисейского пароходства, – до Енисейска ходить только на буксире. В то время это был единственный рефрижератор, вмещавший в свои трюмы одну тысячу тонн мяса. За навигацию он делал пять-шесть рейсов Красноярск – Дудинка, доставляя на Север около шести тысяч тонн мяса. Учитывая, что до строительства этого судна мясо в Норильск завозили на баржах-скотницах в живом виде, нетрудно посчитать, что за навигацию нужно было перевозить более тридцати тысяч голов крупного рогатого скота. Поэтому рефрижератор не стоял.

Чего стоил одному только экипажу теплохода «Советская Сибирь» ледовый рейс 1952 года, который был начат 12 октября и закончен 10 декабря. 16 октября ниже Игарки Енисей встал. К ледовой проводке судна были подключены пароходы: «Жданов» – капитан В. А. Бутов, «Хабаровск» – капитан А. Ф. Тестов, «Полярный» – капитан В. А. Козаченко – с баржей «Припять», загруженной углем для пароходов, и лихтер № 7. Морозы ниже минус 40 градусов, пурга, условия полярной ночи не могли остановить работу экипажей. Авральные работы на всех судах, которые непрерывно продолжались около двух месяцев, могли выдержать люди, сильные духом.

И окончательно опроверг капитан Н. Н. Балакин расхожее мнение о слабом знании лоции Енисея от Красноярска до Енисейска в период своей последней работы – капитаном пассажирского дизель-электрохода «А. Рубинштейн»: за все время – ни одной аварии, ни одного срыва расписания.

До прихода на теплоход «Советская Сибирь», который он принял в Омске и привел в Красноярск, Николай Николаевич неоднократно участвовал в перегонах речных судов на Енисей по Северному морскому пути, который ему довелось пройти весь – от Берингова пролива до Белого моря.

Об этом было известно только им – капитану парохода «Надежный» Николаю Николаевичу Балакину и радисту – его жене Анне Михайловне Балакиной – о строго засекреченных районах моря, опасных из-за мин, которые, сорванные с якорей, в те послевоенные годы нередко встречались на пути судов. Побывал Николай Николаевич и на перегоне пароходов «Родина» и «Победа» из США в 1945 году.

Капитан Н. Н. Балакин относился к северной группе капитанов. В 1937 году он ступил на борт теплохода «Сергей Киров», прежнее название «Лена»; затем были пароходы «Енисейск», «Полярный» – бывший «Амстердам». Все они работали в низовьях Енисея, ходили до Диксона. Здесь его и окрестила морская стихия, о чем он так интересно рассказал в своих воспоминаниях. Книга «О чем рассказывают старые пароходы» стала итогом его большой, интересной жизни и занимает достойное место в серии «Летопись Енисея».

\* \* \*

К северной группе капитанов относится и Ю. М. Рубинчик. Юрий Маркович до войны получил во Владивостоке морское образование и

работал штурманом на судах Дальневосточного пароходства. Он допустил какую-то оплошность, связанную с нарушением валютного законодательства, за что был осужден. Отбывал срок в Норильлаге. Поскольку Дудинскому порту нужны были специалисты-морьяки на небольшие суда рейдового и служебно-вспомогательного назначения, Юрия Марковича направили сначала помощником капитана, а затем капитаном на пароход «Грозный». Будучи капитаном, он был практически расконвоирован, – ходили они далеко за пределы Дудинского порта. В силу обстоятельств ему пришлось зимовать на своем утлом суденышке в бухте Иннокентьевской. Об этом случае рассказывает П. П. Борейша – в книге «В Енисейском заливе», стр. 10.

Когда по заказу Норильского комбината в Финляндии были построены пароходы «Норильчанин», «Таймыр», «Силач», «Борец» – мощностью по 800 и 600 лошадиных сил, Юрий Маркович был назначен капитаном на буксирный пароход «Норильчанин». Это было по-настоящему морское судно, с высоким палубком, ходовой и штурманской рубкой, большой дымовой трубой, по которой его узнавали на горизонте.

Под стать себе эти пароходы привели на Енисей морские лихтеры: «Далдыкан», «Курейка», «Шуя», «Тарусса» – грузоподъемностью 3000 тонн – и номерные: № 17, № 18, № 20 – грузоподъемностью 2000 тонн. Все они были оборудованы мачтами, на которых крепились грузовые стрелы. Паровой котел надежно обеспечивал работу брашпиля, шпиля, грузовых лебедок. Экипаж лихтера состоял из девяти – двенадцати человек. Лихтер № 17 был переоборудован для базы рыбаков. Пароходы, каждый с одним лихтером на буксире, работали на линии Архангельск – Дудинка.

В 1954 году «Норильскстрой» был ликвидирован. На его базе образовали Норильский горно-металлургический комбинат, и весь транспортный флот передали на баланс Енисейского пароходства. В связи с большой осадкой пароходы ходили с караванами до речки Глотиха, что чуть выше устья Подкаменной Тунгуски. Вместе с пароходами в пароходство пришли и капитаны: Ю. М. Рубинчик – капитан парохода «Таймыр», В. В. Абшилава – капитан парохода «Норильчанин», А. К. Смирнов – капитан парохода «Борец», А. К. Карпов – капитан шхуны «Полярная». Условия работы на этих судах хорошо описаны Б. Н. Еремеевым в его книге «Кача впадает в Енисей».

После передачи пароходству шхуна «Полярная» была дооборудована под перевозку пассажиров на линии Дудинка – Диксон. Колоритной фигурой был Алексей Константинович Карпов. Красивый внешностью, статный, блестящий рассказчик и травило (это когда рассказ ведется от первого лица с присвистом), он пользовался большой популярностью у сотоварищей и у нас, в то время молодежи. Читал он для нас, молодых специалистов, в Игарке ППС и морское право.

Жизнь его не сломила. Во время войны, будучи морским офицером, участвовал в советско-английских конвоях по сопровождению груженных пароходов на Архангельск. После войны за переписку с английским морским офицером, с которым подружился во время походов, был осужден и

направлен в Норильлаг, а там – в Дудинский порт. От него отказалась семья, и он в Игарке женился на главном бухгалтере Игарского порта Вальде Адольфовне, дочери руководителя всей молодежной организации «Айзсаргов» буржуазной Латвии. Вальду выслали из Риги в 1945 году.

Интересную байку про Алексея Константиновича рассказывал его третий штурман Ю. А. Сивов – впоследствии директор Ермолаевской РЭБ. В рейсе на Диксон у капитана всегда в каюте находилась женщина – кто-то из пассажиров, приглашенная капитаном. При выходе в Енисейский залив, у Сопочной Карги, возле северного буйа, потребовалось изменить курс, для чего нужно было спросить разрешения у капитана. И вот, в очередной раз третий штурман зашел в каюту капитана, предварительно получив разрешение войти, и доложил: «Справа на траверзе проходим нордовый буй. Разрешите лечь на новый курс». «Ложитесь!» – разрешил капитан, а сам в это время приглашал даму на капитанский мостик посмотреть процесс изменения курса. Поднявшись на капитанский мостик и убедившись по магнитному компасу в изменении курса, он отправил третьего штурмана на фокмачту, места для впередсмотрящего (воронье гнездо – плетеная корзина), – наблюдать, когда откроется вид на маяк «Крестовский». Посидев около часа и основательно продрогнув, Юрий закричал: «Вижу!». Капитан с мостика в рупор (на флоте этому усилителю голоса было и другое название – матюгальник) спросил: «Где?». Юрий рукой показал на замеченную им на горизонте точку. Капитан долго смотрел через бинокль в указанном направлении и, ничего не обнаружив, дал команду «Слезай!». И так было постоянно, когда подходили к «Крестовскому». Через некоторое время маяк на горизонте появлялся, но чаще всего с большим отклонением от указанного штурманом направления.

В начале шестидесятых Алексей Константинович, полностью реабилитированный, вернулся в Ленинград, вместе с женой. Там он долго не мог найти по душе работу: то она ему не нравилась, то платили мало. В таких случаях он отвечал работодателю: «В Дудинке я нищим больше подавал». Наконец-то его назначили начальником Детского пароходства – это ему было по душе. Умер капитан и похоронен в Ленинграде.

Ю. М. Рубинчик через некоторое время был назначен капитаном парохода «Родина» и переехал в Подтесово. До этого он, потеряв связь с женой и маленьким сыном, женился повторно – в Дудинке. Однако его первая жена, Антонина Александровна, разыскала его и приехала в Подтесово. Семейно Рубинчики сдружились с В. А. Козаченко, который тоже был северным капитаном. Их пути, надо полагать, пересекались и раньше. В Подтесово они семьями частенько отмечали праздники. Когда в журнале начали печатать повесть А. И. Солженицина «Один день Ивана Денисовича», Юрий Маркович, сильно возбужденный, прибежал к Виталию Александровичу домой и все повторял: «Это один к одному написано про меня!». Он долго не мог упокоиться от нахлынувших на него воспоминаний.

Авторитет Юрия Марковича в Подтесово был высоким. Он входил в высшую когорту капитанов, его не случайно избрали в Совет командиров. На

этом уровне он и закончил бы свою карьеру, не случись авария. Спускался вниз с большим караваном груженных барж, одну из них – с пилоэкспортом – пробили на Петькином Камне, что в Осиновской системе. Хотя была вахта второго штурмана Е. В. Лиунги, однако Юрия Марковича обвинили – в том, что его не было мостике. Как правило, этот участок, следуя на север, суда проходят под управлением капитана. Юрия Марковича освободили от должности капитана парохода «Родина» и назначили капитаном парохода «Борец». Это судно из-за большой осадки выше Игарки поднималось редко. Но злой рок преследовал Юрия Марковича. Чрезвычайное происшествие произошло на устье Большой Хеты. Караван несамоходных судов Юрий Маркович поставил на якоря вблизи судового хода. Стояночные огни отсутствовали. Усилившийся ветер развернул караван в сторону судового хода. На морском судне, которое шло с лоцманом на борту, несвоевременно обнаружили препятствие по курсу. Несмотря на принимаемые меры, столкновения избежать не удалось. Хотя повреждение баржи было незначительным, и «моряк» практически не пострадал, этот случай стал предметом рассмотрения не только в управлении Енисейского пароходства, но и в Министерстве речного флота. В конечном итоге Юрия Марковича освободили от занимаемой должности. Вскоре после этого случая Ю. М. Рубинчик после непродолжительной болезни скончался, похоронен на городском кладбище Кургана.

Не менее интересна и судьба коллеги Юрия Марковича – Владимира Владимировича Абшилавы, тоже бывшего моряка – капитана судов типа «Либерти», которому дважды пришлось терпеть катастрофу гибели своих кораблей от торпеды немецкой подводной лодки в арктических морях. Он, моряк до мозга костей, стал речным капитаном на Енисее, не уходя далеко от моря. Потом на Черном море работал капитаном пассажирского судна, судна-спасателя. Итог своей трудовой деятельности подвел в портнадзоре Сухумского порта. Более подробно о В. В. Абшилаве написано в моей книге «Енисей – река жизни», стр. 41.

\* \* \*

Не менее колоритной фигурой в Совете командиров Красноярского судоремонтного завода был И. В. Дементьев. Кавалер орденов Александра Невского, Отечественной войны I степени, он – один из немногих речников, кто прошел Великую Отечественную войну от ее начала и до победного конца. Командир огневого взвода знаменитых «Катюш», Иван Васильевич участвовал в крупных сражениях многих фронтов. Он был в числе воинов, которые особо отличились при знаменитом разгроме немецко-фашистских войск под Москвой зимой 1941 года и которым за это вручал ордена в Кремле М. И. Калинин. Орденом Александра Невского Ивана Васильевича наградили за выполнение особо важного задания командования фронтом: вывести из окружения зенитно-ракетную установку «Катюша», которая считалась в то время совершенно секретным оружием.

Недолго отдыхал от фронтовых дел Иван Васильевич. И уже в 1948 году он – капитан парохода «А. Пушкин», затем – капитан парохода «В. Маяковский». В 1958 году принял в Чехословакии пассажирский дизель-электророход «Композитор Калининков».

В то время пассажирские навигации проходили напряженно. В июне из Дудинки вывозили на отдых в пионерский лагерь «Таежный» – Сибирский «Артек», как его называли, – порядка двенадцати тысяч школьников и обслуживающего персонала, а в августе везли их обратно. Кроме того, уже появились на Енисее туристы, и многие суда были заняты на туристических перевозках. На пассажирских судах вместе с пассажирами перевозили много овощей и фруктов, – в этих условиях экипажи не справлялись с задачей культурного обслуживания пассажиров, за что имели серьезные замечания от контролирующих органов, руководства пароходства. У Ивана Васильевича на борту всегда был порядок, экипаж неоднократно занимал передовые места в социалистическом соревновании. Не случайно документальный фильм «Наставники» Свердловская киностудия снимала на бортах теплохода «В. Чкалов» и дизель-электрохода «Композитор Калининков». Это был 1974 год – последний год работы наставником М. А. Чечкина, моя первая навигация в должности капитана теплохода «В. Чкалов».

Не могу не рассказать об одном случае, свидетелем которого я был. Рейс с туристами на теплоходе «А. Матросов» проходил нормально. Хотя была вторая половина июня, однако на Енисее ниже Туруханска держались высокие горизонты воды, а местами на берегах возвышались горы льда, наторошенного во время весенних подвижек и заторов. Встретив шумным карнавалом Полярный круг, туристы в маскарадных костюмах, во главе с Нептуном при всех его регалиях и трезубце, стали рассаживаться в верхнем и нижнем ресторанах, чтобы отметить это событие. На сервированных столах было что выпить и чем закусить. Капитан В. П. Минаев не мог прийти в себя от конфуза, случившегося при встрече Нептуна. Дело в том, что сценарием было предусмотрено: заранее, на малом ходу с кормы теплохода спускается мотобот с закрытым верхом, в него садятся Нептун и его ближайшие помощники и уходят вперед, к Полярному кругу. Все это делается в строжайшей секретности от туристов. При подходе теплохода к условленному месту мотобот уже был раскрыт, на нем – Нептун и его пестрая свита, требуют остановиться. Капитан подает три продолжительных гудка и идет встречать поднимающегося на борт Нептуна. Тот очень строго, с элементами возмущения задает капитану вопрос: «Почему без разрешения посетил мои владения?!» Должен был последовать ответ: «Три гудка – вот наш запрос и ответ на ваш вопрос». Хотя перед этим Владимир Петрович, двигаясь с одного угла ходовой рубки в другой, нет, нет, да повторял: «Три гудка – вот наш запрос и ответ на ваш вопрос», – перед Нептуном растерялся. Монолог вылетел из головы, и капитан, чтобы совсем не обмешуриться, доложил экспромтом: «На борту туристы со всего Советского Союза. Прошу разрешить проход». Нептун милостиво разрешил, предварительно сделав туристам шуточный наказ, и вручил капитану символический ключ от

Заполярья. Вот и переживал Владимир Петрович за допущенную оплошность.

В это время проходили урочище Канощель. Сложный участок реки, в половодье ориентиры практически отсутствуют, справа – призатопленный остров, влево вода разливается практически до горизонта. За рулем – опытный матрос первого класса К. К. Рудольф, на мостике – капитан В. П. Минаев и я – третий штурман. Стоит полярный день, солнце опустилось к горизонту, и его красно-оранжевый шар четко отражается на воде. Я обратил внимание Владимира Петровича на взмывы впереди по курсу и слева. Включили эхолот и его сигнальную систему предупреждения поставили на опасную глубину – пять метров. Скорость судна – более 30 километров в час. На мое замечание Владимир Петрович долго всматривался через бинокль в правый берег, ища ему одному известную приметку. Положив бинокль на штурманский стол, он промолвил: «Нет, идем точно в судовом ходу», – и в этот момент загремел на всю мощь эхолот – мертвого разбудит, замигала красная лампа, и теплоход как будто начал взбираться на гору. Придонная волна высотой более полутора метров с шумом ушла вперед и превратилась в пену, достигнув мели, а мы остановились, – есть такая флотская прибаутка в рассказах капитанов: «Я шел, шел, а мы сели».

Туристы, удобно разместившись за накрытыми столами, провозглашали первый тост. И вдруг все поехало со столов на палубу. Кто-то крикнул первым: «Сели! Сели!». Все с возгласами: «Сидим! Сидим!», – начали высыпать на палубу. В это время Владимир Петрович по тревоге поднял аварийную партию во главе со старпомом В. А. Варыгиным, которые начали проверять – появилась ли в корпусе вода, измерять наметкой глубины вокруг корпуса. Через минут двадцать картина прояснилась. В корпус вода не поступала, под кормой с обоих бортов глубина была более четырех метров, по миделю с левого борта – один метр восемьдесят сантиметров, с правого – полтора метра, в носовой части: слева – полтора, справа – один метр сорок сантиметров. Осадка теплохода: корма – два метра сорок сантиметров, по миделю – два двадцать, в носу – метр восемьдесят. В результате анализа обстановки стало понятно: теплоход сидит на мели правым бортом и скуловой частью.

Стали работать машинами на задний ход: теплоход начал шевелиться, однако его течением начало ложить взамет. Решили подождать дизель-электроход «Композитор Калинин», – он был на связи, – капитан которого Иван Васильевич Дементьев согласился оказать помощь.

Пока «ждем» подхода дизель-электрохода, коротко расскажу о первом штурмане теплохода «А. Матросов». На следующую навигацию Виктора Александровича назначили временно капитаном танкера «Чаа-Холь». Этот новый теплоход, построенный на базе финского лихтера, имел существенные недостатки не только в плане обитаемости экипажа, но и технические: не было надежных систем вентиляции, орошения палубы. Первый рейс этого судна с бензином на Дудинку оказался и последним. В Казачинском пороге теплоход получил повреждение корпуса и стал на якорь у правого берега, в

районе деревни Шепелево, для устранения повреждения. Под его борт подвели порожнюю нефтеналивную баржу, в которую начали перекачивать топливо с аварийного судна. Стояла тридцатиградусная жара, и на палубе были растянуты пожарные шланги для ее орошения. Капитан и практикант, контролирующие перекачку, находились на палубе то одного то другого судна. Механик П. Ф. Валуев вместе с мотористом в машинном отделении ремонтировали насос. Первый штурман Н. И. Бражников был в каюте. Вдруг прогремел сильнейший взрыв, и сразу по всему теплоходу начало бушевать пламя. Капитана и практиканта взрывной волной выбросило за борт. Практикант погиб, капитан в бессознательном состоянии был доставлен в больницу. Болел долго. Механик П. Ф. Валуев и моторист погибли на месте. Первый штурман Н. И. Бражников выскочил из каюты и, увидев вокруг пламя, бросился за борт. Радист – жена Н. И. Бражникова находилась на барже. Ее взрывной волной тоже выбросило за борт. Она получила легкую контузию.

После аварии В. А. Варыгин на флот не вернулся. Недолго он проработал начальником пристани в Подтесово. В то время меня назначили начальником Красноярского речного училища. Вскоре освободилась должность заместителя по воспитательной работе: прежний заместитель В. П. Сеницын ушел инструктором крайкома КПСС. Я предложил занять эту должность В. А. Варыгину, сумел получить для него четырехкомнатную квартиру. Он согласился. Виктор Александрович поработал не более недели и исчез. Нашел я его в Подтесово, но вразумительного ответа на вопрос: «Чего сбежал?», – от него не получил.

Дизель-электроход «Композитор Калинин» подошел к нам через час. На его борту был спецконтингент – человек 250 – вербованные для погрузработ в Игарском лесоперевалочном комбинате. Среди этого народа большая часть – флибустьеры и авантюристы, бегущие из разных мест от алиментов, следственных изоляторов и т. д. Нам неоднократно приходилось перевозить их на теплоходах «А. Матросов» и «В. Чкалов» в бытность моей работы на этих судах. При посадке им давали небольшую сумму денег на питание, и в первый же день плавания они эти деньги пропивали, проигрывали в карты и т. д. К вечеру начиналось выяснение отношений между ними – с применением всего, что попадало под руку. По тревоге капитан поднимал аварийную партию для успокоения разбушевавшихся. Кто-то оказывался завернутым в шлюпочные чехлы, кто-то – привязанным к мачте. Когда теплоход подходил часов в 5 утра к Енисейску, все успокаивалось. На причале нас встречал наряд милиции, который снимал сильно пострадавших от побоища, особенно буйных, которых изолировала команда теплохода. Порою до двадцати человек снимали с рейса. После этого на теплоходе царили тишина и покорность, устанавливалась очередь на камбуз, чтобы сварить чифирь или еще какое зелье.

В таком состоянии и пребывали пассажиры дизель-электрохода. Капитан теплохода «А. Матросов» В. П. Минаев обратился к капитану дизель-электрохода И. В. Дементьеву по громкой связи: «Иван Васильевич! Ты нас

поддержки за корму, мы работнем задним ходом и сползем с кочки, – при работе на задний ход теплоход шевелится!». «Хорошо, Владимир Петрович. Готовьте с кормы швартовый конец». Все туристы на палубе внимательно следили за происходящим. На дизель-электроходе тоже народ на палубе – плотным кольцом окружили надстройку. Капитан дизель-электрохода отдал якорь, чтобы за счет этого подплыть к корме теплохода – для приемки троса. Однако сильным течением дизель-электроход отбросило от нашей кормы. Брошенная боцманом легость – проводник для швартового – не долетела до дизель-электрохода.

Для продолжения съемки теплохода с мели нужно было перезакладывать якоря и вывозить трос на шлюпке. Для этого требовалось время. Иван Васильевич по громкой связи кричит: «Владимир Петрович! Следом за нами идет буксирный теплоход «Глинка» (капитан И. И. Пономаренко), он вам окажет помощь без проблем, а мы выбиваемся из расписания! Надо до Игарки наверстать опоздание». Услышав это, туристы начали дружно скандировать: «Иван Васильевич – трус!». Пассажиры дизель-электрохода не остались в долгу. Они тоже, не менее дружно, стали кричать: «Тунеядцы! Падайте на колени, просите!». От такой «дискуссии» мы на капитанском мостике теплохода «А. Матросов» почувствовали себя неуютно.

В 1972 году Иван Васильевич Дементьев возглавил службу безопасности судовождения.

\* \* \*

Службы безопасности судовождения были созданы в начале 1960-х годов. Вспоминает С. И. Фомин, в то время начальник службы эксплуатации, а затем, в 1970 – 1984 годах, начальник пароходства:

«Во время моей работы начальником службы эксплуатации весь транзитный флот был на балансе службы. Финансирование эксплуатации, текущего ремонта и отстоя флота обеспечивала транзитная контора. Финансовое обеспечение флота в навигацию выполнялось через выплатные пункты, которые были по всей линии. Капитаны-наставники были закреплены за службой эксплуатации, а в межнавигационный период еще и за предприятиями, где ремонтировался и отстаивался флот. Они выполняли функции руководителей завоза грузов на боковые реки, осуществляли руководство экспедициями на отдельных участках (Осиновская система, Казачинский порог), занимались внедрением передовых методов труда, выполняли специальные задания службы эксплуатации.

В то время капитанами-наставниками были: В. В. Ильинский, К. А. Мецайк, Е. А. Крылов, И. А. Перельман, М. Е. Лиханский, М. А. Чечкин, В. А. Нехорошко, А. И. Лобадзе, И. П. Худоногов, С. М. Чемагин, Е. А. Червяков, П. А. Алексеев, И. Г. Черкашин, М. Е. Филатов. Все они, когда в разное время работали капитанами, были передовиками, часто первопроходцами. Большинство из них были награждены высокими правительственными наградами. К. А. Мецайк – автор «Юции реки Енисей от Игарки до Енисейска», которая являлась главным пособием для многих

поколений речников по изучению реки Енисей. В. В. Ильинский впервые покорил Большой Порог на Нижней Тунгуске, первым прошел на пароходе «Кооператор» по Старому Турухану до Фарково. Е. А. Крылов открыл места для отстоя судов за Кекурскими островами – Подтесово, Павловщину, освоил реку Вельмо, поднял первый караван до Ванавары. М. Е. Лиханский много сил приложил для изучения сплава через Осиновскую систему, разработал методику сплотки и наставление для судоводителей по проводке плотов. И. П. Худоногов выступил с инициативой отказаться от услуг лоцманов при плавании по Большому Питу. Многие наставники внедряли на Енисее метод толкания в судовождении.

В первой половине шестидесятых годов в отдельных пароходствах начали создаваться службы, или отделы, безопасности плавания, которые подчинялись заместителю начальника пароходства по эксплуатации. Такое подразделение было создано и в Енисейском пароходстве», – закончил свой рассказ С. И. Фомин. О деятельности Степана Ивановича можно ознакомиться в моей книге «Енисей – река жизни», в главе «По пути созидания», стр. 136 – 173.

Первыми начальниками службы нового подразделения Енисейского пароходства были И. В. Трофимов – капитан теплохода «Некрасов» и парохода «Енисей», И. В. Дементьев. В 1981 году Иван Васильевич ушел на заслуженный отдых.

\* \* \*

Активным членом Совета командиров в Подтесово был А. В. Безусенко. Анатолий Васильевич – выпускник Рижского речного училища, в 1956 году по распределению прибыл в Енисейское пароходство и был направлен штурманом в Подтесовскую ремонтно-эксплуатационную базу. В 1955 году, когда на базе 10 классов я поступил в это же училище, Анатолий Васильевич был на выпускном курсе, и его назначили командиром взвода в нашу учебную группу. В его обязанности входило контролировать соблюдение личной гигиены курсантов, бывать на подъеме утром и на отбое, проводить строевые занятия, контролировать самоподготовку. И хотя мы с нашим командиром взвода были в большинстве своем одноклассниками и, казалось нам, имели превосходство перед семиклассниками, но авторитет Анатолия Васильевича среди подчиненных был непререкаемый. Он никогда не придирался, не старался навести дисциплину путем внеочередных нарядов, лишений увольнений и еще целого арсенала наказаний, предусмотренных Уставом. Всегда подтянутый, с подшитым свежим белым воротничком на кителе, надраенными пуговицами, начищенными ботинками, наглаженными брюками, он и без слов давал пример, каким должен быть курсант.

Через два года работы в Подтесово Анатолий Васильевич возглавил экипаж теплохода «И. Сусанин». Водить плоты от Стрелки до Игарки и Дудинки – ох, какое непростое дело! Но он прошел хорошую школу у А. И. Лобадзе – капитана-наставника по плотам, А. В. Рубцова – капитана плотовода «Кутузов». Но самое главное – сам старался постичь нелегкое

дело. По характеру он тверд, прямолинеен, не терпел подхалимства, за что иногда попадал в немилость высокого начальства. Так, будучи молодым специалистом, по поручению таких, как он, третьих штурманов выступил с резкой критикой использования молодых штурманов на тяжелой ручной работе на караване – вместо тракторов, которых было очень мало, или лошадей, которых еще не всех съели. Например, руководитель работ или начальник цеха просил закрепить за ним лошадь с телегой или трех-пятерых штурманов. На этом расширенном активе, которые тогда было принято проводить, присутствовал начальник пароходства И. М. Назаров, который вежливо, но осадил Анатолия Васильевича! Дескать, всякая работа важна, нужна, а временные трудности надо переживать.

Второй раз Анатолий Васильевич не выполнил устное распоряжение директора РЭБ И. Г. Ставниченко: «Парому стоять с погруженными пассажирами и автотранспортом в ожидании прибытия его – директора, – ориентировочно более одного часа!». Надеюсь за это время вернуться обратно, Анатолий Васильевич ждать не стал, за что и был отправлен досрочно на пенсию.

Когда он был капитаном-механиком теплохода «Междуреченск», пережив трагедию столкновения теплоходов «Гутаев» и «Нововоронеж», Анатолия Васильевича избрали в Совет командиров Подтесовской РЭБ. Он возглавил самое трудное направление в работе Совета: урегулирование взаимоотношений между флотом и берегом в связи с внедрением совмещения профессий на флоте. А в Подтесовской РЭБ было прямое совмещение: капитан – механик, первый штурман – первый помощник механика, радист – электрик и т. д.

В августе 1966 года был издан приказ Министерства речного флота РСФСР по типовым штатам на судах внутреннего плавания. Первая часть приказа – о сокращении численности – была выполнена, а относительно второй части – о создании подразделений на берегу по обслуживанию флота – что называется, «конь не валялся». В этой связи на первый план выступили нерешенные проблемы: создание, укомплектование оборудованием и опытными специалистами береговых производственных участков; мероприятия по обеспечению сохранности перевозимых грузов – пломбирование портами трюмов, контейнерные линии, ответственность грузополучателей за количество и качество погруженного на суда груза, обслуживание экипажей продовольствием, работа культбаз. Комиссия под председательством А. В. Безусенко остро поставила проблемные вопросы перед руководством пароходства, Баскомфлотом, министерством.

Через некоторое время вышеназванные проблемы были озвучены в газете «Труд» под крупным заголовком: «Когда спят капитаны?», автор – специальный корреспондент В. Городецкий. В то время отмолчаться на критическое выступление, тем более в центральной прессе, было нельзя. По газетной статье было проведено расширенное заседание коллегии Министерства речного флота, которая подтвердила изложенные в публикации факты и определила меры по их устранению.

Командировка Городецкого на Ангару по приглашению В. А. Козаченко, который в то время был заместителем начальника управления по эксплуатации, и его статья в той же газете «Труд»: «Трудно плотоводам. Когда сплавщики получают надежные удобные суда?» – послужила толчком для начала строительства серий судов: типа «Ангара», а затем – проекта «Р-14».

Непонятно, что стало причиной ухода Анатолия Васильевича с транзитного флота на крылатые суда – «Ракеты»: то ли семейные неурядицы, то ли большая любовь к живой природе. И когда пришло это к нему? Или передалось по наследству, или сам пристрастился, но тайгу он любил, и она к нему относилась благосклонно. Как настоящий охотник, он имел свои уголья и охотничью избушку. В 2005 году, 10 августа, Анатолий Васильевич отметил свое 70-летие.

\* \* \*

Не было на флоте вопросов, которые бы не попадали в поле зрения Совета командиров. При Совете работало несколько секций, возглавляемых членами Совета: производственная, культурно-воспитательная, жилищно-бытовая. Все они тесно взаимодействовали с отделами кадров, профсоюзной, комсомольской и партийной организациями.

Привожу план работы кабинета судовождения на 1964 – 1965 годы:

Мероприятие	Кто проводит	Должность
1	2	3
Разбор характерных аварий	С. С. Кочешков, А. И. Березовский	Судходная инспекция
Взаимоотношения капитана с общественными организациями судна	А. М. Федоров	Председатель завкома
Передовые методы труда	Е. Г. Трушин	Механик-наставник
Консультации по спецлоции	Капитаны-наставники	
Семинар по правилам плавания (расхождение)	М. А. Кожемяко	Капитан-наставник
Семинар по обмену опытом в организации, службы на судах	В. А. Козаченко Н. Ф. Воронов	Капитаны-наставники
Семинар по проработке «Инструкции погрузки, выгрузки судов, перевозка грузов под пломбами»	В. М. Колодяжный, Н. А. Григорьев	Начальник пристани Енисейска, Регистр
Семинар с плотоводами	В. М. Колодяжный, Ю. П. Гурьев	Начальник пристани, капитан

Провести семинар по ведению вахтенных журналов	Ст. инспектор, механик-наставник	
Трудовое законодательство	В. А. Колчин	Заместитель директора по кадрам
Права и обязанности капитана по выполнению Устава службы и Устава о дисциплине	Ю. В. Попов	Капитан
О единстве хозяйственного и политического руководства на судне	К. А. Авраменок	Директор
О круглогодичном хозяйственном расчете на судне	М. И. Федосеев	Главный бухгалтер
Снижение себестоимости судоремонта	Ю. Д. Наместников	Главный инженер
Правила техники безопасности и производственной санитарии	В. Г. Абрамов	Инженер по технике безопасности

Заведующий кабинетом Л. Ф. Дресвянкин

Совет командиров активно вставал на защиту командного состава. Так было опротестовано решение судовой инспекции о виновности капитана теплохода «Лаптев» И. М. Великанова в посадке буксируемого состава. Совет сделал свое заключение об этой аварии, которое было утверждено в министерстве. Вины капитана И. М. Великанова в этой аварии не усматривалось. В дальнейшем Иван Михайлович возглавлял экипаж теплохода «В. Чкалов», был капитаном-наставником, капитаном рейда Лесосибирского порта. Отлично играл на баяне, мог петь, в кругу друзей исполнял собственные куплеты, сочиненные им на флотскую тематику: «И штурман щупает радаром ночь!».

Совет имел свой текущий счет в банке, средства на который поступали путем отчисления десяти процентов из фондов капитанов, в соответствии с судовым хозрасчетом. Это был хороший метод повышения эффективности работы каждого экипажа: при начислении судовых фондов учитывались процент выполнения плана, отсутствие аварий и браков в работе, сохранность перевозимого груза. Расходование фонда производилось капитаном по согласованию с судовым комитетом.

Трудно переоценить значение Советов командиров. Более 20 лет работающий на общественных началах Совет играл главенствующую роль во всех сферах жизнедеятельности флотского коллектива. Все, удостоенные быть заслушанными на Совете командиров, второй раз туда не попадали. Организовано проводились юбилеи заслуженных капитанов, проводы в последний путь. Например, такими словами поздравлял подтесовский Совет командиров капитана-наставника М. А. Чечкина с шестидесятилетием со дня

рождения: «Дорогой Михаил Алексеевич! От всей души поздравляем Вас с шестидесятилетием. Вся Ваша жизнь и работа для нас являются достойным примером. В этот памятный день желаем Вам доброго здоровья, бодрости, долгих лет жизни и творческой, плодотворной деятельности на благо Енисейского флота.

По поручению командного состава Флота Подтесовской РЭБ  
председатель Совета командиров И. Копеев (подпись)».

Памятный адрес и золотые часы М. А. Чечкину вручил В. А. Козаченко – капитан теплохода «Астрахань».

\* \* \*

Начавшаяся перестройка, избрание Совета трудовых коллективов, а потом – акционирование и приватизация напрочь похоронили все общественные организации, в том числе и эту. Пройдет около двадцати лет, и вновь назначенный генеральный директор ОАО «Енисейское пароходство» Н. П. Молочков сделает попытку возродить Совет командиров. Но не все так просто: переписать положение, избрать достойных людей – и все пойдет само, – этого недостаточно. Безвозвратно ушла та эпоха, при которой в основу всего и вся были положены общественные формы воспитания. Другой подход нужно искать.

Наше предложение – частично возродить функции Совета командиров через Красноярскую региональную общественную организацию «Клуб капитанов» – встретило непонимание со стороны Совета ветеранов. На наш взгляд, здесь не существует объективных причин, больше – личностного плана.

Однако желание руководства пароходств возродить Совет командиров вселяет определенную надежду: здесь общее поле деятельности, во многом совпадают задачи, – и проблемы могут решаться быстрее и эффективнее. Вместе с тем совместная работа Советов – Клуба капитанов и ветеранов – на базе Музея судоходства, в содружестве с бассейновым комитетом профсоюза могла бы более эффективно решать вопросы социальной защиты ветеранов, сохранения и приумножения флотских традиций, улучшения работы с учащейся молодежью в речных учебных заведениях. Тогда можно было бы говорить и об участии речников Енисея в политической жизни Красноярского края и России.

\* \* \*

В 1999 году велась активная работа по созданию Ассоциации Енисейских судовладельцев. Такая необходимость назрела. По состоянию на первое января 1999 года по Енисейскому бассейновому управлению водных путей и судоходства было выдано более ста двадцати лицензий судовладельцам на право транспортной деятельности на воде. Самые крупные из них: Енисейская сплавная контора, Ярцевский КЛПХ, Игарский морской порт, РЭБ флота «Енисейнефтегаза», «Транзит-СВ», Лесосибирский порт, Ново-Енисейский лесохимический комплекс, Саяно-Шушенская ГЭС,

«Енисейтранссервис», Красноярский речной порт, «Причал». Каждый из них имел более десяти единиц флота, а все в совокупности составляли заметную конкуренцию в транспортной работе Енисейскому пароходству. Перевозки легковых автомобилей на Север и частных грузов обратно, плодоовощной продукции, контейнеров обеспечивались ими в больших объемах, чем Енисейским пароходством. Уход большинства этих компаний от уплаты налогов, отсутствие расходов на содержание социальной сферы, «керосиновый» ремонт флота и погрузка судов, минувя портовые сооружения, – все это позволяло им значительно снижать тарифы, что являлось решающим фактором при выборе грузовладельцем перевозчика.

Высокая аварийность на этом флоте тоже не является сдерживающим фактором. Так, при подъеме груженной нефтеналивной баржи через Большой порог она была повреждена. Более двух суток нефть уходила в реку, и только после сообщения об аварии капитана-наставника в пароходство начали приниматься меры. Однако, администрация Эвенкии, в чьем районе это произошло, взяла судовладельца А. И. Кропова под свою защиту. Теплоход «РТ-614» и баржа «НС-58», с которой произошла авария, практически были оставлены экипажами на случайную зимовку, а зимой во время ледохода унесены и затоплены. Место затопления не было установлено.

Практически весь флот частных, как принято их называть, приобретен в Обь-Иртышском бассейне по цене металлолома и представляет потенциальную опасность загрязнения окружающей среды. Места отстоя и ремонта части этого флота не определены.

Учитывая все это и понимая, что запретами положение дел не исправить, руководство Енисейского пароходства начало настойчивую работу по созданию Ассоциации Енисейских судовладельцев. Попытка заключить учредительный договор с первого раза не увенчалась успехом. Отдельные судовладельцы старались извлечь только выгоды от членства: получить льготы от пароходства на подъем своих судов через Казачинский порог, на льготных условиях пользоваться базами пароходства по охране окружающей среды, платить вступительные и членские взносы – в зависимости от количества лицензионных судов.

Длительные переговоры не привели к компромиссу, и тогда 25 января 2000 года Енисейское речное пароходство – генеральный директор И. А. Булава, Лесосибирский ЛДК № 1 – А. С. Рубцов, Енисейская СПК – А. С. Рыбьяков, «Транзит-СВ» – С. П. Руденко подписали учредительный договор о создании Ассоциации Енисейских судовладельцев (АЕС) и приняли ее Устав. Первое организационное собрание было проведено 30 июня 2000 года – после того, как Ассоциация прошла государственную регистрацию под номером 633. На собрании президентом АЕС был избран И. А. Булава – генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство». По представлению президента исполнительным директором утвержден Б. Н. Еремеев.

Покрутила жизнь Бориса Николаевича Еремеева. Не было у него легкого хлеба. Талантливо написанная им книга «Кача впадает в Енисей» подробно

освещает его трудовые будни – от детства до шестидесятилетнего юбилея. Однако о вехах его жизненного пути рассказать будет нелишне. «Лебединая песня» Бориса Николаевича была спета в Подтесово. На протяжении всего периода, когда коллектив Подтесовской РЭБ возглавляли Г. Л. Повеляев, а затем Ю. Ф. Соколов, развитие берегового хозяйства практически было остановлено. В то же время флот стабильно пополнялся новейшими судами, стабильно шло укомплектование его молодыми специалистами. Подтесовская РЭБ уверенно лидировала в отрасли по внедрению прямого совмещения профессий. Береговой производственный участок (БПУ) был укомплектован лучшими специалистами флота. С целью улучшения этой работы электроцех и БПУ были объединены. Правда, М. А. Савченко – заместитель главного инженера пароходства поднял шум на все пароходство. И тогда С. И. Фомин продолжал это на общественных началах – силами флотских командиров. Было построено здание спортивного комплекса. Спортивные команды плавсостава Подтесово регулярно участвовали в районных, краевых соревнованиях и брали призовые места.

Все эти годы заместителем директора работал Б. Н. Еремеев: сначала – заместителем по кадрам, затем – по эксплуатации. До этого Борис Николаевич трудился капитаном на плотоводах: «Сахалин», «Челекен» – его он принял в Чехословакии; на первых грузовых теплоходах грузоподъемностью 2000 тонн: «Енисейск» и «Междуреченск»; на теплоходе «Байкал», на котором он возил пассажиров. Непросто было, работая капитаном, выучиться и получить дипломы: инженера-судоводителя, затем – инженера-механика. После окончания института капитанский мостик даже самых лучших судов того времени ему был мал. Борису Николаевичу предложили руководящую работу в Подтесовской РЭБ, и он согласился.

Это были нелегкие для него годы, однако удовлетворение от результата своей работы он имел. План по судоремонту выполняли, вовремя вводили флот в эксплуатацию. Иногда оставался неприятный осадок от непродуманных решений, принятых директором Ю. Ф. Соколовым. Не повышал жизненного тонуса и застой в развитии поселка. Это видели в пароходстве и министерстве. Там понимали, что главная причина – недееспособность директора. Предложение занять пост директора, к тому времени не РЭБ, а Подтесовского судоремонтного завода Борису Николаевичу поступило от Ю. Д. Наместникова – главного инженера Енисейского пароходства, в прошлом – директора Подтесовской РЭБ. Хотя в душе у Бориса Николаевича уже многое перегорело, но он, надо полагать, подумал: «Если не меня, то кого могут назначить? Варяга?», – и согласился.

Он по-настоящему болел за Подтесово. С первых дней своего директорства взялся за развитие и благоустройство поселка, строительство жилья, школы, обеспечение поселка надежным теплом и электроэнергией. Без мощной строительной организации было не обойтись. Выбор пал на Строительно-монтажный поезд № 230 (СМП-230) Минтрансстроя СССР. К этому времени отряд «Подводречстроя» Министерства речного флота в Подтесово перестал существовать. Передислоцированный в свое время по

приказу министра С. А. Кучкина из Европейской части в Подтесово, он должен был строить жилье, объекты промышленного назначения и соцкультбыта. Однако отряд «Подводречстрой» набрал заказов на Байкале, в Иркутске и других районах по строительству дюкеров, причалов, выполнению различных подводно-технических работ, на чем «съел собаку», а в Подтесово лишь числился де-юре. Его руководитель совсем перестал бывать в поселке речников, и Борис Николаевич их выдворил.

СМП-230 в 1983 году закончил строительство Лесосибирского речного порта, и трест «Красноярсктрансстрой» набирал для него объемы работ. Не просто было «затащить» СМП на объекты Подтесово. Но Борис Николаевич, –чего это ему стоило, – сумел их перебазировать. С появлением в Подтесово строительного подразделения через короткое время решилась давняя мечта подтесовцев – иметь свою высоковольтную ЛЭП. Запустили первую очередь котельной, центральное отопление производственных зданий и жилья. Было произведено благоустройство поселка, асфальтированы улицы, приняты в эксплуатацию очистные сооружения, начали интенсивно собирать жилые крупнопанельные дома.

Часто бывает, что инициатива наказуема. Поторопился Борис Николаевич приобрести вне плана два шестидесятиквартирных панельных дома в Ачинске, за что был лишен права подписи банковских документов. Однако темпы строительства в Подтесово не снизились. Были выполнены другие организационные мероприятия по созданию надежной строительной базы. Достроили и приняли в эксплуатацию комплекс Профессионально-технического училища № 2, в составе которого учебный и лабораторный корпуса, столовая, общежитие. Была перепроектирована средняя школа – с панельного исполнения на кирпичное, что позволило начать ее строительство на два года раньше. В этих вопросах директора поддерживал начальник пароходства С. И. Фомин.

Не сложилось добрых производственных отношений между С. М. Иголкиным – заместителем начальника пароходства по капитальному строительству и Б. Н. Еремеевым. Это совершенно разные по характеру люди: у одного вечно не хватает времени, дел – непечатый край; другой – не спешит: сначала – попасть в проект плана, защитить его, получить финансирование на проектирование, попасть в план подрядной организации, а затем контролировать. На это уходят годы жизни. А такие руководители, как Борис Николаевич, ждать не любят и торопятся работать.

Но, как бы хорошо не шли у него дела, нашлись два-три ярких врага, которым он, образно говоря, наступил на хвост. Их фамилии четко обозначены автором в книге «Кача впадает в Енисей». Однако это были мелочи, которые, хотя и отравляли жизнь, но были не смертельны. Другое дело, когда ты в опале у первого секретаря горкома. Это случилось после того, как Борис Николаевич высказал свое негативное мнение относительно «целесообразности» вхождения поселка Подтесово в город Лесосибирск. Это слияние происходило для того, чтобы можно было создать Лесосибирский городской комитет КПСС. Там численность партийной организации никак не

тянула на горком, потому и «пристегнули» подтесовских коммунистов. А то, что это «у черта на куличках» по сравнению с расстоянием до города Енисейска, – никого не интересовало, кроме жителей Подтесово. Но расправа последовала незамедлительно. Начальником пароходства Еремееву было предложено написать заявление об увольнении, и Борис Николаевич его написал.

Пройдет еще около пятнадцати лет хождения по мукам: работа в Киргизии, возвращение в Красноярск, поиски контакта в пароходстве, поклон бывшему коллеге – директору Красноярского судоремонтного завода В. И. Новоселову. Пробовал силы в предпринимательской деятельности в ТОО «Меридиан», но это было не его.

Когда начали создавать Ассоциацию Енисейских судовладельцев – лучшей кандидатуры на должность исполнительного директора я не видел. Понимая, что такую работу на общественных началах никто выполнять не будет, я предложил Борису Николаевичу оставить за ним должность, занимаемую им последнее время в судоремонтном заводе, и чтобы он занялся оформлением Ассоциации. Потребовалось менее полугода для того, чтобы АЕС была создана. Вскоре она насчитывала тридцать два члена. Поскольку АЕС не является коммерческой организацией, осуществляет свою деятельность за счет взносов – вступительных и годовых, то все средства идут на оплату вознаграждения директору и текущих расходов.

Однако цели, ради которых была создана АЕС, достигнуты не были. Для эффективной работы Ассоциации необходимо иметь своего капитана-наставника – для разработки вопросов обеспечения безопасности плавания, эколога – для разработки и обеспечения каждого судна нормативной документацией по охране окружающей среды, юриста – для грамотной защиты интересов каждого судовладельца в арбитраже, правоохранительных органах, для подготовки документов в законодательные органы. Для этого АЕС должна иметь приличные средства на своем счету. «Где их взять?» – ставили вопрос на каждом заседании Совета Ассоциации. Ответ был один: увеличивать количество членов в организации и текущие взносы. Для увеличения численности нужно создать значительные льготы для членов Ассоциации за счет снижения тарифов на услуги, оказываемые пароходством, «Енисейречтрансом», судходной инспекцией, Регистром, предоставления помощи судам при осеннем ледоставе. Резерв для численного роста Ассоциации был – более ста двадцати судходных компаний имели лицензии на перевозочную деятельность.

Впоследствии пароходство могло компенсировать свои расходы по обязательствам перед АЕС за счет увеличения обработки количества судов на своих причалах, оказания услуг по комплексному обслуживанию флота, заключения договоров на отстой и ремонт флота на предприятиях пароходства. Однако новое руководство ОАО «Енисейское речное пароходство» не поддержало эти направления в работе Ассоциации, и все начинания начали затухать. Не может и Борис Николаевич, при всей еще сохранившейся в нем энергии, преодолеть это равнодушие.

Выполнение намеченного – гарантия не допустить повторения трагедии, которая случилась с теплоходом «Некрасов» при заходе в речку Дудинка. Не везло экипажам этого теплохода с самого начала. Еще в 1954 году, при переходе на Енисей из Германии каравана теплоходов «В. Чкалов», «А. Матросов», «Байкал», «Балхаш», «Тургенев» и «Некрасов», во время шторма в районе мыса Русский Заворот, что в Баренцевом море, на теплоходе «Мусоргский» лопнул буксир, и теплоход «Некрасов», который шел у него на буксире, выбросило на песчаную косу. Караван продолжил движение, а капитану парохода «Родина» Н. П. Алексееву начальник экспедиции Няянов дал задание – спасти теплоход «Некрасов». Доложив о принятом решении в Москву, Николай Петрович получил распоряжение оставить теплоход, сняв с него ценное оборудование, и следовать с караваном. Однако капитан поступил по-своему. Понадобилось 12 часов, и теплоход «Некрасов» был спасен. На этот раз экипаж парохода «Родина» более надежно закрепил буксир и без остановок привел его на Енисей. Так на Енисее он и остался, хотя в начале экспедиции его назначение было в Омск – в Нижне-Иртышское речное пароходство.

Теплоход «Некрасов» и дальше преследовали неудачи. В Дудинке – несоответствие району плавания. В Красноярске он дважды садился на мель – прямо перед окнами кабинета начальника пароходства: в первый раз – с туристами из Франции, в другой – с внуком Ф. Нансена, который шел по следам своего знаменитого деда.

16 сентября 2005 года теплоход «Некрасов» под управлением капитана-механика А. Б. Вильде при заходе в речку Дудинка при крене на левый борт 15 градусов начал быстро заваливаться набок от попадания воды через открытые иллюминаторы. Через короткое время из-за смещения груза судно опрокинулось. По данным материалов расследования, погибли 15 человек, в том числе капитан-механик А. Б. Вильде и первый штурман – первый помощник механика С. И. Голубков. Кроме того, погибли еще 13 человек – сопровождавших груз и пассажиров. Причинами трагедии стали перегруз судна более чем в два раза, нарушение элементарных правил безопасности плавания, отсутствие регистрации пассажиров – это наводит на мысль, что пассажиров могло быть больше. Все погибшие, кроме экипажа, не являлись гражданами России: таджики, узбеки.

При систематическом контроле со стороны Ассоциации такой трагедии случиться не может.

\* \* \*

Конец второго тысячелетия для ОАО «Енисейское речное пароходство» был наиболее продуктивным. Объемы перевозок возросли на 21 процент. Возобновили перевозку пилоэкспорта на Игарку, впервые повезли на прямую перевалку на морские суда алюминий, освоили перевозку каменного угля из Балахтинского угольного разреза через Приморск на Идру и Краснотуранск. Была принята в эксплуатацию вторая очередь нефтебазы «Песчанка».

Енисейское пароходство приступило к активной подготовке празднования 70-летия со дня образования. Эти торжества мы проводили 9 февраля 2001 года. Как сказал в своей поздравительной речи генерал-губернатор А. И. Лебедь, «Красноярский край сплочен вокруг Енисея, а енисейские речники всегда были в авангарде развития северных территорий, лесной отрасли, геологоразведочных работ, гидроэнергетики. Гордость речников сегодня – их морской флот, который успешно работает на Балтийском, Черном, Средиземном морях». Выступил мэр города Красноярска П. И. Пимашков, отметив, что 70-летие пароходства – это праздник всех горожан. Первый заместитель министра транспорта В. В. Рукша и заместитель министра Н. Г. Смирнов, главы округов и ведомств, руководители ведущих отраслей края, представители высших учебных заведений тепло приветствовали прославленный коллектив речников, вручив более 60 памятных адресов. Это был триумф коллектива, который с достоинством, принародно встречал свое семидесятилетие.

\* \* \*

Сложным выдался год начала нового тысячелетия. Противоречия между нефтяной компанией «Лукойл», которая владела контрольным пакетом акций Мурманского морского пароходства, и ОАО «ГМК «Норильский никель» обострились из-за проведения зимней навигации. Содержание атомного ледокольного флота государством было практически прекращено. Мурманский порт установил чрезмерные ледовые сборы, и тарифы на грузовые перевозки по Северному морскому пути для «Норильского никеля» существенно возросли. Этот вопрос рассматривался на штабе по северному завозу при Министерстве транспорта России. Вел совещание С. О. Франк. Однако В. В. Кургузова, в то время заместителя генерального директора ОАО «Норильский никель», Сергей Оттович не поддержал.

В этих условиях руководство комбината усиленно начало искать выход из создавшегося положения. Оно поставило своей целью обеспечить транспортную безопасность с юга, для чего была создана собственная транспортная компания «Нерпа». Задумка была простая: арендовать у пароходства по бербоут-чартеру, с последующим выкупом, флот, который бы обеспечил все перевозки для ОАО «Норильский никель». При таких условиях через год пароходство становится банкротом. После этого ОАО «Норильский никель» выкупает, естественно, по бросовой цене, ремонтную и отстойную базы и создает обновленное Енисейское пароходство, которое на 100 процентов – собственность «Норильского никеля». Идеологом этой затеи выступил А. Ф. Ядов.

Однако господин Ядов не учел решение Совета директоров, который не принял эту концепцию развала пароходства, предложив в качестве выхода из конфликтной ситуации другой вариант. Суть его в следующем. Пароходство сдает в аренду на один год флот только для перевозки массовых грузов: песка, соли, кокса, части нефтеналива. Амортизация передаваемого в аренду флота пересчитывается по новой методике и увеличивается кратно. В этих

условиях себестоимость перевозки грузов в арендованных судах стала выше, нежели по старой схеме. С другой стороны, были сделаны шаги по предоставлению привилегий «Норильскому никелю» в приобретении контрольного пакета акций пароходства. Как только это произошло, транспортная компания «Нерпа» стала не нужной.

\* \* \*

На фоне стабильного экономического состояния пароходства на конец 2000 года, при удовлетворительных финансовых взаимоотношениях с администрациями районов и края, другой клиентурой отношения с администрацией Эвенкии зашли в тупик. Дело в том, что в 1997 году в качестве частичной предоплаты за доставку грузов администрация Эвенкии поставила пароходству дизельное топливо в количестве десяти тысяч тонн.

Топливо для Эвенкии поставляла посредническая компания «Мирпэнерго». Неоднократные судебные разбирательства между «Мирпэнерго» и администрацией Эвенкии привели к тому, что договор на поставку топлива автономным округом пароходству был признан ничтожным. Решением арбитражного суда предприятие обязано было вернуть Эвенкии десять тысяч тонн дизельного топлива, а она – оплатить услуги, оказанные пароходством, в денежном выражении, – сумма долга на момент вынесения решения судом осталась на уровне 1997 года. Сроки подачи апелляции на решение суда пароходством были упущены, и оно вступило в законную силу.

Вернуть топливо пароходство было не в силах, – его стоимость за три года возросла кратно. В бюджете автономного округа была полная дыра, и рассчитаться с пароходством он не мог. В этих условиях администрация Эвенкии переуступила десять тысяч тонн топлива Ассоциации Героев Советского Союза, которая обратилась в Генеральную прокуратуру за помощью. Возврат топлива был поставлен на контроль в Государственной Думе. И все завертелось... Судебные приставы приступили к своему черному делу: были начаты опись имущества, изъятие служебного легкового автотранспорта, компьютеров, офисной мебели пароходства. Причем, – я даже представить себе этого не мог, – господа приставы тоже норовили получить свою долю. Это я понял на другой день после изъятия нашего имущества, когда предпринял попытку выкупить его через Красноярскую региональную общественную организацию «Клуб капитанов». Удалось выяснить, что больно уж дешево было оценено имущество. Мое обращение к главному судебному приставу Л. И. Рябову ничего не дало. Леонид Иванович

показал и рассказал, какое давление идет на него из Москвы, какие выдвигаются требования – вплоть до ареста теплохода «Антон Чехов». После этого я попросил аудиенции у генерал-губернатора А. И. Лебеда. Александр Иванович был на месте и тотчас меня принял.

До этого случая мне как-то представилась возможность пообщаться с А. И. Лебедем, что называется, с глазу на глаз. Это произошло после встречи на острове Сосновом, где проходила неформальная встреча членов Генеральского клуба. Был конец августа, выдался чудесный солнечный день. Перед заходом солнца повеяло прохладой от реки, но игра в городки, соревнование по бросанию дротиков по мишеням на первенство Генеральского клуба разгорячили всех. Обычно такие неформальные встречи давали возможность решать вопросы личного и служебного характера, так как на них присутствовали члены клуба – руководители силовых ведомств, в том числе налогового, руководители железной дороги, «Красноярскэнерго» и др.

К заходу солнца капитан теплохода «Заря-346» М. Н. Пятков сварил отменную уху. Застолье немного затянулось, Александр Иванович дал отбой путейскому служебному теплоходу «Волна», и мы отошли до губернаторской резиденции «Сосны» на теплоходе «Заря-346».

Когда мы с А. И. Лебедем остались в салоне одни, Александр Иванович сказал: «Вы, товарищ Булава, оставляете у себя в тылу очень много врагов, недоброжелателей крупного и мелкого масштаба. Частично вы их знаете – это те, которые непосредственно контактируют с вами, но их покровителей крупного и мелкого масштаба – не знаете. Как правило, вы с ними не знакомы, и они далеки от вас. Но льют они воду не на вашу мельницу, – помните об этом. Я своих врагов стараюсь в тылу не оставлять. Я их или убеждаю, или договариваюсь с ними, или уничтожаю».

И вот – снова встреча. Я доложил Александру Ивановичу о последних событиях в пароходстве, о давлениях со стороны административных органов, о взаимоотношениях с Эвенкией. Александр Иванович вспомнил, как в 1998

году к нему на прием в срочном порядке попросился глава администрации округа А. А. Боковиков – с просьбой оказать давление на пароходство, чтобы оно в кредит доставило топливо на Туру. Тогда Александр Иванович пригласил меня и попросил караван с топливом не останавливать, – А. А. Боковиков с пароходством обязательно рассчитается. Рассчитался, но топливом, из-за чего и поднялся весь сыр-бор.

Выслушав меня, Александр Иванович по прямому телефону переговорил с Москвой и передал телефонную трубку мне, не называя, кто находится на связи. Взяв трубку, я услышал вопрос: «Ядова знаешь? А Глотова? А Миргунова?». «Конечно, знаю, – был мой ответ. – Но одного из них поддерживает краевой прокурор А. И. Борисенко», – добавил я. «Такого прокурора уже не существует, – сегодня он освобожден от занимаемой должности. Я вам окажу помощь, давление будет ослаблено, но учтите, Иван Антонович, на вас в центр поступает очень много заявлений, в том числе и анонимных. Меры принимайте!». На этом наш разговор закончился.

Александр Иванович тоже обещал дать кое-какие поручения, не уточняя их. Действительно, больше судебные приставы пароходство не навещали. А вскоре переизбрали губернатора Эвенкийского АО А. А. Боковикова. Его заменил В. Н. Золотарев, с приходом которого возобновились нормальные деловые переговоры с Эвенкией, и гордиев узел был разрублен.

\* \* \*

В конце 2001 года произошли серьезные изменения в структуре ОАО «Енисейское речное пароходство». В совокупности организации и предприятия, подконтрольные ОАО «ГМК «Норильский никель», стали обладателями контрольного пакета акций ОАО «Енисейское речное пароходство». Из списка акционеров исчезли НК «Лукойл», ООО «Клерилес», инвестиционный фонд «Ковчег».

По инициативе нового собственника во второй половине декабря состоялось внеочередное собрание акционеров. Был избран новый состав Совета директоров, утверждены изменения и добавления в Устав общества. Расклад получился таким: из одиннадцати членов Совета шесть человек – от ОАО «ГМК «Норильский никель», четыре – от государства, один – от КРОО

«Клуб капитанов». Поправками Устава были, в основном, ограничены полномочия генерального директора. Отныне он не избирался на общем собрании акционеров, а назначался Советом директоров на один год. Было изменено Положение о Правлении, расширены его права и ответственность за принятые решения.

В 2002 году мне, как генеральному директору, стало работать не интересно, – в пароходстве не было единоначалия. Созданный аппарат председателя Совета директоров отличался неподготовленностью к этой работе, туда были приняты специалисты по личному знакомству и преданности. Члены Правления, почувствовав поддержку со стороны председателя Совета директоров, не всегда поддерживали генерального директора. Осуществление всех наработанных планов перспективного развития пароходства, стратегии по развитию заграничных перевозок тормозилось. Усилия Совета директоров были направлены на реализацию ненужных объектов, а порою и нужных, но «непрофильных» для пароходства.

Выборная компания губернатора края, в которой я принимал активное участие на стороне А. Г. Хлопонина, в какой-то степени сдерживала негативное отношение собственника по отношению ко мне. Однако, как только выборы закончились – в конце января 2003 года, заместитель генерального директора ОАО «ГМК «Норильский никель» М. В. Финский предложил мне должность первого заместителя генерального директора и члена Правления ОАО «Енисейское речное пароходство», и я согласился. Но это не входило в планы вновь назначенного генерального директора В. В. Кургузова. После моего отпуска он пригласил меня к себе и по формальным причинам предложил перейти на должность советника – без определенных функций и со свободным графиком работы. Я ему благодарен за это: свободное время позволило мне написать книгу «Енисей – река жизни», посвященную 75-летию образования Енисейского пароходства.

\* \* \*

В. В. Кургузов руководил пароходством немногим более года. За это время примерно на 70 процентов обновился руководящий состав управлений и служб пароходства. Были отправлены на пенсию практически все, достигшие пенсионного возраста. Каждого из них благодарили, вручали букет цветов, накрывали стол. Многие попали под сокращение. Однако общая численность управленческого аппарата и обслуживающего его производственного персонала не сократилась, а увеличилась. Стабильно, без задержек выдавали зарплату, своевременно ее индексируя, – впрочем, так в пароходстве было и раньше. Этот период характеризуется тесным сотрудничеством пароходства и краевой администрации.

Предложение В. В. Кургузова, согласованное с краевой администрацией, – назначить генеральным директором А. Ю. Трофимова Советом директоров – председатель Д. С. Ческис – было отклонено. Алексей Юрьевич был наиболее подготовленной кандидатурой на должность генерального директора. К тому времени он завел семью, родился сын. Однако

собственник узрел в этой кандидатуре преемственность в отношении к уже бывшему генеральному директору В. В. Кургузову и пригласил Ф. В. Михайловского. Феликс Вячеславович единую команду создать не смог. Уволив «кургузовских», он пригласил на ключевые должности людей некомпетентных, далеких от флота и пароходства.

Оставшиеся Л. Н. Федоров, В. П. Радченко, В. А. Стыврин начали проводить свою, не согласованную с ним, политику. Попытка Феликса Вячеславовича уволить их сразу не увенчалась успехом. В конце концов собственник уволил всех троих. Л. Н. Федоров возглавил новое предприятие «Енисейпассажиртранс». Созданное на базе неприватизированного пассажирского флота пароходства, оно находится в подчинении краевой администрации и субсидируется ею. Есть надежда, что они возродят туризм по Енисею на водоизмещающих судах, пригородные и межрайонные пассажирские перевозки на скоростных судах нового поколения. Такие планы генеральным директором этого предприятия вынашиваются.

Правление Ф. В. Михайловского, которое продолжалось немногим более трех лет, характеризовалось нестабильностью в коллективе, нервозностью от неуверенности в будущем. Постоянная смена руководителей высшего звена ничего хорошего дать не могла. Нарботанные предшественниками связи с клиентурой, с администрацией края постепенно терялись. Роль капитанов судов, как ведущего звена пароходства, была принижена. Снизилась объемы перевозок, особенно по северному завозу. Себестоимость промышленной продукции возросла на восемь процентов.

Серьезные изменения в структуре управления пароходством произошли в четвертом квартале 2006 года и первом квартале 2007 года. Изменился состав Совета директоров, его председателем избран Н. И. Матюшенко. Николай Иванович окончил Ленинградское высшее инженерное училище имени адмирала Макарова, Академию народного хозяйства при Совете Министров СССР, аспирантуру. Возглавлял Мурманское морское пароходство, департамент морского флота Министерства транспорта РФ. Работает начальником управления транспорта ОАО ГМК «Норильский никель». Назначено новое Правление ОАО «Енисейское речное пароходство» и его председатель – генеральный директор пароходства Н. П. Молочков. Об этом – в заключительной части этой книги – в эпилоге.

\* \* \*

Второго марта 2001 года исполнилось три года нашему сыну Антону. В ясли, садик мы его не отдавали, поэтому пора было готовить его к школе. Чтобы больше уделять времени воспитанию сына, Марина оставила работу в пароходстве. К этому времени она научилась водить легковой автомобиль, получила права. Для нее мы приобрели «Тойоту Короллу» (реклама – «Управляй мечтой!»), и постепенно она начала осваивать красноярские улицы и преодолевать все транспортные проблемы: бесконечные пробки, наглость отдельной категории водителей и сотрудников дорожно-постовой службы. Через полгода она уже прекрасно водила машину, знала город, и за

нее, трижды сплевывая через левое плечо, я был спокоен. Кстати, далеко не каждой женщине это удастся.

После недолгого выбора способа адаптирования ребенка к школе остановились на Детском центре развития, где обучение ведется четыре года. Марина, сама по образованию педагог, тонкий психолог, после нескольких посещений занятий совместно с Антоном убедилась, что это то, что надо. Два раза в неделю – по четыре урока по тридцать минут с большими переменами – дети обучались элементарным математическим представлениям; проводились занятия по развитию их речи, психических функций: мышления, памяти, восприятия, моторики; их учили ознакомлению с окружающим миром, общению. Замечательно, что через два года обучения центром для родителей составляется памятка – этакий «срезочный горизонт» степени развития ребенка и программа дальнейшей индивидуальной работы с ним. Мы радовались успехам своего сына, хорошим отзывам педагогов о нем. Способствовало развитию и то обстоятельство, что в группе обучалось по четыре-пять детей. Это была практически индивидуальная работа с каждым ребенком и в то же время давалась возможность их общения и игры между собой. По окончании школы развития Антон получил похвальный лист и без проблем был зачислен в первый класс общеобразовательной школы № 11. Первый и второй годы обучения прошли успешно. Появились друзья и товарищи. В рейтингах, которые регулярно и умело проводит классный учитель И. В. Головинская, – это комплексный подход к изучению своих подопечных, – Антон занимает лидирующее место.

К появлению второго ребенка в нашей семье Антон был подготовлен заранее. Он, вместе с мамой и отцом будущего ребенка, с радостью ждал его появления. Когда стало известно, что будет мальчик, мы все вместе заранее подобрали ему имя – Александр, в честь его деда Александра Ивановича – отца Марины. Антон тоже назван в честь деда – Антона Максимовича, моего отца. Александр родился 20 марта 2006 года. Трогательно наблюдать, с какой любовью Антон играет с Александром, который также тянет ручки к Антону.

\* \* \*

Часто вспоминаю свое детство, школьные годы. Прошло уже более 60 лет, как я поступил, тогда – в 1945-м, в первый класс. Разоренная войной белорусская деревня, пустые дворы, отсутствие взрослого мужского населения, исключая стареньких дедов, чудом уцелевших в оккупации, голод – таков фон начала моего школьного детства. Наша начальная школа – один класс и один учитель – приняла своих первых, разного возраста – от 7 до 12 лет, учеников. Во время немецкой оккупации школы во всем районе не работали.

Под школу была приспособлена небольшая хата, в которой из мебели и обстановки была внушительных размеров печь с небольшим комельком для освещения лучиной (тонко настроганные сухие щепки) и с просторной лежанкой, где хозяйка – бабушка лет 70 постоянно грела свои кости. Дрова поставляли родители учеников. Нам, ребятишкам, казалось, что бабушка

никогда не сползала с печи. Она смотрела на нас каким-то изучающим взором. И как-то во время перемены кивком подозвала меня к себе поближе. «Ты – Алексин?», – спросила она меня. Алексой звали мою мать. «Алексин», – утвердительно ответил я. «То-то, смотрю я, похож ты на своего деда Гордея, – сказала она. – А как он за мной бегал!», что означало: ухаживал. «Отбила твоя бабушка Ева его у меня. До сих пор помню», – то ли с сожалением, то ли с давней болью промолвила старуха и отвернулась.

Школа работала в две смены. Во вторую смену ходил, старше меня на два года, брат Степан. Вначале нас записали в одну смену, но поскольку фуфайка была перелатанная на несколько раз и лапти – одни на двоих, мать попросила учительницу разъединить нас. Именно поэтому после уроков я бежал домой, чтобы лапти и фуфайку передать брату.

Первого мая 1946 года было торжество по случаю приема нас в пионеры. Но какая трагедия! Ребятам, у которых отцы погибли на фронте, пионерские звездочка и красный галстук выдавали бесплатно. А те, у кого есть отец или его нет – по причине раскулачивания и высылки или осуждения (в то время термина «репрессированный» не существовало), за галстук и звездочку должны заплатить по полтора рубля. Увы! Таких денег у нас не было, и я остался «беспартийным». Таких, как я, было человек пять. Некоторым родители, боясь всякого рода бендеровцев и бульбовцев, – они ватагами шастали по лесам и ночами грабили магазины, убивали активистов колхозов, коммунистов, – запрещали своим отпрыскам вступать в пионеры.

С расположением школы мне явно не везло. Первый класс я успешно закончил почти дома, об этой школе я уже рассказал. Второй, третий и четвертый классы заканчивал в начальной школе, которая располагалась в двух километрах от деревни Свобода – в Оголичах. Изба, где мы учились, чудом уцелела во время пожара, учиненного в 1942 году карателями. В пятый класс я уже пошел в Копцевичскую среднюю школу, в пяти километрах от дома. Это расстояние одолевал в одиночку. Мои товарищи, с которыми я заканчивал четвертый класс, чтобы не ходить в школу «за тридевять земель», остались добровольно на второй год. Все знали, что заканчивалось строительство новой семилетней школы в Оголичах, и через год они будут продолжать обучение на месте.

Тяжело было первое время ежедневно преодолевать расстояние десять километров. Помню первые дни учебы в новой школе. Еле доползал до порога дома, школьная сумка из домотканного полотна тащилась уже по земле. Потом привык. На обратном пути из школы есть хотелось ужасно. Чтобы отвлечься от голода, начинал мечтать, – это легче всего получалось, – думая об отце. В семье было не принято говорить о нем. Я думал, что он все же где-то есть, что он обязательно вернется домой, начнем вместе отстраивать избу, отдельно будет построено подворье. Дело в том, что мать продала все свои наряды, перед войной схороненные в окованном сундуке, полузакопанном в землю, несколько золотых монет, хранившихся более 15 лет на черный день, и купила в Западной Белоруссии корову. Ставить ее

было негде, и в зимнее время ее держали в избе, отгородив угол. Вот и была мечта – жить отдельно.

Не мог я даже предположить, что отец умер в лагере, на стройке железной дороги до Златоуста, еще до войны – в 1940 году. Об этом мы узнали уже в конце восьмидесятых, после длительных запросов и хождений по инстанциям. Одновременно нам официально сообщили, что он реабилитирован, никакого преступления не совершал. Как сегодня нам понятно, тогда выполнялись директивы – арестовать такое-то количество в таком-то регионе. Под такую директиву и попал батька, как зовут в Белоруссии отцов.

Кроме встречи с отцом, в своих мечтах я легко вживался в судьбу офицера, вернувшегося на побывку домой. Никогда не мечтал стать капитаном судна. Да и реки-то, кроме Припяти, а тем более моря, даже в кино я не видел.

Воспитание велось в строгости. Мать долго не уговаривала: ремень или розга всегда были под рукой. Тяжело было в послевоенное время. Дети понимали это и как должное воспринимали подобные методы воспитания. Сегодня я и представить себе не могу реакцию старшего сына Антона, если бы я даже погрозил ему физическим наказанием. И Марина к методам воспитания подходит совсем по-другому. Она не скрывает своей ласки к детям. «Дети должны видеть и чувствовать, как любят их мать и отец, – говорит она. – Они должны быть открытыми для родителей, беседовать на любые темы и делиться с матерью, отцом самыми сокровенными мыслями».

Я не перестаю восхищаться Мариной. С рождением Саши она стала более спокойной. Ее материнская щедрость стала еще обширнее. В ее душе вмещается огромная любовь к младшему сыну не в ущерб вниманию к старшему. Более того, обоюдная любовь к Саше еще больше сблизила их. Нисколько не уменьшилось ее стремление к благополучию в семье, внимание к здоровью детей и мужа. Несмотря на мой солидный житейский опыт, разность в возрасте, которая составляет 31 год, она здесь – хозяйка. Любую болезнь берется лечить домашними средствами и способами, и не безуспешно. Несмотря на исключительную нагрузку по уходу за детьми, по дому, находит время для выращивания домашних орхидей, в саду – роз, тюльпанов и множества других цветов и кустарников, для устройства газонов. Марина – талантливый дизайнер. Нашу квартиру на улице Перенсона, 1 строили, обустраивали, отделяли, обставляли под ее непосредственным руководством. И потом наши гости: Игорь Стернин, Иосиф Бихман, Надежда Колофидина – чуть ли не в один голос заявляли: «Мы объездили полмира, бывали в домах и квартирах людей среднего и выше среднего достатка, в том числе и «новых русских», но такой продуманной планировки квартиры, без роскоши, но со вкусом обставленной, мы не встречали».

Ее талант дизайнера-ландшафтника проявился при обустройстве садового участка. Нашлось место беседке, декоративной мельнице и аркам, обложенным камнем грядкам и альпийской горке, фонтану и барбекю,

теплице и собачьей будке. Выложенная вокруг дома брусчатка красиво обрамляет цветочные клумбы, дикий виноград и хмель. Соток всего двенадцать, но ни одного пустующего уголка! Детская площадка оборудована для игры в футбол, волейбол. Здесь же – песочница, которая сегодня Антоном превращена в мини-дачу. Сам сколотил курень, положил доски для сидения и с друзьями жарит шашлыки, чаще из колбасок, и печет картошку.

В подвале дома оборудованы тепловой узел, помещение для хранения овощных и ягодных заготовок, картофеля, моркови, свеклы. Есть кладовка для хранения стеклянной тары и того, что жалко выбросить. До недавнего времени в подвале оставались пустыми два больших зала – примерно тридцати и пятидесяти квадратных метров. В большом собирались сделать спортзал, тем более, что там уже стояли два спортивных снаряда – универсальный и беговая дорожка, подаренные мне к шестидесятилетию. Однако сделали в обоих залах косметический ремонт и оборудовали их стеллажами: в малом разместили картинную галерею и книжный архив, а в большом – музей лего-игрушек. Там, когда находимся на даче, в свободное от улицы время работает Антон. Там же установлены спортивные снаряды, которые, без всякого сомнения, будут востребованы.

Пишу эти строки в канун своего семидесятилетия. Надо полагать, в производственной деятельности я прошел свой апогей, достигнув самых высоких вершин, – капитан капитанов. В Клубе капитанов я нашел свое второе вдохновение. Творческая деятельность, общественная работа – она также захватывает. Кладезь вдохновения – наша история. Архивные исследования позволяют воскресить имена людей, давно ушедших, их творения, эпоху, в которую они жили. Не менее важна уверенность в том, что твои труды будут востребованы. Грант в один миллион рублей, выигранный Клубом капитанов в марте 2007 года по теме «Енисей – живая история», – тому подтверждение.

В шестьдесят я женился на молодой красивой женщине. Наступила вторая молодость. Она помогла мне вытащить коллектив пароходства из самого глубокого омута, куда его бросила горбачевская перестройка. Кто-то когда-то сказал: «Любовь – это великая сила». Я убедился в этом на собственной судьбе.

Когда родился Александр, я словно получил допинг моему здоровью, моей жизнедеятельности. «Вновь мы с ними пройдем детство, юность, вокзалы, причалы ...», – поется в песне «Я люблю тебя, жизнь» на стихи И. Исаковского, музыка Н. Богословского.

Эта повесть не закончена. Жизнь продолжается...

# ЛЮДИ ТВОИ, ЕНИСЕЙ

## УДАРНИКИ ПЯТИЛЕТОК

Конец двадцатых – начало тридцатых годов характеризовались бурным развитием Сибири, и особенно ее восточной части. Идеи, заложенные великим русским ученым М. В. Ломоносовым, что богатство России будет прирастать Сибирью, стали принимать реальное очертание.

Но начало было положено до прихода Советской власти. Первыми почувствовали близость богатств купцы и золотопромышленники. Они прекрасно понимали, что без транспортного обеспечения ни золотодобывающую, ни угледобывающую промышленность, ни лесоразработки, ни геологоразведочные работы не осилить. И в 1861 году купцами на Енисее образуется первое акционерное пароходство. Его учредителями стали Н. Н. Гадалов, В. И. Корнаков, А. П. Кузнецов, А. И. Кытманов, И. П. Кытманов. Заметный след в истории освоения морского пути на Енисей оставил золотопромышленник А. М. Сибиряков.

А немного позднее судовладельцы на Енисее начали плодиться, как грибы после дождя. Примерно спустя 130 лет история с массовым появлением судовладельцев на Енисее повторилась. Как тогда, так и сейчас они малочисленны, разрозненны и на большое дело не способны.

Когда началось строительство Транссибирской железнодорожной магистрали, строительные грузы, рельсы, другую технику доставлять было некому. Для решения этой проблемы в 1898 году было учреждено Государственное пароходство, которое в 1907 году преобразовали в Срочное Казенное пароходство. Его начальником был военный моряк, командир крейсера «Олег» – участник Цусимского сражения, будущий адмирал Л. Ф. Добротворский. Пароходство взяло на себя функции исполнителя государственных заказов.

Значительную роль в истории масштабного освоения Сибири, используя Северный морской путь, сыграла «Сибирская пароходная и торгово-промышленная компания» – «Компания Лида», называемая так по имени Норвежского предпринимателя, ее бессменного руководителя Йонаса Лида. Его активно поддерживали известные в то время купцы-промышленники Востротин, Кытманов, Тонконогов и другие.

Вложенные иностранные капиталы давали перед Первой мировой войной до 20 процентов прибыли. Торговые льготы по системе Порто-Франко, или, как называется сейчас, свободная экономическая зона, привлекали все

больше и больше иностранного капитала. Это позволяло компании Лида доставлять в Сибирь станки и оборудование для лесопиления, сельского хозяйства. Тщательная проработка финансовых и организационных вопросов плавания на Енисей морских караванов не оставляла места для скептицизма. Перевалка у Насоновских островов на речные суда более 12 тысяч тонн промышленных товаров и отправка обратно первой классной древесины, распиленной в Маклаково на норвежских пилорамах, полотна из льна и овечьей шерсти, сотканного на шведских станках, поставленных Лидом, — все это занимало две недели.

Масштабы деятельности по развитию Восточной Сибири впечатляют: в Маклаково начинали строительство крупнейшего в мире лесокомбината, в Енисейске расширялась судостроительная верфь, в устье Курейки паровыми кранами выгружали оборудование для добычи графита, на Насоновских островах, вблизи устья Енисея, строились морская перевалочная база, в Карауле проводились геодезические работы по изысканию места строительства рыбоконсервного завода. Важнейшим условием развития «Компании Лида» было строительство морского перевалочного порта вблизи устья Енисея. Такое место было рекомендовано гидрографом А. И. Вилькициком в его трудах конца 18 столетия, чьи лоцманские карты от устья до Енисейска служили многим поколениям лоцманов и капитанов. Выбор проектанта будущего порта пал на автора проекта Одесского порта инженера А. М. Вихмана. Место для строительства нового порта было определено в 320 километрах от устья, удовлетворяло требованиям компании: глубины — 7 метров, длина фронта причалов — 750 метров, наличие достаточной акватории будущего рейда и незатопляемой территории для строительства объектов порта.

Получив полную информацию от А. М. Вихмана, Йонас Лид, организовав экспериментальный прямой рейс новейшего парохода компании «Лена» из Нью-Йорка на Енисей, ставит задачу капитану следовать в Усть-Енисейск, который на картах еще не значился. Немного позднее «колчаковский» Усть-Енисейск переименовали в Усть-Порт. К приходу парохода «Лена» спешно готовились: в Усть-Енисейске были построены элеватор, пакгаузы, административное здание, причал, из Красноярска привели мощный кран для перегрузки тяжеловесов. Однако всему этому не суждено было сбыться. В пути пароход «Лена» был торпедирован немецкой подводной лодкой. Погиб весь экипаж парохода, где штурманом значился брат Йониса Лида — Яльмар. В это же время в России грянул Октябрьский переворот, а затем гражданская война с последующими событиями. Правительство адмирала А. В. Колчака

вернулось к строительству порта в устье Енисея, однако и это решение было похоронено вместе с правительством.

Усть-Порт как перевалочная база играл большую роль при организации Карских экспедиций в двадцатых годах – до открытия протоки за Самоедовским, позднее Игарским, островом.

В первые годы Советской власти администрации малообжитых территорий концентрировали свое внимание на культурно-просветительской работе среди местного населения, а также выполняли первооткрывательские функции: старались выяснить, чем богаты эти местности, что можно извлечь полезного для страны, для того, чтобы поднять уровень жизни местного населения. В Москве тоже хорошо помнили знаменитую фразу М. В. Ломоносова, за счет чего может прирастать богатство России. И то, что это богатство здесь, что называется, лежит на поверхности, знали и в верхах, и в низах. Золото, никель, медь, магнезиты, бокситы, лесные ресурсы, дешевая электроэнергия Енисея и его притоков – все это были не прогнозы, но уже подтверждено отчетными работами поисковых экспедиций, а где-то и практикой добычи.

Для координации всех работ по развитию промышленности, транспорта, сельского хозяйства северных территорий Сибревком образует Комитет северного морского пути – Комсевморпуть. Его возглавляет Б. В. Лавров. В июне 1928 года Комсевморпуть дал предложение по развитию лесного экспорта, и Совет труда и обороны принимает решение о строительстве порта, лесокомбината и города на правом берегу Игарской протоки. Этим же решением определено строительство флота для Енисея. Исполнение всех планов возложено на Комсевморпуть.

Состояние флота на Енисее к этому времени было плачевным. Те небольшие субсидии, которые выделены на его восстановление, были ничтожно малы. За то, что они были выделены в тяжелое для страны время, речники благодарили своего посланца К. А. Мецайка. В рабочем ядре флота Енисея во второй половине двадцатых годов были десять судов компании Лида, дорабатывали свой век суда Казенного пароходства, разношерстный купеческий флот. Работать было не на чем. И Комсевморпуть заказывает флот в Германии и на отечественных судостроительных заводах. Уже в 1930 году на Енисей прибыли суда, построенные в Германии: «Красноярский рабочий», «Советская Сибирь», «Комсевморпуть»; из Ленинграда – построенные на Балтийском заводе теплоходы: «В. Куйбышев», «Кас», «Пионер», «Олень», «Лесник», «Сплавщик», «Эвенки» и четыре лихтера. На протяжении целой эпохи судоходства на Енисее теплоходы «Красноярский рабочий», «Советская Сибирь», впоследствии «Владимир Ленин»,

«Комсевморпуть», он же «Клим Ворошилов», а затем «Михаил Калинин», «В. Куйбышев» были главной рабочей силой в Енисейском пароходстве. Имея мощную силовую установку – два главных МАНовских дизеля по 700 лошадиных сил каждый, паровой котел, который обеспечивал работу брашпиля и буксирной лебедки, один такой теплоход спускал до Игарки и Дудинки караван из двадцати и более несамоходных судов. При небольшой осадке и хорошей продольной прочности, теплоходы использовались как в морских условиях, так и на мелководье. Работать на них было непросто. Но капитаны здесь, как правило, не менялись, так как обладали большим опытом судовождения и хорошо знали реку. К тому же была негласная установка начальника пароходства И. М. Назарова: командный состав на этих судах держать стабильно, без особой надобности на другие типы судов не переводить. Выдвижение на вышестоящую должность производить только в пределах этих четырех судов.

За долгую работу первых енисейских теплоходов по развитию производительных сил Красноярского края капитаны на них менялись нечасто. Первыми капитанами, которые участвовали в приемке судов в Германии, были И. Л. Перевалов, М. Е. Лиханский, Е. К. Крылов. Иван Лаврентьевич Перевалов на морском переходе был капитаном теплохода «Красноярский рабочий», а на Енисее возглавил экипаж теплохода «Владимир Ленин». Он впервые провел караван из восьми барж, груженных пилоэкспортом, через Осиновскую систему без расчалки. Однако, в конце тридцатых Ивана Лаврентьевича не миновала горькая чаша быть оклеветанным, и полтора года он провел в тюрьме. Это о нем скажет капитан П. А. Алексеев, когда хоронили И. Л. Перевалова: «Сгноили ни за что человека!».

Яркий след в истории судоходства на Енисее оставил М. Е. Лиханский. Михаил Елиферьевич принимал самое активное участие в революционных событиях 1917 года, – будучи рулевым на пароходе «Орел», был свидетелем расправы белогвардейцев с представителями Советской власти в районе Туруханска. Он хорошо помнил события тех дней. Будучи хорошим рассказчиком, подробно рассказал свою одиссею Н. Н. Балакину и В. И. Чумаченко, которые изложили ее в своих книгах «О чем рассказывают старые пароходы» и «Вахта на Енисее».

Теплоход «Комсевморпуть» (после ликвидации Комсевморпути теплоход назовут «Клим Ворошилов») в Германии принял капитан Е. К. Крылов. Евгений Константинович к этому времени на Енисее был личностью знаменитой. Еще будучи багажным кассиром, в 1906 году он был выборным делегатом от стачечного комитета плавсостава – для ведения переговоров с

судовладельцами Н. Н. Гадаловым и А. С. Баландиным, первым казначеем профсоюза водников. На протяжении более десяти лет работал помощником капитанов различных купеческих судов. В 1917 году становится капитаном парохода «Сокол», членом и секретарем Коллегии образованного после национализации флота в Енисейском бассейне Национального пароходства. Капитаном парохода «Россия» участвовал на стороне большевиков в эвакуации Советской власти из Красноярска. После революции работал капитаном пароходов «Ленин», «Спартак», «Косиор». Уже будучи капитаном на теплоходе «Клим Ворошилов», в условиях осеннего ледостава вынужден был остановиться на зимовку за островом Зелененький, положив начало ремонтно-отстойному пункту в Павловщине. В навигацию 1932 года по большой воде теплоход «Клим Ворошилов» с груженными баржами поднялся через Большой порог на Подкаменной Тунгуске, дошел до устья реки Вельмо и далее по ней доставил грузы до места базирования золотодобытчиков.

Евгению Константиновичу пришлось организовать первую случайную зимовку за Кекурскими островами большого каравана теплохода «Клим Ворошилов» – впоследствии здесь выросли большой судоремонтный завод и поселок речников Подтесово. В ту навигацию боцманом на теплоходе был Г. И. Габов – тоже легенда среди енисейских речников. Это ему пришлось обустроить первую зимовку землянками, строить кузницу и примитивные мастерские. Флот отстоялся благополучно. Геннадий Иванович продолжал трудиться: стал капитаном парохода «Карл Маркс», затем – парохода «Маршал Говоров», потом – караванным капитаном.

В 1936 году теплоход «Клим Ворошилов», капитан Е. К. Крылов, в Казачинском пороге поднял состав с грузом 6000 тонн. В годы репрессий Евгений Константинович заметил, что круг друзей, товарищей по работе, с кем он был в Германии на приемке судов, стремительно сужается. Он был не из тех, кто верил во «врагов народа», и не стал ждать, когда за ним придут. Взял в кассе железнодорожный билет и растворился в могучих стройках социализма. Вернулся на Енисей, когда все приутихло. В пароходстве его знали и, учитывая его многолетний опыт, назначили капитаном-наставником. Под его руководством группа судов в 1951 году поднялась по Подкаменной Тунгуске до Ванавары. Он проводил опытные рейсы по толканию в среднем течении Енисея, от Енисейска до Игарки, на теплоходе «Олег Кашевой» – капитан В. П. Минаев. В 1953 году был награжден орденом Ленина. По инициативе КРОО «Клуб капитанов» теплоход «ОТ-2044» назван его именем – «Капитан Крылов».

Не менее колоритной фигурой среди речников является капитан А. Н. Здоров. Он принял теплоход «Клим Ворошилов» после бегства Крылова.

Александр Николаевич был из семьи лоцманов. Его отец был лоцманом на одном из судов печально известной экспедиции по эвакуации работников Советской власти на Север. Об этом Александр Николаевич вспоминал на одном из партийных собраний коммунистов на Красноярском судоремонтном заводе. Я, будучи инструктором крайкома КПСС, присутствовал на этом собрании. Когда все вопросы повестки дня были исчерпаны, и выбранная комиссия удалилась на подработку решения собрания, вдруг встает Александр Николаевич и говорит: «Скоро, наверное, мы будем именем Александра Васильевича, – немного помолчав, продолжил, – Колчака называть суда. Ведь мой отец, будучи лоцманом, в той экспедиции, которая закончилась в Туруханске полным разгромом, на склоне своих лет рассказывал: «Во всем виноват Мецайк», именем которого сейчас назвали ледокол. Это он преднамеренно затягивал отход от Енисейска, а затем – частые и долгие остановки в пути, что и привело к тому, что в Туруханске их догнала эскадра карателей на вооруженных суда».

Весь зал замолчал, а многие с интересом посматривали на выражение моего лица. Я тоже не отреагировал на реплику. А на другой день достал из архива личное дело К. А. Мецайка. В ходе пребывания в течение нескольких месяцев за тюремной решеткой и допросов каждый день не было установлено какой-либо вины Константина Александровича в провале той экспедиции и других делах, о которых сообщали сексоты. Интересные воспоминания о том событии из архива Енисейского техучастка прислал в Клуб капитанов внук енисейского лоцмана, потом капитана обстановочного парохода «Широта» А. П. Мальцева: «Во избежание кровопролития лидеры губернского исполкома сформировали караван из нескольких судов с целью спасения более 500 человек. Кроме вооружения и боеприпасов, на один из пароходов погрузили золото государственного банка. Перед выходом каравана обстановка сильно обострилась. Лоцманы всех судов, кроме А. П. Мальцева покинули свои суда». Надо полагать, это одна из причин больших задержек каравана в пути, о которых говорил на партийном собрании А. Н. Здоров. Есть неточность и в воспоминаниях А. П. Мальцева. На самом деле на караване был лоцманом не он один. Дальнейшая судьба А. П. Мальцева после лоцманства – тюремный застенок белогвардейцев, партизанский отряд Ф. Бабкина, работа капитаном парохода «Широта», а затем – застенки НКВД. Более года Александра Петровича пытали следователи, но потом выпустили – с подорванным здоровьем. В приказе по техучастку заключение в тюрьме назвали вынужденным прогулом, ему вернули партбилет и награды, восстановили капитаном парохода «Широта». Подорванного здоровья не вернули, и Афанасий Петрович в начале 1941 года скончался.

Вскоре о партийном собрании на ремонтном заводе забыли, а ледокол «Капитан Мецайк» в 1978 году прибыл на Енисей.

Однако вернемся к рассказу о капитане А. Н. Здрове. Александр Николаевич – один из молодых в его годы капитанов, кто перешел на штурманскую систему, отказавшись от лоцманов на Енисее. По натуре он был человеком суровым, немногословным, на теплоходе у него была строгая дисциплина, соблюдались флотские традиции: «били склянки на стоянке», проводили разводы вахт, регулярные авральные работы. Неслучайно ему в 1949 году было присвоено звание «Лучший капитан МРФ СССР». Это он в низовьях Енисея поднимал на мачтах паруса при попутном ветре, используя для этого брезенты для закрытия грузовых люков. Это давало прибавку скорости на два-три километра в час.

Ранний ледостав осенью 1942 года захватил в пути на Север караваны многих теплоходов. Ниже речки Полой остановился теплоход «В. Куйбышев» – капитан П. Я. Таскин, выше, в районе Курейки, – теплоход «Владимир Ленин» – капитан Е. К. Крылов, в Мельничных камнях – пароход «Амур» – капитан Н. В. Вронский, в районе речки Сухая Тунгуска – теплоход «Клим Ворошилов» – капитан А. Н. Здоров, в перекате Подбычном – теплоход «Красноярский рабочий» – капитан М. М. Мутовин, который по распоряжению из пароходства передал свой караван теплоходу «Клим Ворошилов» в речке Сухая Тунгуска, а сам пошел вверх для оказания помощи другим судам. В перекате Подбычном, кроме того, остались на зимовку теплоход «Серго Орджоникидзе» – капитан Н. А. Шангин, пароход «Восточная Сибирь» – капитан В. С. Танеев, пароход «Грузия» – капитан В. А. Нехорошко, пароход «Парижская коммуна» – капитан Н. А. Чубарь.

Почти на всех зимовках суда благополучно отстоялись от весеннего ледохода. Но в Мироедихе во время ледохода затонул пароход «Амур». И в Сухой Тунгуске неожиданной для зимовщиков мощной подвижкой льда раздавило и уничтожило большую часть зимовавшего флота – 21 единицу. Теплоход «Клим Ворошилов» с обмотанными рулями и поврежденным корпусом был вытолкан на грунт. Этот случай, безусловно, относится к форс-мажорным, однако уголовное дело было возбуждено. По результатам расследования начальника пароходства И. М. Назарова сняли с работы. Усугубило его положение и то, что капитан А. Н. Здоров в своих показаниях утверждал, что его предложение было остановиться в устье реки Фатьяниха, однако его не поддержали в руководстве пароходства.

В 1944 году большая группа судов пароходства была передана в аренду Норильскому комбинату, в том числе и теплоход «Клим Ворошилов». Туда ушел и капитан А. Н. Здоров. В комбинате теплоход и капитан были на

хорошем счету. Ходовое время с баржами составляло более 90 процентов. Нередкими гостями у капитана были директор комбината А. А. Панюков, В. Н. Ксинтарис, первый секретарь крайкома КПСС А. Б. Аристов и другие.

Возврат теплохода и капитана обратно в пароходство, когда комбинат был выведен из подчинения НКВД, был не в пользу капитана. К тому времени вернулся начальником пароходства И. М. Назаров. И в 1951 году за какую-то провинность Александра Николаевича освободили от должности капитана теплохода «Клим Ворошилов» и назначили капитаном теплохода «Таймыр». Однако за самовольный уход осенью 1959 года из Пискуновской зимовки его освободили от должности капитана, и по инициативе пароходства было возбуждено уголовное дело. Александра Николаевича спасло от суда его знакомство с бывшим первым секретарем крайкома КПСС Аристовым, который к этому времени работал в Москве на высокой должности – секретарём ЦК КПСС.

Затем были должности капитана теплохода «Барнаул» и наконец – капитана туера «Ангара». В 1968 году Александр Николаевич уходит на заслуженный отдых. В двухтысячном году его избрали Почетным членом КРОО «Клуб капитанов». Умер А. Н. Здоров на девяносто втором году жизни.

Не так уж много капитанов прошло жизненную школу на этих теплоходах. Кроме уже отмеченных в очерке И. П. Перевалова, Е. К. Крылова, М. Е. Лиханского, А. Н. Здорова, долго работали на этих судах М. А. Чечкин, Н. П. Алексеев, Г. М. Угрюмов, А. Н. Захаров. Более трех навигаций первыми штурманами были М. И. Карабонцев, А. И. Садовский, И. Ф. Сувейдзо. Каждый из них заслуживает отдельного рассказа.

Именами М. А. Чечкина и Н. П. Алексеева названы ледокол «Капитан Чечкин» и мощный буксировщик-толкач ОТ-2000 «Капитан Алексеев». Их жизнеописание подробно изложено в моей книге «Енисей – река жизни», в главе «Имя на борту».

Четверть века возглавлял экипаж теплохода «Клим Ворошилов», переименованного после разгрома антипартийной группы Молотова, Кагановича, Ворошилова и примкнувшего к ним Шепилова в «Михаила Калинина», Г. М. Угрюмов. Георгий Мефодьевич – участник Великой Отечественной войны, награжден орденом Красной Звезды, медалью «За Победу над Японией». Был капитаном парохода «Улу-Хем». Ему принадлежит пальма первенства освоения двух Больших порогов: выше Шагонара на Енисее – на пути в Кызыл и на Подкаменной Тунгуске – на пути в Байкит. Потом он принял теплоход «У. Громова» и был караванным капитаном Павловской зимовки флота. Особый талант капитана –

руководителя большого экипажа проявился у Георгия Мефодьевича на теплоходе «Михаил Калинин». Из-под его опеки вышли талантливые в будущем судоводители, – например, А. И. Садовский – капитан-механик «ОТ-2007», затем – капитан-наставник, который регулярно возглавлял весенний завоз грузов на Подкаменную Тунгуску, автор обновленного наставления для судоводителей от Ванавары до устья Подкаменной Тунгуски, был старшим капитаном-наставником по осенней выводке флота с Севера и расстановке его по плановым пунктам отстоя, Заслуженный работник транспорта России, член Совета КРОО «Клуб капитанов».

В 1975 году Георгий Мефодьевич вместе с теплоходом ушел на пенсию. Но капитан не захотел сидеть без дела и пошел работать в Детское речное пароходство, на его базу – теплоход «Красноярский рабочий». Ему было что рассказать юным водникам... Хорошо об этом вспоминает Н. Н. Балакин в своей книге «О чем рассказывают старые пароходы». Орденами Ленина, Знак Почета отмечены трудовые победы Георгия Мефодьевича. Умер Г. М. Угрюмов на 92-м году жизни.

Недолгое время работал на судах этой группы М. М. Меркушев. Потомственный речник, – его отец на Волге был лоцманом, – Михаил Михайлович после окончания речного техникума в Перми работал штурманом, затем – капитаном пароходов «Сплавщик», «Партизан Щетинкин» Западно-Сибирского пароходства. В 1935 году по распоряжению Наркомата пароход «Партизан Щетинкин» Михаил Михайлович перегнал на Енисей, да так здесь и остался. Недолгое время возглавлял экипаж теплохода «Красноярский рабочий», в качестве капитана-наставника был на зимовке ниже речки Сухая Тунгуска, когда во время отстоя произошла трагедия гибели флота. Следствие тогда не установило вины капитана-наставника в процессе отстойных работ, и он отделался легким испугом.

Михаил Михайлович был капитаном судов, перегоняемых на Енисей Северным морским путем, в 1948 году – капитаном Игарского порта, затем – капитаном грузового теплохода «Архангельск». В последние годы работал капитаном-наставником. Награжден орденами «Знак Почета», Ленина, медалью «За трудовое отличие».

По натуре Михаил Михайлович был смелым человеком. Однажды в «караванке», где капитаны часто обсуждали текущие вопросы жизни и политики, а тогда – награждение И. В. Сталина орденом Победы, Михаил Михайлович заметил: «Он на себя каждый день может вешать награды». На счастье, рядом не оказалось сексота и доносчика, а так пришлось бы Михаилу Михайловичу повторить судьбу многих капитанов. Кстати, вспоминая те тяжелые годы, М. Е. Лиханский, И. П. Перевалов, А. П.

Мальцев рассказывали, что пострадали по лживым доносам. Но их через год-полтора освободили. А вот П. Ф. Очеретько был осужден и погиб. Сегодня мы не думаем, что он был в чем-то виноват. Здесь может быть несколько причин: или его сломали и заставили в чем-то сознаться, или следователь был великой сволочью. Думаю, было бы справедливым обнародовать в средствах массовой информации фамилии всех информаторов, по чьему доносу пострадали честные люди.

Михаил Михайлович прожил интересную, но недолгую жизнь: умер, не дожив до 60 лет, в 1956 году.

Прошел хорошую школу на больших буксирах М. И. Карабонцев. До службы в армии одну навигацию он отработал третьим штурманом на теплоходе «Михаил Калинин». После службы вернулся на Енисей – третьим штурманом на теплоход «Красноярский рабочий». В навигацию 1961 года Михаил Иванович был назначен вторым штурманом на теплоход «Владимир Ленин», где потом пять навигаций отработал первым штурманом. Не случайно его назначили капитаном – помощником механика на теплоход «ОТ-2001». Это было головное судно, построенное в Венгрии, мощность которого 2000 л. с.

Для этих судов были спроектированы и построены на Красноярском судостроительном заводе имени Побежимова специальные баржи типа БО грузоподъемностью три тысячи тонн. Они имеют один трюм (корыто), междудонное пространство и двойные борта, обладают высокой степенью непотопляемости и предназначены для перевозки массовых грузов. На Енисее ниже реки Глотиха теплоходы «ОТ-2000» толкали составы из 6-8 единиц общей грузоподъемностью до 24 тысяч тонн. Комиссия в составе капитана-наставника Е. А. Червякова, который имел опыт толкания, научных работников, представителей судоходной инспекции и Регистра, под председательством заместителя министра речного флота Назарова, на теплоходе «ОТ-2001» проводила испытания в комплексе: формирование состава, его учалка, буксир-толкач, повсеместные нагрузки и т. д. Тогда и были предложены для учаивания лебедки Сторожева, названные по фамилии в то время кандидата технических наук, профессора Новосибирского института инженеров водного транспорта Н. Ф. Сторожева. Испытания показали высокую степень надежности всего комплекса.

Через короткое время Михаила Ивановича пригласили в Москву, на ВДНХ, где демонстрировался состав «ОТ-2001». По результатам выставки Михаил Иванович был награжден значком ВДНХ и медалью. В дальнейшем за вождение большегрузных составов многие капитаны на Енисее были удостоены званий лауреатов премий Совета министров СССР, Советских

профсоюзов им. Чаадаева, в том числе В. О. Кузьмин, Ю. К. Мизеровский, В. Г. Яковлев, Н. И. Суворов. Капитан М. И. Карабонцев за достигнутые успехи в труде по итогам очередной пятилетки был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Память воскрешает имя еще одного речника, единственного на Енисее, кто был награжден в Первую мировую войну тремя Георгиевскими крестами и орденом Славы, а в мирное время за повседневные подвиги на трудовом фронте – орденами Ленина и другими высокими наградами, прославленного капитана М. И. Смирнова. Его имя золотом выбито на Панораме героев в Георгиевском зале Кремля. Ему, капитану парохода «Полярный» (бывший «Амстердам»), в 1929 году поручили доставить на берег протоки за Самоедовским островом первых 250 строителей порта и города Игарка. В последующие года Михаил Ильич был капитаном пароходов «Спартак», «Белоруссия», «Грозный», участвовал в перегонах судов Северным морским путем в 1948, 1949 годах. Работал капитаном теплоходов «Кузбасс», «Сталинград», впоследствии переименованный в «Волгоград». За высокие показатели в работе экипажей, которые возглавлял Михаил Ильич, в 1953 году он был награжден орденом Ленина.

Пощадила судьба Михаила Ильича, хотя и пригрел у себя в доме гадюку – пустил в дом своего штурмана. По словам сына Михаила Ильича – Олега, начал его квартирант-штурман писать доносы на хозяина дома – капитана. Хорошо, в органах был знакомый Михаила Ильича, который предупредил его о доносах, и квартирант-штурман исчез с глаз Михаила Ильича.

Олег Михайлович Смирнов не стал речником, как его отец. Однако к Енисею он «присох». В начале девяностых организовал доброе дело: добычу графита на Курейском месторождении. Добыл его около 20 тысяч тонн и погрузил на баржи, но дальше дело не пошло, – фирма обанкротилась.

Долгое время капитаном теплохода «В. Куйбышев» был С. К. Колов. Первое повышение по службе Сергей Константинович получил в возрасте 15 лет: за трудолюбие и флотскую смекалку его из матросов перевели рулевым парохода «Надежда Крупская». Затем в его жизни был пароход «Красный пахарь», один из самых мощных колесных пароходов на Енисее. В 1949 году он был первым штурманом теплохода «Штурман» на перегоне судна из Сормово на Енисей.

Более трех лет отработал Сергей Константинович первым штурманом на пароходе «Родина», теплоходе «Советская Сибирь». Первая его капитанская должность была на теплоходе «Сергей Тюленин». Одновременно он в 1954 году возглавил зимовку в Ермолаевской курье, практически был первым директором будущей Ермолаевской РЭБ флота. В 1963 году принял самый

мощный буксир того времени – теплоход «В. Куйбышев». Построенный в 1927 году на Балтийском судостроительном заводе, он был списан и разделан на металлолом в 1970 году. После этого Сергея Константиновича назначили капитаном-наставником, на этом посту он руководил весенним караваном по доставке грузов по реке Большой Пит. Сергей Константинович является автором наставления для судоводителей по этому притоку, на основании многолетних наблюдений составил справочник по гидрологии Пита. Он был старшим лоцманом по проводке морского теплохода «Советская Якутия» с гидротурбинами для Красноярской ГЭС.

Сергей Константинович – наставник с большой буквы. У него была своя система работы с молодыми штурманами и капитанами, – авторитет огромный. Уйдя на заслуженный отдых, он не захотел отдыхать, – работал на вахте в управлении пароходства. Умер Сергей Константинович в 2000 году. Его трудовая деятельность была отмечена семью правительственными наградами.

## **ПОСВЯЩАЕТСЯ КАПИТАНУ И ТЕПЛОХОДУ**

В далеком 1926 году в бывшей деревне Кардачи, недалеко от Емельяново, родился Алексей Николаевич Захаров – будущий капитан теплохода «Красноярский рабочий», капитан-наставник в Казачинском пороге. Его отец, Николай Александрович, был сиротой и батрачил у хозяина на ферме. Будучи как-то в Красноярске, он увидел объявление о приеме на работу грузчиков. Выдержал испытание на силу и выносливость – подняв из трюма баржи двенадцатипудовую ношу, – и был принят в бригаду. Примечательно, что в этой же бригаде грузоприемосдатчиком работал знаменитый впоследствии капитан-наставник М. А. Чечкин, а грузчиком – тоже не менее знаменитый в будущем капитан-наставник, главный спасатель Енисейского пароходства Н. Г. Копцев. Их имена сегодня увековечены в названиях судов: ледокол «Капитан Чечкин» и теплоход «Николай Копцев».

Как известно, в январе 1931 года было образовано Енисейское пароходство, которое начало готовить новую структуру, создавать ремонтно-отстойные базы, порты, пристани, одна из которых – Юкеево. Первым начальником этой пристани стал Н. А. Захаров.

У его сына, маленького Алеши, не было проблемы знакомства с речным флотом. Каждое лето пристань Юкеево регулярно посещали грузопассажирские суда, зерном и овощами грузились баржи. Традиционно из Юкеево отправляли на Север в бочках квашеную капусту, соленые

огурцы и помидоры, грибы и ягоду, корнеплоды, картошку и свежесрубленную капусту. Рядом с Юкseeво был ремонтно-отстойный пункт Павловщина, где всегда оставались на зимовку суда, которые не дошли из-за низких горизонтов воды и раннего ледообразования до Красноярска. В любом случае капитаны обращались к начальнику пристани по всем вопросам – по поводу грузов, не выданных грузополучателям, приобретения продовольствия для команд, транспорта и т. д.

«От осины не родятся апельсины», – говорится в известной русской пословице. Алексей по своей конституции был в отца: такой же рослый, широкой кости, обувь 46 размера. Он рано был замечен капитанами Н. А. Данцером, М. Д. Селивановым, которые наперебой приглашали Алексея через отца идти матросом. Предпочтение было отдано Н. А. Данцеру, капитану грузопассажирского судна. И Алексей пошел в свое первое плавание матросом. Когда он завершил навигацию, приемные экзамены в речной техникум уже закончились, и пришлось отцу вести Алешу на прием к И. М. Назарову, который очень уважал Н. А. Захарова. «Привел парнишонку. Опоздал на приемные экзамены из-за навигации, а учиться хочет, – сказал Николай Александрович. – Добрую школу прошел матросом у Данцера», – добавил он. Алексей Николаевич был зачислен на первый курс судоводительского отделения речного техникума без экзаменов. На уроке математики преподаватель В. Ф. Бураков сделал ему замечание: «Что-то я не припомню, когда вы сдавали мне вступительные экзамены». А когда выслушал ответ – добавил: «Надо бы экзамен сдать...», – то ли утвердительно, то ли вопросительно сказал учитель.

Это было в 1944 году, а в 1945-м Алексей Николаевич матросом первого класса в составе нескольких экипажей, в том числе двух – с Енисея, был отправлен на перегон судов из США. Путешествие в Америку проходило на грузовом теплоходе типа либерти «Войков», в трюме которого было оборудовано несколько ярусов нар, где размещалось более 150 перегонщиков. Интересный случай произошел в США с некоторыми членами экипажей, которые позарились на дешевое белье, рубашки, костюмы, обувь, продаваемые в специализированных магазинах. Каково же было их удивление, когда в дождь на глазах их одежда и обувь начали растворяться. Только тогда они догадались, почему их в этой одежде так внимательно рассматривали прохожие. Это была одежда для ритуальных услуг, то есть для покойников.

Вернувшись из Америки, Алексей Николаевич снова опоздал на занятия, и В. Ф. Бураков опять напомнил ему: «Вы ведь так вступительные экзамены по математике и не сдавали», – на что Алексей Николаевич резонно ответил:

«Уже поздно». Ко времени завершения учебы в техникуме он хорошо знал Енисей, познал его буйный нрав в порогах, штормы в низовьях, весеннее вскрытие с заторами и ранний осенний ледостав с последующими случайными зимовками. Поэтому его направили сразу вторым штурманом с правом несения самостоятельной вахты.

Снова, уже в новой роли, Алексей Николаевич пришел к Н. А. Данцеру на грузопассажирский пароход «Спартак». Не нравилось ему работать на «пассажирах», вспоминает Алексей Николаевич. Совесть становилось, когда пассажиры набивались в судно, как селетки в бочку, – только что не висели снаружи на бортах. И много людей оставалось на берегу. Особенно тягостно было, когда все хотели попасть на последние рейсы, но, увы, это удавалось далеко не всем, и людям приходилось оставаться до следующей навигации. Даже становилось проблемой, сменившись с вахты, добраться до своей каюты. Там, где остальные члены экипажа пробирались свободно, Алексей Николаевич не мог. Каждый шаг ему давался с трудом, сапог негде было поставить, не потревожив вплотную сидящих и лежащих пассажиров.

Эти сапоги ему справил перед выпуском из техникума его отец. Сделанные по заказу из яловой кожи, с большими отворотами, чтобы можно было заходить во время швартовых операций в воду, подбитые подковами, они долго служили верой и правдой их хозяину, иногда создавая ему небольшие хлопоты. Так было, например, во время переподготовки во Владивостоке. Обувь по размеру его ноги на складе не оказалось. В строй Алексея Николаевича в его сапогах не ставили, и он ходил рядом со строем. Но после очередного смотра командир не выдержал: со склада взяли самые большие ботинки, отрубили носы и пришили удлиненные. В модернизированных ботинках он закончил стажировку и сдал обмундирование вместе с «новыми» ботинками на склад. На следующий год очередная группа стажеров с Енисея посетила флотский музей и с интересом рассматривала новый экспонат – удлиненные ботинки Алексея Николаевича.

И последний раз сапоги Алексея Николаевича ввели его в краску уже на теплоходе «Красноярский рабочий». Пришел он туда по своему желанию вторым штурманом. Капитаном судна был М. М. Мутовин – весьма авторитетный и уважаемый в пароходстве человек, к этому времени награжденный орденами Ленина, «Знак Почета», удостоенный звания «Лучший капитан МРФ». Между экипажами теплоходов «Красноярский рабочий», «Владимир Ленин», «Михаил Калинин» всегда негласно велось соревнование на лучшее содержание судов, особенно их палуб, выполненных из канадской сосны, без единого сучка, отшлифованных и покрытых лаком. И, надо полагать, победителем в этом состязании выходил «Красноярский

рабочий», поскольку он состоял в рабочем ядре флота дольше своих собратьев, – сегодня этот свидетель больших свершений края сиротливо стоит перед красавцем Коммунальным мостом.

«Так вот однажды, – рассказывает Алексей Николаевич, – во время моей вахты на мостик поднимается капитан Михаил Мордарьевич и все поглядывает на мои сапоги. Потом после непродолжительного раздумья говорит: «Сними левый сапог». Берет его и, взглянув на подошву, восклицает: «Так вот кто портит палубу!», – и показывает на два еле заметных гвоздя, которые вылезли из подошвы».

В описываемое время флот пароходства эффективно пополнялся судами нового судостроения, перегоняемыми с Волги, из так называемых братских демократических республик, из Финляндии, а также построенными на Красноярском судостроительном заводе. Заместитель начальника пароходства Л. Ф. Головачев не церемонился с кандидатами на должности капитанов. Не минула сия чаша и Алексея Николаевича. Пригласил его Леонид Филиппович и без особых объяснений предложил принять теплоход «Олег Кошевой», капитан которого В. П. Минаев был командирован в ГДР за теплоходом «А. Матросов». Алексей Николаевич начал отказываться, а Головачев – убеждать со свойственной только ему горячностью, бросая спичечный коробок, очки, стуча ладонью по столу. Кабинет И. М. Назарова был рядом, и он, услышав громкий разговор в кабинете своего заместителя, зашел к нему. Подав руку Захарову, которого он хорошо знал, поинтересовался – о чем жаркий спор? Внимательно выслушав суть разговора, Иван Михайлович сказал: «Леонид Филиппович! Я вас уже просил – командный состав этих судов не трогать. Перемещение по должности возможно только в их пределах». А через три года Алексей Николаевич был назначен капитаном теплохода «Красноярский рабочий».

Не часто менялись капитаны на этом легендарном теплоходе. Первым его капитаном был М. Е. Лиханский. Он же наблюдал за строительством этого судна в Германии. Теплоход «Красноярский рабочий» под командой капитана М. Е. Лиханского был флагманом первой Пясинской экспедиции в 1933 году и участником всех довоенных Пясинских походов. В 1938 году капитан М. Е. Лиханский был арестован. Через год следствия его освободили из-за отсутствия состава преступления, однако на свой теплоход он уже не вернулся. Последние годы, более 20 лет, работал капитаном-наставником. Был награжден орденом Ленина, удостоен звания «Лучший капитан МРФ СССР», он – автор методики спуска большегрузных плотов через Осиновую систему.

Счастливо сложилась судьба Алексея Николаевича. На теплоходе он встретил свою будущую жену – Галину Николаевну, практиканта судомеханического факультета второго выпуска Новосибирского института инженеров водного транспорта. Потом были и случаи, которые Галина Николаевна вспоминает с юмором: «Остались мы в ходовой рубке вдвоем, и Алексей Николаевич доверил мне руль. Команду Алексея Николаевича «ложись на створы» я выполнила не сразу, и пришлось круто переключать руль, чтобы не въехать в берег. Капитан обратил внимание на допущенную промашку и поднялся на мостик. Увидев нас двоих в рубке, он молча повернулся и ушел к себе в каюту. Зато потом, когда поженились, в рубке, кроме вахты, запрещалось находиться даже собственной жене».

Экипаж теплохода «Красноярский рабочий» из месяца в месяц, из года в год выполнял план. Многие завидовали, намекая Алексею Николаевичу, что у него с диспетчерами имеется некий блат. А блат заключался, например, в следующем. Приводит он в Игарку барж десять, груженных пилоэкспортом, а на рейде в ожидании выгрузки стоят еще десятка два барж, из них половина – водотечные. Прежде чем поставить баржу к борту «моряка», воду надо откачать насухо. У рейдовых судов Игарки водоотливные средства слабые, и просит диспетчер оказать помощь по откачке. Водоотливные средства на теплоходе мощные, и за сутки ожидания готовности для его каравана барж пять откачали. «Как-то в конце июня, – рассказывает Алексей Николаевич, – получаю задание подменить туер «Енисей», которому нужен срочный ремонт в Красноярске. Десять суток работаем без плана. На жалобу диспетчерам те отвечают: «Алексей Николаевич! Вы же сделали нам доброе дело! Теперь наша очередь сделать вам добро». И дали караван, спуск которого на Игарку позволил выполнить план на 105 процентов».

Рассказывает Галина Николаевна: «Сыну было уже лет десять, и я на этот раз не взяла его с собой в Лесосибирск встретить отца. Вернувшись домой, застала сына сидящим за столом и занятым своим. Первым делом его вопрос был: «Как у папы с планом?»

Доброжелательный, независтливый характер Алексея Николаевича ярко проявился, например, в следующем случае. Когда теплоход «Красноярский рабочий» был на профилактике, Алексею Николаевичу дали задание оказать помощь капитану теплохода «Мусоргский» В. С. Декину – спустить до Стрелки состав нефтеналива из двух барж с грузом более полторы тысячи тонн каждая. Экипаж этого теплохода выступил инициатором социалистического соревнования – выполнить пятилетний план за четыре года. Инициатива экипажа «Мусоргского», в то время называемая почином, была одобрена президиумом баскомфлота, руководством пароходства, ее

поддержали другие экипажи судов. Диспетчерскому аппарату было поручено оказывать содействие. Прибыв на борт теплохода «Мусоргский», Алексей Николаевич познакомился с капитаном, и они начали готовиться к отходу. «Нужно поспешить, чтобы пройти Казачинский порог засветло», – заметил Алексей Николаевич. В. С. Декин чистосердечно признался, что реку от Красноярска до Стрелки он знает плохо, рассказал, что на судне не закончены модернизационные работы по переходу на совмещение профессий, что отдельные узлы автоматики работают по временной схеме. Когда капитан доложил план съёмки с якорей и производства оборота, Алексей Николаевич убедился, что он действительно плес знает плохо, и взял управление составом на себя. Когда уже выбрали якоря и сделали благополучно оборот для движения вниз, один двигатель теплохода «Мусоргский» остановился. «Масло упало, – доложил Алексею Николаевичу капитан, – ребята ищут причину». «Да-а-а», – промолвил вслух Алексей Николаевич. «А если это произойдет в Казачинском пороге?» – уже про себя подумал он. Чуть ли не сутки он не спускался с мостика, – и все обошлось благополучно.

На мой вопрос, было ли какое-либо чрезвычайное происшествие на судне, которое ему запомнилось больше всего, Алексей Николаевич задумался. А Галина Николаевна, принимавшая участие в нашем разговоре, воскликнула: «Ну, как же?! А помнишь, когда ты после обеда сел в кресло отдохнуть? Без стука вбежал вахтенный штурман и выпалил: «Алексей Николаевич! Остров Кутейный забуксировали». Действительно, вахтенный штурман не рассчитал, и свальным течением последнюю баржу в караване навалило на приверх острова Кутейный.

Не любит Алексей Николаевич вспоминать о трудностях той поры, но орден Трудового Красного Знамени ему вручили за выполнение семилетки (была и такая) за шесть лет. По рассказу Алексея Николаевича, особенно трудно было работать на подъеме караванов в порогах Подкаменной и Нижней Тунгусок. По завершении работы на притоках выходили на Енисей с черной трубой, которая коптилась от постоянного добавителя на главные двигатели.

Большая, очень ответственная работа была выполнена экипажами судов «Красноярский рабочий» – капитан А. Н. Захаров и «Владимир Ленин» – Н. П. Алексеев при строительстве Коммунального моста в Красноярске. Николай Петрович Алексеев – сын знаменитого на Енисее капитана-наставника Петра Алексеевича и отец, сегодня тоже уже опытного, капитана Петра Николаевича Алексеева. Именем Николая Петровича – капитана

теплохода «Владимир Ленин» назван один из мощных буксиров-толкачей – «Капитан Алексеев».

Общее руководство по наведению и установке в гнезда арок Коммунального моста осуществлял капитан-наставник М. А. Чечкин, уже упомянутый выше как старший грузоприемосдатчик, делегат XXII съезда КПСС, награжденный орденом Ленина.

В 1974 году орденом Ленина был награжден А. Н. Захаров. Когда встал вопрос буксировки лихтера «Лодьма», на котором из Ленинграда шли первые турбины для Красноярской ГЭС, самым надежным был признан экипаж теплохода «Красноярский рабочий», которому и поручили эту работу.

Прошло еще время, и на Енисее появились более мощные, автоматизированные суда, приспособленные под новую, более совершенную технологию речных перевозок – толкание. Высокая себестоимость, сложный судоремонт, отсутствие запасных частей, не отвечающие современным требованиям условия обитаемости экипажей стали тормозом для дальнейшей эксплуатации первых енисейских теплоходов. И в конце семидесятых их один за другим выводят из рабочего ядра и разделяют на металлолом. Но другая судьба оказалась у теплохода «Красноярский рабочий». Его, по инициативе капитана А. Н. Захарова, передали во вспомогательную группу флота и сделали базой для Красноярского детского речного пароходства. А его капитан был назначен капитаном-наставником в Казачинский порог. Еще не сдают нервы у капитана, еще есть сила в его богатырской фигуре, еще твердо звучит голос по «Каме-С» – судовой коротковолновой станции, когда он дает распоряжение проходящим судам на спуск или подъем через порог...

Апогея в своем развитии Енисейское пароходство достигло в конце восьмидесятых, когда за навигацию перевезли 28 миллионов двести шесть тысяч тонн грузов. Только у Енисейского пароходства было около полутора тысяч судов всех видов. В среднем за сутки через Казачинский порог проводилось около 40 подъемов и спусков. Все это – под непосредственным руководством капитана-наставника.

В то время в руководстве движением флота расцвела не всегда разумная требовательность, граничащая с авантюризмом. Это не могло не сказаться на организации движения в Казачинском пороге. Особенно нервная обстановка складывалась вокруг перевозки леса в судах на Красноярск. На рейдах Гремячий, Манский, ЦБК скапливалось до 30 – 40 не выгруженных барж. В это же время лесные причалы Стрелки, Епишино, Шишмарево, Ново-Назимово требовали под погрузку тоннаж. Шло давление на ремонтные базы, где ремонтировались баржи, которые были ветхими, постройки пятидесятых годов, и требовали среднего или капитального ремонта, но не

керосинного, как часто его называли капитаны (керосинный – выполненный на скорую руку). После такого ремонта баржа, поставленная под погрузку, оказывалась водотечной, а когда ее приводили в Шепелево (нижний рейд Казачинского порога) – выяснялось, что без откачки ее поднимать в порог нельзя. И таких барж, груженных лесом, с наличием воды в корпусе, набиралось до 15 единиц. В сводках показывался простой в ожидании подъема в Казачинский порог, за что нес ответственность Алексей Николаевич. Его доводы в пользу необходимости увеличить количество откачивающих средств в Шепелево не принимались, а это не могло не сказаться на здоровье Алексея Николаевича, – и в 1995 году он уходит с должности капитана-наставника.

Однако, сдаваться болезни Алексей Николаевич не захотел и стал мастером блокпоста «Два свистка» – форпост для захода судов в верхний слив Казачинского порога. И только в канун своего 75-летия он окончательно расстается с флотом.

Не зря прошли годы. С благодарностью вспоминают многие речники старшего поколения легенду-теплоход «Красноярский рабочий» и его капитана Алексея Николаевича Захарова.

Сегодня кое-кто хотел бы предать забвению подвиги, подвергнуть сомнению целесообразность Пясинских экспедиций, экспортных перевозок леса и героический труд первооткрывателей. Пока живы еще герои тех событий, не утонул и не разделан на металлолом исторический теплоход-реликвия «Красноярский рабочий», – окончательно не упущено время на его базе сделать музей Арктики – объект туризма и познавательного экскурса в историю Красноярского Севера, вместо надуманных туристических маршрутов. Надежда умирает последней.

## **Ровесники**

На фоне красавца Коммунального моста стоит забытый временем и власть имущими теплоход «Красноярский рабочий». Тоже красавец, надо только чуть-чуть прищурить глаза – и увидишь этот флагман Енисейского пароходства тридцатых – сороковых годов, который был первооткрывателем Пясинских экспедиций.

Транспортное обслуживание факторий на побережьях Карского моря и Енисейского залива обеспечивал флот «Комсеверпути», в том числе теплоход «Красноярский рабочий», а открытие речного пути на Туру, Байкит, Ванавару явилось основополагающим для включения в состав края Таймырского и Эвенкийского округов. Это он, «Красноярский рабочий», уходил в рейс в самые поздние сроки навигации, зачастую оставаясь в плесе на случайную зимовку. Это он спускал караваны численностью до 20 и более барж, общей протяженностью до полутора километров. Это он открывал новые места для отстоя флота, застигнутого ранним ледоставом: ныне Подтесовская, Павловская, Ермолаевская ремонтно-эксплуатационные базы. Это ему было оказано великое доверие наводить арки коммунального моста, на фоне которых он сиротливо доживает свой век. Это ему была оказана честь и доверие привести в Красноярск из Дудинки морской лихтер «Лодья» с первой гидротурбиной для Красноярской ГЭС. Это с него ребята Детского речного пароходства, – вот уже в течение почти тридцати лет, – начинают осваивать нелегкую, но полную романтики профессию речника и моряка.

Судьба судна и жизнь человека схожи. Как и людям, судам тоже везет или не везет. Примеров тому немало. Теплоход «Академик Киренский». В какие только неприятные ситуации не попадали на этом теплоходе капитаны. Посадки на мель, повреждение корпуса, арест и суд над экипажем за браконьерство. И, наконец, от незначительной пробоины он затонул на Нижней Тунгуске, с мачтами.

Похожая судьба постигла теплоход «Воскресенск». Практически каждую навигацию он терпел аварии на Енисее. После его дооборудования под морское плавание, на внешнем рейде Севастополя «Воскресенск» был выброшен штормом на каменную гряду, после чего восстановлению не подлежал.

В этом отношении у теплохода «Красноярский рабочий» счастливая судьба. С 1930-го по 1977 год он не имел серьезных повреждений, хотя работа в Карском море, выводка с Севера и расстановка флота на зимний отстой, постоянная работа на подъеме караванов в Казачинском пороге при замене им сначала туера «Ангара», а затем – туера «Енисей» были не из легких.

В середине 70-х годов с приходом на Енисей более мощных современных буксиров-толкачей ОТ-2000 теплоход «Красноярский рабочий» стал сдавать свои эксплуатационные позиции. Начал «слезиться» корпус клепаной конструкции, труднее стало содержать главные двигатели – дизели давно устаревшей конструкции фирмы «Ман», сложнее стало ремонтировать

паровую лебедку, шпиль, брашпиль, рулевую машину из-за отсутствия специалистов, которые ушли с флота вместе с пароходами. Нельзя было на судах этого класса ввести совмещение профессий, которое давало примерно 30 процентов повышения эффективности в работе. Все это не способствовало тому, чтобы в рабочем ядре флота пароходства держать этот теплоход. Однако и не стало поводом для отправки «Красноярского рабочего» на слом, хотя были суда этой серии с не менее громкими именами – «Владимир Ленин», «Михаил Калинин».

В 1977 году теплоход «Красноярский рабочий» стал плавучей учебной базой Красноярского детского речного пароходства. С тех пор в разное время на нем «несли вахту», являясь примером для будущих капитанов, механиков, электро- и радиомехаников, такие ветераны флота Енисейского пароходства, как Г. М. Угрюмов – в прошлом капитан теплохода «Михаил Калинин», награжден орденом Ленина; Н. Н. Балакин – капитан дизель-электрохода «Рубинштейн», участник перегона судов из США, Германии, Финляндии, автор сборника рассказов «О чем рассказывают старые пароходы»; В. П. Минаев – капитан теплохода «А. Матросов»; Ф. Г. Сидоров – капитан теплохода «В. Куйбышев»; Ю. Н. Вавилов – капитан-наставник, и многие другие заслуженные ветераны Енисейского пароходства.

Не часто на своем борту «Красноярскому рабочему» приходилось принимать, особенно в 2000-е годы, таких высоких гостей. И тем более волнительно было для него «видеть» своего последнего капитана Алексея Николаевича Захарова и представлявшего руководство открытого акционерного общества «Енисейское речное пароходство» и. о. генерального директора Леонида Никоновича Федорова, которые посетили теплоход в составе комиссии.

Не довелось «Красноярскому рабочему» поработать на акционеров. Зато его экипаж был наслышан о них от своего первого капитана М. Е. Лиханского, который за 92 года своей жизни многое повидал – служил на царском флоте, был в Германии на приемке этого теплохода, принимал участие в перегоне его на Енисей. Пясинские экспедиции, освоение притоков и открытие новых отстойных пунктов, буксировка большегрузных караванов – все было на долгом жизненном пути капитана и теплохода. Не прошли для капитана незамеченными репрессии конца тридцатых годов, но вышел он оправданным вчистую, и снова – на мостике родного теплохода. В середине пятидесятых капитан ушел на берег капитаном-наставником. Был удостоен ордена Ленина. А теплоход, уже под командованием другого капитана, продолжал работать на передовых рубежах очередной пятилетки.

\* \* \*

Последний его капитан, поднявшись на борт по скрипучему трапу вместе с гостями, почувствовал ностальгию. За эти долгие почти тридцать лет оба – и капитан, и теплоход – сильно изменились. Широкая окладистая борода, как кудель на прялке, обветренное, сильно тронутое морщинами лицо, появившаяся сутулость и осторожность в движениях, не могли скрыть могучей фигуры капитана тех лет.

Многое уже в прошлом. Когда он поднимался на капитанский мостик, слегка стонал трап. И снова итогом больших свершений капитана и теплохода было вручение ордена Ленина капитану...

Капитан, оглядываясь по сторонам, замечал большие изменения теплохода. Но остались прежними буквы названия на борту и полубаке судна, отлитые из бронзы на заводах фирмы «Шахау». Время пощадило их, даже сейчас, когда ничего святого не осталось для искателей цветного лома. Здесь заслуга и тех, кто несли вчера и несут сегодня вахту на этом теплоходе. По-прежнему крепко стоит рангоут, хотя такелажа поубавилось, и он обветшал. Вспомнил Алексей Николаевич, что на однотипном судне «Клим Ворошилов», впоследствии «Михаил Калинин», капитан А. Н. Здоров на таких мачтах поднимал паруса на Енисее, ниже Подкаменной Тунгуски, и тем самым увеличивал скорость хода. Во многих местах износилась и прогнила палуба. Места замены палубника резко выделяются. Но все-таки мощно выглядят палубные механизмы: шпиль, брашпиль, буксирная лебедка.

Гости заходят в надстройку, где ничего конструктивно не менялось, – все те же переборки, кубрики с двухъярусными койками, каюты комсостава, камбуз, кают-компания – по совместительству красный уголок. Помнят, наверное, стены кают-компании и сохранившаяся мебель тридцатых годов заседания штабов экспедиций, которые возглавлял К. Мецайк – легендарная личность на Енисее. Бывали в этой кают-компании руководители Норильлага и ГУСМП, министры речного флота СССР – З. А. Шашков и РСФСР – С. А. Кучкин. Здесь проходили повседневные будни экипажа и проводились праздники. Помнят они И. М. Назарова, который около 35 лет возглавлял Енисейское пароходство в самые трудные для страны годы, и благодаря которому в 1972 году пароходство было удостоено ордена Ленина.

Вот кладовые боцманского имущества – гарманжа, шакши для хранения красок, цепные ящики – и прочее, что позволяло боцману содержать теплоход в чистоте и порядке и с чем выходили на авралы: то ли по оказанию помощи в ликвидации аварии с экипажами других судов, то ли по сколке льда во время обледенения, по формированию составов или по наведению чистоты перед приходом в конечный пункт. Вот и каюта боцмана. Много в

этой каюте проживало людей – и до него, и после. Но тот, кто умер на этой койке, не пожелав оставить теплоход в сложнейшей обстановке осеннего замерзания Енисея, сказав капитану: «Оклемаюсь», – не выдержал. Его именем был назван теплоход – «Боцман Лайне». Наверное, это сделано впервые. По крайней мере, я не слышал ни в речных, ни в морских пароходствах, ни до, ни после, чтобы кто из боцманов удостоился такой чести. Наверное, было за что.

Вот и носовой трюм, где нетрудно было сделать выгородку для печатной машины Кости Лавренова – печатника выездного пункта редакции газеты «Красноярский рабочий», в составе которого был еще один сотрудник – редактор и рабкор в одном лице – Георгий Кублицкий, впоследствии известный публицист-международник, большой патриот города Красноярска, Красноярского края и Арктики. Это был 1936 год, когда готовилась очередная Пясинская экспедиция, продолжалась эпоха челюскинцев, шло становление полярной авиации, открывались станции «Северный полюс», твердо становились на ноги порт, комбинат и сам заполярный город Игарка.

\* \* \*

Экскурсия, где встретились через долгое время капитан и теплоход, продолжалась. Вот и святая святых теплохода – машинно-котельное отделение. Пусто в нем. Все, что могло пригодиться на других судах, было снято. Сиротливо на фундаментах стоят два «мановских» дизеля, которые когда-то выдавали на гребные винты по 700 лошадиных сил. Это были самые мощные теплоходы того времени на речном флоте.

Сохранилось рабочее место вахтенного механика с пультом управления главными и вспомогательными механизмами, телефонной и прямой (через трубу) связью с капитанским мостиком и каютой механика. Здесь получали команду-просьбу, а иногда – просьбу с капитанского мостика: «Добавить обороты», когда уже исполнены были команды «Полный!», «Самый полный!».

Наверняка помнят приборы помощника механика К. Ф. Селезнева, который в первую Пясинскую экспедицию на этом теплоходе был участником митинга в Вальке – по случаю благополучного прибытия. Жив Константин Федорович. Помотала ему душу перестройка с последующим развалом Советского Союза. Разменяв девятый десяток, он оказался на приеме у генерального директора, которого хорошо знал. Ведь вместе в 1963 году они работали на теплоходе «А. Матросов»: один – третьим штурманом, второй – главным механиком. Без российского гражданства, без прописки, без пенсии вернувшийся с Украины Константин Федорович стоял и

возмущался: «Как же так?! У меня отец, дед, прадед похоронены на Покровском кладбище, а мне не дают российское гражданство». Клуб капитанов помог К. Ф. Селезеву получить паспорт, устроил его в пансионат для пожилых людей. Помогли ему съездить, по его просьбе, уже с няней 60 лет, на родном ему теплоходе «А. Матросов» (он ведь принимал его в Германии) с туристами до Дудинки и обратно. Возвратившись, он зашел к генеральному директору и воскликнул: «Иван Антонович! Теплоход стал лучше, чем я его оставил почти 40 лет назад».

Главными механиками теплохода «Красноярский рабочий» работали опытные, авторитетные люди пароходства. Сегодня на флоте возродилась добрая традиция – называть именами заслуженных людей суда пароходства. Теплоходы «Механик Ермолаев», «Механик Черкасов», «Механик Вакутин», «Механик Руденко», «Механик Ефремов» в настоящее время работают не только на Енисее, но и в Балтийском, Черноморско-Средиземноморском бассейнах. Символично то, что последним главным механиком теплохода «Красноярский рабочий» был Н. В. Астафьев, двоюродный брат В. П. Астафьева – писателя и гуманиста. Возможно, поэтому Виктор Петрович знал работу речников не понаслышке.

Поднимается комиссия на капитанский мостик, в рулевую рубку, радиорубку, каюты капитана, радиста. Заметно оживился А. Н. Захаров. Много в его памяти пронеслось за это короткое время. Вот планширь, по которому он определял, будет ли в предрассветное утро туман: если сухой – тумана не должно быть, если мокрый – выбирать место для оборота. Ведь в начале шестидесятых радиолокаторы только-только начали внедряться на речном флоте. Они были далеко не совершенными, и на них сначала была слабая надежда. Верили наметке, магнитному компасу – там, где они были. Как только видимость ухудшалась – на бак отправляли наметчика.

Помнит Алексей Николаевич и такой случай: пароход «Папанин» с большим караваном барж попал в плотный туман. Стать заранее на якоря капитан не успел. Осторожно делая оборот, он вдруг обнаружил встречное несамостоятельное судно. На вопрос капитана: «Кто вас буксирует?», – последовал ответ шкипера: «Так пароход «Папанин!».

Потом уже появились надежные радиолокаторы, авторулевые, эхолоты, которые автоматически включаются – при наступлении определенной глубины. А сейчас практически все водоизмещающие суда и буксиры-толкачи оборудованы спутниковыми системами постоянного слежения за курсом судна. Много и других примет знал капитан, за которыми наблюдал, особенно, когда выходил в морские условия плавания: «Чайка ходит по песку – наводит на моряка тоску»; «Чайка села на воду – жди моряк хорошую

погоду»; «Солнце село в тучу (при заходе) – жди моряк бучу»; «Солнце красно по утрам – моряку не по нутру» и так далее. Хорошо помнит капитан случай, когда в 1954 году возле Убойного мыса, при попытке сделать оборот с караваном, несколько барж парохода «Родина» потеряли весь свой палубный груз: контейнера с продовольственно-промышленными товарами, уголь, металл. Были жертвы среди экипажей барж.

Здесь, на мостике, регулярно проводились разводы и инструктаж вахт, принимались решения о спасении терпящих бедствие судов в Казачинском пороге.

Комиссия отметила: как и везде, время оставило здесь заметный след. Деревянная обстройка, использованные в судостроении материалы 75-летней давности не подлежат восстановлению, – все требует реставрации современными материалами. Прочный только корпус судна. При умелом решении проблемы с заклепками, он прослужит еще сотню лет.

Не сожалеют ни капитан, ни теплоход о прожитом времени. Оно для них не было застойным. Их жизнь является частью истории Красноярского края, истории страны.

\* \* \*

Проблема увековечения ратных дел речников, северян, полярников возникла не сегодня. Красноярская региональная общественная организация «Клуб капитанов» еще в двухтысячном году выступила с инициативой: к 70-летию Енисейского пароходства на базе теплохода «Красноярский рабочий» организовать Музей Арктики и Енисейского Севера. Эта идея была широко поддержана редакцией газеты «Красноярский рабочий», Красноярским землячеством в Москве, общественностью края. Мы снова и снова поднимаем эту проблему. Ее выполнение будет иметь успех, если она будет решаться сообща, всеми, кому дорого наше прошлое.

## *ЛЮДИ ОСОБОГО СКЛАДА*

От весла, с помощью которого двигался и управлялся челн, начинался эволюционный путь развития и совершенствования движительно-рулевого комплекса. Долгое время пальму первенства удерживало гребное колесо – в качестве движителя технического сооружения, способного держаться на плаву, то есть судна. Гребной винт появился гораздо позже. Преимущества гребного колеса перед гребным винтом заключались в его высоком КПД (коэффициент полезного действия) при небольших оборотах, которые могла обеспечить паровая машина. Особенно незаменимо гребное колесо было на мелководье. Это преимущество широко использовалось на реках.

Винт вместо гребного колеса начал применяться в речном судостроении, когда появились дизели с оптимальным соотношением массы и мощности. Гребное колесо стало активно вытесняться гребным винтом в начале пятидесятых годов прошлого столетия. Строительство пароходов было практически прекращено.

Однако к гребному колесу вернулись в конце девяностых годов прошлого столетия. Конструкторы и инженеры Красноярской судовой верфи совместно с проектировщиками из Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода и Новосибирска во главе с конструктором Е. В. Фальмоновым разработали эскизный проект мелкосидящего буксира-толкача мощностью 360 лошадиных сил. Движителем судна являются цельнометаллические колеса – ДРК. Такие ДРК были установлены на парамах проекта ПКР-25т, построенных на Красноярской судовой верфи, и показали высокие эксплуатационные качества – расходы на эксплуатацию снижены на 30 – 40 процентов, надежную работу в условиях засоренного фарватера и на сверхмалых глубинах до 70 сантиметров, а также во льду толщиной до 20 сантиметров. В недалеком будущем суда такого типа будут востребованы на геолого-поисковых работах, при добыче нефти и газа, в других сферах хозяйственной деятельности в труднопроходимых местах.

Талантливым конструктором и инициатором строительства мелкосидящих колесных судов является И. Д. Буллер, отдавший много лет своей жизни судостроению, в том числе судов для малых рек, на посту главного инженера Красноярской судовой верфи. Кроме судостроения, хобби Ивана Давыдовича – шахматы. Он имеет первый разряд и является организатором многих шахматных первенств.

Настоящей технической революцией в судостроении для малых рек явилось изобретение водометного движителя. Группа разработчиков во главе

с главным конструктором Красноярской судовой верфи М. Д. Хренниковым разработала и построила в 1950 году первые водометные суда. Впоследствии около полутора тысяч судов с таким движителем, в том числе буксирных и толкачей, пассажирских и танкеров, рефрижераторов и сухогрузов, работали на мелководьях Сибири и Дальнего Востока, Монголии, Китая, Камбоджи, Вьетнама и других стран.

На замену водометному движителю придет гребное колесо. Однако скорости этих судов невелики.

\* \* \*

Как-то, будучи в кабинете губернатора Красноярского края А. И. Лебеда, я пригласил его совершить поездку на теплоходе «Чайка». Старый служебный теплоход начальника пароходства И. М. Назарова был переоборудован под комфортабельное судно для приема высоких гостей. Корпус удлинили на 10 метров цилиндрической вставкой по миделю, установили новое оборудование и главный двигатель, построили новую рулевую рубку, салон на 20 посадочных мест, открытую палубу под тентом, семь одноместных кают с душем и туалетом, сауну, камбуз и т. д. По комфортабельности и возможностям для отдыха ничего похожего на Енисее, да и в других бассейнах, не было. Скорость хода – 25 километров в час. «Заманчиво, – сказал Александр Иванович. – Но больно уж тихо вы ходите!».

В начале шестидесятых годов практически весь водоизмещающий пассажирский флот перевозил пассажиров и багаж. Туристические перевозки только зарождались. Особенно были переполнены пассажирские линии там, где отсутствовал железнодорожный и автомобильный транспорт. Вспоминаю первые годы работы на теплоходе «А. Матросов». Иногда возили по 450 – 500 человек при пассажировместимости 360 спальных мест, – была такая категория пассажиров – четвертый класс, им билеты продавали без определенного места. Скорость движения составляла 15 – 17 километров в час.

Теперь можно понять, насколько было востребовано появление первых скоростных судов на подводных крыльях (СПК). Это стало возможным после изобретения формы крыла и обводов судна, которые на скорости приобретают подъемную силу, способную выталкивать и держать над поверхностью воды его корпус, тем самым резко сокращая сопротивление и увеличивая скорость.

Автором изобретения был Р. Е. Алексеев. Он же стал и конструктором опытного судна на подводных крыльях. Это был его дипломный проект, который Ростислав Евгеньевич защитил на «отлично». Но от дипломного

проекта до его претворения в «живое» судно лежала целая пропасть. Те же профессора, одоббившие дипломный проект, задавали вопрос: «А вдруг перевернется?». После длительных согласований было принято решение – строить опытный образец на заводе «Красное Сормово».

Это было судно длиной 26,9 метра, мощность силовой установки – 900 лошадиных сил, пассажировместимость – 64 места, скорость хода – 60 километров в час, автономность плавания – до 500 километров. Хорошее сервисное обслуживание пассажиров, удобные мягкие кресла, сравнительно большая скорость, четко выполняемое расписание движения, прекрасные виды на проносящиеся мимо берега и свежий речной воздух привлекали пассажиров на эти новые суда, несмотря на дорогие, по сравнению с автобусными и железнодорожными, билеты.

Поначалу вызывала тревогу сложность обеспечения безопасности движения скоростных судов. При наличии Казачинского порога, многих перекатов с односторонним движением, при частом и неожиданном для судоводителей наступлении ограниченной видимости, невозможности обеспечить якорную стоянку на течении, отсутствии радиолокаторов требовались тщательный подбор командного состава для этих судов, разработка дополнений к местным правилам плавания. Конструкция судна не позволяла ему долго находиться на плаву при наличии водотечности корпуса. Фактором, сдерживающим подход к берегу, не оборудованному причалом, в условиях малых глубин, была большая осадка на маневрах и на стоянке.

Строительство судов на подводных крыльях началось в 1957 году. Первый теплоход такого класса – «Ракета-7» – был получен Енисейским пароходством в 1960 году. Капитаном был назначен В. И. Солдатов – выпускник Красноярского речного техникума, заочно окончил судоводительский факультет института инженеров водного транспорта. Вячеслав Иванович был уже опытным капитаном, работал в этой должности с 1948 года. Во время его учебы в институте кафедра судовождения активно занималась проблемами обеспечения безопасности скоростных судов, и он, студент-заочник, принимал в этом непосредственное участие. Руководил научной работой заведующий кафедрой судовождения Д. К. Земляновский. Дмитрия Константиновича я знал как заместителя начальника Красноярского, а затем Омского речного училища, автора учебника «Общая лодия». Впоследствии он возглавлял Центральный научно-исследовательский институт Министерства речного флота.

Лучшей кандидатуры, чем В. И. Солдатов, на первую енисейскую «Ракету» подобрать было трудно. Механиком на это судно назначили Г. Д.

Артюха. Георгий Данилович до своего назначения на «Ракету» был главным механиком теплохода «В. Чкалов», участвовал в его строительстве и перегоне. Тандем Солдатов – Артюх как нельзя лучше подходил к решению той задачи, которая была поставлена перед экипажем.

В руководстве пароходства хорошо понимали, насколько непросто адаптировать этот флот к условиям судоходства на Енисее, насколько он нужен здесь. Есть такая пословица у русского народа: «Первый блин – комом». Чтобы не вышло по этой пословице, так тщательно и подбирали капитана и механика. Не ошиблись: адаптация в течение первого года эксплуатации прошла успешно. Убедились все, в том числе в Министерстве речного флота, что на Енисее скоростные суда работать могут. Апробирован был перегон этих судов, – неблизкий путь от Зеленодольска до Красноярска, – который планировала и обеспечивала Экспедиция специальных морских проводок под руководством Ф. В. Наянова. К пятидесятилетию первого массового перегона речных судов из Европы на Енисей, по инициативе Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов», грузовой теплоход «Сочи» был переименован. «Федор Наянов» – таково новое название судна.

Вновь назначаемые капитаны выезжали к месту строительства судов на подводных крыльях, участвовали в ходовых испытаниях и принимали их. Иногда шли на Енисей своим ходом, а чаще СПК грузили на попутное судно и в сопровождении капитана везли до морского порта, где перегружали на морское судно и уже без сопровождения капитана доставляли в Дудинку, где капитан снова принимал его.

В 1961 году второе такое судно – «Ракета-23», под управлением капитана М. И. Платунова и механика В. В. Савушкина – прибыло на Енисей. Недолго работал Михаил Ильич на СПК: не выдержал напряжения, ушел капитаном на дизель-электроход «Композитор Прокофьев». Впоследствии Виктора Васильевича Савушкина, как инженера-механика, хорошо освоившего технику СПК, назначили механиком-наставником пароходства, а потом он стал заместителем Кировского районного Совета депутатов трудящихся города Красноярска.

Не выдержал, ушел со скоростного флота – капитаном на дизель-электроход «Композитор Калинин» – И. В. Дементьев. Кроме всего прочего, Ивана Васильевича смущал вопрос надежности главного двигателя ракеты, особенности которого он хорошо узнал во время войны, когда командовал «катюшами». «Нет надежности в нем. А произойди отказ его в Казачинском пороге или в другом опасном месте – трагедии не миновать», – вслух размышлял Иван Васильевич.

Не выдержал испытания на прочность В. П. Удович. Будучи капитаном теплохода «Ракета-54», по большой воде он посадил судно на мель напротив острова Отдыха. Один из пассажиров (артист театра) сломал ребра. Долго пароходство гасило артисту претензии морального и материального плана, а капитан через некоторое время ушел в капитаны-наставники.

После крупной аварии в перекате Атамановские Камни ушел на берег старшим диспетчером пассажирского флота А. А. Лопардин – капитан теплохода «Ракета-42». Зацепив буксирный трос при обгоне состава, судно столкнулось с буксируемой баржей, был основательно поврежден пассажирский салон «Ракеты». Чудом никто не пострадал, хотя стрессовое состояние долго не покидало пассажиров и команду.

Натерпелись страха пассажиры, команда «Ракеты-23», когда она под управлением капитана А. Н. Аполонова при внезапной остановке двигателя зацепила трос туера «Енисей». И на этот раз Бог миловал – никто не пострадал, но в целях безопасности движение «Ракет» через Казачинский порог было запрещено. Прошло немало времени, и после замены главного двигателя на теплоходе «Ракета-42», где капитаном был В. И. Похабов, им разрешили, в порядке эксперимента, движение через Казачинский порог. А потом, когда острота ощущений от случившегося в Казачинском пороге притупилась, исчезли из поля зрения участники и свидетели того случая, запрет перестал действовать сам по себе. Капитанская судьба Александра Николаевича Аполонова, как и многих других, злоупотреблявших спиртными напитками, с этой аварией была закончена.

За В. И. Похабовым разрешение на движение через Казачинский порог получил капитан теплохода «Ракета-61» Е. М. Целищев – сын капитана М. И. Целищева, награжденного орденом Ленина в 1954 году. Михаил Иванович был капитаном на пароходах «Партиец», «Восточная Сибирь», «Улу-Хем», «Чернышевский», «Нахимов». По отцовским стопам пошел и Евгений Михайлович. Будучи студентом последнего курса Красноярского речного техникума, в 1945 году он участвовал в перегоне судов из Америки на Енисей, а в 1946 – из Германии в Ленинград. С 1948 года Е. М. Целищев – капитан теплохода «Якутия». Этот теплоход следовал в составе экспедиции до поселка Ванавара. Экипажи судов стали первопроходцами, доказав, что теплоходы своим ходом могут подниматься по Подкаменной Тунгуске в глубь Эвенкии. Проявив смелость и находчивость при подъеме через Понолинский и Чамбинский пороги, Евгений Михайлович, тем не менее, после возвращения из экспедиции попал в немилость к транспортной прокуратуре. И долго ходил бы он с поникшей головой, имея справку о невыезде, если бы не встретил случайно в городе Красноярске первого

секретаря райкома, с которым вместе принимали решение о подъеме в порогах. На другой же день вопрос был снят с повестки дня. А что же прокурор? Очень был рад очередной встрече, жал Евгению Михайловичу руку и... даже извинился.

Отработал Е. М. Целищев капитаном-механиком «Ракеты» до начала девяностых годов, собирая награды, грамоты, призы, благодарности. Однако тяжелая работа дала о себе знать, и Евгений Михайлович ушёл на пенсию по возрасту, больным.

Не все гладко, безоблачно было в капитанской работе за долгие годы. Однажды его «Ракете» с пассажирами на борту ровно сутки пришлось стоять у Барабановского острова во время тумана. Евгений Михайлович идти не рискнул, да и на борту судна, говорят, капитан тогда не присутствовал. Была смена его дублера В. Николаенко. Шибко запомнилась Евгению Михайловичу встреча после этого инцидента со следователем прокуратуры.

Уже будучи на пенсии, Евгений Михайлович попал в сложное положение – остался совершенно одиноким. И здесь его поддержал Клуб капитанов. Он был принят в члены Клуба, где нашел моральную и материальную поддержку.

Был еще случай на Енисее, когда теплоход «Ракета-23» под управлением капитана Н. Т. Ганжи в Минжувльском перекате, маневрируя в тумане, получил повреждение корпуса, и вода начала поступать внутрь. Николай Тимофеевич не растерялся. Он тут же высадив пассажиров на дебаркадер и, дав полные обороты двигателю, сумел вывести его на крылья, и, пока шел до кормоподъемника в затоне, вода из корпуса «Ракеты» была выдавлена. Менее чем через час он снова сумел вернуться на свою линию.

Быть первым – всегда трудно. Но капитан теплохода «Ракета-7» В. И. Солдатов и механик этого судна Г. Д. Артюх были людьми особого склада, как их называл знаменитый на Енисее капитан-механик СПК А. А. Агапов – «авантюристами от судовождения и техники», в лучшем смысле этого слова. Анатолий Андреевич был свидетелем, как приготавливал масло для двигателя механик Г. Д. Артюх. По просьбе Георгия Даниловича Агапов, в то время капитан танкера «Ирша», доставал ему авиационное масло на Злобинской нефтебазе, у которого там были свои связи. А Георгий Данилович, по известным только ему критериям, добавлял присадки.

Дело в том, что с топливом для «Ракет» не все было благополучно. По инструкции завода «Звезда», который строил для этих судов двигатели, они должны работать на дизельном топливе со вспышкой 90 градусов. Весь Енисейский флот работал на дизельном топливе с температурой вспышки 62 градуса, а иногда, под ответственность главного инженера, – 48 градусов. Но

работать на таком топливе «Ракете» – это была проблема! И выход был найден. В машинное отделение отправляли, предварительно заткнув ему уши и надев противошумовые наушники (противогаз), моториста, который был в постоянной готовности: в случае наступления нештатной ситуации он должен перекрыть топливо. Непосредственную ответственность за все последствия нес механик судна. И так – за что ни возьмись...

Еще сложнее приходилось работать капитану. Других правил плавания, кроме общих – плавания судов по внутренним водным путям и местным, приравненным к особенностям плавания по Енисею, не существовало. Применять существующие правила к обеспечению безопасности плавания скоростных судов – это безумие. Ведь за одну минуту «Ракета» пролетает расстояние по течению более одного километра. Времени для раздумий, тем более для согласований действий с капитаном встречного или обгоняемого судна нет, и капитану скоростного судна всю ответственность надо брать на себя. Выражение морской и речной практики: «Действия судоводителей должны быть заблаговременными, уверенными и соответствовать хорошей практике» – более всего подходит к быстроходным судам. Связанную с этим историю вспомнил А. А. Агапов, бывший капитан-механик «Ракеты-62», во время траурной панихиды, когда провожали в последний путь Г. М. Угрюмова – капитана теплохода «Михаил Калинин». «Ох, и напугал ты меня, Анатолий Андреевич, когда мы с большим возом поднимались в Пискуновском перекате!», – как-то попрекнул Георгий Мефодьевич Агапова. Все судоводители старшего поколения хорошо помнят, каким был этот перекат: узким, извилистым, со свальным течением и односторонним движением. «Вдруг слышу: «На «Калинине»! Убери наметку!», – вспоминал Угрюмов при встрече с Агаповым. И он сообразить еще не успел, как по левому борту, на обгон, пролетела «Ракета-62». Слегка качнулся теплоход, а «Ракета» была уже метров 500 впереди. «А другого выхода, – резонно оправдывался Анатолий Андреевич, – у меня не было».

Была еще одна немаловажная ситуация, которая касалась командного состава скоростных судов. Штатное расписание предусматривало должности капитана-механика, дублера капитана-механика, первого штурмана – первого помощника механика. На борту во время рейса должны были находиться два командира. На линии Красноярск – Широкий Лог «Ракета» успевала за светлое время суток сделать круговой рейс. По расписанию уходили из Красноярска в 8 часов 00 минут, возвращались в 18 часов 30 минут. Это по расписанию, а на самом деле бывало по-всякому: то туман, то двигатель барахлит, то опаздывают в Широкий Лог пассажиры с Ангары. Капитану или его дублеру надо прибыть на судно в шесть часов утра, сделать

предрейсовый техход, к семи часам подойти к речному вокзалу для прохождения предрейсового медицинского осмотра, а в семь часов тридцать минут – посадка пассажиров. Двое суток в работе, сутки на берегу – так всю навигацию, с начала июня по сентябрь включительно. Кроме того, не следует забывать, что район от Есаулово до Павловщины – это зона повышенной радиоактивности. «Из ушей и носа у некоторых начала идти кровь», – рассказывал В. И. Похабов, в то время капитан-механик «Ракеты-42».

Не на много лучше были условия на линиях: Красноярск – Подтесово, Красноярск – Бор, что в устье Подкаменной Тунгуски, хотя их обслуживали суда на подводных крыльях лучшего класса – «Метеоры». Многие судоводители не выдерживали такой нагрузки и уходили на берег.

Четыре года в режиме эксперимента работал экипаж теплохода «Ракета-7» под управлением капитана В. И. Солдатова и механика Г. Д. Артюха. К концу экспериментального периода на Енисее уже ходили «Ракета-23», «Ракета-42», «Ракета-54», «Ракета-61», «Ракета-62».

В 1964 году на Енисее появился новый скоростной, более быстроходный, комфортабельный «Метеор-22» – капитан С. И. Богемский, механик М. Т. Сазанович; в 1965 году – «Метеор-33» – капитан А. А. Агапов, механик И. Г. Грибанов. Вместимость – 124 посадочных места, скорость хода – 66 километров в час, длина – 34,6 метра, мощность силовой установки – 1850 лошадиных сил, дальность плавания – более 500 километров; осадка: на крыльях – 120 сантиметров, на корпусе – 240 сантиметров. Управление таким судном, обеспечение его безопасности плавания более сложны, хотя элементы модернизации на новых судах присутствовали, – например, был установлен гидроусилитель на рулевую.

В 1966 году В. И. Солдатов был переведен в Новосибирский институт инженеров водного транспорта на кафедру судовождения. Г. Д. Артюх продолжал работать на теплоходе «Ракета-7» до своего ухода на заслуженный отдых. Метку о своей работе на крылатом флоте Георгий Данилович оставил: он был талантливым механиком-рационализатором. Однако во время весеннего половодья, когда подтоплены берега, затоплены осередки и отмели, на которых в меженный период сухо, Георгий Данилович с полного хода выскочил на затопленный остров. Кстати, накануне прихода на Енисей скоростных судов капитаны шутили: «Если с полного хода сесть на Кобылью косу, долетит ли капитан до Красноярска, или нет?».

После посадки в Есауловском перекате стало ясно, что теплоход «Ракета» на отмели сначала цепляется винтом за грунт, винт превращается в подобие бутона розы, судно падает на крылья и останавливается. Мгновенного

торможения теплохода не происходит, как это бывает на автомобиле при скорости 60 километров в час, но винт ремонту не подлежит.

Результаты эксплуатации скоростных судов на Енисее легли в основу проведения при Красноярском речном училище семинаров по обмену опытом работы с другими пароходствами.

Основной принцип обеспечения безопасности плавания при расхождении и обгоне: курс выбирает вахтенный судоводитель СПК, а водоизмещающее судно должно следовать прежним курсом и скоростью. Появилась у диспетчеров практика обеспечения судоводителей скоростных судов путевой информацией и прогнозом погоды. Со временем выросли опытные капитаны и механики СПК: А. А. Агапов, Н. А. Анциферов, А. Н. Аполонов, В. К. Батюшков, С. И. Богемский, Н. Т. Ганжа, И. Г. Грибанов, Л. С. Дронов, В. С. Ероцкий, Л. И. Ефремов, В. А. Старченко, А. М. Райков, Ю. В. Рязанов, Г. М. Потапов, М. Г. Ляшкевич, В. И. Похабов, И. В. Козлов, В. Г. Хлунов. Все они работали достойно, творчески, а некоторые оставили заметный след в истории судоходства на Енисее.

\* \* \*

С именем Анатолия Андреевича Агапова связана героическая страница в освоении Красноярского водохранилища. Мы встретились с ним в день его 75-летия в Клубе капитанов. Много хороших слов было сказано в адрес Анатолия Андреевича его близкими, товарищами и друзьями. Дублер капитана-механика В. И. Похабов вспоминал о полете теплохода «Метеор-71» через плотину Красноярской ГЭС, ночном судовождении на водохранилище, посадке-высадке пассажиров у необорудованного берега и многом другом. Инициатором всего этого и исполнителем на практике был его капитан. «Анатолий Андреевич – настоящий, с большой буквы Капитан, – говорил Л. С. Дронов, капитан-механик теплохода «Метеор-189». – Он – воспитатель других на собственном примере, инициативный, творческий человек. К нему обращались и обращаются за помощью по самым различным вопросам». Леонид Савельевич вспомнил, как он по совету Анатолия Андреевича добывал у авиаторов курсоуказатели. В основе этого была беспомощность наших технических и снабженческих структур по обеспечению надежной работы судов на подводных крыльях и неумная творческая натура Анатолия Андреевича. Интересно было слушать самого Анатолия Андреевича, когда он рассказывал о своем жизненном пути, начиная от предков, которыми он очень гордится. Обладая феноменальной памятью, он вел свое повествование, как будто все это было вчера. Его

первый пароход – «Степан Веребюсов», первая должность – третий штурман и первый капитан – Н. И. Игнатюк оставили заметный рубец в памяти.

Пароход был в составе флота Норильского комбината, который располагал собственными и арендованными у пароходства судами и имел в своей структуре водный отдел. Руководил отделом Ф. А. Кузнецов – строгий, хорошо знающий вопросы эксплуатации водного транспорта специалист. Рядовой состав на суда набирали из заключенных Норильлага. И вот что случилось в первую навигацию Анатолия Андреевича. На выгрузку тарно-штучного груза в Дудинке задействовали заключенных женщин. Они были одеты легко, по-летнему, а температура воздуха была уже ниже нуля. Продрогшим и голодным, им Анатолий Андреевич разрешил зайти на камбуз погреться и чем-нибудь подкрепиться. Надо полагать, это «что-нибудь» они нашли в коробках, которые выгружали. Не думал третий штурман, чем это может кончиться. Ровно через час он был арестован и посажен в отдельную камеру в комендатуре. Ему показали его подпись под обязательством о недопущении любой связи с заключенными, и, без сомнения, он пополнил бы ряды ЗК, не приди ему на выручку капитан Н. И. Игнатюк. На всю жизнь запомнилась Анатолию Андреевичу проявленная им сердобольность.

Был в его жизни пароход «Литвинов», где капитаном работал С. М. Чемагин, впоследствии капитан-наставник. Более всего запомнилось капитанство в молодые годы на теплоходе «Киргизия», прибывшем в Енисейское пароходство из Германии в составе Арктической экспедиции 1948 года. Это были старые, брошенные их хозяевами, часто – у причалов, грузовые теплоходы, не имеющие ни сертификатов, ни документации, поэтому их техническое состояние оставляло желать лучшего. Но Анатолию Андреевичу повезло: механиком этого судна был назначен Т. Д. Кобяков. О таких говорят: «Механик от Бога». Еще долго по жизни шли рядом два этих талантливых человека. Впоследствии Анатолий Андреевич передал теплоход «Киргизия» Трофиму Дмитриевичу, который стал капитаном-механиком. А начинал Т. Д. Кобяков трудиться в пароходстве еще в довоенные годы – шофером у начальника пароходства И. М. Назарова; затем – война, где он «отпахал» от звонка до звонка. Потом заочно окончил речной техникум и стал капитаном-механиком на «Ракете-117».

\* \* \*

Грузовые водоизмещающие теплоходы, которые пришли в составе Арктической экспедиции 1948 года на Енисей в количестве 15 единиц, были в первых рядах. Из них была образована скоростная грузовая линия для перевозки тарно-штучных грузов и зерна. Анатолию Андреевичу на теплоходе «Киргизия» выпала честь возить зерно с пристаней Очуры,

Минусинск и других, расположенных ниже, до мелькомбината в Красноярске. В один из рейсов, когда шла, в основном, зачистка элеваторов, Анатолий Андреевич не смог предвидеть, что горизонты воды в перекатах будут снижаться быстрее, чем идет погрузка его теплохода. В результате на подходе к очередному перекату он увидел, что на сигнальной мачте вывешены знаки глубин, которые меньше, нежели осадка его судна. Ему удалось связаться с капитаном-наставником С. М. Чемагиным и спросить: «Что же делать? Не распаузкой же заниматься». Сергей Михайлович дал ему совет, но рискованный: «Ты на полном ходу перед самым гребнем переката давай команду: «Стоп машины!». Когда придонной волной вас приподнимет, давай – «Полный вперед!», – и проскочите».

Ох, какое это рискованное дело: каменистые перекаты, отсутствие второго дна у судна, ценный массовый груз, – все говорило не в пользу такого решения. Однако, Агапов есть Агапов: он досконально проанализировал ситуацию, просчитал наиболее узкие места, в машинно-котельное отделение отправил в распоряжение механика помощников, аварийный материал. И, с Богом, – вперед! Все получилось удачно.

«Из навигационных приборов на судне был кренометр и наметка, – рассказывает Анатолий Андреевич. – Еще был радиоприемник, весь уже черный от старости, с протертым дерматином на передней панели, – первого выпуска «Балтика». Я обратился к хорошо знакомому радисту и попросил его: «Сделай что-нибудь, чтобы я мог хоть циркуляры прослушивать». И он сделал так, что, включая этот допотопный приемник в определенное время, я мог принять прогноз погоды, габаритов судового хода, специальные предупреждения для судоводителей. И проблем с загрузкой судна больше не возникало».

После «Киргизии» Анатолий Андреевич принял теплоход «Полтава», а затем его назначили капитаном на танкер «Ирша», на котором шли достроечные работы и работала уже приемная комиссия. Может, постигла бы теплоход «Ирша» судьба его собратьев по единому проекту – танкеров «Чао-Холь» и «Артемовск», которые в разное время взорвались – погибли люди, если бы не Анатолий Андреевич. В процессе достроечных работ он внес двадцать пять существенных замечаний в области систем вентиляции, улучшения условий обитаемости экипажа, безопасности плавания, которые были учтены. Более сорока пяти лет служит танкер «Ирша», занимаясь поставками топлива в пункты низовьев Енисея и Енисейского залива, на Диксон и реку Пясину.

\* \* \*

В 1964 году начинается новый этап трудовой и творческой биографии Анатолия Андреевича: его назначили капитаном – дублером механика на теплоход «Ракета-62». Не пришлось ему ехать за теплоходом на завод-изготовитель – он шел в составе Арктической экспедиции на Лену. Но раннее похолодание по всему Северу в конце навигации 1963 года вынудили руководство экспедиции остаться на вынужденную зимовку в Подтесово. Около пятидесяти судов Ленского каравана без особых сложностей были расставлены в затоне. В составе каравана: грузовые теплоходы СТ и ГТ, танкеры «Волга-нефть», венгерские «ОТ-2000», чешские буксиры, финские лихтеры, вспомогательный флот. Все было новое, таких судов не хватало в Енисейском пароходстве, они притягивали флотский глаз, давали информацию к размышлению высшему руководству пароходства. Особо ласкал взор теплоход «Морской» – головной в большой серии судов, впоследствии построенных на заводе «Вяртсиле» в Финляндии для сибирских бассейнов и Амура.

Часть судов Ленского каравана распоряжением министерства были переданы Енисейскому пароходству. Основанием для этого было: той осенью на случайных зимовках на Енисее осталось тоже более пятидесяти судов Енисейского пароходства, а потом в результате весеннего ледохода практически весь деревянный флот был уничтожен. Пострадало много и других судов, которые требовали ремонта. Это были веские доводы в пользу того, чтобы просить министерство часть зимующих ленских судов передать Енисейскому пароходству. Просьба была удовлетворена. В числе переданного флота были грузовые теплоходы СТ и ГТ. Кстати, теплоход «ГТ-4» принял В. И. Похабов, о котором будет рассказано ниже. Енисейскому пароходству отошли также два скоростных теплохода: «Ракета-42» – капитан-механик В. В. Саушкин и «Ракета-62» – капитан-механик А. А. Агапов и дублер капитана-механика М. А. Изотов, впоследствии капитан-механик этого теплохода.

Одну навигацию отработал Анатолий Андреевич на «Ракете», а затем в Зеленодольске принял теплоход «Метеор-33», где судьба его свела с механиком И. Г. Грибановым. Совместная работа сблизила их, и они семейно сдружились на всю оставшуюся жизнь. Давно не стало Ивана Георгиевича, ушла из жизни преданная и любимая жена Анатолия Андреевича, но дружба поддерживается уже с детьми и внуками И. Г. Грибанова.

Анатолий Андреевич рассказал историю знакомства с будущей своей женой Тамарой Александровной – выпускницей Московского института инженеров водного транспорта, инженером-экономистом Красноярского судоремонтного завода. После приезда ее в Красноярск случай познакомил

Анатолия и Тамару, и они стали дружить. Дружба переросла в любовь, которую они пронесли через всю жизнь, вырастили и воспитали дочь Елену и сына Сергея. Елена – заведующая кафедрой университета, а Сергей – инженер, мастер-технолог первого цеха Красноярского алюминиевого завода.

Однажды Анатолия Андреевича вместе с супругой пригласил на юбилей его механик Т. Д. Кобяков. Там они встретились за праздничным столом с И. М. Назаровым, который также был гостем юбиляра. Оказалось, что Иван Михайлович хорошо был знаком с Тамарой Александровной. А познакомились они во время его встречи в Москве со студентами, уже дипломниками, которые по предварительному распределению изъявили желание ехать на работу в Енисейское пароходство. Она запомнилась ему тем, что задала вопрос: «Иван Михайлович! Скажите, пожалуйста, а есть ли в Красноярске электричество?».

В 1969 году на Енисей прибыли сразу два СПК: «Метеор-70» – капитан-механик Б. С. Зотов, дублер капитана-механика М. Г. Ляшкевич и «Метеор-71» – капитан-механик А. А. Агапов, дублер капитана-механика В. И. Похабов.

\* \* \*

Лебединой песней в жизни Анатолия Андреевича был период его работы на теплоходе «Метеор-71». Всего один рейс отработал «Метеор-71» на линии Красноярск – Широкий Лог. В 1970 году страна готовилась достойно встретить 100-летний юбилей В. И. Ленина. Строительство Красноярской ГЭС было на завершающем этапе. К 22 апреля были поставлены под промышленную нагрузку первые десять агрегатов ГЭС. Красноярское море достигло проектных горизонтов. Было завершено строительство пассажирских причалов и вокзалов в Шушенском, Абакане и других населенных пунктах. Правда, в результате ошибок проектантов и гидростроителей причал в Абакане обмелел, а затем вследствие внутриусловных формирований совсем обсох. В некоторых местах горизонт воды водохранилища так и не достиг построенных причалов, а в других эрозия донных отложений из-за колебаний горизонтов воды сделали причалы недоступными.

Краевыми партийными и советскими органами перед пароходством была поставлена задача пассажирского освоения водохранилища. Предстояла трудная, со многими неизвестными, а порой и непредсказуемыми проблемами работа, которая было поручена А. А. Агапову. Анатолий Андреевич не стал отказываться, хотя понимал, что его ждет. Со свойственным ему характером, он не задал вопросы начальству: как

ежедневно добираться до пристани Шумиха, как производить посадку-высадку пассажиров на промежуточных между Абаканом и Шумихой пристанях, как обеспечивать судно топливом и смазкой, а пассажиров и команду – питьевой водой, а еще организовать работу буфетов, – и так, за что ни возьмись...

Все это начиналось в далеком 1966 году. Наступившее весной половодье затопило огромные территории, что расположены в долине Енисея нижнего бьефа ГЭС. До сих пор сохранилась на причале речного вокзала в Красноярске отметка подъема воды. Сельскому хозяйству, промышленности, жителям края был нанесен громадный материальный ущерб. Были частично затоплены все деревни, расположенные на берегу Енисея ниже Красноярска. Для определения причиненного паводком ущерба в Красноярск прибыла правительственная комиссия во главе с М. А. Ясновым – председателем Совета министров Российской Советской Федеративной Социалистической Республики. М. А. Яснов и несколько сопровождавших его лиц решили осмотреть, каковы масштабы последствий паводка от Красноярска до Стрелки. А. А. Агапову поступило распоряжение подготовиться к рейсу с правительственной комиссией на борту. Ровно в назначенное время М. А. Яснов и И. М. Назаров в сопровождении большой группы руководящих работников края, руководителей отраслевых министерств прошли к трапу теплохода «Метеор-33», где их встретил А. А. Агапов. Михаил Алексеевич спросил у капитана: «Когда возвращаемся обратно?». «Завтра в 14 часов мы будем отшвартованы к причалу здесь», – уверенно ответил Анатолий Андреевич. «Смотри, капитан, к этому времени мы будем планировать большое совещание с участием этих всех весьма занятых людей», – сказал Михаил Алексеевич, кивнув в сторону провожающих.

В рейсе впечатлений было много. Торчащие над водой крыши домов, несущиеся водным потоком отдельные строения, стога сена, туши животных, перепуганные, отчаявшиеся из-за всего потерянного люди, с мольбой глядящие на высокое начальство – оказали сильнейшее впечатление на председателя Совета министров РСФСР. Нашлось у Михаила Алексеевича время побеседовать и с капитаном А. А. Агаповым – на тему затопленных берегов рукотворным Красноярским морем. Много в Москву поступало писем-жалоб о мизерных компенсациях, о потере веками нажитых мест, об отсутствии транспорта. «Несмотря на принятое Правительством РСФСР постановление о неотложных мерах по обустройству переселяемых жителей в новых поселках – все тонет в бесконечной переписке. Выросли сотни томов бумагомарательства и в Москве, и в Красноярске, где нам показали эту «работу» в кавычках, – посетовал Яснов. – Особенно остро стоит проблема

обеспечения водным транспортом», – добавил он. «Дайте нам один теплоход «Метеор» на водохранилище, и мы обеспечим перевозку пассажиров на водохранилище», – уверенно заявил Анатолий Андреевич. Это было отмечено в протоколе по результатам работы правительственной комиссии, и в 1969 году не один, а два «Метеора», о которых было сказано выше, прибыли на Енисей.

Отступать было некуда, нужно было срочно решать вопрос переброски «Метеора» через плотину Красноярской ГЭС. По поручению И. М. Назарова специалисты конструкторского бюро пароходства совместно с гидростроителями начали работать над решением проблемы. Они предложили два варианта. Вариант первый: построить специально для «Метеора» трейлер, погрузить на него теплоход, подготовить в скалах объездную дорогу и перетащить его через плотину. Но как дальше везти «Метеор» по крутому спуску и снять с трейлера – оставалось нерешенным. При обсуждении этого проекта капитан-наставник Н. И. Игнатюк назвал его авантюрой. Второй вариант: поднять «Метеор» кабель-кранами на 120-метровую высоту и опустить в верхнем бьефе. Но дело застопорилось из-за малого вылета стрелы крана. Конструкторы предложили сделать оттяжки. Не согласился с предложением И. М. Назаров: «Если мы не сможем перебросить «Метеор» через плотину, то это еще полбеды, а вот если утопим или падающим «Метеором» попадем на высоковольтные передачи ЛЭП-500 или агрегаты, то нам это не простят», – сказал Иван Михайлович.

По собственной инициативе за дело взялся А. А. Агапов. Он попросил у начальника пароходства, чтобы ему организовали встречу с А. Е. Бочкиным, выделили автомашину для разъездных работ на плотину, направили конструктора, кандидатуру которого он предложит сам. Начальник пароходства отдал соответствующие распоряжения и организовал встречу с начальником «КрасноярскГЭСстроя». Решение было принято, разработана технология подъема и место переброски. Все расчеты проводил конструктор судоремонтного завода В. Д. Зыков, впоследствии кандидат технических наук, главный инженер судоремонтного завода и декан Красноярского заочно-вечернего отделения Новосибирского института инженеров водного транспорта.

Утром 8 мая 1970 года, накануне Дня Победы, началась уникальная операция по переброске «Метеора-71» через плотину Красноярской ГЭС. Два часа понадобилось, чтобы хорошо продуманная, до мелочей рассчитанная операция окончилась благополучно. После этого экипаж начал подготовку для плавания по водохранилищу от Шумихи до Абакана. А рейсы предстояли трудные. Главные трудности: загрязнение водохранилища плавающими

деревьями, топляком, хламом, оставшимся от бывших деревень. Кроме того, не выдерживало критики обустройство фарватера береговыми и плавучими знаками, отсутствовали подробное описание судового хода и лоцманская карта.

В командный состав «Метеора» входили: дублер капитана-механика Е. Г. Сиротин – впоследствии заместитель директора научно-исследовательского института гидротехники, дублер капитана-механика В. А. Старченко, дублер капитана-механика В. И. Похабов. Виталий Иванович впоследствии работал капитаном-механиком теплохода «Ракета-52» на водохранилище, а весной, по большой воде, был лоцманом на Нижней Тунгуске, – спецлоцию этого притока он изучал еще в июле 1959 года, когда в составе группы из 17 человек – вторых и первых штурманов – при самых низких горизонтах воды на двух шлюпках с дизель-электроходов спускался от Туры до Туруханска. Завершив свою капитанскую и лоцманскую карьеру, Виталий Иванович возглавил Красноярский линейный отдел судоходной инспекции. Выйдя на пенсию, стал исполнительным директором КРОО «Клуб капитанов».

Есть у Виталия Ивановича такая слабость – любовь к природе: охота и рыбалка. Под стать ему, «заражены» этой болезнью его друзья: С. И. Богемский и В. К. Батюшков. Трудовые биографии того и другого интересны. Семен Иудович начинал службу в органах КГБ. Получил первое офицерское звание, но процесс над Л. П. Берией повлиял на его дальнейшую судьбу. Его уволили из органов, и он поступил в речной техникум. В 1964 году стал капитаном первого «Метеора» на Енисее. Побив все рекорды продолжительности работы на одном скоростном судне – теплоходе «Метеор-22», собрав немало благодарностей, грамот и орденов, в том числе Трудового Красного Знамени, Семен Иудович ушел на заслуженный отдых. Но Кимбирка, где они постоянно охотились, еще долго была местом отдыха друзей. Когда в феврале 2007 года в Клубе капитанов отмечали восьмидесятилетие С. И. Богемского, долго звучали здравницы в адрес юбиляра, его друзей и соратников.

Не менее колоритная фигура – В. К. Батюшков. Выпускник Рижского речного училища, однокашник И. Т. Марусева – единственного Героя Социалистического Труда на Енисее, Виктор Кириллович окончил заочно механический факультет института водного транспорта, в 1965 году был назначен капитаном теплохода «Ракета-54», а через год возглавил судоходную инспекцию Енисейского бассейна. В 1983 году его пригласили на работу в центральный аппарат Министерства речного флота РСФСР – на должность начальника отдела Главной инспекции по восточным бассейнам. Когда было реорганизовано МРФ, Виктора Кирилловича назначили

начальником лицензионного отдела Министерства транспорта России. После ухода на пенсию он работает в аппарате Ассоциации портов и судоходства речного транспорта (АПСРТ). Виктор Кириллович не забывает Енисей, особенно его природу.

В начальный период работы «Метеора-71» на водохранилище реализация билетов производилась в кассах речных вокзалов Красноярска и Абакана. Практиковалась и предварительная продажа билетов. На автобусе пассажиры и сменный экипаж отправлялись в Шумиху – ко времени отхода «Метеора». Следуя в обратный путь, автобус доставлял в Красноярск пассажиров, прибывших из Абакана.

Первые результаты работы были неутешительны. Рентабельность работы судна составляла в пределах 65-70 процентов. Капитан хорошо понимал, что сокращением расходов ничего не добьешься: уже, что можно, сократили до нельзя. Выход был – или увеличивать тарифы, или перевозить больше пассажиров. Вопрос изменения тарифов решался только в Москве, а там это предложение ни за что бы не прошло. Это понимали и руководство парходства, и капитан. Оставался один вариант – только увеличение количества перевозимых пассажиров. Это возможно при увеличении количества обслуживаемых пристаней и причалов между Шумихой и Абаканом. В таком случае возникала проблема посадки-высадки пассажиров у необорудованного берега. Сконструированный специалистами судоремонтного завода трап при испытаниях не выдержал расчетной нагрузки и сломался. Утяжелять конструкцию трапа – тоже не выход, так как его вес был предельным, иначе никакая лебедка его не поднимет. Выход нашел капитан со своими помощниками. Они предложили трап – сваю длиной 7 метров и шириной 0,6 метра. Трап прошел испытания по нагрузке, его легко, с помощью ручной лебедки, подавали на берег и убирали.

Остановки «Метеора» в пути значительно увеличили время оборота его между конечными пристанями. Светлого времени суток уже не хватало до прихода в конечный пункт, а движение в темное время и при ограниченной видимости было для скоростных судов, в том числе и для «Метеора», запрещено. «Не оставаться же ночевать с пассажирами в пути», – думал капитан. О том, что на Волге еще в 1961 году проводили испытания и достигли неплохих результатов, А. А. Агапов знал. Но постепенно к этому начинанию там охладели, – дескать, пассажиров не будет ночью, большие расходы, повышенная опасность плавания, – а потом вообще прекратили всякие попытки организовать рейсы в темное время суток. Анатолий Андреевич запросил акты экспериментальных ночных рейсов у волжан. Противников этого начинания, вооруженных аргументами «антисоветчиков»

у него было предостаточно. Только чего стоит аргумент: на пять-семь километров пути – один плавучий знак и более трех тысяч моторных лодок, у заградительных агрегатов ГЭС собирается ежегодно более 300 кубических метров леса, в то время как на Волге в сотни раз меньше – и то прекратили ночное плавание скоростных судов.

Но не таков Анатолий Андреевич. Со своими соратниками он начал скрупулезно, учитывая все до мелочей, разрабатывать методики ночных рейсов. Перво-наперво нужно было достать мощные прожекторы, как у авиаторов. Куда их установить, чтобы не ослеплять судоводителей встречных судов и не создавать световой помехи для себя, как ими управлять из рубки, – это он уже определил. Но как добыть сами прожектора? На своих снабженцев – надежды никакой. Авиаторы отказали, – большой дефицит. Анатолий Андреевич, сам коммунист, обратился по этому вопросу в транспортный отдел крайкома КПСС. И ему помогли. Следующая проблема: где взять малогабаритный, компактный радиолокатор? Енисейское пароходство таких не имело; в министерство обращаться – нет смысла, так как идею ночного полета «Метеора» по водохранилищу там не поддерживают. Для решения этой проблемы он за свой счет поехал в Петрозаводск, обратился лично к начальнику Беломоро-Онежского пароходства и привез оттуда радиолокатор «Дека».

Для полного счастья Анатолию Андреевичу, как капитану, не хватало чувствительного курсоуказателя. Магнитный компас, хотя и установили его вдали от мощных магнитных полей, «страдал» застоєм картушки, и никакой девиаторщик, даже сам профессор по этой части – В. Г. Даровских – девиатор пароходства, ничего с ним сделать не мог. Владимир Григорьевич Даровских – сын капитана Г. Н. Даровских, который в последние годы своей трудовой биографии работал капитаном теплохода «Иркутск», сменным капитаном на судоремонтном заводе, был награжден орденом Ленина.

Проблему с курсоуказателем Анатолий Андреевич решил с помощью красноярских авиаторов, у которых позаимствовал гироскопическую полусферу. Теперь у Анатолия Андреевича было все, чтобы осуществить задуманный план в полном объеме. Вновь был составлен график движения, расписание несения вахт, когда одновременно при ограниченной видимости несут вахту два командира, сменяясь у штурвала каждые два часа, два рулевых моториста и матрос-кассир. Командным составом был хорошо изучен судовой ход, намечены наиболее безопасные трассы движения, определены компасные курсы, опытным путем рассчитаны скорости движения при различном ветро-волновом режиме, стабильной загрузке и постоянном режиме работы двигателей 1500 оборотов в минуту. Кроме того,

на все лодочные станции водохранилища была дана информация о ночных рейсах «Метеора-71», о времени прохождения судна, проведена разъяснительная работа среди лодочников. И за все время работы в ночное время не было ни одного происшествия с лодками, не поступило ни одной жалобы в судоходную инспекцию. Тысячи благодарностей от населения экипажу и капитану за качественное обслуживание поступали во все инстанции.

Ведущую роль в определении компасных курсов, прокладке предварительного пути судна и его счислении сыграл И. И. Стрельченко. Его судоводительская судьба складывалась удачно. Иван Иосифович в 1959 году был назначен капитаном парохода «Академик Тимирязев», затем – капитаном – вторым помощником механика теплохода «ОМ-382». В 1964 году И. И. Стрельченко становится дублером капитана – первым помощником механика теплохода «Ракета-7», а после ухода В. И. Солдатова – дублером капитана-механика этого же судна. В 1969 году его назначают главным ревизором в службу безопасности судовождения, где Иван Иосифович проявил незаурядные способности в составлении аварийных актов, вновь создал делопроизводство службы. Как-то капитан-наставник С. К. Колов сказал о нем: «Когда Ивана Иосифовича нет в службе, то и службы нет». Его способности штурмана с большой буквы давно заметил А. А. Агапов. И когда на «Метеор-71» потребовался такой человек, Анатолий Андреевич обратился с просьбой об этом к Л. Ф. Головачеву – заместителю начальника пароходства по кадрам. После организации полета теплохода «Метеор-71» через плотину Красноярской ГЭС отказа Анатолию Андреевичу не было, с каким бы предложением или просьбой ни обращался он к руководству пароходства. Ивана Иосифовича назначили дублером капитана – первым помощником механика теплохода «Метеор-71» – на период отсутствия В. И. Похабова, который уходил лоцманом на Нижнюю Тунгуску.

Со свойственной ему аккуратностью и точностью, что является неотъемлемой чертой хорошего штурмана, Иван Иосифович нанес на карту компасные курсы, точки поворотов на новый курс и начала маневров на подходах к причалам, ориентиры на берегу и сделал подробное описание судового хода. В конце своей жизни Иван Иосифович активно принимал участие в создании и работе Музея истории и развития судоходства в Енисейском бассейне, в деятельности Совета ветеранов Енисейского пароходства.

Что же дали ночные рейсы и остановки во всех населенных пунктах водохранилища? Если в 1970 году по итогам навигации «Метеора-71» расходы превышали доходы, то с введением новых методов организации

труда динамика увеличения доходов стала быстро улучшаться. В навигацию 1975 года доходы превысили расходы на 40 тысяч рублей. Пятилетний план перевозки пассажиров был выполнен к 1 сентября 1974 года, а по доходам – 29 июня 1975 года.

Памятника при жизни заслуживает Анатолий Андреевич за решение проблемы кавитации гребного винта скоростного судна. Через два-три рейса лопасти винта были схожи с решетом – только более крупные ячейки. Винт приходилось менять. Этой проблемой занимались в лаборатории Центрального научно-исследовательского института Крылова, делали самые различные выводы и предложения: изменяли геометрию винта, производили покрытие резиной, сверлили вал. Однако положительного результата не достигли. Однажды при очередной смене винта Анатолий Андреевич обратил внимание на поверхности лопастей, противоположных движению судна: были видны явные следы окалины, как будто эту сторону винта обжигали высокой температурой. Своими наблюдениями он поделился с работающим рядом сварщиком. Тот подтвердил: «Да, это следы высокой температуры». Анатолий Андреевич обратился к специалистам завода «Сибсталь», которые лабораторным методом подтвердили его предположение.

Выступление Анатолия Андреевича на техническом совете Минречфлота РСФСР, где присутствовали высокие мужи в званиях докторов и членов всяких высших учреждений от науки, было громом среди ясного неба. Никто не поверил и не согласился. И снова Анатолий Андреевич пошел своим путем. На том же заводе «Сибсталь» из особо жаростойкого металла было сделано напыление на лопасти винта. На лопасти установили термокарандаш. Винт испытание выдержал. Кроме того, экспериментальным путем была подтверждена и гипотеза Анатолия Андреевича, что причиной разрушения лопасти является температура более 800 градусов на поверхности лопасти.

Только после экспериментальной эксплуатации «винта капитана Агапова» в министерстве были приняты меры по изменению технологии изготовления винта. Были сэкономлены сотни тысяч рублей государственных средств.

Еще Анатолий Андреевич Агапов – незаурядный воспитатель флотских специалистов. Многие к нему приходили птенцами, а улетали настоящими орлами...

\* \* \*

Талантливыми учениками Анатолия Андреевича были многие. Среди них Я. А. Литовченко – изобретатель и конструктор авторулевого прибора для

судов внутреннего плавания. Его особенность заключается в том, что он учитывает необходимость на реке постоянно менять курс судна. Всего было изготовлено на Красноярском судоремонтном заводе и установлено на судах более тридцати приборов. Однако приступить к их массовому изготовлению для установки на всех судах не удалось. Хотя имелись уже акты экспериментальной эксплуатации, в которых были отмечены надежность в работе авторулевого устройства, существенное облегчение работы судоводителя, дальнейшая возможность внедрения радиолокационных электронных карт, однако не было полной технической документации, – и дальше дело не пошло.

Лучший тренажер для судоводителей речного флота был разработан и изготовлен на Красноярском судоремонтном заводе Я. А. Литовченко и В. А. Калинин. Яков Андреевич трагически погиб в лаборатории завода в 1997 году.

Прошел школу скоростников у А. А. Агапова Е. П. Тимофеев. Евгения Павловича, который работал третьим штурманом на теплоходе «Михаил Калинин», Анатолий Андреевич пригласил к себе на «Метеор». Отсюда его выдвинули на партийную работу в Балахтинский РК КПСС. Потом он был инструктором крайкома КПСС, а после его ликвидации перешел на работу в транспортную инспекцию. Сейчас Евгений Павлович трудится в судоходной инспекции Енисейского бассейна.

Большой труженик, первоклассный капитан-механик получился еще из одного ученика Агапова – М. Н. Пяткова. Я близко познакомился с Михаилом Николаевичем, когда он был капитаном-механиком служебного теплохода «Заря-346». До этого приходилось ему работать капитаном парохода «Софья Ковалевская», капитаном-механиком теплоходов «Чулым», «РТ-700». Эти суда были приписаны к Павловской РЭБ, ежегодно по большой воде работали на Большом Питу. Там, на пароходе «Софья Ковалевская», будучи заместителем начальника пароходства по кадрам, я с ним и познакомился. Михаил Николаевич произвел на меня хорошее впечатление. На судне – идеальная чистота, хотя на пароходе это выдерживать непросто. Было организовано повахтенное соревнование, механизмы закреплены за членами команды. Судно длительное время работало без аварий и браков, регулярно выполняло план. В кают-компании – доска Почета, графики выполнения плана, стенная газета.

На теплоходе «РТ-700» Михаила Николаевича постигло несчастье: в рейсе утонула жена, которая работала матросом. После отхода от Павловщины она решила вымыть палубу, за этой работой ее видел Михаил Николаевич. Через недолгое время он судовым свистом пригласил ее на мостик. Не пришла.

Михаил Николаевич послал рулевого-моториста, однако тот вернулся ни с чем. Объявили тревогу «Человек за бортом», сделали оборот, начали осматривать поверхность реки, по связи дали оповещение о случившемся всем судам в этом районе. Однако все было безрезультатно. Остались у Михаила Николаевича два сына...

После этого случая его пригласил к себе на «Метеор-71» А. А. Агапов. Когда появилась вакансия капитана-механика на служебном теплоходе «Заря-346», Михаил Николаевич был назначен на это судно. На этой «Заре» перевозили президента России Б. Н. Ельцина от деревни Овсянка, где Борис Николаевич был в гостях у В. П. Астафьева, до его резиденции в «Соснах». Когда в Красноярске проходила встреча «без галстуков» президента России Б. Н. Ельцина и премьер-министра Японии Р. Хасимото, служебный теплоход, уже генерального директора ОАО «Енисейское речное пароходство», должен был принять их на борт после рыбалки и доставить в «Сосны». Однако в последний момент Михаил Николаевич обнаружил серьезный дефект в движительно-рулевом комплексе. На ходу пришлось менять функции главного и запасного теплоходов «Заря». Но Михаил Николаевич переживал этот момент остро: первое – как доложить руководству о случившемся; второе – если не докладывать, а потом с высокими гостями на ходу «Заря» выйдет из строя, – будет еще хуже. Он доложил мне, функции теплоходов поменяли, и все обошлось благополучно.

Когда было принято решение – на базе старого служебного теплохода еще времен И. М. Назарова сделать новый, где не стыдно будет принимать самых высоких гостей, – Михаил Николаевич возглавил строительство практически нового судна. Менее года ушло на строительство, теплоход внутренне и внешне удался. Новая силовая установка позволяет развивать скорость более 20 километров в час, самостоятельно подниматься в Казачинском пороге. Когда В. В. Байкалов – руководитель ФГУ «Енисейречтранс» решил переоборудовать теплоход «Волна» (проекта ОМ-300) в современное судно для приема и пребывания высоких гостей, а также богатых туристов, возглавить эту работу он предложил М. Н. Пяткову. Михаил Николаевич согласился. Сегодня на Енисее есть теплоход, где не стыдно принять президента любой страны, и есть капитан, который с достоинством представит могучий Енисей и многотысячную армию речников.

Вспоминает добрым словом совместную работу с А. А. Агаповым на «Метеоре-71» нынешний руководитель Управления государственного морского и речного надзора (Енисейгосморречнадзор) Ю. В. Рязанов. Юрий Владимирович был уже опытным речником – имел за плечами опыт работы капитаном-механиком теплохода типа «ОТ-2000», но ему было чему

поучиться у А. А. Агапова. Хотя должность дублера капитана-механика весьма самостоятельная, однако специфика работы теплохода «Метеор-71» требовала особого умения выдерживать расписание движения, обеспечивать безопасность плавания при ограниченной видимости, выполнять текущий ремонт судна и т. д. Успехи Юрия Владимировича на этом посту были замечены руководством отрасли, и его назначили заместителем начальника судоходной инспекции. Конечно, не обошлось здесь без положительной характеристики-рекомендации А. А. Агапова.

Получил путевку в самостоятельное плавание от Анатолия Андреевича А. И. Игнатов. По его рекомендации Анатолия Ивановича назначили капитаном-механиком теплохода «Ракета-42». Затем, будучи заместителем начальника судоходной инспекции, Анатолий Иванович курировал флот сторонних организаций – так до девяностых годов называли весь флот, который не принадлежал пароходству. Работа Анатолия Ивановича была связана, в основном, с частыми и длительными командировками. За короткое время он навел порядок на предприятиях, которые имели свой флот, – по учету аварийности, разработке профилактических мероприятий, подбору и расстановке командных кадров. Была у него страсть – рыбалка на удочку. Он безошибочно определял места, где клев будет, а где – нет. После непродолжительной болезни Анатолий Иванович умер. Предположительно, отравился рыбой.

\* \* \*

Еще одну страницу в историю освоения Красноярского моря вписал Анатолий Андреевич, открыв перевозки через судоподъемник в сухой камере.

Семь навигаций отработал «Метеор-71» без серьезного ремонта, без докования. Это тоже рекорд. «Работали бы и дальше, – рассказывает капитан Агапов, – но одолели контролирующие органы, всякий раз «со скрипом» продлевая разрешение. Пути назад через плотину не было, – из-за ненадобности уже демонтировали кабель-краны. А тут начал в экспериментальном варианте работать судоподъемник. Но вот беда, судовозная камера могла вместить объект с осадкой не более 180 сантиметров. «Метеор» можно было вывести на осадку не менее 220 сантиметров, убрав топливо, запасы, экипаж».

Анатолий Андреевич предложил оригинальный выход из положения: перевезти «Метеор» на кильблоках в осушенной судовозной камере. Получилось блестяще. Таким же способом через несколько дней «Метеор»

вернули обратно. Потом этот способ переброски применяли при переброске других «Метеоров», а затем – «Восходов».

После наполнения Красноярского моря до проектной отметки многие крупные предприятия, такие как «Красмаш», «Сибсталь», Целлюлозно-бумажный комбинат и другие, начали обживать берега моря, создавая базы отдыха, оздоровительные комплексы, охотничьи угодья. После завершения их строительства остро встал вопрос о транспорте. При отсутствии автомобильных дорог оставался один путь – водный. Но море есть море: судно должно иметь соответствующий разряд плавания, ходить в любую погоду и четко по расписанию доставлять рабочие смены к месту работы и отдыха. Наибольшую активность в этом вопросе проявлял генеральный директор ПО «Красноярский машиностроительный завод» В. К. Гупалов – Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии, кавалер ордена Ленина, заслуженный машиностроитель СССР, заслуженный «красмашевец». Сам любитель отдыхать на природе, понимая в ней толк, он все свои отпуска проводил на сплаве по диким таежным речкам – на резиновой лодке и с большим рюкзаком за плечами.

Первое время доставка отдыхающих, их возвращение обеспечивались теплоходом «Метеор-71» по расписанию движения от Шумихи до Абакана и обратно. Места заранее бронировали «красмашевцы». Однако такое обслуживание не в полной мере удовлетворяло тех и других пассажиров. И тогда В. К. Гупалов заказал в Госплане такой же теплоход, с теми же техническими, эксплуатационными характеристиками, мореходными качествами, как у «Метеора». До этого момента В. К. Гупалов был уже знаком с капитаном «Метеора-71», – нередко бывал на борту этого судна, посещая свою базу отдыха. Когда стал вопрос о капитане нового судна для «Красмаша», у директора другой кандидатуры не было. К этому времени Анатолий Андреевич отработал капитаном в Енисейском пароходстве более тридцати лет, имел заслуженный авторитет в коллективе, и ему было совсем не резон получить кличку «беглец», как многих называли в пароходстве, ушедших на другие предприятия. Его не привлекали многие льготы, которые на него тоже будут распространяться – как на работника режимного предприятия. Отказывать Виктору Кирилловичу в категорической форме он тоже не мог.

После неоднократных переговоров с руководством «Красмаша» Анатолий Андреевич поставил условие: увольнение должно быть только переводом. Согласие на это у С. И. Фомина – начальника пароходства он получил. Все условия были выполнены, и перевод состоялся. Укатил Анатолий Андреевич в Феодосию на приемку нового СПК – «Бирюсы». Это теплоход нового

поколения скоростных судов «Восход». Его длина – 27 метров, скорость – 65 километров в час, вместимость – 71 место, улучшенные по сравнению с «Метеором» условия для пассажиров и экипажа: откидывающиеся кресла, значительно снижены шум и вибрация. В целях сокращения времени доставки нового теплохода на Енисей Анатолий Андреевич добился разрешения на его перегон от Феодосии до Архангельска своим ходом. Для этого он не постеснялся позвонить из Феодосии начальнику Главной инспекции по безопасности судоходства Министерства речного флота В. И. Лашевичу. Это было в праздничный День работников морского и речного флота. В шесть часов утра ему позвонил Анатолий Андреевич и для начала разговора поздравил его с профессиональным праздником, а затем попросил разрешить переход до Архангельска своим ходом. «Так рано меня еще никто и никогда не поздравлял. Спасибо!», – сказал Вячеслав Иванович и отдал соответствующее распоряжение. На этот переход ушло восемь суток. На морском судне от Архангельска до Дудинки – еще 32 часа. Всего на перегоны и транспортировку по морю ушло три недели. Это тоже рекорд. Никогда в такие короткие сроки ни одно судно не было доставлено в Красноярск. Как правило, на это уходило два-три месяца. Адаптации этому судну, благодаря Анатолию Андреевичу, не потребовалось. Оно сразу включилось в работу.

\* \* \*

После комплектования «Восходами» линии Абакан – Шумиха все «Ракеты» и «Метеоры» были возвращены в Красноярск. Теплоход «Метеор-71» поставлен на линию Красноярск – Ярцево – Подтесово. Из Подтесово, на другой день, он заходил в Енисейск, забирал всех пассажиров до Ворогово и промежуточных пристаней и в этот же день возвращался в Красноярск. Это опять же была инициатива А. А. Агапова.

В один из таких рейсов на пристани Ворогово подхода «Метеора-71» ожидала группа лоцманов, которые следовали из Нижней Тунгуски на дизель-электроходе и, зная о подходе «Метеора», предпочли дальше ехать на нем, сокращая тем самым время пути домой чуть ли не на двое суток. Сделав посадку пассажиров и отойдя от пристани, Анатолий Андреевич решил передохнуть, – впереди был более тяжелый плес – от Енисейска до Красноярска, с большей плотностью движения. На вахту заступил дублер капитана В. И. Кошелев, бывший капитан-механик теплохода «ОТ-2008». Позже с теплохода «Метеор-71» он был переведен в управление пароходства на должность начальника отдела труда и заработной платы. В начале девяностых трагически погиб по неосторожности.

Через некоторое время после отхода «Метеора-71» от пристани на реке начал клубиться туман, видимость стала ухудшаться. Несмотря на работу радиолокатора и курсоуказателя, ориентировка была потеряна, и теплоход с полного хода вышел на косу «Проклятая». Анатолий Андреевич хорошо понимал, что при ведении спасательной операции будет поврежден гребной вал. И он, организовав экипаж, смог в подводном положении отсоединить вал и вытащить его на борт, тем самым удалось избежать дорогостоящей операции правки или замены вала. Это подвиг и рекорд. Недруги Анатолия Андреевича воспользовались ситуацией, – тем более, он всю вину взял на себя. Информация о случившемся от инспекции ушла в Москву, в Главную судоходную инспекцию, исполняющим обязанности начальника которой был А. Я. Озоль – давний противник плавания СПК при ограниченной видимости. Его реакция последовала незамедлительно: капитана-механика теплохода «Метеор-71» А. А. Агапова освободить от занимаемой должности, запретить плавание СПК при ограниченной видимости и в темное время суток во всех бассейнах рек Российской Федерации. Через некоторое время из отпуска вернулся начальник Главной судоходной инспекции В. И. Лашевич, и по его рекомендации А. А. Агапова вернули на должность капитана-механика теплохода «Метеор-71».

Прошли годы, и подошло время Анатолию Андреевичу уходить на заслуженный отдых. В связи с этим генеральный директор Красноярского машиностроительного завода обратился в пароходство с просьбой дать разрешение переименовать теплоход «Бирюса» – назвать его «Капитан Агапов». Руководство пароходства приветствовало это предложение. Анатолий Андреевич, безусловно, заслуживает такой почести. Однако постановлением правительства определено, что при жизни героя его именем суда не называют.

Анатолий Андреевич – член КРОО «Клуб капитанов», активно принимает участие в общественной жизни клуба.

\* \* \*

Быть капитаном-наставником группы скоростных судов – это особая честь и доверие. Их было не так уж и много: М. Т. Сазанович, Л. И. Ефремов, И. Л. Аскинас. Все они – опытные специалисты речного флота, заслуживают большего внимания. Каждый из них оставил заметный след в Енисейской истории.

Лев Иванович Ефремов после окончания речного техникума служил в Кремлевском полку, часто в составе Почетного караула встречал и провожал государственных лидеров. Потом работа третьим штурманом теплохода «В.

Чкалов». Степан Иванович Фомин – в то время капитан этого судна рассказывает: «Из-за имевшихся проблем по глубинам теплоходы «В. Чкалов» и «А. Матросов» оставались на зимовку в Подтесово. Весь командный состав был из Красноярска. Весной, на период весенних отстойных работ и вооружения судов, они приезжали в Подтесово. Все «чкаловцы» жили в одной комнате общежития. Комната была небольшая, но три кровати входило. Капитан, старший помощник капитана, второй штурман размещались на кроватях, а третий штурман – на полу. Ночью кто-то встает то попить, то в туалет, и все перешагивают через Леву. Частенько, спросонья кто-нибудь и заденет его ногой. Как-то во время обеда Лева не выдержал и в сердцах говорит: «Да надоела мне, Степан Иванович, эта половая жизнь».

Лев Иванович потом работал вторым, первым штурманом на теплоходе «Академик Киренский», капитаном на теплоходе «Метеор-133», капитаном-наставником, а затем, до ухода на пенсию, капитаном служебного теплохода «Заря-346».

Должность капитана-наставника пассажирского флота при управлении пароходства сократили, когда отдел пассажирских перевозок был реорганизован в самостоятельное хозрасчетное подразделение – пассажирское агентство. В агентстве была введена штатная единица капитана-наставника. На эту должность назначили И. Л. Аскинаса. Игорь Лазаревич до этого работал капитаном-механиком теплохода «Ракета-62», старшим диспетчером пассажирского флота.

Когда в 2006 году весь пассажирский флот передали на баланс новой транспортной организации «Енисейпассажиртранс», туда перешли и специалисты ликвидированного пассажирского агентства, в том числе и капитан-наставник И. Л. Аскинас. Генеральным директором этого муниципального предприятия был назначен Л. Н. Федоров, бывший заместитель генерального директора ОАО «Енисейское речное пароходство».

Добрую память о себе оставил капитан-наставник Михаил Тимофеевич Сазанович. После окончания ремесленного училища и курса стажистов работал помощником механика. В 1959 году становится механиком теплохода «Котлин», в 1961 году – механиком теплохода «22-й съезд КПСС». В 1964 году Михаила Тимофеевича назначили механиком – дублером капитана теплохода «Метеор-22», а затем – капитаном-наставником скоростной группы судов. Заслуга Михаила Тимофеевича перед Енисейским пароходством заключается в том, что командный состав скоростного флота он сумел выделить в особую касту командиров. На первое место была поставлена трудовая дисциплина, строгое выполнение Устава службы. У

руководства пароходства Михаил Тимофеевич добился обеспечения на льготных условиях пошива форменной одежды для экипажей скоростных судов. Он провожал в рейс практически каждое свое судно, и всегда у него находились замечания и добрые слова напутствия. Он выборочно встречал экипажи, вернувшиеся из рейса, – в основном, те, которые требовали повышенного контроля. Его авторитет среди командного состава скоростных судов был очень высоким. Лично я познакомился с Михаилом Тимофеевичем, когда они с В. К. Батюшковым в паре работали над дипломными проектами инженеров-механиков. Чего греха таить, многие из нас искали в архивах института прототипы своих дипломных проектов и чаще находили их. Это во многом облегчало разработку темы. Но В. К. Батюшков и М. Т. Сазанович были другими – доходили до всех тонкостей своим умом и трудолюбием.

Требовательность у Михаила Тимофеевича граничила с защитой своих подчиненных, если они попадали в беду. Характерным примером является случай с капитаном-механиком теплохода «Метеор-70» М. Г. Ляшкевичем. Михаил Григорьевич дважды сажал свой теплоход на мель: первый раз – в Есауловском перекате, второй – на Искупской отмели. В обоих случаях для «Метеора» пришлось копать канал, – затраты большие. Первый раз Михаила Григорьевича спас капитан-наставник. Версия посадки – попадание бревна в винто-рулевое устройство – требовала подтверждения. Вместе с капитаном-наставником экипаж «Метеора», уже на кормоподъемнике, забил кувалдой в нужное место подходящий деревянный предмет, чтобы затем сфотографировать причину заклинивания руля. Благодаря капитану-наставнику в этом случае капитан «Метеора-71» отделался легким испугом.

Во время расследования второго случая за дело взялась транспортная прокуратура. Расследование взял под личный контроль транспортный прокурор О. В. Смирнов. Олег Валентинович после окончания Красноярского речного техникума был направлен третьим штурманом на пароход «Академик Тимирязев», где капитаном работал М. Г. Ляшкевич. Надолго запомнил Олег Валентинович случай, когда однажды Михаил Григорьевич сказал ему: «Не будет из тебя человека!». После этого инцидента Олег Валентинович ушел в судоводную инспекцию, закончил вечерне-заочный юридический факультет и стал работать в прокуратуре. Дослужился до заместителя краевого прокурора, а затем был назначен Енисейским транспортным прокурором. И вот судьба снова свела бывшего капитана и третьего штурмана парохода «Тимирязев». Здесь, уже в этом случае, прокуратура помотала нервы капитану теплохода «Метеор-70». Руководство пароходства взяло Михаила Григорьевича под свою защиту. На

запросы следователя не стали показывать истинный причиненный ущерб из-за ликвидации последствий аварии. Капитану объявили выговор, и этим дело закончилось.

Начало девяностых годов ознаменовалось буйным расцветом вакханалии на предприятиях практически по всей стране. Крикливое меньшинство брало верх над молчаливым большинством. Это не минуло и наши предприятия, – в частности, судоремонтный завод. Хотя от выборов капитанов экипажами судов руководство пароходства отбилось, но участь капитанов-наставников была отдана на откуп собранию экипажей группы закрепленного флота.

Такое собрание прошло на скоростном флоте капитана-наставника М. Т. Сазановича. Крикливое меньшинство победило. Они припомнили Михаилу Тимофеевичу его строгие требования дисциплины, ношения форменной одежды, чистоты и порядка на судах. В этом меньшинстве был и М. Г. Ляшкевич. Такого несправедливого решения Михаил Тимофеевич вынести не мог, и его частично парализовало. Окончательно добил его дикий случай, когда во дворе их дома погиб его маленький внук. Покаялся Михаил Григорьевич Ляшкевич на похоронах своего капитана-наставника: «Это и я помог уйти на тот свет этому человеку».

\* \* \*

Значимой фигурой на скоростном флоте был Г. М. Потапов. Сложный путь прошел Геннадий Михайлович: от самого раннего – и по возрасту, и по стажу – капитана до начальника пассажирского агентства. Их, самых талантливых выпускников Красноярского речного училища 1960 года: В. В. Ворожбыта, В. М. Кравцова, В. С. Ероцкого, В. И. Логинова, – отправили на Ангару. Уже через три месяца Геннадий Михайлович принял теплоход «Спутник-3». Выдвинул его на эту должность И. Ф. Акимов – первый капитан, от которого Геннадий Михайлович многому научился. Иван Филиппович службу проходил в ВМФ боцманом, долгое время был капитаном «ТНМ-5».

Линия Широкий Лог – Проспихино, за которой был закреплен теплоход «Спутник-3», была непростой. Шиверы и пороги являлись очень серьезным препятствием для прохода судов этого типа. В 1962 году теплоход «Капитан Аверин» в Стрелковском пороге потерпел аварию. У него заглох двигатель. После этого случая все суда этого проекта были поставлены на прикол, а затем списаны. Это постигло и теплоход «Спутник-3». Геннадия Михайловича назначили капитаном теплохода «Сургут». Это небольшой буксировщик, который водил порожние нефтеналивные баржи из Кононово в Красноярск

под загрузку, а затем был передан в аренду деревообрабатывающему комбинату (ДОК) для наведения бонов.

Первым штурманом на «Сургуте» работал А. Н. Бурыкин, которого Г. М. Потапов оставил за себя, а сам пошел в управление пароходства по каким-то делам. В его отсутствие теплоход во время маневровых работ опрокинулся, и, хотя никто не погиб, Геннадия Михайловича освободили от должности капитана. Приказ № 1 за 1962 год по обеспечению безопасности плавания начинался с теплохода «Сургут» и уже бывшего капитана Г. М. Потапова.

Долгих пять навигаций Геннадий Михайлович отбывал наказание первым штурманом на теплоходе типа МБВ на Ангаре. После настойчивых просьб его, наконец, перевели в Красноярск – на танкер «ГН-662» вторым штурманом – вторым помощником механика, а через год он становится первым штурманом – первым помощником механика этого же танкера.

Когда Геннадию Михайловичу предложили перейти на скоростной флот, он с радостью согласился. После стажировки его направили на теплоход «Ракета-7» дублером капитана-механика, а затем, после ухода Г. Д. Артюха на заслуженный отдых по возрасту, назначили капитаном-механиком этого судна. В этом назначении положительную роль сыграл М. Т. Сазанович, с которым они вместе заочно заканчивали Новосибирский институт инженеров водного транспорта. Хотя «Ракета-7» работала под руководством Г. М. Потапова стабильно, занимая призовые места в соцсоревновании, однако служба судового хозяйства настоятельно рекомендовала вывести ее из рабочего ядра в связи с истечением срока эксплуатации. Было принято решение передать «Ракету-7» Подтесовскому судоремонтному заводу – отремонтировать и перевести на местную линию от Енисейска до Ворогово. Принял теплоход О. В. Домбровский, – ему довелось «протаптывать» путь для «Метеоров» до Ворогово со всеми остановками в промежуточных деревнях. Однако качественно отремонтировать теплоход «Ракета-7» из-за сложной технологии не удалось, и ее через два года разделали на металл.

После «Ракеты-7» Г. М. Потапов был командирован в город Феодосию для принятия нового СПК – «Восход-9». Четыре месяца продолжалась командировка Г. М. Потапова, но теплоход «Восход-9» прибыл на Енисей. После того, как на линии Красноярск – Назимово он отработал одну навигацию, его передали на Красноярское море, а Г. М. Потапов стал начальником речного вокзала. В 1980 году его назначили начальником отдела пассажирских перевозок, заменив на этой должности А. И. Кольцова. Александр Иванович – личность в Енисейском пароходстве знаменитая. Сначала работал в правоохранительных органах, в речной флот пришел заместителем начальника пароходства по кадрам, затем стал начальником

пассажирских перевозок. Бурное развитие пассажирских перевозок с конца пятидесятых и до начала девяностых годов легло на плечи Александра Ивановича. Он был организатором туристических рейсов, тесно сотрудничая с краевым управлением по туризму. Это единственный человек в Енисейском пароходстве, кто был награжден значком «50 лет в КПСС». После ухода на заслуженный отдых и непродолжительной болезни ушел из жизни. Похоронен на аллее Славы кладбища Бадалык.

Активную жизненную позицию Геннадия Михайловича заметило руководство пароходства, и его кандидатура была согласована для избрания освобожденным секретарем партийного бюро управления пароходства. После ликвидации партийных комитетов на предприятиях Геннадий Михайлович вернулся в пароходство на должность специалиста по внешнеэкономическим связям в службе грузовой и коммерческой работы. Это было время, когда внешнеэкономические связи у пароходства только-только зарождались, а по деревням разваливались колхозы и шла массовая распродажа крупного рогатого скота. В то же время в пароходстве была острейшая проблема с обеспечением столовых наших предприятий, плавмагазинов говядиной. И было принято решение командировать Геннадия Михайловича в село Ворогово для заготовки говядины. После его возвращения начальник пароходства поручил ему возглавить бригаду грузчиков Красноярского порта, набранных из разных отделов и управлений пароходства на период завершения навигации.

После ухода на заслуженный отдых начальника пассажирского отдела И. В. Копеева Г. М. Потапова назначили на эту должность. Вскоре отдел пассажирских перевозок был реорганизован в пассажирское агентство Енисейского пароходства с полным хозяйственным расчетом. На все имущество и пассажирский флот была оформлена аренда. Начальник пассажирского агентства работал по доверенности начальника пароходства. При акционировании пассажирское агентство стало филиалом ОАО «Енисейское речное пароходство». В это время А. А. Печеник активно занимался раскручиванием иностранного туризма на Енисее. Ему это удалось – был заключен договор между пассажирским агентством и швейцарской туристической фирмой «Тургау» о сотрудничестве в области эксплуатации теплохода «Антон Чехов» с интуристами на борту: фирма «Тургау» обновляет по своему усмотрению дизайн теплохода, обеспечивает его загрузку туристами и обслуживает их на борту; агентство обеспечивает техническую эксплуатацию судна.

На обновление дизайна фирмой «Тургау» были затрачены средства в размере одного миллиона швейцарских марок. Работа выполнена

качественно, по всем международным стандартам, в результате теплоход стал соответствовать пяти звездам. Стояла задача обеспечить на высоком уровне сервисное обслуживание туристов от трапа самолета по прибытию и до отправления обратно. Здесь серьезно пришлось поработать и Г. М. Потапову, и капитану И. Т. Марусеву.

Договор с туристической фирмой был заключен на пять лет с ежегодным подведением итогов. Для пароходства эти итоги были неутешительны. Наши предложения по изменению договора положительных результатов не приносили. Получалось, как в сказке Салтыкова-Щедрина «Мужик и медведь». Агентство все время оказывалось в роли медведя. Ему доставались то вершки от выращенной совместно репы, то корешки от собранного урожая пшеницы. Кроме того, через три года эксплуатации таможня предъявила агентству громадные штрафы на декларированные и перемещенные через границу швейцарской фирмой материалы для обновления дизайна теплохода. Все, что было снято в процессе ремонта, требовалось в контейнерах отправить обратно, однако этого не сделали. Единственное, чего добились, это уменьшения кратности штрафа: вместо десятикратной стоимости привезенных материалов было взыскано в двукратном размере.

В период обострения международной обстановки и терроризма с использованием авиации в начале 2000-х годов фирма «Тургау» обанкротилась. С новым партнером, туристической компанией «Дюла Тур», в деле загрузки туристами теплохода «Антон Чехов» взаимоотношения не сложились. Теплоход «Антон Чехов» был продан и ушел на Волгу в 2003 году. В то же время ушел на заслуженный отдых и Г. М. Потапов.

В 2005 году на базе пассажирского агентства было образовано муниципальное предприятие «Енисейпассажиртранс». На его баланс переданы теплоходы «В. Чкалов», «А. Матросов», «Профессор Близняк», дизель-электроходы «Композитор Прокофьев» и «М. Ю. Лермонтов», скоростные суда «Восход-43», «Восход-60», «Восход-55», «Ракета-265», «Заря-277». В навигацию 2006 года работали капитанами – сменными механиками, механиками – сменными капитанами на этих судах: И. К. Юшков, В. Г. Симагин, П. Я. Пановик, В. М. Тютюков, О. В. Черняев, Ю. Ю. Парфенов, В. Н. Шурмелев, В. А. Кудрявцев, С. М. Белесников, П. Н. Алексеев, А. В. Новиков, Г. М. Пиллюкшин, А. В. Большаков.

Потомственными речником из них является П. Я. Пановик. Именем его отца, награжденного орденом Ленина, лауреата Премии советских профсоюзов имени Н. И. Чаадаева, трагически погибшего при исполнении должности старшего караванного капитана, назван теплоход «Капитан

Пановик». Павел Ярославович является достойным продолжателем дела отца.

Речником в третьем поколении является П. Н. Алексеев. Его дед Петр Александрович Алексеев командовал парходами «Бакенщик», «Красноярец», «Колхозник», «Ижорец», «Амур», «Иртыш», «Крупская», «Красный пахарь», теплоходами «Олег Кашевой», «Урал». В последние годы был капитаном-наставником по Ангарскому флоту. Умер, будучи в командировке в Стрелке, в 1953 году. Его сын Николай Петрович был капитаном пархода «Родина». Следуя в составе экспедиции спецморпроводок, спас теплоход «Некрасов» в Баренцевом море и привел его на Енисей. Был 20 лет капитаном флагмана буксирного флота на Енисее «Владимир Ленин». Его именем назван теплоход ОТ-2000 – «Капитан Алексеев». Достоин трудится капитан в третьем поколении – Петр Николаевич Алексеев.

Долгое время на скоростном флоте работает В. М. Тютьков, в 2006 году – капитан-механик теплохода «Восход-56». Его отец Михаил Прокопьевич более 20 лет возглавлял военизированный противопожарный отряд в Енисейском бассейне (ВОХР). Будучи инвалидом Великой Отечественной войны, он успевал везде. На совещаниях у начальника парходства ему всегда было, что сказать, его критика и предложения были по существу.

\* \* \*

Достоин трудились на приписном скоростном флоте Подтесовкой РЭБ капитаны-механики А. В. Безусенко, Ю. Н. Еремеев – впоследствии механик-наставник, представитель службы судового хозяйства в Подтесово, скоропостижно скончался на рабочем месте. Из капитанов-механиков скоростного флота заместителем директора Подтесовской РЭБ стал Н. А. Бегунович, начальником отдела кадров – Ю. С. Ладысев, начальником цеха плавсостава – С. Ф. Курбатов. На приписном скоростном флоте Минусинской РЭБ работали капитанами-механиками В. Д. Лебедев, В. К. Худоногов, Н. И. Толмачев, П. И. Фомин.

В трудных условиях работали скоростные суда на подводных крыльях в Кызыльском пассажирском районном управлении – так оно называлось до акционирования в 1993 году. Управление парходства выступило с инициативой передать все имущество цеха и флот в муниципальную собственность. Правительство Тувы это предложение поддержало, а центральный орган по управлению речным транспортом издал соответствующее распоряжение.

Прошло еще немного времени, и молодое предприятие «Пассажирречтранс» получило второе дыхание. В Зеленодольске для Енисея

началось строительство скоростных судов нового поколения: пассажировместимость – 100 человек, шесть тонн груза и багажа с осадкой 40 сантиметров – на ходу, а при остановке – 80 сантиметров, скорость – 80 километров в час. Суда названы именами первооткрывателей в работе скоростного флота: механика первого на Енисее скоростного судна «Ракета – 7» Георгия Даниловича Артюха – «Механик Артюх»; и капитана первого на Енисее теплохода «Метеор – 22» Семена Иудовича Богемского – «Капитан Богемский». Капитанами новых судов назначены А.В. Большаков и В.Н. Шурмелев. Это хороший подарок к 145-летию начала парового судоходства на Енисее.

Паровому судоходству на Енисее – 145 лет

С незапамятных времен Енисей с его притоками был колыбелью для проживающих на его берегах народностей. Водные пути Енисейского бассейна использовались первооткрывателями новых земель для торговли с Китаем, а в более позднее время – с Европой, для общения между собой. Пушной и рыбный промыслы были основными источниками жизни местного населения и предметом товарообмена. Неисчерпаемые кладовые лесных ресурсов, полезных ископаемых, гидроэнергетики сделали реку Енисей с его притоками могущественной транспортной артерией. Енисей еще долгое время будет главной связующей нитью между Транссибирской железнодорожной магистралью и Северным морским путем.

Началом парового судоходства на Енисее является 1863 год, когда в городе Енисейске был построен первый пароход «Енисей». Под командованием капитана А. С. Попова пароход «Енисей» в навигацию того же года выполнил два рейса с баржами в низовья Енисея. Сквозное судоходство от Минусинска до устья стало возможным после преодоления в 1882 пароходом «Москва» под командованием капитана И. И. Криницкого Казачинского порога. В 1875 – 1890 годах были организованы экспедиции на Енисей морских пароходов «Феникс», «Темза», «Лабрадор», «Орестес», «Стиернен», «Лорна Дун» под командой английского капитана Джозефа Виггинса, который попутно выполнил большой объем гидрографических работ, за что был принят в Императорское географическое общество. В 1877 году впервые шхуна «Утренняя заря» с образцами сибирских товаров под командой капитана Д. И. Шваненберга прибыла из Енисейска в Санкт-Петербург.

Началом проявления государственного интереса к Енисею как к транспортной магистрали является создание в 1905 году государственного пароходства. В тот же год на Енисей пришли построенные в Германии пароходы «Енисейск», «Минусинск», «Красноярск», «Туруханск», «Лена», «Ангара» и девять лихтеров. На базе этой флотилии в мае 1907 года было образовано «Срочно-казенное пароходство на реке Енисей». Его возглавил инженер путей сообщения Н. А. Бенцелевич, а после него – Л. Ф. Добротворский – контр-адмирал, который в 1893 году участвовал в экспедиции на Енисей, затем в звании капитана первого ранга возглавлял экипаж крейсера «Олег», участник Цусимского сражения.

Второго марта 1918 года, в соответствии с декретом В. И. Ленина о национализации флота, судоремонтных предприятий и пристаней, на Енисее было образовано Енисейское национальное пароходство. Совет правления возглавил А. А. Хомутин, секретарем был капитан Е. К. Крылов, комиссаром – помощник капитана парохода «Дедушка» В. В. Старцев, одним из членов Совета – капитан К. А. Мецайк. Было национализировано и передано в состав пароходства 30 пароходов, 12 паровых катеров, 6 моторных катеров, один земснаряд, 10 лихтеров, один несамоходный рефрижератор и 56 деревянных барж.

В июне 1918 года мятеж чехословацкого корпуса практически отрезал Красноярск от внешнего мира. В этой обстановке советская власть на месте организовала экспедицию речных судов для эвакуации на Север всех партийных и советских работников, отряда красноармейцев и роты латышских стрелков. Общая численность эвакуируемых – более 400 человек. Экспедиция была настигнута колчаковцами в Туруханске. Практически все эвакуируемые были уничтожены.

Двадцатые годы знаменательны восстановлением существующего флота, освоением новых судоходных путей. В 1920 году была организована и успешно проведена на Север первая экспедиция речных судов с хлебными грузами для голодающих в районах центральной России. В составе экспедиции были: пароходы «Орел» и «Ангара», капитаны – И. И. Тороповский и П. Ф. Очеретько, три лихтера и две баржи, на которые погрузили хлебные грузы, разместили 282 грузчика и охрану. Возглавлял экспедицию капитан К. А. Мецайк. Ко времени прихода караванов в Усть-Порт там были уже сооружены 30 саженьей ряжевого причала, склады, жилье, помещение для радиостанции.

Строительство порта в устье Енисея было начато в 1917 году и продолжалось в период правления А. В. Колчака. Находясь в Сибири, А. В.

Колчак не оставил без внимания полярные экспедиции. Наладив связь с северным (Архангельским) правительством Е. К. Миллера, он приступил к подготовке новой арктической экспедиции. Для ее гидрографического обслуживания в конце 1918 года была создана Дирекция маяков и лоций. 23 апреля 1919 года при правительстве Колчака организуется Комитет Северного морского пути, во главе которого был поставлен выходец из семьи золотопромышленников, участник двух полярных экспедиций и общественный деятель С. В. Востротин. В 1919 году создана Карская экспедиция во главе с Б. А. Вилькицким, имевшая целью доставку на устья северных сибирских рек оружия и вывоз оттуда хлеба.

В 1921 году в составе хлебной экспедиции на Усть-Порт участвовало три парохода и восемь барж, на которых было доставлено для перегрузки на морские суда 160404 пудов (более 2566 тонн) хлебных грузов. Ежегодные экспедиции речных судов до Усть-Порта получили название Карских. Они продолжались до 1929 года, когда начал работать Игарский порт. Значение Карских экспедиций для развития Северного морского пути и всех территорий Енисейского Севера огромны. Только пиломатериалов за это время вывезено более миллиона тонн.

Особую роль в развитии Енисейского пароходства сыграли Пясинские экспедиции. Уже в начале 30-х годов пароходство было ориентировано на транспортное обеспечение строительства Норильского комбината. Вот что писала газета «Водный транспорт» за 29.12.1970 г. в статье «Енисейский вариант»: «В 1935 году состоялось решение Советского Правительства о строительстве Норильского горно-металлургического комбината. Из многих вариантов доставки грузов до строительной площадки наиболее экономичным оказался енисейский: из Красноярска караван идет на Диксон, затем через Карское море на реку Пясино. Далее Пясинским озером и рекой Норилкой до Валька, вблизи Норильска. Первым караваном доставлено около 500 строителей и 10 тысяч тонн грузов. До пуска в эксплуатацию железной дороги Дудинка – Норильск енисейскими речниками доставлено несколько десятков тысяч тонн грузов, в том числе тяжеловесы: паровозы, оборудование».

Ко времени начала Пясинских экспедиций Енисейское пароходство имело мощные суда, построенные в Германии: «Красноярский рабочий» – капитан М. Е. Лиханский, «Советская Сибирь» – впоследствии «Владимир Ленин» – капитан И. А. Перевалов, «Комсеверпуть» – впоследствии «Михаил Калинин» – капитан Е. К. Крылов. Эти суда на Енисее отработали по сорок и более навигаций. На Предивинской верфи начали строить повышенной

прочности и грузоподъемности деревянные баржи, получившие название «карских», для Пясинских экспедиций.

Вышеназванные теплоходы были главными по буксировке больших караванов барж с пилоэкспортом на Игарку, обеспечивали перевозки на Дудинку и Диксон, участвовали в перегонах на Енисей флота из других бассейнов, а также обеспечивали подъем судов в порогах Казачинском, на Нижней и Подкаменной Тунгусках. Их заменили буксиры-толкачи нового поколения типа ОТ-2000.

Управление флотом, обустройство реки после гражданской войны были возложены на Енисейское районное управление водных путей – Рупвод, которое возглавил В. П. Поздняков. Оно подчинялось комиссии Главвода в городе Омске. В 1923 году Советом труда и обороны были образованы пароходства, в том числе Западно-Сибирское, куда вошел Енисейский флот.

30 января 1931 года был образован Народный комиссариат водного транспорта – Наркомвод – для централизованного управления морским и речным флотом. В его составе были созданы 15 речных пароходств, в том числе Енисейское. Границы пароходства установлены следующие: река Енисей от Кызыла до Диксона со всеми его притоками, а также бассейн реки Пясины. Начальником пароходства был назначен А. Т. Парышев. К этому времени пароходство перевозило 134,8 тысячи тонн грузов, из них: хлебные грузы – 50,9 тысячи тонн, лес в судах – 32,3 тысячи тонн, каменный уголь – 12,6 тысячи тонн, – при наличии 12 грузопассажирских судов, 12 буксирных, 80 несамоходных.

Тридцатые годы для Енисейского пароходства характеризовались стабильным ежегодным приростом объема перевозок на 6 – 8 процентов, пополнением флота из Германии, Ленинграда, Тюмени, Красноярска. За семь лет, начиная с 1932 года, сменилось три начальника пароходства. Наиболее заметный след оставил П. М. Мещеряков, который был назначен 15 сентября 1932 года. В 1937 году он был репрессирован и расстрелян. Впоследствии был реабилитирован. Период времени, когда пароходство возглавлял П. М. Мещеряков, характеризуется становлением Игарки и лесопромышленной отрасли в крае, развитием сплава леса в плотках за буксирной тягой, первой стадией строительства Норильского комбината до пуска железной дороги Дудинка – Норильск.

Большую напряженность в плавсоставе вызвал переход от лоцманской к штурманской системе судовождения. Трудно и болезненно происходил этот процесс. Инициаторами движения были капитаны судов: «Спартак» – М. А. Чечкин, «Мария Ульянова» – А. Н. Здоров, «Бакенщик» – М. В. Жданов. Они первыми отказались от лоцманов.

В это время начато строительство Подтесовского судоремонтного завода, затонов в Павловщине и Кононово, освоение верховьев Енисея до Кызыла, образование Минусинского районного управления речным флотом. Начала давать продукцию Красноярская судостроительная верфь, Красноярский судоремонтный завод – выпускать речные трамваи и флот для объединения «Енисейзолото».

Великую роль в жизни речников Енисея играет бассейновая газета «Речник Енисея». Ровесница Енисейского пароходства, первым номером она вышла как «Большевистский аврал» – редактор Е. Козулин. С 1937 года – «Большевик Енисея» – редактор П. Мовчан, с 1953 года – «Речник Енисея» – редактор А. Чеботарев. С 1996-го по 2006 год газету возглавлял С. Иванов. На страницах газеты отражены все значимые события в жизни пароходства. Ее можно назвать путеводителем по истории развития судоходства на Енисее.

Недолго работали начальником Енисейского пароходства Н. С. Гавриленко, который сменил П. М. Мещерякова, и Н. С. Овсянников. Как и его предшественник, Н. С. Гавриленко был арестован, но вскоре освобожден. Н. С. Овсянников отработал две навигации и уволился – в связи с переездом на новое место жительства.

В конце навигации 1939 года начальником Енисейского пароходства назначен И. М. Назаров. С именем этого человека связана целая эпоха в жизни Енисейского пароходства и Красноярского края, развитие производительных сил которого немыслимо без пароходства. В навигацию 1939 года рабочее ядро флота состояло из 18 грузопассажирских судов, 43 единиц буксирного, 5 единиц служебно-вспомогательного, 141 единицы несамоходного флота. Флотом пароходства перевезено 910,8 тысячи тонн грузов, в том числе: леса в плотках – 465,6 тысячи тонн, нефтеналивных – 29,9 тысячи тонн.

Иван Михайлович Назаров возглавлял пароходство с 1939 по 1970 год с небольшим перерывом в четыре года, когда он был освобожден от занимаемой должности за катастрофу флота весной 1943 года, оставшегося на зимовку в устье реки Сухая Тунгуска. Значимые вехи в истории судоходства на Енисее отражают путь Енисейского пароходства за годы, когда его возглавлял И. М. Назаров. Окончательное утверждение штурманской системы, становление портов, судоремонтных предприятий, освоение притоков и наращивание грузовой базы, великие стройки на берегах Енисея, разведывание сырьевой базы и многое другое было итогом работы пароходства в эти годы.

Революцией на речном флоте следует считать внедрение совмещения профессий. Енисейское пароходство одним из первых по отрасли «Речной

транспорт» перешло на прямое совмещение профессий, а затем и на бригадную форму организации труда. Особо следует отметить неразрывную связь между пароходством и Норильским горно-металлургическим комбинатом. Начиная от высадки первого десанта строителей в Дудинке, выгрузки первого Пясинского каравана на Вальке и до наших дней уже ОАО «Норильский никель» и ОАО «Енисейское речное пароходство» работают по единому технологическому графику.

Первый перегон грузовых и буксирных судов в конце сороковых годов, развитие судостроения в Красноярске, обновление флота пароходства в середине 60-х годов – все это происходило по единой концепции развития производительных сил края. Злобинский и Енисейский грузовые районы, Песчанка, Лесосибирский порт строились за счет Минцветмета СССР под развитие Норильского комбината. Как говорят, цифры – упрямая вещь, – они объективно характеризуют рост Енисейского пароходства в продолжение более 30 лет, когда им руководил И. М. Назаров. Объем перевозок к 1970 году увеличился в 14,5 раза, в том числе: нефтепродуктов – в 18,5 раз, плотов – в 12,1 раза. Произошло обновление флота, возросло его количество: самоходного – в 7,2 раза, несамоходного – в 2,5 раза. Численность работников пароходства увеличилась в 2,3 раза и стала составлять 7382 человека.

С уходом И. М. Назарова закончилась активная деятельность целой плеяды капитанов, капитанов-наставников, с именами которых связаны значительные события в развитии судоходства на Енисее. Один из них К. А. Мецайк – организатор плавания Фритьофа Нансена от Сопочной Карги до Енисейска, это было событие мирового масштаба. Он же инициатор и исполнитель получения финансовой помощи от государства для восстановления флота после гражданской войны. Первые Карские экспедиции проходили под его вымпелом. Он одним из первых осваивал судовождение методом толкания. Первая лоция реки Енисей от Игарки до устья – итог его работы на Енисее в течение многих десятилетий. Его именем назван новейший ледокол – «Капитан Мецайк».

М. Е. Лиханский – первый капитан теплохода-легенды «Красноярский рабочий», капитан-наставник по сплаву плотов через Осиновский порог. Долгое время спуск плотов в низовья Енисея осуществлялся самосплавом. Плоты были небольших объемов – до 5 тысяч кубометров. Редко какой плот удавалось спустить через Осиновский порог, не повредив его. Буксирную тягу начали применять в первой половине тридцатых годов. Это были уже плоты объемом до 15 тысяч кубометров. И только в начале сороковых начали спуск плотов объемом до 60 тысяч кубометров. Такая возможность

появилась после подготовки наставления по спуску плотов через Осиновский порог. Автором наставления был М. Е. Лиханский.

Е. К. Крылов, В. В. Ильинский, М. А. Чечкин, Н. Г. Копцев, И. Г. Лобастов и многие другие – все они были мастерами высокого класса, патриотами своего дела.

Работа пароходства была высоко оценена правительством страны, и по итогам Восьмой пятилетки (1965 – 1970 гг.) коллектив был награжден орденом Ленина.

С мая 1970 года Енисейское пароходство возглавил С. И. Фомин. Степан Иванович прошел хорошую школу подготовки. Как всякий умный и дальновидный политик и хозяйственник, И. М. Назаров давно начал готовить С. И. Фомина на свое место. Капитана флагманского пассажирского теплохода «В. Чкалов» С. И. Фомина он назначил начальником службы перевозок и движения флота – самой важной и сложной. Выбор оказался удачным. За короткое время Степан Иванович смог завоевать авторитет способного руководителя у руководства Норильского комбината, партийных и советских органов Красноярского края, у руководства Министерства речного флота.

Коренной сибиряк, С. И. Фомин родился 20 декабря 1925 года в селе Усть-Ерба Боградского района Красноярского края. Окончил Красноярский речной техникум и Институт инженеров водного транспорта. Работал в командных должностях на флоте, в 1953 году назначен капитаном строящегося в Германии теплохода «В. Чкалов». На этом судне он открывал новый туристический маршрут Красноярск – Диксон – Красноярск. Восемь лет возглавлял службу перевозок и движения флота, усовершенствовал и расширил многие ее функции, добился значительного улучшения показателей работы флота.

Действенную помощь пароходству по укреплению его материально-технической базы оказывал министр речного флота С. А. Кучкин, будучи депутатом Верховного Совета РСФСР по Красноярскому краю. Флот пароходства начал пополняться современными большегрузными судами. В 1972 году на Енисей прибыли теплоходы смешанного река-море плавания типа «Волго-Балт» грузоподъемностью 2700 тонн; в 1977 году – «Волго-Доны» грузоподъемностью 5 тысяч тонн, танкеры типа «Лена-нефть» грузоподъемностью 2550 тонн; в 1978 году – пассажирский теплоход высокой комфортабельности «Антон Чехов», ледокол «Капитан Чечкин», танкеры типа «Волго-нефть» грузоподъемностью 4800 тонн, теплоходы из Финляндии типа «Морской»; в 1982 году – теплоходы типов «Сибирский» и «Омский» грузоподъемностью 2100 тонн, контейнеровозы, ледокол

«Капитан Мецайк». Кроме того, на Енисей ежегодно поступало до 5 единиц мощных толкачей ОТ-2000, а затем ОТ-2400. Красноярский судостроительный завод ежегодно для пароходства строил более 10 единиц трюмных барж с двойным дном и бортами, оборудованных автосцепами, грузоподъемностью 3000 тонн. Из таких барж готовились составы из Лесосибирска на Игарку и Дудинку грузоподъемностью 18 тысяч тонн, а ниже Подкаменной – 24 тысячи тонн. За вождение большегрузных составов награждены государственными премиями капитаны Ю. К. Мизеровский, В. Г. Яковлев, А. Н. Андронов.

В эти же годы Енисейское пароходство получило более 50 скоростных пассажирских судов на подводных крыльях: «Метеоры», «Восходы», «Ракеты», «Зори». От Тоор-Хема, что выше Кызыла на 200 километров, и до Игарки пассажирские линии обслуживали суда на подводных крыльях.

В этот период было закончено строительство Лесосибирского и Абаканского портов, модернизированы грузовые районы речных портов Игарки и Красноярска, построены пристани на Красноярском водохранилище, порт и ремонтные мастерские в Кызыле. Практически вновь построены и оборудованы ремонтно-эксплуатационные базы флота, здание управления пароходства в Красноярске. В конце семидесятых годов сплав леса по Ангаре достигал до 7 миллионов тонн. Кроме сплава с Ангары, шли лес в судах, свинцовая руда, магнезит, продукция для канифольно-экстрактного завода Лесосибирска. На Ангаре работало до 150 единиц флота, построенного в конце 60-х – 70-е годы на Красноярской судовой верфи. Пассажирские перевозки от Кежмы до Стрелки – по стабильному расписанию – обеспечивали теплоходы типа «Заря».

Велось хозспособом и с долевым участием большое строительство жилья. В Подтесово из Европейской части страны было переведено подразделение Подводречстроя. И этой организацией начато строительство из панелей многоэтажных домов и других объектов.

По инициативе С. И. Фомина в 1973 году в Красноярске был создан детский клуб «Альбатрос», а на его базе в 1976 году постановлением Правительства образовано Детское речное пароходство.

Эпоха С. И. Фомина заканчивается в августе 1984 года, когда он был освобожден от занимаемой должности в связи с переходом на другую работу.

Семидесятые годы и первая половина восьмидесятых для Енисейского пароходства не были застойными. Объем перевозок в 1984 году вырос по отношению к 1970 году в 1,8 раза. Стоимость основных производственных фондов увеличилась в 2,7 раза, оборудования портов – в три раза.

Фондовооруженность за эти годы возросла в 2,2 раза, а производительность труда – в 1,7 раза.

Александр Афанасьевич Печеник, назначенный начальником Енисейского пароходства, закончил Благовещенское речное училище, Новосибирский институт водного транспорта, работал капитаном-механиком теплохода «Гвардейск», затем секретарем парткома в Подтесово. Талант организатора производства, руководителя трудового коллектива он проявил, будучи начальником Лесосибирского порта.

Середина и первая половина восьмидесятых годов характерна для пароходства переходом на самокупаемость и самофинансирование. В рабочих коллективах пароходства, среди экипажей судов начинает внедряться круглогодичный хозяйственный расчет, создаются хозрасчетные группы на отдельных грузовых линиях, расширяется сфера бригадных, подрядных и других коллективных форм организации и оплаты труда. Однако все эти мероприятия не дают желаемого результата. В основе всего лежит планирование сверху от достигнутого; громоздкое положение о стимулировании труда, мизерная величина его оплаты из-за установления «потолка» сводит на нет все старания. Несогласованность в стоимости основных фондов и тарифов отрицательно влияют на себестоимость продукции и прибыль. Тонны, тонно-километры, валовая продукция, сдача объекта к такому-то сроку – были основой социалистического соревнования и начисления премии, но не более 40 процентов от оклада.

Горбачевская «Перестройка» тоже не давала желаемых результатов. Постановления ЦК КПСС и Правительства о борьбе с пьянством и алкоголизмом, о государственном контроле за качеством продукции, о выборах советов трудовых коллективов (СТК) и руководителей предприятий в целом ухудшали психологический климат на предприятиях. Все эти мероприятия не лучшим образом коснулись пароходства. Прошли выборы руководителей в Красноярском речном порту и Кононовской РЭБ. На конкурсной основе избрали Ю. М. Юркова и А. В. Тюменцева. Выбрали СТК Енисейского пароходства в составе 35 членов – представителей от каждого структурного подразделения. Председателем Совета был избран В. Г. Полищук – заместитель главного инженера пароходства, заместителями председателя: И. Т. Марусев – капитан теплохода «Антон Чехов» и А. П. Козенин – бригадир укрупненной комплексной бригады Лесосибирского порта. Руководство пароходства категорически выступило против выборов капитанов судов.

Большая комиссия, куда вошли союзная и республиканская прокуратуры, Минздрав, ЦК профсоюза, Минречфлот, народный контроль, местные

партийные и советские органы во главе с инспектором КПК при ЦК КПСС Ф. Г. Печеным проверили выполнение постановления по борьбе с пьянством и алкоголизмом в Енисейском пароходстве. Это был формализм чистой воды, но, тем не менее, по результатам проверки начальнику пароходства А. А. Печенику, председателю Баскомфлота В. Е. Подпорину, начальнику рабочего снабжения Д. В. Ермакову были объявлены строгие выговоры по партийной линии.

Первого января 1986 года пароходство перешло на неполный хозяйственных расчет. Разработка планов проводилась на местах, а утверждение их проводилось в Министерстве речного флота РСФСР. Основными показателями были тонны и доходы. От объема доходов в процентном отношении производили расчет фонда оплаты труда, эксплуатационные расходы, налоги, социальный фонд. Строительство жилья – от прибыли. Средства на капитальное строительство, приобретение флота планировались и выделялись Министерством речного флота.

Наступающая по всем фронтам перестройка второй половины восьмидесятых годов серьезно не повлияла на устойчивую работу Енисейского пароходства. Вплоть до 1990 года рос объем перевозок и достиг в 1989 году 28 миллионов 206,5 тысячи тонн, доходы составили 74 миллиона рублей, расходы – 28,2 миллиона. По итогам работы пароходству ежегодно присуждали переходящее Красное знамя и первое место по отрасли в социалистическом соревновании. За высокие показатели в труде лауреатами Премии советских профсоюзов имени Н. И. Чаадаева стали капитаны-механики Я. П. Пановик, Н. И. Суворов, А. А. Тарабрин, лауреатами Премии Совета Министров РСФСР – капитан-механик В. О. Кузьмин, капитан дублер В. В. Иванов. А капитан-механик К. Ф. Самченко, капитан М. И. Платунов, начальник учебного комбината Красноярского судоремонтного завода М. С. Лавренов были удостоены звания «Заслуженный работник транспорта».

В 1989 году действовала новая тарифная сетка, и заработная плата увеличилась вдвое, одновременно появились и первые задержки по ее выплате. Вместе с тем итоги хозяйственной деятельности за 1989 год были впечатляющими. Построены и введены в эксплуатацию 14,7 тысячи квадратных метров жилья, детский сад на 140 мест в Ермолаево, поликлиника на 200 посещений в Красноярске, столовая на судовой верфи. Заканчивалось строительство пионерского лагеря «Чайка», профилактория «Речник» в Красноярске, средней школы в Подтесово.

Енисейское пароходство начала 90-х годов, как и вся страна, представляло собой разбуженный улей. Крикливое меньшинство критиковало, разоблачало

и обличало, обещая при этом светлое будущее, а молчаливое большинство все больше впадало в обнищание. Собrania, конференции, коллективное обращение через прессу к руководителям предприятий, к вышестоящим органам дать объяснение тем или другим действиям, призывы к смене руководителей – всем этим уже никого нельзя было удивить.

Начало девяностых для пароходства характерно поиском зарубежных связей. В навигацию 1990 года после долгих согласований был разрешен проезд туристов от Енисейска до Диксона, а в 1991 году – по всему Красноярскому краю, кроме Железногорска и Зеленогорска. В 1992 году заключен договор с туристической фирмой Швейцарии на эксплуатацию теплохода «Антон Чехов».

Начало девяностых – это время жарких споров о том, по какой модели должна развиваться экономика пароходства. В зависимости от взаимоотношений с государством, это развитие могло идти по первой, второй или третьей модели. Руководством пароходства была выбрана первая модель – в связи с неустойчивой экономикой, большими основными фондами, на фоне ежегодно снижающихся объемов перевозок на 3-5 миллионов тонн, дестабилизации договорных производственных отношений. При десятикратном и более увеличении цен на энергоносители, топливо и продовольствие адекватно росли тарифы на перевозки, и как результат – падение перевозок. В 1993 году объем перевозок сократился более чем в три раза, а рабочее ядро флота – только на 10 процентов. Большую часть флота поставили на холодный отстой. Сократили плавсостав на 510 человек.

По результатам работы за 1993 год пароходство было поставлено на учет в комиссии по несостоятельности и банкротству. В этих условиях было принято решение искать работу для флота и плавсостава за пределами Енисейского бассейна. Выживание пароходства в 1992 – 2000 годы обеспечивалось флотом заграничного плавания. Подготовка и отправление судов пароходства, загруженных пиломатериалом, на Балтийское, Черное и Средиземное моря проходили сложно. Однако в 1996 году в море уже работало 21 судно, в том числе две баржи и буксир. В 1997 году флотом заграничного плавания было перевезено около 800 тысяч тонн грузов. Чистая валютная выручка составила 600 тысяч американских долларов.

После длительной и тяжелой болезни в марте 1995 года скончался А. А. Печеник, а в мае этого же года состоялось первое собрание акционеров. Генеральным директором акционеры избрали меня, до этого работавшего первым заместителем начальника пароходства. Был также избран Совет директоров, утвержден отчет о работе АООТ «Енисейское пароходство» и решены другие вопросы. Было принято решение дивиденды в размере 5

миллиардов рублей направить на строительство нефтебазы в Песчанке. Она была построена за три года и полностью себя окупала за два последующих года.

Уставной капитал АО «Енисейское речное пароходство» составил 411223 рубля. В соответствии с этим было выпущено 411223 обыкновенные акции и 86335 – привилегированных. Обыкновенные акции распределялись следующим образом: 25,5 процента – государственный пакет, юридические лица – 31,3 процента, физические лица – 43,4 процента.

Структурный состав АО «Енисейское речное пароходство»:

Дочерние предприятия с правом юридического лица:

Красноярский речной порт;

Лесосибирский речной порт;

Красноярский судоремонтный завод;

Красноярская судовой верфь;

Производственно-коммерческий центр.

Филиалы без права юридического лица:

Ачинский речной порт;

Верхне-Енисейское речное управление;

Ангарское районное управление;

Таймырское райуправление

Игарский речной порт;

Минусинская РЭБ;

Ермолаевская РЭБ;

Кононовская РЭБ;

Павловская РЭБ;

Подтесовская РЭБ;

Красноярская РЭБ;

Красноярское пассажирское управление;

Ремонтно-строительное управление;

Служба материально-технического обеспечения;

Енисейторгфлот.

Конец XX столетия для ОАО «Енисейское речное пароходство» был благополучным. Кроме того, что оно было признано ведущей судоходной компанией, пароходство стало крупнейшей в России по географии работы его флота. По итогам первого этапа рыночных реформ в России в 1996 году Енисейское пароходство награждено памятным знаком «Факел Бирмингама», учрежденным международным комитетом программы «Партнерство ради прогресса». В двухтысячном году за успехи в сфере бизнеса этим же комитетом пароходство было удостоено международного приза

«Хрустальная Ника», а генеральному директору присвоено звание «Генеральный менеджер-2000» с вручением золотой медали. Итоги работы пароходства в 1999-2000 годах были успешными. Объем перевозок возрос на 29 процентов.

В конце двухтысячного года Енисейское пароходство приступило к подготовке знаменательной даты – 70-летия со дня основания. Торжественное собрание состоялось 9 февраля 2001 года. В торжествах приняли участие губернатор края А. И. Лебедь, руководители Министерства транспорта, многочисленные гости, ветераны пароходства. Большая группа работников пароходства была отмечена наградами и премиями.

В конце 2001 года произошли структурные изменения в составе акционеров. Обладателем более 50 процентов акций пароходства стало ОАО «ГМК «Норильский никель». По его инициативе 17 декабря прошло внеочередное собрание акционеров, на котором был избран новый состав Совета директоров. Его председателем становится вице-президент ОАО «ГМК «Норильский никель» В. В. Кургузов. За короткое время вносятся изменения в Устав ОАО «Енисейское речное пароходство» и в Положение о Правлении. Вводится аппарат Совета директоров из 5 человек.

В конце января 2003 года генеральным директором ОАО «Енисейское речное пароходство» был избран В. В. Кургузов, который работал не долго. В марте 2004 года генеральным директором становится Ф. В. Михайловский, до этого работавший в страховой компании «Согласие».

С приходом в пароходство нового владельца – ОАО «ГМК «Норильский никель» – работа пароходства не ухудшилась. Регулярная выплата зарплаты, выполнение условий колдоговора, финансовая стабильность, перспективы развития – таковы основные критерии оценки работы Енисейского пароходства в канун 145-летия парового судоходства на Енисее.

## **ПАМЯТИ БЫКОВСКОГО**

Последняя встреча с Анатолием Нефедовичем Быковским состоялась в ноябре 2005 года в Клубе капитанов, когда он путешествовал из Иркутска, где жила его сестра, в Санкт-Петербург, к сыну Аркадию. В кают-компани Клуба капитанов собрались бывшие коллеги по работе, друзья Анатолия Нефедовича. За чашкой крепкого, по-флотски заваренного чая вспоминали прошлые события, старших коллег и товарищей. Не думали мы тогда, что эта встреча – последняя. Нас на той встрече было немного, все бывшие: И. Т.

Марусев – капитан теплохода «Антон Чехов», Герой Социалистического Труда, И. А. Булава – генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство», В. А. Козаченко – капитан-наставник, В. А. Косонов – подполковник КГБ, работник службы капитана порта Дудинка, В. И. Похабов – начальник Красноярского участка судоходной инспекции. Подтесовских среди нас было большинство. В поселке Подтесово прошли наши годы становления специалистами – начало флотской карьеры.

Туда же получил назначение и Анатолий Нефедович – капитаном-наставником, после работы в Игарке капитаном порта. Смутно припомнил он нашу первую встречу, которая состоялась перед навигацией 1959 года в его кабинете. Резиденция капитана порта была на втором этаже портоуправления, расположенного на самом берегу Игарской протоки. Здание построено в начале тридцатых годов прошлого столетия в соответствии с планами Комсеверморпути, позднее преобразованного в ГУСМП (Главное управление Северным морским путем), которое возглавлял легендарный О. Ю. Шмидт. Над зданием возведена надстройка для диспетчерской порта, в которую можно попасть по винтовой деревянной лестнице. Из диспетчерской открывалась вся панорама Игарской протоки, вверху которой был рейд для расформирования и отстоя транзитных плотов. Часть из них оставалась здесь на зимовку. Главная задача весеннего отстоя флота и плотов – выпустить Губенскую протоку в Енисей, чтобы она не пошла через Игарскую протоку.

Левый берег Игарской протоки был оборудован мертвяками для постановки кормой к берегу до 15 морских судов, у каждого из которых швартовали иногда по четыре баржи с пиломатериалом. В начале шестидесятых годов в Игарку приходило до 80 судов под разными флагами, практически со всех континентов, которые увозили около 500 тысяч кубов продукции Игарского и Маклаковского комбинатов.

Дальше до самого горизонта просматривался Енисей, с его многочисленными островами и протоками. Как на ладони был виден внешний рейд «моряков» и речных барж. На правом берегу протоки тянулись причалы лесокомбината, виднелась громадная пилобиржа, штабеля досок под тесовыми крышами отливали желтизной. Пожар в июле 1962 года начался с пилобиржи. Высоко в небо поднимались языки пламени, температура стояла такая, что ближе 100 метров подойти к месту возгорания было невозможно. Тогда сгорело более двух третей старого города, клуб «Водник», мастерские, конюшня и т. д. В актах понесенного ущерба называлась цифра в сто тысяч кубометров сгоревшей первосортной доски. Цифра увеличится в два-три раза, если учитывать многолетние накопления

некондиционных материалов, коротья и др. С того времени начали строить новую, каменную Игарку.

Кабинет капитана порта был просторным, с подобранной со вкусом мебелью, на стеклянных полках размещалось множество сувениров с флагами и указанием судовладельца. Возле большого кожаного дивана стоял журнальный столик, на котором лежали журналы и газеты на иностранном и русском языках. Когда я вошел, Анатолий Нефедович заканчивал беседу с капитаном одного из иностранных судов, название которого уж и не помню. Разговор шел на английском языке, без переводчика.

Анатолия Нефедовича я видел впервые, – высокого роста, статный, в костюме моряка с широкими вокруг рукава галунами и знаком капитана дальнего плавания на груди, в белоснежной рубашке с чуть видными рукавами с большими запонками, он выглядел эффектно. Подав для пожатия руку, он кивком головы указал мне на диван, а сам проводил гостя до двери. Вернувшись ко мне, Анатолий Нефедович взял один из глянцевых журналов, развернул его и показал большую красочную фотографию, снятую, скорее всего, поздней осенью: на фоне темно-серого уреза воды и еще белого снега была изображена прибрежная часть каких-то невероятных трущоб. Под фотографией была надпись: Rushing Port Dudinka. Той, снятой на фото, Дудинки мне увидеть не пришлось. Весной 1959 года вскрытие Енисея сопровождалось мощными заторами льда, большими подъемами воды. На наших глазах в Игарке горизонт воды достиг нижних ступенек крыльца управления Игарского порта, что соответствует 22-метровой отметке над меженным уровнем. В Дудинке подъем воды был еще выше. Льдом разрушило и унесло весь «Шанхай» – многолетние постройки для жилья из подручного материала, раскинувшиеся вдоль берега и уходившие в гору. Такие строения на Крайнем Севере называют балками. Была разрушена и сама пристань Дудинка. Таймырское районное управление было образовано гораздо позже, в 1978 году.

Снимок, о котором идет речь, был сделан с борта судна нелегально. Фотографирование любых объектов, равно как и взятие проб воды и грунта, было запрещено категорически. За этим следили сопровождающие судно пограничники и лоцманы круглосуточно, на всем пути следования иностранного судна по Енисею – от Сопочной Карги до Игарки.

Цель моего визита к капитану порта была связана с проверкой знаний по ППСС (Правила предупреждения столкновения судов в море). МПСС-72 появились позже, когда была выработана новая Международная конвенция, которую подписал СССР. Анатолий Нефедович попросил рассказать о сигналах бедствия. Ответ мой был длинным и запутанным. Правила плавания

по внутренним судоходным путям, правила технической эксплуатации, местные правила и постановления капитана порта – все смешалось в моем сообщении. На вопрос Анатолия Нефедовича: «Что еще?», – я вспомнил о «заунывных сигналах». Он меня не понял и попросил уточнить. Озвучить сигналы я постеснялся, а объяснить, что это гудок высокой и низкой тональности, не догадался. После этого он отправил меня еще немного подготовиться. Повторно проходить проверку знаний не пришлось. В отделе кадров мне сообщили, что меня в списки включили ошибочно: молодым специалистам, к числу которых я относился, проверку знаний не делают по закону.

\* \* \*

С именем капитана Игарского порта А. Н. Быковского связано расследование одной из тяжелых аварий на Енисее – столкновение теплоходов «Нововоронеж» Мурманского морского пароходства и «Тутаев» Енисейского речного пароходства. Как стало известно из материалов расследования, теплоход «Нововоронеж» под управлением капитана А. И. Дерюгина в присутствии на капитанском мостике третьего штурмана, лоцмана и рулевого шел груженный пиломатериалом на выход в море. Теплоход «Тутаев» под управлением капитана А. В. Безусенко в присутствии на мостике третьего штурмана, груженный контейнерами с домашними вещами, шел в Красноярск. На буксире теплохода «Тутаев» был порожний лихтер.

Следуя правой кромкой судового хода, которая четко была обозначена створной линией, капитан А. В. Безусенко обнаружил слева ходовые огни встречного судна. Судя по характеристике огней, Анатолий Васильевич определил, что встречным курсом следует морское судно, предположительно из Игарки, груженое на предельную осадку – до семи метров. Как правило, такие суда строго придерживаются створной линии. До поворота на новый рекомендованный курс оставалось полмили. Суда быстро сближались к предполагаемой точке поворота. В какое-то мгновение Анатолий Васильевич увидел, что встречное судно делает поворот влево. Чтобы избежать столкновения, теплоход «Тутаев» отворачивает вправо, однако встречное судно врежется ему в левый борт, в районе кормового трюма, в пяти метрах от надстройки. Удар был настолько сильный, что форштевень морского судна вышел за пределы правого борта «Тутаева».

Анатолий Васильевич, увидев такую картину и предполагая, что его теплоход разрезан пополам, дал команду подать с кормы швартовый трос и трап на судно, таранившее его, и сыграл водяную тревогу, а затем дал

команду всем собраться у поданного трапа, чтобы покинуть борт судна. Все собрались быстро, – раздетые, кто в чем был застигнут при столкновении. Только матрос Мария Быкова еле притащила два чемодана: ее обязанность – по тревоге спасать судовые документы. Услышав тревогу, она освободила свой чемодан, выкинула вещи из чемодана капитана и набила их строительными чертежами по судну и всем, что лежало на книжной полке в каюте капитана.

Разобравшись, что теплоход «Тутаев» еще некоторое время может держаться на плаву, и учитывая, что теплоход «Нововоронеж», участник столкновения, прочно сидит на мели, Анатолий Васильевич принимает решение уйти к правому берегу своим ходом и там стать на грунт, на ровный киль. Для страховки он берет бот с теплохода «Нововоронеж». О случившемся капитан сообщил диспетчерам Игарки и Красноярска, которые немедленно доложили о случившемся начальнику пароходства И. М. Назарову и начальнику Игарского порта Д. А. Корольскому. Из Красноярска оперативно вылетают С. И. Фомин – начальник службы перевозок и М. Е. Филатов – заместитель начальника судоходной инспекции. Для них была задержана электричка в Норильске, а в Дудинке их ожидал теплоход «Тюмень». По распоряжению Д. А. Корольского из Игарки в пожарном порядке вышли на теплоходе «Красноярский рабочий» капитан порта А. Н. Быковский и начальник Игарской участковой инспекции М. Е. Казанцев. Капитан теплохода «Красноярский рабочий» А. Н. Захаров настолько торопился с отходом, что оставил на берегу половину экипажа – ушедших за продуктами. Потом на пассажирском судне они были доставлены на свой теплоход. Такая спешка была просто необходима, чтобы расследование вести по горячим следам.

Расследование аварии возглавил капитан порта А. Н. Быковский, в чьем ведении находился район плавания ниже Игарки – до устья Енисея. Прибывшие к месту аварии специалисты, каждый по своему направлению, начали устанавливать величину ущерба обеих сторон, опрашивать членов экипажей. В ходе опроса капитана теплохода «Нововоронеж», третьего штурмана, рулевого и лоцмана было установлено: авария произошла в темное время суток при ограниченной видимости; третий штурман, ведя наблюдение по радиолокатору, сообщил: «Справа по курсу наблюдаю два объекта на расстоянии менее одной мили, с которыми идет быстрое сближение»; в соответствии с ППСС капитан принимает решение уступить дорогу встречным судам и дает команду рулевому: «Лево руля», не сообщив лоцману о принятом решении.

Справка: в навигацию 1967 года теплоход «Нововоронеж», в начале августа выйдя из порта Мурманск, совершил переход по СМП на Японию и обратно. Командовал теплоходом опытный полярный капитан А. И. Дерюгин, более двадцати раз пересекавший Арктику с запада на восток. («Диксон – снежной Арктики столица», – авторский коллектив, Красноярское книжное издательство, 2005 год).

Судно, обладая большой инерцией, медленно начало разворот влево, что и послужило главной причиной столкновения. Было раздавлено более 15 и подмочено более 20 контейнеров с домашними вещами. В заключении, сделанном А. Н. Быковским, указано, что в аварии на сто процентов виноват экипаж теплохода «Нововоронеж». Капитан Мурманского порта, куда был приписан теплоход «Нововоронеж», по документам, представленным капитаном судна, тоже сделал заключение, в котором на сто процентов обвинял экипаж теплохода «Гутаев». В этой ситуации материалы обоих заключений были направлены в Морскую Арбитражную Комиссию (МАК), которая поддержала заключение, сделанное А. Н. Быковским. Мурманское пароходство не согласилось с решением МАК и подало апелляцию в Верховный суд СССР, который подтвердил первоначальное решение. Однако убытки от аварии распределил следующим образом: оба пароходства несут солидарно расходы по приведению своих судов в мореходное состояние; Мурманское пароходство – расходы по съёмке судов с мели, буксировку их к месту ремонта, а также все расходы по искам третьих лиц.

Не просто было Анатолию Нефедовичу доказать, что отступление от требований ППСС в части расположения и несения судовых огней на теплоходе «Гутаев» и лихтере не послужило причиной столкновения. Сокращенная численность судового экипажа, нарушение правил морской практики и другие обвинения были аргументированно отклонены. Об этой аварии много писали ведомственные газеты и журналы.

\* \* \*

Не совсем благополучно Анатолий Нефедович закончил свою работу капитаном Игарского порта. Что-то там произошло в семье, вылилось в большой скандал, связанный с Астаховым – бывшим вторым секретарем горкома КПСС, а в начале шестидесятых – председателем Игарского горисполкома. Было ли, не было ли основания для ревности своей жены к нему, но Анатолий Нефедович потребовал обмена партийного билета, в котором стояла подпись этого прохвоста, как он обозвал его. Билет ему в горкоме партии не заменили. Тогда он сказал, что потерял его, однако в это мало кто поверил, и новый партбилет ему по-прежнему не давали. Анатолий

Нефедович обратился в крайком партии, но и здесь ему не пошли на встречу. Думаю, что обращение Анатолия Нефедовича к космонавту-однофамильцу, письмо к которому он передал мне для отправки из Красноярска, было на эту же тему. В своей настойчивости он дошел до председателя партийного контроля при ЦК КПСС А. Я. Пельше. В конце концов Анатолию Нефедовичу объявили выговор, а партбилет так и остался с подписью ненавистного ему человека. Из Игарки ему пришлось уехать.

В 1965 году его назначают капитаном-наставником Енисейского пароходства по морским делам. Поскольку флот, выходящий ниже Дудинки в морское плавание, был приписан к Подтесово, то Анатолию Нефедовичу с семьей предоставили квартиру в этом поселке, где мы с ним жили по соседству. Об этом тоже были воспоминания при нашей недавней встрече.

Будучи капитаном-наставником, Анатолий Нефедович возглавил Государственную комиссию по приемке в эксплуатацию механизированного комплекса по выгрузке груза у необорудованного берега, каким практически считался весь север Красноярского края. Рейдовая выгрузка осуществлялась в станках Байкаловское, Воронцово, Лайда и др. Ранее массовые грузы доставлялись, как правило, в самоходных судах, которые ставили на якоря на почтительном расстоянии от берега, чтобы их штормом не выбросило на отмель. Это были большие лихтера с паровыми лебедками и мощными на мачтах стрелами. Уголь в бадью емкостью 200 – 300 литров насыпали вручную лопатами, а затем лебедками поднимали из трюма. Но иногда грузы отправляли на простых тысячетонных лихтерах. В этом случае наполненные мешки из трюма поднимали вручную. В обоих случаях погрузка шла в большие кунгасы, на которых груз доставляли до берега. Трудоемкая, затратная по времени и опасная работа. Суда месяцами простаивали под выгрузкой, которая часто и надолго прерывалась из-за погодных условий.

По заданию Министерства речного флота РСФСР за решение проблемы взялись инженеры Горьковского центрально-проектного конструкторского бюро, которое возглавлял Г. Н. Аляев. Комплекс был спроектирован и построен на базе теплохода «Норильск», сделанного из финского лихтера. Вдоль всего теплохода от носовой мачты до надстройки были положены подкрановые пути, смонтирован кран грузоподъемностью на вылете стрелы 8 метров – 6 тонн, а на 12 метров – 3,2 тонны. Самоходный понтон грузоподъемностью 8 тонн, шесть опрокидывающихся вагонеток на лыжах для скольжения по тундре, трактор ДТ на гусеницах, грейфер – для массовых грузов – таков набор техники и оборудования для решения проблемы. Председателем Государственной комиссии по приемке всего комплекса в работу назначили А. Н. Быковского. Членами комиссии были уже

упомянутый Аляев и автор проекта – конструктор Медведев, доктора наук Горьковского института инженеров водного транспорта – заведующие кафедр электрооборудования судов Мальцев и грузоподъемных механизмов Малышев, кандидат технических наук Новосибирского института инженеров водного транспорта, эксплуатационник, впоследствии ректор Московского института инженеров водного транспорта В. А. Гаранин. Экипажу теплохода «Норильск» пришлось потесниться и освободить три каюты и кают-компанию для размещения комиссии.

По моему рапорту на имя начальника пароходства нас экипировали: ящик армянского коньяка, десять банок растворимого кофе, по пять килограммов копченой колбасы и сыра, десяток консервных банок крабов. «Остальное, – заявил Д. В. Ермаков – начальник УРС пароходства, – наловите». На городском участке Красноярского речного порта погрузили 600 тонн продовольственных и промышленных товаров на Усть-Порт, Караул, Байкаловск и Воронцово, а также трактор, емкости, грейфер и наполовину испытанный самоходный понтон. Дело в том, что когда на понтоне запустили двигатели, вокруг него образовался клубок дыма, которым заполнило машинное отделение и рулевую рубку. Когда добавили обороты и отдали швартов, понтон унесло течением метров на двести. Сам он к борту теплохода «Норильск» выгresti не мог, и на помощь был отправлен рейдовый теплоход. Члены комиссии, озлобленные и закопченные, вернулись на борт. Было принято решение закончить испытания понтона в низовьях Енисея, где течение весьма незначительное.

Первый пункт выгрузки был Караул. Хотя там был небольшой причал, который состоял из полузатопленной баржи с насыпной к ней дамбой, по которой могла проехать только одна грузовая машина, но крановое хозяйство там можно было испытывать. До Караула шли без остановок и прибыли туда в пятницу во второй половине дня. Никто нас не ожидал, несмотря на наши телеграммы о подходе.

В Карауле шла активная подготовка к празднованию Дня рыбака. В ожидании выгрузки мы простояли субботу и воскресенье. Был конец июля. Теплая, безветренная погода. Тучи комаров, мошкары не давали покоя ни днем, ни ночью, хотя понятие ночи было весьма условным – стоял полярный день. Не спасали ни кремы, ни мази. Единственное спасение было под марлевым пологом и в машинном отделении. В понедельник наше терпение лопнуло, я и А. Н. Быковский пошли по начальству. Нашли лишь председателя Рыбкоопа В. И. Малышева. «Могу организовать одну грузовую машину и прием груза на базе. На судно отправить некого. Праздник рыбака

продолжается», – сообщил нам председатель. Я пригласил В. И. Малышева на судно для организации выгрузки судовой командой.

Когда все члены комиссии собрались в каюте капитана, где мы обычно собирались по поводу и без повода пить кофе с коньяком, а кое-кто и коньяк с кофе, Анатолий Нефедович предложил в качестве бригады грузчиков выступить членам комиссии. Все дружно согласились и, пока пили кофе, – уже без коньяка, который иссяк, – распределили обязанности. Поработать крановщиком изъявил желание Мальцев, который имел удостоверение крановщика. Строповщиком и практически бригадиром согласился быть Гаранин, который не единожды возглавлял студенческие строительные отряды, работавшие на погрузке-выгрузке в порту Осетрово. На необходимости наличия бригадира настоял я. Бригадир заключал договор с Рыбкоопом, отвечал за технику безопасности. Все остальные члены комиссии, в том числе председатель и капитан, изъявили желание быть грузчиками.

Получив робу (так на флоте называется рабочая одежда – куртка и брюки из хлопчатобумажной ткани), приступили к работе. Все по физическому труду соскучились – и за дело взялись дружно. В первую очередь, вскрыли трюм с вино-водочными изделиями. Технология выгрузки заключалась в следующем: ящики с водкой укладывали на поддон, который краном ставили на грузовой автомобиль. Через некоторое время подошел еще один грузовик от дислоцирующейся здесь роты радиорелейной связи, более мощный, нежели рабкооповская машина. Дело пошло гораздо быстрее. Через два часа работы все довольно-таки упарились, но треть трюма было выгружено.

Настало время вскрыть следующую часть груза, для чего было необходимо снять пайолы (так называются деревянные щиты двухметровой длины, полуметровой ширины и пятнадцатисантиметровой толщины) и уложить их по борту судна, после чего краном поднять металлический бимс (поперечная балка весом до 200 килограммов). Щиты убрали быстро. Начали стропить бимс. Я обратил внимание, что один конец бимса закреплен как-то не так, но не успел оценить, насколько ненадежно крепление, как бригадир подал команду «Вира!». Бимс медленно начали поднимать. Когда, подняв его на высоту примерно два метра, крановщик включил поворот, стрела дернулась, и один конец бимса сорвался и под углом градусов 70 рухнул в трюм. Потянуло резким запахом водки. Все онемели от случившегося. Но, когда человек, сопровождавший груз, заявил, что весь бой пойдет только за счет грузчиков, все оживились, активно обсуждая происшествие. Без особого энтузиазма доработали до обеда, предупредив председателя Рыбкоопа, чтобы искал грузчиков.

Не зря говорят в народе: «Пришла беда – открывай ворота». К вечеру, когда краном управлял механик Н. В. Гайсенко, сгорела обмотка главного электромотора. Было принято решение следовать в Дудинку для его ремонта в морском порту. Взяв под борт «Фелюгу» – такое название дал А. Н. Быковский понтону, – отошли в Дудинку. Когда огибали Селякинский мыс, ко мне в каюту забежал вахтенный штурман и крикнул «Фелюга тонет!». «Тонет или утонула? – спокойно спросил Анатолий Нефедович. – Если утонула, то не о чем печалиться, с чистой совестью разъедемся по домам». Сбавили ход, откачали воду и продолжили рейс.

В Дудинке для скорого решения вопроса ремонта электромотора, по предложению горьковских профессоров, поехали прямо к начальнику порта В. Н. Ли. «Он наш выпускник и, наверное, не забыл нас», – так рассудили профессора. Прибыли в приемную начальника порта. Секретарь записала наши фамилии, должности, по какому вопросу прибыли, отнесла записку Владимиру Николаевичу и сообщила нам, что положила ее на стол. Примерно через час В. Н. Ли вышел из кабинета одетым в куртку, сообщил секретарю, что будет к концу рабочего дня, даже не посмотрев в нашу сторону. Несолоно хлебавши, мы вернулись на теплоход. К нашему приходу наш механик сумел за три бутылки водки поменять сгоревший мотор на новый, даже не расконсервированный. Но у членов комиссии терпение кончилось, и они дружно, за исключением председателя, отбыли домой, оставив рекомендации проводить опытную эксплуатацию с ограничениями по всем параметрам на усмотрение экипажа, а в конце навигации предоставить в техническое управление МРФ подробный отчет. Выдав несколько письменных рекомендаций, в основном ограничительного характера и по технике безопасности, Анатолий Нефедович на пассажирском судне также отбыл в Красноярск.

Этот рейс мы закончили без происшествий, но следующий рейс нам предстояло сделать с углем для Носка – центра крупного колхоза-миллионера «Заря Таймыра», Воронцово и Байкаловска. В двух последних пунктах выгрузка осуществлялась рейдовая, с применением понтона, емкостей и трактора. Прежде чем раскредитовать документы, грузополучателей ставили в известность об ограниченной возможности применения механизации при выгрузке, ответственности капитана за возможные последствия. Приказом по судну эту ответственность я возложил на механика судна Николая Владимировича Гайсенка.

Это был по характеру очень сложный человек. Имея физические недостатки: малого роста, худощавый, с длинными не по росту и большими руками, с большим горбом, – он был всегда чем-то недоволен. Когда

находился в подпитии, становился особенно невыносим. А выпить он любил. В 1959 году, будучи механиком теплохода «Мусоргский», который остался на случайной зимовке в Игарке, допился до белой горячки. Зайдя в таком состоянии в управление пароходства к Л. Ф. Головачеву, он никак не мог вспомнить, как оказался в Красноярске. Он в штыки принял мое назначение капитаном на теплоход «Норильск», претендуя сам на эту должность. Между нами состоялся длинный разговор, и я его твердо заверил, что если он поступит в мореходное училище и окончит хотя бы один третий курс, не будет иметь замечаний по дисциплине, я ему теплоход «Норильск» передам. При всех недостатках он был отличным механиком, слесарем, сварщиком, электриком и т. д.

Я контролировал работу экипажа на выгрузке, проверял договора и ведомости оплаты за выгрузку. Сам участия в грузовых работах не принимал, но обязал второго штурмана все документы подшить в отдельную папку и в конце навигации передать мне. Я как чувствовал, что они мне еще пригодятся. После навигации меня пригласил Л. Ф. Головачев – заместитель начальника пароходства по кадрам на собеседование, предупредив, чтобы я имел при себе все документы, касающиеся работы новой техники. «Наверное, приглашают за наградой», – предположил Б. Н. Еремеев – в то время заместитель директора Подтесовского судоремонтного завода. При встрече Леонид Филиппович разъяснил подоплеку моего вызова. На очередной сессии краевого Совета депутатов трудящихся (так называлось нынешнее Законодательное собрание) выступил депутат от Таймыра по поводу больших поборов за доставку и выгрузку груза. Сессия поручила И. М. Назарову подготовить справку по существу и принять меры по недопущению подобного. Иван Михайлович поручил провести сыск с пристрастием в отношении экипажей судов, которые работали севернее Дудинки, своему заместителю по кадрам Л. Ф. Головачеву. Леонид Филиппович сначала спокойно объяснил мне, какой ущерб в моральном отношении я в числе других капитанов нанес пароходству в целом, а Ивану Михайловичу в частности. Потом он, подогревая себя сказанным, начал швырять все, что попадет под руки, и старался побольнее ужалить воспитуемого. «Некоторые вскрывают сейфы ломиками, а вы нашли другой способ с теми же результатами!», – уже кричал он. От окончательного разгрома меня спасли рапорт А. Н. Быковского по результатам испытаний и та «денежная» папка, которую я захватил с собой. И все же без выговора я не обошелся.

Трагически закончилась жизнь Н. В. Гайсенка. Это случилось в навигацию 1969 года. Закончив выгрузку привезенного угля, теплоход

«Норильск» получил задание своей техникой выгрузить уголь с лихтера № 12, который привел теплоход «Иван Земнухов» – капитан Н. П. Никонов, механик П. Е. Кевбрин. К концу первого дня выгрузки Гайсенков, Никонов и Кевбрин зашли ко мне с предложением съездить на шлюпке в Мунгуй за пыжиками. Я их сначала отговаривал, ссылаясь на то, что это далеко в тундре, где много протоков и нетрудно потерять ориентировку, что оленеводы – народ кочевой, и, возможно, их нет на месте. Однако они, не послушав моего совета, в шесть часов утра на лодке типа «Казанка» с подвесным мотором «Ветерок», – такие лодки были на теплоходе «Иван Земнухов», – отошли на Мунгуй, предупредив вахтенного, что предполагают вернуться через три часа. В лодке находились Гайсенков, Кевбрин, за рулем – Никонов. Все были в спасательных жилетах. Из объяснения П. Е. Кевбрина, оставшегося в живых: «Мы отошли примерно километров десять. На горизонте еще хорошо были видны селение Байкаловск и суда на рейде, когда срезало шпонку на подвесном моторе. Со словами: «Сейчас заменю шпонку, и пойдем, как на «Вихре» (это намного мощнее мотор, нежели «Ветерок»), – Никонов начал менять шпонку. Мотор в то время был развернут градусов на 75 к диаметральной плоскости лодки. Заменяв шпонку, не меняя положения мотора, Никонов дернул шнур стартера. Мотор взревел, а лодка тут же опрокинулась».

За бортом оказались все трое. Это произошло километрах в трех от архипелага Гусиные острова. До ближайшего островка они добирались часа два, таща за собой лодку, которая имела большой дифферент на корму из-за подвесного мотора. Достигнув отмели, стали тащить лодку на сухое. Первым упал Никонов, потом Гайсенков – оба были мертвы. Петр Ефимович положил их в подтянутую лодку и стал ждать спасения. Спасение пришло примерно через сутки – от местных рыбаков. Петр Ефимович думал, что живым ему уже не выбраться. Он понимал, что товарищи погибли от переохлаждения организма. Температура воды в том районе была 10 – 12 градусов. К ночи, когда солнце опустилось над самым горизонтом, подул северный ветер, но он был безразличным уже ко всему.

Подробно этот случай изложен в моей книге «Флотская судьба». У Н. В. Гайсенка остался сын – красивый, стройный парень, только лицом похожий на отца, и малолетняя дочь, такая же красавица. Позже П. Е. Кевбрин работал капитаном-механиком теплохода «Иван Земнухов», танкера «Ветлуга», «Волгонефть-52».

\* \* \*

В пароходстве все капитаны-наставники были закреплены на период паводкового периода за притоками. Анатолий Нефедович был ответственный за доставку грузов до пристани Брянка по Большому Питу. Приток своенравный, характеризуется многими извилистыми каменистыми шиверами и перекатами. Устье притока – размытое, с ежегодно меняющимся фарватером. Бывали годы, когда река полностью очищалась ото льда, а зайти на приток караван не мог по причине мелководья на устье. Бывало, что караван заходил на приток, но быстрое падение горизонтов воды останавливало его на полпути.

Такая ситуация случилась в 1982 году. На теплоходе «Заря» я прибыл туда для руководства распаузкой флота на баржи-площадки с небольшой осадкой. Наши теплоходы типа СТ и ГТ, груженные на осадку до полутора метров, были остановленные мелководьем. Некоторые начали обсыхать. В этих условиях мне с капитаном-наставником С. К. Коловым совместно с представителями УРСа производственного объединения «Енисейзолото» пришлось решать проблему распазки судов на местах, в зависимости от ценности груза, состояния, в котором находилось судно, возможности производить выгрузку. Сергей Константинович хорошо знал лоцию Большого Пита и давал рекомендации, как поступить в тех или иных случаях. До своего наставничества он был капитаном самого большого судна на Енисее до семидесятых годов – теплохода «В. Куйбышев», провозжал морской грузовой теплоход «Советская Якутия» с гидроагрегатами для Саяно-Шушенской ГЭС из Дудинки до Красноярска и обратно, был старшим капитаном-наставником по выводке флота на завершающем этапе навигации.

Тогда на Большом Питу все завершилось благополучно. Пошли дожди, уровень воды начал подниматься, и большинство теплоходов без распазки дошли до пристани Брянка.

Были случаи, когда в плесе до следующей весны оставались суда по причине резкого падения горизонтов воды.

Наставниками на Большом Питу в свое время были: Е. К. Крылов, И. П. Худоногов, В. Н. Устюгов, Н. В. Пестов. В настоящее время небольшой караван и редкие одиночные суда заходят на Большой Пит под руководством капитана-наставника С. В. Алексева. Освоение Большого Пита как транспортной артерии для весеннего каравана в Северо-Енисейский район, где получила развитие золотодобывающая промышленность, началось в сороковых годах прошлого века. До того времени все грузы туда доставлялись по притоку Подкаменная Тунгуска, далее по Вельмо, а затем еще километров тридцать – по речке Тея до пункта Культбаза, от которой до поселка Северо-Енисейский рукой подать.

Открытие в 1935 году судоходного пути по речке Тея до прииска Суворовский принадлежит И. Н. Пасько, который потом работал капитаном пароходов «Молотов», «Енисей», «Архангельск», танкера «Аджаристан», был награжден орденом Ленина. Груз доставляли на мелких баржах грузоподъемностью до 200 тонн. В качестве буксиров использовались мелкие катера и газоходы. В тридцатых годах перевозки грузов для «Енисейзолота» обеспечивались собственным флотом, отстой и ремонт которого производился в Кононово. Одно время всем транспортом золотопромышленников, главным образом водным и гужевым, занимался И. М. Назаров. Мелкий и маломощный флот, хотя он и работал почти всю навигацию, не мог обеспечить возрастающие объемы перевозок. Началось освоение Большого Пита протяженностью до 200 километров. Поселок Брянка, который хорошо известен со времен создания первых золотых приисков, стал главным перевалочным пунктом. В лучшие, в навигационном отношении, годы на Брянку доставляли более 200 тысяч тонн грузов, в том числе до 75 тысяч тонн каменного угля.

Заметный след в истории судоходства на Большом Питу оставил уже упомянутый капитан-наставник С. К. Колов. Его наставления для судоводителей, графики многолетних судоходных горизонтов воды, описание лимитирующих перекатов стали настольными пособиями для руководителей пароходства, службы перевозок, капитанов судов.

В конце семидесятых – начале восьмидесятых годов была построена автомобильная трасса до поселка Северо-Енисейский, и объемы грузов, доставляемых по воде, резко упали, а в начале девяностых перевозки по Большому Питу были совсем прекращены.

Будучи капитаном-наставником Енисейского пароходства, Анатолий Нефедович четыре навигации возглавлял экспедиции на реку Пясины. Цель этих экспедиций – доставка оборудования и топлива для работавшей на Таймыре нефтегазопромысловой экспедиции. В разные годы с А. Н. Быковским в них участвовали теплоходы «Родина» и «Днепр» – капитаны А. А. Рябчиков и В. И. Савельев, танкеры «Ирша» и «Ленанефть-2005» – капитаны Н. Е. Цируль и В. И. Питовский. Анатолий Нефедович не вмешивался в судовую жизнь. Она шла по заведенному на каждом судне своему порядку. Капитан-наставник обеспечивал все связи со Штабом морских операций, касающиеся безопасности, с Гидрометеоцентром, Диксонской гидробазой, принимал решения об отстое от шторма и льда.

В своем очерке «Дудинка – Хельсинки – Дудинка» Анатолий Нефедович правдиво описывает все свои действия капитана-наставника на этом переходе в Финляндию и обратно. С присущим ему юмором он передает

переговоры с лоцманскими службами государств, куда им приходилось заходить, рассказывает об экскурсиях в музеи. И нигде не упоминает о судовой жизни. Скорее всего, Анатолий Нефедович в нее и не вникал. Однако на капитанском мостике он чувствовал себя хозяином. Приведу пример из его очерка.

Когда ледокол «Авраамий Завенягин» остановился у мыса Ошмарино в ожидании прибытия первого морского каравана, следующего на Дудинку, Игарку в сопровождении атомных ледоколов «Арктика» и «Таймыр», с лоцманской вахты на теплоходе «Меридиан» на борт «Завенягина» сообщили, что ими неудачно выбрано место для стоянки, – дескать, сами они уже здесь по этим делам, что называется, собаку съели. «Мы тоже не кошками питаемся!», – последовал ответ Анатолия Нефедовича, и он объяснил, чем вызван выбор места стоянки. А через 12 часов оказалось, что он был прав.

Я был свидетелем еще одного разговора на капитанском мостике – уже теплохода «А. Матросов». В штурманской рубке всегда включен на прослушивание канал ультракоротковолновой связи. Слышны переговоры судов, порта с другими «абонентами» на плаву и т. д. И вот, слышим: «Порт, порт. Я – «Андома лес». Куда выгружать жом?». И так, монотонно, запрашивается несколько минут. Ответа нет. Анатолий Нефедович берет трубку и спрашивает: «На «Андоме лесе», – чьих жен?». «Да вот, погрузили в Архангельске. Всего более 40 мест, срочно надо освободить трюм», – торопливо сообщил вахтенный с теплохода «Андома лес». «Если жены ничьи, так отдайте их нам», – последовало предложение Анатолия Нефедовича. Спыхватился диспетчер порта: «Кто разговаривает с теплоходом «Андома лес»?». В эфире – гробовое молчание.

Хотя экспедиции на Пясину проходили без особых эксцессов, без сверхнормативных простоев, однако на столе в кают-компании всегда присутствовала рыба малосоленая, вареная, жареная в достатке. Нередко было жаркое из гусей, котлеты из оленины. Места, где проходил караван, были богаты ценными породами рыб, перелетными стаями диких гусей и стадами оленей. Я вспоминаю разгромную статью в журнале «Охота и охотничье хозяйство», в которой экипаж ледокола «Мурманск» обвинялся в массовом браконьерстве. Командный состав ледокола на вертолете вылетал в тундру, где занимался охотой, рыбалкой, а потом добычу реализовывали на транспортных судах, которых они сопровождали. Не исключено, что и на судах Пясинского каравана были обиженные члены судовых экипажей, которые и донесли о промысле в Рыбинспекцию и милицию – с фотографиями и конкретными фактами. Но, «не пойман – не вор», – так

гласит пословица. Поэтому, как только караван прибыл на рейд Дудинки, к нему выехала комиссия в составе представителей прокуратуры, Рыбинспекции и милиции. Сделав обыск на теплоходе «Родина», они обнаружили, что искали: рыбу в бочках, олени туши, снасти, ружья и др. Было возбуждено уголовное дело. Капитана А. А. Рябчикова судили и дали срок четыре года исправительных лагерей. Я полагаю, «не сладко» приходилось Анатолию Нефедовичу держать свой вымпел командующего на теплоходе «Днестр», который выполнял в экспедиции роль спасательного судна и капитаном которого был В. И. Савельев.

Владимира Ивановича я знал с 1967 года, когда мы с ним двое, а также капитан-наставник М. Е. Филатов и капитан теплохода «Тайга» А. В. Лисянский прибыли учиться на капитанов малого морского плавания в Ленинградское мореходное училище. Каждый из них заслуживает того, чтобы о нем вспомнить. Михаил Ефимович – будущий член Союза художников СССР, заслуженный художник Российской Федерации. Его картина «На Красноярском рейде», выполненная в технике интарсии с применением ценных пород дерева, в 1963 году была подарена автором кубинскому лидеру Фиделю Кастро. Будучи капитаном-наставником, он возглавлял, до Анатолия Нефедовича, Пясинскую экспедицию. В Ленинграде Михаил Ефимович был недолго: по состоянию здоровья ему начальник пароходства И. М. Назаров разрешил вернуться в Красноярск. Прошло еще немного времени, и Михаилу Ефимовичу предложили работу в центральном аппарате Министерства речного флота. В честь 140-летия парового судоходства на Енисее в Красноярске была издана книга Михаила Филатова «Имя на борту».

А. В. Лисянскому учиться было трудно. С его школой вечернего обучения, с подготовкой в школе командного состава осваивать предметы с элементами интегрального исчисления, английский язык и другие было непросто. Но Александр Васильевич с проявленными усердием и трудолюбием успешно окончил обучение и получил диплом. После учебы еще одну навигацию он отработал капитаном теплохода «Тайга» и ушел на берег – мастером в судоремонтный цех.

Наиболее одиозной фигурой среди нас был В. И. Савельев – капитан теплохода «Днестр». Он был постарше лет на десять всех нас, обучавшихся в одной группе. В ней обучались, в основном, третьи и вторые штурманы со всех речных пароходств Союза. Много было вчерашних выпускников речных училищ, которые отработали по одной, две навигации на судах смешанного река-море плавания Северо-Западного и Беломоро-Онежского пароходств.

Вспоминается один случай, когда нашу, енисейскую, группу пригласили на небольшое торжество по случаю рождения сына у одного из наших молодых коллег из Петрозаводска. По старшинству первым выступил Владимир Иванович, и с присущим ему соленым юмором произнес речь: «Чей бы бычок не прыгал, а телятко все наше будет!», – чем расстроил всю вечеринку. Очень часто он пропускал занятия и просил меня отметить, что болен. Возвращаясь с занятий, я нередко заставлял его по-настоящему больным и жалким, и он с порога уговаривал меня принести пива. Пропустил занятий он, наверное, больше, чем посетил, однако курс обучения окончил успешно.

Надоела к концу обучения наша холостяцкая жизнь, каждый из нас соскучился по дому, размечтавшись, что все останется позади: и это надоевшее общежитие, и питание на подножном корму, и каждодневная борьба с собой – идти на занятия или не идти. Владимир Иванович говорил: «Поднимусь на борт самолета, оглянусь и крикну: «Гуд бай, питерцы! Да здравствует Красноярск!»».

Накануне нашего отбытия из Ленинграда мы договорились с Владимиром Ивановичем, что я заеду за ним в общежитие за два часа до отлета самолета в пять часов утра. Когда я заехал за ним, мне много пришлось потратить сил, чтобы поднять его и посадить в такси, – как в таких случаях говорят: «Поднять – подняли, а разбудить не сумели». Так вот, на подъезде к аэропорту Пулково Владимир Иванович начал просыпаться. По прибытии в аэропорт я взял его билет и паспорт и пошел на регистрацию. Зарегистрировав билеты, я вернулся в зал. В это время открылся буфет, где отпускали в розлив какую-то «бормотуху», и Владимир Иванович уже стоял в длинной очереди. Мои попытки вытащить его из очереди не увенчались успехом, и я прикинул, что от граненого стакана на ногах он устоит и ему станет легче. Но через несколько минут после выпитого он купил очередь у стойки и опрокинул вторую порцию. Тут объявляют посадку. В автобус я его кое-как затолкал, но, выйдя из автобуса, Владимир Иванович уже ничего не соображал. Пока он искал посадочный билет, поминая всех святых, собрал вокруг себя всех бортпроводников и возмущающихся пассажиров. Билет посадочный с трудом нашли, и я кое-как проводил Владимира Ивановича на кресло, срочно стащил с него пальто, чтобы показать его во флотской форме с четырьмя галунами на рукавах – капитана всех групп судов. Видя, что над моим подопечным сгущаются тучи, я бросился искать командира экипажа, чтобы уговорить его не делать высадки. Не успел я обратиться к нему, как он выдал от души все, что думает по этому поводу. А в это время вели за рукава с золотыми

галунами Владимира Ивановича и усаживали в автобус, на котором мы приехали. Пальто положили с ним рядом...

Владимир Иванович не изменился и в дальнейшем. Поэтому Анатолию Нефедовичу было непросто держать капитана В. И. Савельева в подобающем состоянии. Сам он был не любитель застолий на судах и не принимал участия в таких «хуралах». Однако он никогда не был доносчиком, а в отчете об экспедиции указывал мягко наличие болезни у капитана Савельева.

\* \* \*

С именем А. Н. Быковоского связано расследование по случаю потери на Дудинском рейде пяти контейнеров, груженных селитрой. По мнению специалистов, была создана серьезная угроза для плавания морских судов, особенно атомных ледоколов. По версии, выдвинутой по горячим следам, любое судно, которое на мелководье ударит подводной частью контейнер, может вызвать взрыв, при котором мало чего останется от судна. А если оно будет с атомным реактором, тогда, как говорят, «для всего региона – конец света». Ввиду таких возможных последствий приступили к поискам затонувших контейнеров.

Особую тревогу эта авария вызвала у руководства Мурманского морского пароходства, чьи суда попадали под наибольшую вероятность наезда. В Красноярск приехала группа специалистов, чтобы выработать совместные мероприятия по обеспечению безопасности плавания в нижнем русле Енисея, куда могло унести течением злополучные контейнеры, и на Дудинском рейде. Однако Енисейское пароходство не считало себя причастным к случившемуся по следующим причинам: контейнеры свалились за борт с лихтера во время его заводки в речку рейдово-маневровым теплоходом, арендованным у пароходства Дудинским портом. Была большая накатная волна на морской причал, и, когда лихтер развернули лагом к причалу, он получил большую амплитуду колебаний и опасный крен, при котором крепление контейнеров не выдержало. Распоряжение на буксировку в такую погоду отдавал диспетчер порта. Лихтер грузился в Абалаково на причале специальных грузов, который не подведомственен пароходству, и там должны были закрепить контейнеры. Вина капитана буксировщика, который привел груженный лихтер и поставил на якоря у острова Кабацкий, просматривалась в той части, что он не потребовал от сдающей стороны технологической схемы крепления груза и акта погрузки. Хотя это не являлось первопричиной аварии, однако зацепкой для предъявления претензии пароходству транспортной прокуратурой было.

Район поиска методом траления был расширен, в основном по судовому ходу, до мыса Ермилов. Гидробазовские суда с электронными техническими средствами обнаружения подводных препятствий никакого положительного результата не дали. Мурманское пароходство предупредило руководство порта Дудинки о невозможности захода туда в зимний период судов с атомными энергетическими установками.

Все расследование возглавлял капитан порта А. Н. Быковский. После длительных, но тщетных поисков контейнеров Анатолий Нефедович запросил соответствующий институт о степени опасности селитры, попавшей в воду. Оказалось, что, кроме обычного загрязнения окружающей среды, которое является весьма незначительным, селитра теряет свои свойства взрывоопасного сырья. На этом основании дело было прекращено, а все убытки и дополнительные расходы Дудинский порт взял на себя.

После того случая прошло более десяти навигаций, и в 2005 году при схожих обстоятельствах опрокинулся теплоход «Некрасов». Погибли 8 пассажиров и команда вместе с капитаном. Причина та же: грубейшее нарушение технологии загрузки судна, отсутствие каргоплана и заход в реку Дудинка в штормовых условиях от юго-западного и северо-западного ветров.

\* \* \*

«Кто однажды видел Север – не забудет никогда», – так поется в известной популярной песенке о Севере. Анатолий Нефедович видел Север не однажды: дважды принимал участие в перегонах речных судов по трассе Запад – Восток Северного морского пути, возглавлял экспедицию по перегону судов с Оби на Енисей. Был награжден Грамотой Президента Российской Федерации за доставку грузов в районы Крайнего Севера. Не случайно ему не совсем по душе пришла рутинная работа капитаном-наставником в Енисейском пароходстве. Кроме того, по натуре он был человеком творческим, ищущим во всем новизну. В 1973 году Анатолий Нефедович уходит из пароходства и принимает гидрографическое судно «Николай Евгенов», которое базировалось в Игарке. К этому времени у него была уже новая семья. В этом городе родилась дочь, которая впоследствии завоевала титул «Мисс Игарка».

После Игарской гидробазы Анатолий Нефедович работает в Дудинском порту капитаном вспомогательного флота, затем – капитаном порта. Параллельно с функциями обеспечения безопасности он выполняет ряд поручений руководства порта и Норильского комбината, с которыми справляется блестяще. В условиях осеннего ледостава проводит танкер «Волгонефть-134» с пятью тысячами тонн топлива до Диксона, организует

распаузку финского танкера «Уйку» в Хатангском заливе: за два рейса каравана мелкосидящих судов из залива в Хатангу доставляют 18 тысяч тонн топлива. Поселок Хатанга и район были спасены от зимнего замерзания.

Работая в порту, Анатолий Нефедович неоднократно выполнял сложные поручения руководства Енисейского пароходства. Составленное им экспертное заключение по факту опрокидывания и затопления самоходного плавкрана «Блейхерт-52» с гибелью крановщика-электрика спасло капитана-механика В. Г. Катюшина и руководителей порта от уголовной ответственности. Более подробно этот эпизод описан в моей книге «Енисей – река жизни».

Сложным было расследование аварии с участием речных и морских судов в Дудинском порту осенью 1996 года. Ураганным, навальным на причал, ветром и большой волной оборвало швартовный трос у речной трехтысячетонной баржи, которую ветром и течением понесло вдоль причала, где выгружались и грузились несколько морских судов. Некоторые из них получили серьезные повреждения в виде глубоких вмятин в носовых и кормовых частях корпусов. Рейдовая служба порта обвинила пароходство в отсутствии на безкомандных баржах швартовных тросов, указывая на то, что обрыв произошел по причине нарушения правил технической эксплуатации – в части комплектации судна. Руководство Таймырского районного управления, не признавая своей вины, утверждало: к обрыву баржи привело отсутствие штормового предупреждения, а также невыполнение соглашения порта и районного управления о наличии на причальных тумбах надежных тросов с огоном на обоих концах. Заключение капитана порта об отнесении причиненных убытков на виновную сторону было решающим в предъявлении дальнейших претензий. Анатолий Нефедович поддержал доводы Таймырского районного управления, и дело пароходством было выиграно.

Известие о терпящем бедствие теплоходе «Воскресенск» в пароходстве было получено после того, как его штормом выбросило на каменную гряду на внешнем рейде Севастополя. Через сутки Центральное телевидение, ссылаясь на украинское радио, передало сообщение об этом случае, а также о загрязнении большой акватории моря. Специалисты Украины уже подсчитывали ущерб в миллионы долларов США, который будет предъявлен Енисейскому пароходству. Информация заместителя начальника отдела заграничных перевозок С. Г. Данилина была скупой и неполной. Теплоход «Воскресенск» находился в бербоут-чартере у судоходной компании «Балдора шиппинг». Подбор и назначение членов экипажа, а также все эксплуатационные расходы, согласно договору, были за фрахтователем.

Теплоход «Воскресенск» следовал в балласте из Турции в Севастополь за металлом. На подходе к порту был обнаружен труп боцмана, который повесился в своей каюте. Портовые власти запретили заход в порт судну с покойником, сообщив капитану, что комиссия по расследованию несчастного случая выедет к теплоходу на катере. «Воскресенск» стал на якоря на внешнем рейде, практически в открытом море. Прошло более шести часов, однако комиссия, которую еще нужно было создать, включив в нее представителя прокуратуры, медицинского работника для проведения судмедэкспертизы, так и не выехала. К концу рабочего дня ветер начал усиливаться, а к вечеру достиг ураганной силы. Вытравленные до жвакогалса обе якорные цепи не выдержали, и судно стало дрейфовать в сторону каменной гряды. Дрейф был обнаружен поздно, запущенные на полную мощность главные двигатели не спасли положение. Посланный в эфир сигнал бедствия SOS и красные ракеты были уже запоздалыми. Никто из тех, кто должен был прийти на помощь, не пришел. Судно кормой коснулось грунта, его развернуло лагом к волне. В результате были погнуты гребневые винты, деформирована валовая линия, нарушена герметичность корпуса.

Созданная в пароходстве комиссия по расследованию случая во главе с главным инженером Н. А. Лесуновым по своей компетенции не могла защитить интересы Енисейского пароходства. Здесь нужен был специалист, хорошо владеющий вопросами морского международного права. На эту роль мог подойти Анатолий Нефедович Быковский. Никакие юристы на местах, никакие сурадзевские предложения не помогли бы выправить ситуацию лучше, чем он. Кроме того, я был твердо уверен, что предложения В. Г. Сурадзе связаны с вымогательствами, крупными взятками для местных чиновников. Были предложения некоторых моих заместителей снабдить крупной суммой денег Лесунова, который решит все вопросы на месте. Однако я уже имел кое-какой опыт по некоторым деликатным поручениям и знал, чем это может кончиться.

Это было в начале декабря. Анатолий Нефедович практически закончил летнюю навигацию в порту Дудинка. У него было много неиспользованных дней отдыха, и предстоял длительный отпуск. Я начал уговаривать Анатолия Нефедовича взяться за это весьма сложное дело. Он не стал долго торговаться, даже не назвал сумму гонорара. Я чувствовал, его захлестнул азарт охотника: он сразу понял, насколько сложно это дело, но не безнадежно.

В Севастополь они выехали втроем: Анатолий Нефедович Быковский с функциями ведения юридической и правовой стороны дела, главная задача которого – не допустить убытков для пароходства; Николай Алексеевич

Лесунов, за ним – определение технического состояния судна, возможности его восстановления для дальнейшей эксплуатации; Сергей Георгиевич Данилин – для выяснения организации службы на этом судне, роли бербоут-чартерного владельца в его техническом содержании, подборе капитана и экипажа. Анатолий Нефедович с поставленной задачей – не допустить убытков для пароходства от последствий аварии – справлялся блестяще. Он сумел доказать необоснованность действий Севастопольского порта, запретившего заход в бухту судна с покойником на борту. Кроме того, были подготовлены все документы об отсутствии загрязнения окружающей среды аварийным судном.

В то же время Анатолием Нефедовичем были установлены грубые нарушения капитаном теплохода «Воскресенск» предписания Регистра о соблюдении безопасного расстояния от портов убежищ при переходе из одного конечного порта в другой. С целью экономии топлива капитаны зачастую пренебрегали этим предписанием. Он установил и другие нарушения со стороны капитана и экипажа в части обеспечения безопасности плавания судов. Его отчет послужил основой для составления особых мероприятий по безопасности для всего флота заграничного пароходства.

Комиссия сделала однозначный вывод о том, что восстановление теплохода «Воскресенск» для его дальнейшей эксплуатации нецелесообразно. Было принято решение продать судно как металлолом за 50 тысяч долларов США. После этого случая серьезно пришлось задуматься над вопросом подбора кадров для судов заграничного плавания. Накануне катастрофы с теплоходом «Воскресенск» на теплоходе «Поленово» умерли капитан В. И. Скоробогатов и механик Н. С. Эрднеев, отравившись техническим спиртом. Экипажи теплоходов «Воскресенск» и «Поленово» были набраны специальной фирмой по найму моряков, которая никакой ответственности за их дальнейшую судьбу не несет. Эта фирма зарабатывает на каждом моряке, принятом на судно. Главное – наличие сертификатов, а характер, моральные качества кандидатов ее не интересуют.

Была пересмотрена вся система пароходства по укомплектованию экипажей судов заграничного плавания.

\* \* \*

Жизнь Анатолия Нефедовича не прошла разменной монетой. Он был настоящим патриотом морского и речного флота. Начав со Школы юнг в Соловках, он раз и навсегда посвятил себя флоту, пройдя все ступени флотской службы. Ленинградское речное училище, курсы штурманов малого

плавания, Горьковский институт инженеров водного транспорта, Ленинградское высшее инженерно-морское училище им адмирала С. О. Макарова, аспирантура «Союзморниипроекта» – так, ступень за ступенью, поднимался Анатолий Нефедович к высшему пьедесталу. По представлению Енисейского пароходства в 1996 году ему присваивается звание «Заслуженный работник водного транспорта Российской Федерации». Это был год 50-летия его службы на водном транспорте и 40-летия работы в Заполярье.

Весть о смерти Анатолия Нефедовича Быковского, которая наступила 2 октября 2006 года, на 77-м году жизни, для нас, кто его близко знал, была полной неожиданностью. За год до этого, во время нашей последней встречи, все отмечали его энергию, и он сам с оптимизмом смотрел в будущее. Гордился своими взрослыми детьми: две дочери и два сына. Все они получили высшее образование, поженились и вышли замуж, есть у них уже и свои дети. Им есть, кем гордиться.

Очерк А. Н. Быковского «Дудинка – Хельсинки – Дудинка» опубликован в сборнике «Летопись Енисея». Он был активным корреспондентом газеты «Речник Енисея», где постоянно выходили его деловые статьи и очерки. В учебных заведениях водного транспорта широко используется «Справочник судоводителям речного флота», соавтором которого является А. Н. Быковский. В «Библиографическом справочнике трудов советских авторов по морскому праву за период 1917 – 1978 гг.» помещены две статьи Анатолия Нефедовича. Память об этом человек будет жить на Енисее.

### По пути законности и правопорядка

История правоохранительных органов на транспорте в общем, на водном в частности, адекватна истории водного транспорта. Менялись эпохи, идеологии, техника и технологии, поколения людей. Неизменно было одно – правоохранительные органы всегда вели борьбу с преступностью, стояли на страже законов, были представителями власти. Не случайно рядом с именами капитанов, механиков в названиях судов Енисейского пароходства стоит имя лейтенанта Филиппова.

Водный отдел милиции бассейна реки Енисей был создан 1 августа 1938 года, возглавил его сержант милиции М. А. Ефимов. Активную помощь в становлении и обустройстве вновь созданного отдела оказывало Енисейское пароходство во главе с Н. С. Овсянниковым. Благодаря взаимному пониманию между работниками управления пароходства и водного отдела милиции с первых дней сотрудничество приносило положительные

результаты. Как вспоминает С. И. Фомин – начальник пароходства с 1970 по 1984 год, все коммерческие акты о недостатке, порче грузов, воровстве направлялись в отдел милиции, которая, несмотря на ограниченное количество сотрудников в оперативных пунктах Минусинска, Енисейска, Игарки (по три-четыре человека), успевала проводить расследования. Кроме того, сотрудники милиции сопровождали в рейсах пассажирские суда, выявляя безбилетных пассажиров, неоформленный багаж, преступников. По представлениям милиции руководством пароходства принимались определенные меры морального и материального воздействия. Иногда дела передавались в суд.

Заметный след в истории водной милиции оставили ее руководители: старшина милиции А. К. Зыков, капитан милиции П. К. Пахомов, подполковник милиции А. Д. Лыспан.

21 мая 1980 года создан Линейный отдел милиции УВД крайисполкома с линейными пунктами в Дудинке, Игарке, Енисейске, Абакане. В 1985 году линейный отдел милиции был переподчинен Сибирскому УВД на транспорте. В разное время СИБУВД на транспорте возглавляли: полковник А. П. Герасимов, Б. И. Стукалов, генерал-майоры милиции О. П. Ревякин, А. М. Щербенок, А. Ф. Девятловский.

Бок о бок с транспортной милицией работала транспортная прокуратура, которая территориально курировала железнодорожный, водный и воздушный транспорт. Во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945 годов транспортную прокуратуру возглавлял М. Ф. Каскевич. Он пришел в органы прокуратуры в 1927 году по путевке партии (в то время была одна партия – ВКПБ). Несмотря на сложное, противоречивое время той поры, Михаил Федорович проработал в прокуратуре до середины пятидесятых годов, верой и правдой служил на страже законов. Очевидно, поэтому не достиг высоких званий и должностей. О его принципах можно судить по такому случаю.

Впервые в 1951 году караван из трех судов доставил грузы вглубь Эвенкии, поселок Ванавару. Это были теплоходы «Якутия» – капитан Е. М. Целищев, «Чувашия» – капитан В. Ф. Жданов и «Карелия» – капитан К. М. Царюк. В большом пороге судам оказал помощь в подъеме теплоход «Олег Кошевой» – капитан В. А. Иванов. Руководил экспедицией капитан-наставник Е. К. Крылов. От шиверы Горлышко караван ушел самостоятельно. Дойдя до Мюригинского порога, суда частично разгрузили и с помощью лямщиков начали подъем в порог. Однако, теплоход «Якутия» получил незначительное повреждение корпуса и подмочил 10 тонн сахара. Следующее испытание экипажи ожидало в Понолинском пороге. Несмотря на более сложные, опасные условия подъема, после длительных уговоров

капитана теплохода «Якутия» Е. М. Целищева первым секретарем и председателем райисполкома, когда никакие доводы уже не помогали, после слов: «Ты же комсомолец, капитан!», – он согласился.

Было ликование всего населения поселка Ванавары при встрече судна, восторженные приветствия капитану Е. М. Целищеву, который – уже по собственной инициативе – спустился под порог, взял груз с теплохода «Карелия» и вместе с теплоходом «Чувашия» дошел до Ванавары. После этого были приветственные телеграммы, благодарности от начальника пароходства, партийных и советских органов.

Но с прибытием в Красноярск капитан Е. М. Целищев был приглашен в транспортную прокуратуру, и М. Ф. Каскевич предъявил ему обвинение в подмочке груза. Возбудили уголовное дело. Было обращение начальника пароходства И. М. Назарова о невинности капитана, однако, изъяв подписку о невыезде, уголовное дело не прекратили. Между рейсами капитана Е. М. Целищева приглашали в прокуратуру для дачи новых показаний. Помог случай. Евгений Михайлович после дачи очередных показаний в прокуратуре, опустив голову, возвращался на свое судно. Его встретил тот самый первый секретарь, на глазах у которого был и триумф капитана, и его огорчение из-за подмочки груза, – тогда секретарь ему горячо обещал, что все убытки от подмочки сахара Тунгусско-Чунский район возьмет на себя. Расспросив капитана, отчего тот повесил голову, секретарь обещал все немедленно уладить. И, действительно, в тот же день Евгений Михайлович был приглашен в прокуратуру, где его у порога кабинета встретил с объятиями М. Ф. Каскевич и объявил, что его уголовное дело закрыто из-за отсутствия состава преступления.

В 1980 году была образована Средне-Сибирская транспортная прокуратура, которую возглавил В. Г. Березин. До своего назначения Виктор Григорьевич работал заместителем прокурора Красноярского края, не понаслышке зная обстановку на транспорте. С уходом на заслуженный отдых В. Ф. Березина транспортным прокурором был назначен Р. В. Смирнов. Более подробно о встречах с Олегом Валентиновичем я расскажу позднее.

Недолгое время после О. В. Смирнова Средне-Сибирскую транспортную прокуратуру возглавлял В. Ю. Нем. До своего назначения в Красноярск Виктор Юрьевич был заместителем Дальневосточного транспортного прокурора, хорошо изучил специфику работы морского флота, который он курировал. У него можно было получить грамотную консультацию по взаимоотношениям с таможней. По представлениям пароходства Виктор Юрьевич отменял решения Красноярской и Краснодарской таможен по их санкциям, решения следствия Средне-Сибирской транспортной милиции по

прекращению уголовного дела против А. Г. Сурадзе по продаже теплохода «Механик Ермолаев» и др.

В 2002 году Средне-Сибирская транспортная прокуратура была упразднена, а ее линейные отделы подчинены краевой прокуратуре. О предыстории создания Енисейской транспортной прокуратуры, ее становлении я расскажу ниже.

### *ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА*

Семидесятые – начало восьмидесятых годов прошлого века кто-то называет годами застоя. Глубоко убежден, для Красноярского края и для Енисейского пароходства это были годы дальнейшего развития производительных сил, строительства промышленных объектов, наращивания объемов сырьевой базы, объемов перевозимых грузов. Только в Енисейском пароходстве были построены и введены в эксплуатацию Лесосибирский речной порт, грузовой район «Песчанка», строительная база в Подтесово, порт и судоремонтные мастерские в Кызыле, речной порт в Абакане, гравийно-сортировочный завод в Ачинске, радиорелейная линия Кежма – Богучаны – Лесосибирск, судосборочный цех с автоматической линией по разделке металла на судовой верфи, производственные цеха на Красноярском судоремонтном заводе, причалы в Игарке. Велось большое строительство жилья для речников по всему бассейну собственными силами, по долевному принципу и самостроем.

Флот пароходства эффективно пополнялся современными грузовыми судами крупного тоннажа, мощными буксирами-толкачами, пассажирскими водоизмещающими и скоростными судами, ледоколами и плавзаводами. Объем перевозок за 10 лет увеличился в 1,6 раза и достиг 22 500 тысяч тонн. Численность работающих в пароходстве составила около 12 тысяч человек. В связи с этим перед пароходством остро стала жилищная проблема. Начала падать трудовая дисциплина. Росла текучесть кадров, особенно плавсостава. Травматизм на флоте и берегу не снижался, так же по утонувшим и смертельно травмированным – их число в 1980 году составило по бассейну 35 человек. Росли убытки от несохранных перевозок и аварий на флоте. Хотя Линейный отдел милиции на транспорте существовал, однако его профилактическая работа, особенно на флоте, была незаметной. Не лучше обстояло дело на речном флоте в других бассейнах, на железнодорожном и авиационном транспорте. В этих условиях было принято правительственное постановление о восстановлении транспортной прокуратуры, которая была упразднена в 1960 году.

19 мая 1981 года приказом Генерального Прокурора СССР за № 406-Л была образована Енисейская транспортная прокуратура. Ее функции – обеспечение законности и правопорядка на речном и морском флоте в Енисейском бассейне и профилактическая работа.

Первым Енисейским транспортным прокурором был назначен Иван Аврамович Борисенко. Сначала он был строителем, затем окончил заочно-вечерний юридический факультет. Возможно, в дальнейшем строительная деятельность наложила отпечаток на его стиль правовой работы. Ивану Аврамовичу пришлось преодолевать организационные трудности, когда все необходимо было начинать с нуля: помещение и ремонт, телефоны, мебель, офисное оборудование, подбор кадров и т. д. После долгих мытарств по углам с помощью С. И. Фомина – начальника пароходства было выделено помещение для прокуратуры в здании речного вокзала (бывшая диспетчерская), оказана помощь в обустройстве кабинетов.

Следующей, не менее важной задачей, Иван Аврамович считал изучение специфики работы курируемой отрасли. Для этого за короткое время он побывал на всех промышленных и эксплуатационных предприятиях пароходства, познакомился со всеми руководителями предприятий, комсомольскими, партийными и профсоюзными вожаками. В то время я работал заместителем начальника пароходства по кадрам и быту, и он попросил меня приглашать его на все мероприятия в трудовых коллективах: на партийные и профсоюзные собрания, партийно-хозяйственные активы, на собрания по принятию колдоговоров, на встречи с командным составом по итогам навигации на ремонтно-эксплуатационных базах. Вначале присутствие на таких совещаниях транспортного прокурора вызывало настороженность зала. Вскоре это прошло, и многие выступающие, пользуясь присутствием прокурора, обращались к нему, сообщая «жареные» факты о действиях своих руководителей, милиции. В результате прокурор был в курсе всех событий, – и не нужно тратить время на изучение психологического климата в коллективе.

Были и нестандартные ситуации. На одном из партийных собраний Красноярского судоремонтного завода выступил старейший капитан А. Н. Здоров. Ему в то время было более 80 лет. Он начал свое выступление со слов: «Скоро, наверное, будем называть суда именем Александра Васильевича... – помолчав, добавил: – Колчака». Сразу в зале установилась гробовая тишина, и многие сосредоточили внимание на прокуроре, который был в президиуме. «Слышал, что в Финляндии строится ледокол, который назван «Капитан Мецайк», – продолжал между тем А. Н. Здоров. – Так вот, мой отец, который работал в 1918 году лоцманом, рассказывал, что

белогвардейцы догнали караван судов, на которых эвакуировалась Советская власть Красноярска, в Туруханске благодаря Мецайку. Потом практически всех уничтожили». Проверив личное дело К. А. Мецайка, которое хранится в архивах пароходства, мы убедились, что К. А. Мецайк здесь ни при чем. Заявление А. Н. Здорова было, что называется, «на публику».

В навигацию Иван Аврамович часто выезжал в командировку, в том числе и на притоки по большой воде. Дело в том, что этот период навигации самый напряженный. Накопление грузов на боковые реки и погрузка судов ведется задолго до открытия навигации. Груженные караваны шли по Енисею за кромкой ледохода и часто подолгу простаивали в устье Большого Пита, Подкаменной и Нижней Тунгусок, пока они не очищались ото льда. Некоторые капитаны, шкиперы расслаблялись. Дисциплина падала. Одному капитану-наставнику наводить порядок на караване становилось трудновато.

Открытие навигации 1982 года на боковых реках происходило особенно трудно. Малоснежная зима в бассейнах Большого Пита, Вельмо, Подкаменной Тунгуски ничего хорошего – по многоводности и продолжительности паводкового периода – речникам не обещала. Катастрофическая обстановка сложилась на Большом Питу. Холодная погода и низкие горизонты воды на Енисее, а также зашугованность устья реки первыми подвижками льда и началом ледохода на Енисее сделали устье Большого Пита непроходимым. Караван судов на якорях в количестве более 40 единиц с грузом около 30 тысяч тонн растянулся вдоль правого берега Енисея.

Иван Аврамович с удовольствием согласился принять участие в инспектировании ситуации, не струсил стать соучастником непопулярных решений. А ситуация складывалась так: если не наступит резкое потепление или не пройдут дожди, то потребуются разгрузка судов и отправление груза мелкими партиями, частично – возврат в Красноярск. Всё это – многомиллионные, дополнительные, затраты пароходства, которые можно возместить только через решение арбитражного суда.

На автомобиле до Енисейска, затем на служебном судне мы с Иваном Аврамовичем прибыли на устье Большого Пита. По докладу капитана-наставника, две баржи сорвало с якорей, унесло течением на два километра и посадило на отмель. Капитан буксировщика оказался в нетрезвом состоянии, шкипера на баржах – в таком же виде. На вопрос Ивана Аврамовича: «Где вы берете спиртное?», – один из шкиперов ответил: «А крекинг-процесс не зря изобрел Великий Менделеев».

После проведенного совещания в присутствии Ивана Аврамовича обстановка на караване стабилизировалась. Через некоторое время пришло

резкое потепление, уровень в реке поднялся, и, не теряя ни одного часа, караван начал движение на Брянку.

Не менее важная задача – своевременно выгрузить суда и уйти на Енисей. На период выгрузки каравана на пристани Брянка по всему Северо-Енисейскому району объявляли аврал. Для обеспечения круглосуточной работы не менее десяти бригад по 15 – 20 человек в три смены требовалось более 500 человек. И ещё их надо обеспечить трехразовым питанием, нормальным отдыхом. Поэтому караваном – так называлось все, что было связано с выгрузкой, приемкой грузов, их хранением, – руководил штаб во главе с заместителем директора производственного объединения «Енисейзолото» А. Н. Шарыповым. От пароходства старшим по каравану назначался капитан-наставник, в то время – С. К. Колов. В работе штаба принял участие Иван Аврамович, и он сделал ряд предложений по взаимодействию штаба каравана и милиции.

Интересна и познавательна была командировка Ивана Аврамовича на Ангару. Это самый сложный приток Енисея, где продолжительность навигации такая же, как на магистральной реке. Множество шивер и порогов, порой узкий и извилистый ход, технологические трудности сплава леса в плотках. Все это в совокупности давало высокую аварийность. Кроме того, ангарские проблемы рождались составом ядра Ангарского флота: суда небольшой мощности, небольших габаритов, где жилищно-бытовые условия для экипажа были намного хуже, чем на флоте Енисея. Общий кубрик для жилья и приема пищи, один туалет на весь экипаж, шум и вибрация создавали несносные условия обитания. Отсюда – текучесть кадров, проблемы с трудовой дисциплиной, низкая квалификация командного состава.

Из-за высокой аварийности с плотами накалялись взаимоотношения между Енисейским пароходством и производственным объединением «Красноярсклеспром». Предметом споров были отступления от стандартов при формировании плота: по такелажу, по осадке, по вязке пучков, по формированию плотовых бригад и др. Были случаи, когда капитан судна поднаимался и бригадиром плота. В этих условиях капитан, он же бригадир, принимал плот к буксировке с большими недоделками, и он в пути терпел аварию, пароходство и государство несли убытки. Бывали случаи скрытых взяток, когда директор леспромхоза клал в условленном месте определенную сумму денег и капитан подписывал акт приемки плота к буксировке. Забегая вперед, скажу, что выявленные случаи с конкретными виновниками так называемых сделок с той и другой стороны были доведены транспортной прокуратурой до возбуждения уголовных дел и суда. Возмещение

причиненного ущерба, условное осуждение на разные сроки виновных коренным образом оздоровили обстановку среди ангарского плавсостава и лесозаготовителей. После этого громкого процесса значительно сократилась аварийность при буксировке плотов на Ангаре.

Во второй половине восьмидесятых годов пароходство перевозило более 28 миллионов тонн груза, в том числе леса в плотях – более 6,5 миллиона тонн. В этих условиях ежедневно сплавные рейды на Ангаре отправляли до 15 плотов, на плотовых перевозках было задействовано более 90 буксировщиков. Это было сырье для лесозэкспортных комбинатов Лесосибирска, Игарки и Красноярска. Через Игарку на все континенты морскими судами уходило более одного миллиона кубических метров пиломатериала из ангарской сосны. Не случайно вопрос отгрузки пилоэкспорта регулярно рассматривали на штабе по навигации в Крайкоме КПСС. Здесь тоже возникали жаркие дискуссии между пароходством и леспромом. Одни доказывали, что на рейдах простаивают буксировщики в ожидании готовых плотов, другие – что есть плоты, но отсутствуют буксировщики. Создавались смешанные комиссии, в составе которых были представители крайкома, правоохранительных органов, пароходства, леспрома. В одной из таких проверок принял участие Иван Аврамович Борисенко.

Прилетев самолетом в Кежму, где нас ожидал служебный теплоход «Заря», мы решили на радиостанции пристани послушать селекторное совещание по радио, которое проводил генерал Ракицкий – начальник управления К-100. Это управление было образовано на базе объединения «Кежмалес». Цель его создания – очищение ложа Богучанского водохранилища. Структурные подразделения – учреждения трудовых исправительных колоний размещены на базах бывших леспромхозов. Управление К-100 было размещено во вновь возведенном городе-спутнике Богучанской ГЭС – Кодинске. По радио мы послушали общую информацию о состоянии дел. В конце доклада генерал сообщил, что из Красноярска прибыла комиссия с целью проверки готовности к буксировке плотов и наличия буксировщиков. «В работе комиссии принимают участие Енисейский транспортный прокурор Борисенко и первый заместитель начальника Енисейского пароходства Булава. Им палец в рот не клади, держать ухо востро!», – закончил докладчик.

Потом о готовности плотов докладывали начальники подразделений. Генерал: «Полковник Иванов, докладывайте!». «Докладываю, – говорит полковник Иванов. – Готовых плотов нет, имеются плотовые ленты на два плота, заготовлено леса в пучках две тысячи кубов. Судов в ожидании плотов

нет. Доклад закончил». «Полковник! – гневно кричит генерал. – Вы не только выбросили в мусорный ящик свой партийный билет. Вы и мой туда же выбросили! Докладывайте!». Второй доклад был более оптимистичным: уже готовых к буксировке плотов два, тяги под них нет. И только после третьей попытки: «Готовых плотов три, имеется ресурс для подготовки еще двух плотов, а буксирных судов на подходе нет», – доклад был принят.

На другой день комиссия, с юмором, приняла доклад генерала о том, что он с утра на вертолете облетел все рейды, что с воздуха он насчитал 15 готовых плотов, а судов на рейдах нет.

Инспектируя рейды, подошли к Аплинскому порогу. Перед порогом и ниже его стояли десятки судов. Все капитаны в один голос утверждали, что в пороге низкие горизонты, они рисковать не хотят. «Сегодня создана Енисейская транспортная прокуратура, и в случае аварии все убытки будут отнесены на капитана», – так им разъясняли перед навигацией. После капитанов в разговор вступил Иван Аврамович. Поинтересовавшись, откуда информация о глубинах, прокурор объяснил еще раз, что главным в данной ситуации является бюллетень прогнозов габаритов пути, и в случае его неточности ответственность будут нести путейцы. А по прогнозу глубина и ширина судового хода в Аплинском пороге была больше гарантированных. Все суда благополучно прошли через порог.

Одна из целей этой командировки – проверка связи между причалами, пристанями. Дело в том, что не так давно была построена радиорелейная линия от Лесосибирска до Кежмы. Мы остановились на одном из причалов, Иван Аврамович спросил у дежурного по причалу: «Как жизнь? Какие существуют проблемы?». Женщина возрастом лет 40 ответила: «Хорошо тут жить: много ягод, грибов, рыбалка хорошая. Только вот эти плоты! Нет никакого покоя. Их надо считать, записывать название буксировщиков, передавать в диспетчерскую пристани Богучаны или в Стрелку.хлопотно все это», – закончила она. Мы с Иваном Аврамовичем долго смеялись над такими выводами дежурного.

Возвращаясь с Ангары на служебной «Заре», навестили знакомых Ивана Аврамовича в Стрелке, благо в темное время суток этим судам ходить запрещено. По происхождению из Украины, хлебосольные хозяева угостили нас украинскими блюдами, сибирской ухой и украинскими песнями, множество которых Иван Аврамович знал, умел и любил их исполнять. Несмотря на комариное нашествие, встреча продолжалась до рассвета.

До ухода Ивана Аврамовича на повышение его уже знали все руководители малого и большого звена пароходства, капитаны судов. К нему

шли на прием, с ним советовались. К этому времени значительно улучшилась трудовая дисциплина и сократились убытки от аварийности.

22 октября 1987 года на должность Енисейского транспортного прокурора был назначен Юрий Сергеевич Салинников, который проработал в этой должности неполных два года, затем ушел на «собственные хлеба», создав юридическую контору. За эти два года особых изменений во взаимоотношениях пароходства и прокуратуры не произошло. Однако стиль работы Юрия Сергеевича отличался от методов его предшественника. По складу характера он был работником кабинетным. Хорошо это или плохо, судить не берусь, это суждение сугубо личное.

В июле 1989 года Иван Аврамович Борисенко вновь возвращается в Енисейскую транспортную прокуратуру. К тому времени уже настала новая эра в жизни страны – горбачевская перестройка. Начиналось время пустых прилавков, обвального снижения перевозок, взаимных неплатежей, бартерных расчетов, выборов руководителей. Наступало время, когда молчаливое большинство катастрофически нищало, а крикливое меньшинство митинговало, призывало, клеймило, при этом не забывая себя любимых.

Для Енисейского пароходства также настали не лучшие времена. Первая и главная проблема – неплатежи за оказанные услуги. Как выход их положения – заключение бартерных сделок. Не отработана была система реализации полученного по бартеру сырья. Некоторые ведущие специалисты пароходства, когда от них требовали обосновать дороговизну приобретаемого по безналичному расчету запасных деталей и сырья для судоремонта, отвечали: «Так это же получено по бартеру». Другие значимые проблемы – бездокументные транспортные перевозки, недоучет флота в аренде и простоев на причалах клиентуры, торговля судовым топливом и пр. Каждое из этих направлений для нечистоплотных людей служило источником обогащения. Правда, все это трудно было скрыть – рано или поздно вылезало наружу. Приведу несколько примеров.

Начальник технико-нормативной партии по учету работы флота Лидия Михайловна Кушкова как-то спросила меня: «С каких это пор, Иван Антонович, нам разрешено сдавать флот в аренду своим подразделениям?». После тщательного расследования данного обстоятельства выяснили следующее: аварийно-спасательная станция, которая находилась в структуре службы перевозок и имела в своем распоряжении плавкран и буксир-толкач, создала свое частное предприятие. Это частное предприятие начало арендовать несамоходный транспортный флот у пароходства. Заполучив таким образом плавкран и буксир-толкач, оно заключило договор с

Ярцевским леспромхозом на доставку круглого леса из Зотино до Дудинки. Несложно было организовать бесперебойную выгрузку в Дудинке, и конвейер заработал. За аренду несамоходных барж пароходство получало копейки, а начальник аварийно-спасательной станции и главный диспетчер, которые были учредителями частного предприятия, – барыши.

Не дремал и начальник службы перевозок В. М. Рукосуев. Совместно с М. Г. Муниным они учредили судоходную компанию. К этому времени Рукосуевым и начальником пассажирского отдела И. В. Копеевым у пароходства был куплен самоходный паром, содержать и загрузить который для собственника проблемы не составляло. Очевидно, руководителям этой компании хотелось получить денег много и сразу.

Обманным путем В. М. Рукосуев ввел в эксплуатацию нефтеналивную баржу, которая находилась в ожидании списания. Ее грузят топливом, составляют документы и отправляют в рейс на буксире у вспомогательного судна. Начальник службы грузовой и коммерческой работы Б. А. Демин докладывает начальнику пароходства А. А. Печенику о грубейших нарушениях, и тот дает распоряжение остановить опасный состав перед Казачинским порогом. Возможная экологическая катастрофа была предотвращена, а В. М. Рукосуева, присовокупив к этому делу другие случаи бездокументных перевозок, а также ходатайство коллектива службы перевозок, уволили из пароходства. Суд отказал В. М. Рукосуеву в иске о восстановлении в должности.

Неплатежи клиентуры стали главной темой арбитражных споров. Всей претензионной работой по подготовке исков в пароходстве занимались В. Н. Клименков и Н. П. Сафонова. Благодаря толково составленным документам, почти все споры решались арбитражным судом в пользу пароходства. Однако были и такие случаи, когда юридическая служба предприятия оказывалась бессильной. Одно такое дело было возбуждено против пароходства по факту невыдачи грузополучателю круглого леса в пределах тысячи кубических метров. Лес был погружен на пристани Ванавара нефтегазоразведочной экспедицией – до Красноярска. Получатель – та же экспедиция, руководитель – Е. А. Гершкарон. И вот, это предприятие не рассчиталось с пароходством и за перевозку грузов до Ванавары, и за доставку указанного леса до Красноярска.

Пароходство предупредило экспедицию, что в частичное погашение долга ее лес будет продан. Служба материально-технического обеспечения пароходства, не дожидаясь от коммерсантов составления необходимых документов, раскредитовало документы на лес и отправило его на ВАЗ для получения по бартеру легковых автомобилей. Об этой бартерной операции

хорошо был осведомлен начальник пароходства, который распределял среди работников предприятия полученные «Нивы». Получив по дешевке легковые автомобили, специалисты пароходства успокоились.

Никаких усилий по урегулированию финансовых отношений с экспедицией предпринято не было, а последняя обратилась в транспортную прокуратуру с заявлением о хищении груза. Вызванный к следователю заместитель начальника службы грузовой и коммерческой работы В. А. Панферов показал, что баржа с круглым лесом была раскредитована по устному разрешению первого заместителя начальника пароходства И. А. Булавы. Докладывая об этом мне, Панферов добавил, что у следователя очень агрессивное отношение к пароходству: «Гершкарона он называл все время «Ефим Абрамович», а вас только «Булава». «Все протоколы я подписал», – сообщил он мне с видом, как будто выполнил очень ответственное поручение и «свалил гору с плеч».

Теперь наступил мой черед от наступления на ВНГР (так сокращенно называлась Ванаварская нефтегазоразведочная экспедиция) переходить к обороне. С этой целью я попросил встречи с прокурором Средне-Сибирской транспортной прокуратуры О. В. Смирновым. Олег Валентинович окончил Красноярский речной техникум, работал штурманом, затем – в судоходной инспекции, а после окончания юридического факультета Красноярского университета – в правоохранительных органах. С должности заместителя краевого прокурора он возглавил Средне-Сибирскую транспортную прокуратуру, сменив на этой должности В. Ф. Березина. Работу речного транспорта Олег Валентинович знал не понаслышке, был знаком со многими старыми капитанами, работниками управления пароходства и его руководителями. Со многими поддерживал связи.

После этой встречи, рассказ о которой я продолжу ниже, мне, особенно уже будучи генеральным директором ОАО «Енисейское речное пароходство», приходилось встречаться с Олегом Валентиновичем часто – не только при выездах на аварии, но и в совместные краткосрочные командировки. Одна из таких командировок была в Лесосибирск. В этом районе Енисея произошло столкновение дизель-электроходов «Бородин» – капитан В. Г. Астахов и «Литва» – капитан М. П. Сизов. Во время столкновения была раздавлена каюта на палубе, в которой находилась семья, – погибли три человека. Столкновение произошло в условиях плохой видимости. Прокурор одобрил мои действия, когда я отдал распоряжение удалить с борта судов всех посторонних, в том числе телевидение и прессу. Реакция Олега Валентиновича на плохую видимость плавучей и береговой обстановки, постоянное задымление рейда от сжигания отходов лесопиления,

что послужило причиной аварии, была жесткой. И уже через десять дней был заменен цвет створных огней, улучшена их характеристика, прекращено сжигание отходов лесопиления на берегу Енисея.

Однажды, в октябре 1994 года, я доложил Олегу Валентиновичу о гибели в Баренцевом море у острова Колгуев теплохода «Яхрома», груженного пиломатериалом, и спросил его рекомендаций, как лучше, с наименьшими убытками завершить дело. После моего звонка прошло немного времени, и Олег Валентинович позвонил мне сам. Я, говорит, доложил о твоей «Яхроме» генеральному прокурору. Главное, не допустите гибели людей и загрязнения окружающей среды. Остальное – чепуха, разберетесь сами.

С Олегом Валентиновичем мы часто ездили в командировку то в Абакан – Минусинск, в Лесосибирск – Подтесово, то на служебной «Заре» по проверке судоходной обстановки. Как-то, будучи в Казачинском пороге, у капитана-наставника этого порога А. Н. Захарова Олег Валентинович спросил: «Как обстановка в пороге, Алексей Николаевич?». «Да как вам сказать, – выбирал Захаров выражения помягче, – перед теплоходом «Чехов» вся обстановка находится на штатном месте и освещается». «А после «Чехова?», – спросил Олег Валентинович. «Частично снимают», – ответил Алексей Николаевич. Возмущению прокурора не было предела. Немедленно была отправлена грозная телеграмма в адрес начальника ГБУ «Енисейречтранс» С. М. Иголкина., начальника судоходной инспекции Л. Н. Барбашина.

Ниже Казачинского порога я обратил внимание, что у некоторых буев не стоят контрольные вехи. Доложил об этом Олегу Валентиновичу. «Значит, буи течением снесены со штатных мест», – резюмировал прокурор. В это время мы встретили инспекторский теплоход. Олег Валентинович вызвал инспектора, устроил ему разнос и распорядился вызвать на связь обстановочный теплоход «Путейский»: «Пусть в лесу заготавливают вехи и устанавливают на местах, где их нет». После некоторого времени Олег Валентинович взял лоцманскую карту и стал внимательно изучать ее. Потом заметил: «Слушай, так на карте у одних буев стоят контрольные вехи, на других – нет». И тогда я вспомнил, что в протоколе по подготовке к навигации ГБУ «Енисейречтранс» совместно с капитанами-наставниками приняли решение ставить контрольные вехи только после поворотных и других особо важных буев, перечень которых согласовали. Узнав об этом, Олег Валентинович заметил: «Зря нашумели, но ничего, будут внимательнее, а то даже судоходные инспектора не знают правил».

Как-то Олег Валентинович спросил у меня: «Есть ли у тебя охрана? Многие руководители опасаются за свою жизнь и обзаводятся дополнительными автомобилями для сопровождения в поездках, нанимают

по два и более охранника». Получив отрицательный ответ, Олег Валентинович пообещал посодействовать в получении личного оружия. Через некоторое время мне выдали пистолет системы «Макаров», десяток патронов к нему. Наверное, прошло три-четыре дня, мне позвонил генерал-майор милиции, начальник Сибирского УВДТ Александр Максимович Щербенок, выразил сожаление в связи с предстоящей проверкой выполнения правил выдачи и хранения огнестрельного оружия и предложил вернуть пистолет. В душе я подумал: «Так спокойнее».

Но все это было потом, после решения лесной проблемы с Гершкароном.

А при той, первой, нашей встрече Олег Валентинович интересовался работой пароходства, вспомнили общих знакомых. Я рассказал ему о взаимоотношениях с клиентурой по платежам, о расчетах бартером. Ничего не утаил и о взаимоотношениях с Ванаварской нефтегазоразведочной экспедицией. «Лес необходимо в ближайшее время возместить. Но вопрос, где его взять?». Я ответил, что более двух тысяч метров кубических леса выгружено в Ермолаево. Мы сразу же сели в машину и поехали в Ермолаево. Лес там действительно был, но, чтобы возратить не только количество, но и качество, нужно было сделать рассортировку. Такое решение и приняли.

Но Е. А. Гершкарон отказался принять лес из Ермолаево, мотивируя это тем, что лес не свежего спила, нестандартной длины и т. д. Однако, после вмешательства прокурора поведение Гершкарона изменилось в лучшую сторону: стал сговорчивее, согласился, что поводом к скандалу послужила его задолженность перед пароходством. Пароходство выдало гарантийное письмо, а после поставки леса проблема была решена.

С июля 1994 года по февраль 1998 года Енисейским транспортным прокурором работал Е. В. Лаптев. Для Енисейского пароходства это были наиболее тяжелое и смутное время. В апреле 1994 года правопреемником государственного предприятия «Енисейское речное пароходство» стало АООТ «Енисейское речное пароходство». В его состав вошли дочерние акционерные общества: «Красноярский судоремонтный завод», «Красноярская судоверфь», «Красноярский речной порт», «Лесосибирский речной порт», «Енисейторгфлот», – и ГП «Енисейречсвязь». Все эти предприятия стремились стать самостоятельными, и Александру Печенику стоило немалых усилий доказать, что при полной самостоятельности нарушится единый транспортно-технологический процесс, что в одиночку предприятия просто станут банкротами. В дальнейшем практика показала, что рухнули такие гиганты союзного значения, как «Сибсталь», Красноярский судостроительный завод и еще добрый десяток других, не

менее крупных, предприятий и объединений. Предприятия речной отрасли выстояли.

После акционирования пароходства в одночасье утратили силу практически все регламентирующие и внутрикорпоративные документы Министерства речного флота. Все инструкции, положения, регламенты, документооборот, бюджетное планирование – все требовало разработки. Частые консультации в прокуратуре помогли избежать многих досадных ошибок.

В это же время пароходство своим флотом эффективно выходило на международные линии Балтийского, Северного, Каспийского, Черного, Средиземного, Мраморного морей. Здесь тоже было больше вопросов, нежели ответов. Несмотря на это, эффективность работы флота заграничного плавания была на порядок выше, чем на Енисее. В связи с флотом мореплавания и организацией его работы хочу привести особый случай, когда совместные усилия транспортной прокуратуры и пароходства не дали желаемого результата.

В начале января 1996 года теплоход «Механик Ермолаев» стоял в порту Ильичевск (Украина) под погрузкой хлопка-сырца. Во время грузовых операций произошло возгорание хлопка. После тушения пожара владелец потребовал выгрузки хлопка и обследования судна компетентными органами – для установления причины возгорания. Однако, по заключению комиссии, вины судовладельца в возгорании хлопка установлено не было. Судно вновь загрузили, и оно ушло рейсом на Турцию, где после выгрузки по требованию грузовладельца было арестовано под залоговую сумму 600 тысяч американских долларов. Судебные тяжбы продолжались более года. Дело рассматривалось в Лондонском международном суде, Высшем суде Турции, который вернул его в суд первой инстанции – для пересмотра. В конечном итоге суд вынес окончательное решение в пользу грузовладельца: возмещение за счет судовладельца причиненного ущерба в размере 40 тысяч американских долларов. За это время расходы по содержанию теплохода составили более 250 тысяч долларов.

Анализ бизнес-плана работы этого судна показал, что при рентабельности 70 процентов он сможет давать прибыль только через 15 лет. При этих условиях на Правлении было принято решение продать это судно за 450 тысяч американских долларов. Подбор покупателя, переговоры с ним было поручено вести оператору судна В. Г. Сурадзе – генеральному директору судоходной компании «Foring ship» (Форинг шип). Для этих целей ему была дана доверенность. Со стороны пароходства ответственными за сделку

назначены А. Ф. Ядов – заместитель генерального директора по экономике и С. В. Михлик – главный бухгалтер пароходства.

Через некоторое время был подобран покупатель, составлен согласованный обеими сторонами договор купли-продажи. Но после того как со стороны пароходства договор был подписан, вторая сторона с ведома А. Ф. Ядова внесла дополнение к договору о том, что перегон продаваемого судна из порта Мерсин (Турция) в ближайший российский порт для обеспечения ремонта производится за счет продавца. Это обстоятельство наводило на мысль о наличии сговора между Ядовым и Сурадзе не в пользу Енисейского пароходства. Кроме того, в соответствии с новой редакцией договора нельзя было составить с иностранным покупателем паспорт сделки, который должен регистрироваться в отделении Госбанка России, сумма сделки в долларах США должна поступить на счет пароходства, которое погашает долги по решению суда, эксплуатационные расходы возлагаются на пароходство и т. д.

Господин Сурадзе, не ожидая урегулирования возникших разногласий, по поддельным документам снимает теплоход «Механик Ермолаев» с учета у капитана порта Таганрог и продает его. Получив такую информацию, Енисейское пароходство обращается в Генеральную прокуратуру о признании сделки по продаже судна незаконной, так как она выполнена по сфальсифицированным документам.

Генеральная прокуратура поручает управлению Средне-Сибирской милиции на транспорте провести расследование. Было возбуждено уголовное дело против господина Сурадзе. Милиция не нашла в действиях Сурадзе состава преступления и закрыла дело. Действия милиции были обжалованы Средне-Сибирскому транспортному прокурору В. Ю. Нему, который отменил решение милиции и поручил возобновить уголовное дело. Был назначен новый следователь, который выехал в Москву и допросил господина Сурадзе. Интересную деталь следствия рассказал сопровождавший следователя милиционер. На вопрос к господину Сурадзе, как встретиться с покупателями судна, тот ответил: «Я сейчас вызову его на связь, и переговорите с ним», – и набрал номер телефона покупателя, при этом добавил: «Покупатель не говорит и не понимает русского языка». После этого Сурадзе сам переговорил с покупателем на английском и доложил, что приехать на встречу в Россию он не может. В этом духе был привезен протокол допроса.

Однако доклады следователя не убедили прокурора Нема в грамотности проведенного расследования, и он предложил вызвать на допрос господина Сурадзе в Красноярск. В Красноярске были проведены допросы в

присутствии Сурадзе генерального директора ОАО «Енисейское пароходство» И. А. Булавы его заместителя А. Ф. Ядова. По моему впечатлению от этой встречи, и судя по заданным вопросам, потерпевшей стороной был Сурадзе. Пароходство снова опротестовало решение следователя, однако, в связи с приходом в пароходство нового собственника и сменой генерального директора, дело было закрыто. Иски против оператора теплохода «Механик Ермолаев», поддержанные транспортной прокуратурой, положительного результата не дали.

Неприятный случай произошел с теплоходом «Механик Черкасов». Это судно требовало большого объема затрат на капитальный ремонт, – подходил срок очередного освидетельствования его корпуса. Проведя экономические расчеты на предмет целесообразности расходов на ремонт теплохода, приняли решение сдать его в бербоут-чартер с третьей частью за 510 тысяч американских долларов судоходной компании «Вектор» – генеральный директор Е. Д. Панфутов. Через четыре месяца это судно было задержано инспекцией согласно Парижскому меморандуму в порту Керчь. Попытка перевести теплоход в российский порт для ремонта не увенчалась успехом. В этих условиях Е. Д. Панфутов предложил продать теплоход «Механик Черкасов» судоходной компании «Эго шиппинг» – генеральный директор Э. А. Богдасаров – по стоимости бербоут-чартера с компанией «Вектор». Однако сделку по продаже теплохода Енисейское пароходство могло произвести только после того, как будет закрыта граница, то есть судно вернется в российский порт. В этих условиях Красноярская таможня разрешает оформить предварительную продажу теплохода «Механик Черкасов» с дооформлением всех документов и снятия с учета после его прихода в российский порт. СК «Эго шиппинг» перечисляет Енисейскому пароходству всю оставшуюся сумму по бербоут-чартеру, производит ремонт и освидетельствование судна, осуществляет согласно имеющимся документам о его приобретении переименование судна и отправляет его в порт Ейск под погрузку металлолома.

Когда теплоход был погружен, при оформлении документов на выход в море было обнаружено несоответствие всей судовой документации новому названию судна. Пока выясняли, кто виноват, прошло более 30 суток простоя судна в порту. Никто – ни Красноярская, ни Краснодарская таможни, ни служба капитана порта в Ейске, ни СК «Эго шиппинг», ни ОАО «Енисейское речное пароходство» – не хотел признавать свою вину. Чтобы как-то выйти из тупикового положения, чувствуя свою вину, Краснодарская таможня предложила уплатить чисто символическую сумму штрафа за нарушение таможенных правил ОАО «Енисейское речное пароходство» – и судно будет

отпущено. Получив такое предложение, я предупредил отдел мореплавания в лице начальника отдела А. С. Четверикова и главного специалиста по внешнеэкономическим связям Б. А. Демина о недопустимости уплаты даже символической величины штрафа, так как это повлечет ответственность за все время простоя судна. Однако заместитель генерального директора А. Ф. Ядов и главный бухгалтер С. В. Михлик, сославшись потом на незнание о моем распоряжении, уплатили штраф. Как только это произошло, судоходная компания «Эго шиппинг» выставила Енисейскому пароходству претензию на сумму 350 тысяч американских долларов.

Дело было доведено до Московского коммерческого суда, который вынес решение в пользу СК «Эго шиппинг». Енисейское пароходство оспорило решение Московского коммерческого суда в Морской арбитражной комиссии. Однако, не дожидаясь решения МАК, по инициативе СК «Эго шиппинг» в порту Ливерпуль арестовывают теплоход «Енисей» с грузом пиломатериала. Пришлось в срочном порядке брать кредит, который был положен в банк в качестве залога под освобождение теплохода «Енисей». Если не внести залог, то, в соответствии с международной практикой, залоговое судно с грузом будет продано на аукционе со всеми вытекающими последствиями. Этого допустить было нельзя.

Параллельно пароходство обратилось в Высший арбитражный суд России. Для представления интересов пароходства в качестве доверенного лица был заключен договор с Е. В. Козьминой – специалистом по международным экономическим спорам. После детального ознакомления с делом Елена Васильевна предложила удовлетворить претензию СК «Эго шиппинг», а ущерб, причиненный ОАО «Енисейское речное пароходство», предъявить Красноярской таможне, которая грубейшим образом нарушила Правила декларирования передвижного имущества, к которому относится заграничный флот. После встречи с Карлом Эпштайном – швейцарским юристом, который в то время консультировал в Красноярске разработку «конституции» Красноярского края, по его предложению мы направили для изучения в его фирму все документы по этому делу. Через некоторое время получили твердые рекомендации: судиться с Красноярской таможней, то бишь с государством, а после, скорее всего, проигрыша, обращаться в Международный суд в Страсбурге. Все риски по решению суда его фирма брала на себя.

К этому времени контрольный пакет акций ОАО «Енисейское речное пароходство» был приобретен ГК «Норильский никель», и Совет директоров по известным причинам не одобрил идею судиться с государством. На примере судебных тяжб по теплоходу «Механик Черкасов»

я убедился, что наш флот заграничного плавания ничем не защищен, любое наше судно в любом иностранном порту могло быть задержано по долгам, хотя и высосанным из пальца. Это обстоятельство нас особо беспокоило в связи с банкротством компании «Евросиб», где генеральным директором был В. Г. Сурадзе.

Не закончено разбирательство в транспортной прокуратуре и милиции по теплоходу «Механик Ермолаев». Кроме того, была ликвидирована в оффшорной зоне судоходная компания «Форинг шип», где управляющим директором был все тот же Сурадзе. Стало известно, что господин Сурадзе создал и зарегистрировал новую судоходную компанию «Океанские линии» при наличии под его управлением ранее зарегистрированной судоходной компании «Москомфлот». Ко всем этим компаниям господин Сурадзе пытался привязать ОАО «Енисейское речное пароходство». В этих условиях стало первостепеннейшей задачей уберечь заграничный флот Енисейского пароходства от посягательства третьей стороны.

Как показала судебно-арбитражная практика последних процессов, наши специалисты оказались неспособными эффективно отстаивать интересы пароходства. Мы не могли заинтересовать таможенную службу, тех, кто проводил следственные мероприятия, – в объективности выводов, а поэтому терпели одни проигрыши за другими. Была сделана попытка усилить правовую службу пароходства за счет создания правового управления на базе существующих должностей по разным службам и главного юрисконсульта пароходства. В положении о правовом управлении пароходства была предусмотрена зависимость заработной платы работников управления от эффективности выполняемой работы. На должность начальника управления был приглашен А. В. Костенко – полковник милиции, бывший начальник следственного отдела Средне-Сибирской транспортной милиции. К сожалению, оказался слабоват, не выдержал нагрузки, через полгода сбежал.

Чтобы уйти от риска задержания судов по инициативе третьей стороны, было принято решение группу флота, которая работала в Южном регионе, передать на баланс дочернему акционерному обществу «Лесосибирский порт». При этом пришлось в срочном порядке менять судовые свидетельства, вносить коррективы в балансы пароходства и порта, разрабатывать меры по компенсации дополнительных расходов порта.

По Балтийской группе флота с ЗАО «ЕННЕКС» был подписан договор по форме бербоут-чартера с третьей частью. В третьей части договора предусмотрена продажа флота через 10 лет после выплаты согласованной суммы по каждому судну. Кроме того, ЗАО «ЕННЕКС» обязано выплатить рыночную стоимость каждого судна на момент отчуждения.

В дальнейшем эти меры по двум группам оградили флот заграничного плавания от посягательств прежних партнеров Енисейского пароходства по морскому бизнесу.

Не менее сложными были у пароходства конфликты финансового плана и внутри бассейна. Если раньше арбитражные споры были, в основном, по недостатке, порче груза в результате аварий, то в девяностые, начале нового тысячелетия – по неплатежам клиентуры. Особо сложные взаимоотношения сложились с администрациями Эвенкии, Таймыра, когда их возглавили А. А. Боковиков и Г. П. Неделин. Это была вторая половина девяностых годов – полная вакханалия не только в государстве, но и в умах многих руководителей, которые клятвенно обещали – и не исполняли. Принятые финансовые схемы обеспечения завоза грузов первой необходимости для районов Крайнего Севера, работа уполномоченных для этих целей банков позволили нечистоплотным чиновникам успешно решать свои меркантильные вопросы в ущерб делу. Крайними оставались речники. Так было в середине октября 1998 года, когда Г. П. Неделин обратился с просьбой к ОАО «Енисейское речное пароходство» доставить в Дудинку более 10 тысяч тонн топлива. Фирма – поставщик топлива – ТОО «Тарей», она же и плательщик провозных платежей, руководитель товарищества – С. С. Мамулов. Гарантом оплаты выступил Г. П. Неделин. До конца выяснять отношения по гарантиям оплаты, проверять платежеспособность фирмы и так далее было некогда. Каждый день могут наступить низкие температуры по всему меридиану, и флот с грузом может застрять во льду. Сразу же подключилась служба Росречфлота: «Мы не можем оставить Таймырский Север без топлива. Примите все меры доставки под гарантии», – такие телеграммы шли из Москвы. Пароходство в срочном порядке снарядило экспедицию из шести танкеров под проводкой ледокола «Капитан Мецайк».

Когда топливо было доставлено в Дудинку и выгружено, начались проблемы по расчетам с пароходством. Частично, в пределах 10 процентов, расчеты были произведены топливом. Еще некоторое время шли гарантийные письма о погашении задолженности, а потом ТОО «Тарей» было обанкрочено. Решение арбитража в пользу пароходства осталось не исполненным судебными приставами. Господин Г. П. Неделин с его гарантиями оказался в стороне, а С. С. Мамулов – в розыске, хотя открыто и регулярно бывал в Красноярске, открыто участвовал в политической жизни Таймыра.

Еще более запутанные взаимоотношения сложились с Эвенкийской администрацией в бытность губернатора А. А. Боковикова. Начало навигации 1998 года по гидрометеорологическим условиям складывалось

весьма неудачно. Загрузку первых караванов на Подкаменную и Нижнюю Тунгуски обеспечили своевременно, однако расчетов с пароходством не произвели. Для разворота навигации пароходство было вынуждено взять дизельное топливо из Госрезерва. Но этого топлива хватало вооружить флот и обеспечить рейдово-маневровые работы. Администрацию Эвенкии предупредили, что суда с грузом не могут следовать на Подкаменную и Нижнюю Тунгуски по причине отсутствия топлива. С. С. Боковиков обратился к губернатору Красноярского края А. И. Лебедю, который пригласил меня и предложил принять условия администрации Эвенкии, взять 10 тысяч тонн топлива в МИРП ЭНЕРГО под его гарантию. В процессе переговоров было достигнуто соглашение между Эвенкией и МИРПом о передаче Енисейскому пароходству 10 тысяч тонн топлива, которое в те же сутки было исполнено, и флот вышел в рейс.

К концу года между администрацией Эвенкии и МИРПом по поводу 10 тысяч тонн топлива возникли разногласия. После длительных переговоров уже в конце 1999 года состоялся арбитражный суд, который признал договор между Эвенкией и МИРПом ничтожным, а пароходству было предложено вернуть 10 тысяч тонн топлива МИРПу. Эвенкия в соответствии с решением этого суда должна напрямую произвести расчет с пароходством за оказанные в навигацию 1998 года услуги. Несмотря на энергичный протест пароходства против такого решения, вплоть до Верховного суда России, решение арбитража первой инстанции осталось в силе. К этому времени стоимость топлива по сравнению с начальной увеличилась в несколько раз и достигла более 10 тысяч рублей за тонну. В то же время арбитраж не признал иски пароходства к Эвенкии на пени за просрочку в оплате.

Долги пароходства уже перед МИРПом приобрела Ассоциация Героев Советского Союза, и борьба за арест имущества пароходства вышла на новую стадию. Вся кухня варится в Москве, а в местные правоохранительные органы следуют строгие устные указания от Генеральной прокуратуры. Подключены в поддержку ассоциации и депутаты Государственной Думы. Не слушая никаких доводов и предложений от пароходства, судебные приставы наносят упреждающий удар: производится арест служебного автотранспорта, компьютерной техники, офисной мебели и др. Причем оценка этой техники осуществляется по бросовым ценам. Надо полагать, приставам были уже известны покупатели еще не вывезенного на склады реализации арестованного имущества. Это мне стало понятно, когда на другой день попытка выкупить имущество нашими организациями – КРОО «Клуб капитанов», дочерними предприятиями и др. – оказалась запоздалой: наше имущество уже исчезло.

В условиях подобного беспредела, по моей просьбе я был принят генерал-губернатором А. И. Лебедем. С взаимоотношениями Эвенкии и пароходства Александр Иванович был хорошо знаком. Я вспоминаю, как в августе 1998 года мне позвонили из приемной генерал-губернатора и предупредили, что с вами будет говорить Александр Иванович. Тогда он сказал: «Нас все же достал этот прохвост Боковиков. Завтра тебя вызывает Аксененко (в то время министр путей сообщения, первый заместитель председателя Совмина РФ). Поступила на его имя жалоба губернатора Эвенкии на пароходство, которое отказывается везти груз. Не переживай, в обиду я тебя не дам». Следом раздался звонок из службы «Росречфлот» – от Н. Г. Смирнова, который попросил сбросить по факсу справку по доставке грузов на Эвенкию. На другой день разговор в Москве состоялся, только не в Совете Министров, а в Министерстве транспорта. Совещание проводил первый заместитель министра транспорта С. О. Франк. Вины пароходства не было усмотрено. Губернатору Эвенкии было указано на нецелевое использование выделенных для северного завоза средств. Об этом А. И. Лебедь был проинформирован своим заместителем А. Г. Савиным, который по его поручению принял участие в данном совещании.

С тех пор прошло более двух лет. Только в дурном сне могло в то время присниться, куда заведут взаимоотношения с Эвенкией. После моей полной информации, в какое положение попало пароходство сейчас, Александр Иванович по прямой связи вышел на куратора Красноярского края в генеральной прокуратуре, представил ему меня и передал мне телефонную трубку. Куратор назвал две фамилии моих заместителей и одного высокопоставленного чиновника из администрации края. Спросив, знаю ли их я, добавил: «Так вот, столько они на тебя написали – хватило бы на несколько томов уголовного дела». Сообщив ему, что мое обращение в краевую прокуратуру безрезультатно, он мне сказал: «И. А. Борисенко уже освобожден от должности прокурора Красноярского края». В конце разговора он пообещал переговорить с кем следует. Одновременно посоветовал принять меры по урегулированию взаимоотношений уже с вновь избранным губернатором Эвенкии В. Н. Золотаревым, а также присмотреться к своему ближайшему окружению и назвал фамилии двух моих заместителей и бывшего заместителя губернатора. После этого разговора давление правоохранительных органов на пароходство ослабло. Через некоторое время были составлены протоколы урегулирования споров с администрацией Эвенкии и Ассоциацией Героев Советского Союза.

13 февраля 1998 года Енисейским транспортным прокурором назначен Сергей Владимирович Синяков – самый молодой из всех енисейских

прокуроров. Ему шёл тогда 28-й год. Дел для Енисейского транспортного прокурора прибавилось кратно. Во-первых, на первый план в Енисейском бассейне по законотворчеству вышло Государственное бассейновое управление «Енисейречтранс». На Енисее появилось более сотни частных судоходных компаний, которые стали постоянным объектом головной боли для судоходной инспекции, Речного Регистра, инспекции по охране окружающей среды. Проблемным вопросом стало платное содержание судоходных путей. Взаимное понимание между ГБУ «Енисейречтранс» и Енисейским транспортным прокурором в том, что касается решения проблем обеспечения безопасности на воде, положительно сказывается на конечном результате работы.

Двойной нагрузкой для Енисейского транспортного прокурора стало подчинение ему авиатранспорта. Расследование трагической катастрофы с вертолетом губернатора, когда погибли 8 человек, в том числе и генерал-губернатор А. И. Лебедь, показало, что это решение было правильным.

В 2003 году транспортная прокуратура переехала в здание ОАО «Енисейское речное пароходство» по улице Богграда, 15. Обустройство нового места работы потребовало от Сергея Владимировича немало усилий, хлопот, но все необходимое для этого было сделано, и коллектив Енисейской транспортной прокуратуры встречает свои четверть века с уверенностью в будущем.

### **Пережат капитана Борисова**

Шестидесятые-семидесятые годы прошлого столетия были самыми продуктивными в том, что касается обустройства судового хода и безопасности плавания на Енисее. Дноуглубительные и выправительные работы, строительство дамб, улучшение судоходных условий сделали реку Енисей магистралью. Только на моей памяти были засемафорены Ладейские пережаты, Атаманово-Шиверские камни, Казачинский порог, Савинский бык; с односторонним движением – Быстрянский пережат, Подъеминские камни, Предивинский и Пискуновские пережаты, Бурмакинские камни, Пономаревские камни, Серебряниковские камни, Сумароковский пережат, Мельничные камни.

Вместе с тем суда подолгу простаивали в ожидании подъема и разрешительного сигнала на семафорной мачте. А сколько аварий и аварийных происшествий произошло по причине позднего обнаружения встречного судна, самонадеянности или недолжной опытности некоторых судоводителей, сбитой или ошибочно выставленной плавучей обстановки.

Простои в ожидании пропуска встречных судов в разные годы доходили до семидесяти процентов всего стоячного времени в пути. Следует учитывать, что радиолокаторы, эхолоты, средства ультракоротковолновой связи только начали внедряться.

Половина всех аварий и аварийных происшествий происходила на участках с односторонним движением. Как правило, дно порогов и перекатов каменистое. Там, где проводились скалоуборочные работы, остались острые камни. Касание дна в таких местах чаще всего заканчивается повреждением корпуса судна. Так было с теплоходом «В. Чкалов» в перекате Бурмакинские камни, когда он получил пробоину корпуса и был вынужден лечь на грунт. Причина аварии – снесен течением или сбит каким-то судном красный буй. Капитан – С. И. Фомин. Получил повреждение корпуса в Серебряниковском перекате теплоход «А. Матросов». Капитан судна – В. П. Минаев. Причина аварии – судоводительская ошибка штурмана М. И. Бурмакина.

Самым сложным для обеспечения безопасности плавания был и остается Казачинский порог. Несмотря на постоянное присутствие там капитана-наставника, вспомогательного судна и туера «Енисей», чрезвычайные происшествия в этом пороге случаются постоянно. При нынешних технических возможностях проблему можно решить. Однако специалисты доказывают, что стоит только убрать в пороге камни, расширив и углубив судовой ход, как глубины на верхнем участке Енисея упадут на 15-20 сантиметров, – Казачинский порог является естественной плотиной, создавая подпор воды на верхнем участке.

Потрачено было немало сил, чтобы преодолеть министерские барьеры в деле приобретения землечерпательной техники, получения финансов для проведения работ по обеспечению двухстороннего движения по всей реке. В одиночку путейцам преодолеть сопротивление чиновников в Москве было просто не под силу. Поэтому действовали совместно Красноярский крайком КПСС, руководство Бассейнового управления пути и Енисейского речного пароходства, Норильский горно-металлургический комбинат. Главный аргумент – рост объема перевозок, количества и качества флота. Так, за 10 лет, с 1960-го по 1970 год, объем перевозок увеличился на 60 процентов. На смену пароходам, деревянным баржам, буксировщикам проекта 10 – «петухам», грузо-пассажирским пароходам появились восьмьсотильные буксиры чешской постройки проекта Ч-800, двухтысячные буксиры-толкачи проекта № 428 – из Венгрии, грузовые теплоходы – «чешки» и «румынки» – грузоподъемностью 2000 тонн, «побежимовки» – 1000 тонн, баржи под толкание – типа БО-3000, РВ-2000, БРОП-1000, БРОП-600 и другие. Все

самоходные суда были оснащены радиолокаторами, эхолотами, ультракоротковолновой связью.

Вся тяжесть обеспечения безопасности движения ложилась на капитанов судов. По разным причинам, и нередко, в местах с односторонним движением суда встречались на встречных курсах. Это случалось либо из-за ухудшения видимости, либо по причине отсутствия связи, неподачи звуковых сигналов, а иногда по незнанию спецлоции реки. Чаще всего такое расхождение оканчивалось или столкновением, или касанием грунта одним из судов.

Если капитан преднамеренно хочет занять узость судового хода при наличии встречного судна или при обгоне, он должен заранее рассчитать безопасный способ расхождения или обгона. Этому принципа придерживался капитан теплохода «Красноярск» С. И. Борисов. Семен Иосифович, по заявлению начальника судоходной инспекции, 28 раз нарушил правило прохождения судами Ладейских перекатов, но при этом не допустил ни одного аварийного происшествия. В своих объяснениях он неоднократно доказывал, что расхождение в этом перекате возможно. В беседах с инспекторами судоходства капитан не каялся, а наоборот, говорил: «Ходил – и буду ходить!». Надо признать, что к тому времени опыт судоводителя у Семена Иосифовича был, а выговоров не было.

В 1947 году он окончил Красноярский речной техникум и был направлен вторым штурманом на пароход «Феликс» – собственность Норильского горно-металлургического комбината. Тогда Норилькомбинат арендовал флот у пароходства, дополнительно к собственному, и все перевозки для своих нужд обеспечивал сам. Он же нанимал экипажи, обеспечивал контроль над ними со стороны МВД, которому подчинялся «Норильлаг». Потом Семен Иосифович работал в той же должности второго штурмана на грузопассажирском пароходе «Степан Верибрюсов», где капитаном был Н. И. Игнатюк. У этого капитана было чему поучиться, не случайно впоследствии он стал капитаном-наставником. Отличался прямоотой и крутым характером, был справедлив, никогда не прятался от трудностей. Умело руководил экипажем, воспитал не одного капитана, в том числе Семена Иосифовича и А. Н. Андропова, который сейчас командует мощным буксиром-толкачом, названным «Николай Игнатюк».

После службы в ВМФ Семен Иосифович вернулся на ставший родным ему Енисейский флот. Через недолгое время его назначают капитаном на грузовой теплоход «Красноярск» постройки Красноярского судостроительного завода. Судно было предназначено для перевозки гравия строителям Красноярской ГЭС. Имея грузоподъемность 1000 тонн и силовую

установку 600 лошадиных сил, оно развивало скорость, на участке Березовка – Дивногорск, до 10 километров в час. На этом участке скорость течения большая.

Капитаны использовали самые малейшие возможности для сокращения времени оборота. Такой резерв времени Семен Иосифович нашел, сократив стоянку у семафорной мачты Ладейских перекатов. Хорошо изучив особенности Ладейских перекатов, характер течений, а также учитывая запасы по глубине, которые оставляют путейцы при расстановке плавучей обстановки, Семен Иосифович смело шел в перекаат, заранее планируя место расхождения со встречным судном. Его расчеты предусматривали даже внезапное ухудшение видимости.

Когда все меры воздействия на капитана Борисова у судоходной инспекции были исчерпаны, руководство обратилось с докладной к заместителю начальника пароходства по кадрам Л. Ф. Головачеву. Старшее поколение его хорошо помнит. Он – инициатор прямого совмещения профессий в Енисейском бассейне, организатор строительства жилья из щитовых домиков собственными силами и других начинаний. Если где-то в бассейне требовался прорыв, будь то случайная зимовка или проведение заседания актива на местах, – туда начальник пароходства направлял Леонида Филипповича. Если кого-то надо было основательно взгреть, лучше чем кто-либо это мог сделать Леонид Филиппович, который обладал мастерскими способностями воспитывать и перевоспитывать. К нему и был вызван капитан теплохода «Красноярск» С. И. Борисов.

Следует отметить, что Леонид Филиппович был настоящим кадровиком: он умел говорить языком убеждения, и всякий разговор заканчивался приказом. На моей памяти не было случая, чтобы его приказ был обжалован. Однако срывы были. В связи с большим пополнением флота, в пароходстве отмечался быстрый карьерный рост штурманов – в капитаны. Однажды Леонид Филиппович приглашает к себе второго штурмана теплохода «Красноярский рабочий» А. Н. Захарова и предлагает ему принять в качестве капитана теплоход проекта 10 («петушок»). Алексей Николаевич не соглашается, мотивируя свой отказ отсутствием опыта. Леонид Филиппович настаивает, его голос приобретает повышенный тон и – первый признак раздражения – бросает ручку. Это могли быть и спички (он много курил) или что-то другое – что попадет под руку.

По соседству с кабинетом Леонида Филипповича располагался кабинет начальника пароходства И. М. Назарова, и легкая переборка между кабинетами не являлась помехой, чтобы понять суть разговора. Иван Михайлович заходит в кабинет своего заместителя и говорит: «Леонид

Филиппович! Я вас просил не назначать штурманов с этих больших судов на другие. Их профессиональный рост должен быть в пределах судов этого проекта». На этом была поставлена точка.

А сейчас «на ковер» к Леониду Филипповичу вызвали С. И. Борисова. Он знал, зачем его приглашает Головачев, и настроение у Семена Иосифовича было приподнято-боевое. Он надеялся, что к его мнению прислушаются, его поддержит руководство пароходства, и наконец-то в Ладейки можно будет ходить, не прячась от инспекции. Но дело приняло другой, более крутой, оборот, как только Семен Иосифович переступил порог кабинета. Показав ему рапорт судоходной инспекции и, все более и более распаляясь, двигая на столе то пепельницу, то пачку папирос «Беломорканал», то бросая спички, – все это продолжалось минут двадцать, – Леонид Филиппович с гневом и возмущением вопрошал: «Доколь!?!». В ответ Семен Иосифович, возмущенный таким оборотом дела, весь побагровевший, сдерживая эмоции, ответил: «Нарушал – и буду нарушать!». Леонид Филиппович на такой ответ не рассчитывал и уже более спокойно объявил: «Я вам сейчас объявлю выговор, чтоб другим было неповадно нарушать». «А я обжалую, – невозмутимо заявил Семен Иосифович. – Вы ведь, Леонид Филиппович, не судоводитель. И тогда что вы понимаете в судоводительском деле?», – добавил он. Это уже было сверх всякой меры.

На другой день Леонид Филиппович собрал «большой хурал», куда были приглашены начальники служб эксплуатации, безопасности судовождения, судоходной инспекции, все капитаны-наставники, кто был на месте, руководство судоремонтного завода, партком, баскомфлот. И. М. Назаров в то время болел, и исполняющим обязанности начальника пароходства был С. А. Качалов. С присущей ему горячностью Леонид Филиппович обрисовал капитана теплохода «Красноярск» как грубейшего нарушителя местных правил плавания, Устава о дисциплине на речном транспорте, его вызывающее поведение. В защиту капитана выступили капитаны-наставники И. П. Худоногов, прекрасно знающий особенности плавания в Ладейских перекатах, и Н. И. Игнатюк, который охарактеризовал капитана Борисова как способного судоводителя передового экипажа, регулярно выполняющего навигационный план. Выступил секретарь парткома А. И. Жукович, дав положительную характеристику коммунисту Борису. Но его остановил Леонид Филиппович, который заявил, что не для этого он собрал совещание. Попытка В. Е. Подпорина поддержать капитана Борисова тоже была пресечена самым решительным образом. В заключительном слове Леонид Филиппович заклеил позором, обозвал всех, кто попытался высказаться в

защиту капитана С. И. Борисова, а его самого предложил снять с должности капитана теплохода «Красноярск».

Вторым пунктом, записанным в протоколе этого совещания, было распоряжение: «Создать комиссию по рассмотрению возможности разблокировать пережат Ладейский». Через короткое время комиссия приняла решение о двустороннем движении по этому участку. Проходит еще какое-то время, и в том же году путейцы отсыпали мощную дамбу, которая сделала этот участок реки магистральным. И немногие судоводители нынешнего поколения знают, что этот более чем пятикилометровый участок был когда-то засемафорен.

Капитан С. И. Борисов дорабатывал ту злополучную для него навигацию первым штурманом на теплоходе «Кузбасс», где капитаном был прекрасный судоводитель, мой однокашник по Рижскому речному училищу И. Т. Домодыко. Не было Ивану Тимофеевичу и сорока лет, когда он ушел из жизни. Скончался на капитанском мостике во время перегона судов на Енисей.

Доработав навигацию на теплоходе «Кузбасс», Семен Иосифович отправился в Новосибирск – на защиту диплома инженера-судоводителя. Перед отъездом сходил на прием к И. М. Назарову и чистосердечно рассказал ему, как его наказали фактически не справедливо. Пережат Ладейский разблокировали по его инициативе. «А зачем материл моего заместителя?», – спросил Иван Михайлович. «Он начал первым», – ответил Семен Иосифович. «Поезжай, заканчивай институт. Вернешься – зайди. Без работы не останешься», – добавил он.

Потом были у Семена Иосифовича должности капитана теплоходов «Ленинград», «Кронштадт». Экипажи судов под его командованием работали без аварий и браков, стабильно выполняли план. Однако он снова попал под колесницу Головачева: на судах типа «Кронштадт» начали вводить параллельное совмещение. Семен Иосифович решил поступить, как многие опытные капитаны того времени, которые, не захотев кривить душой – занимать должность, к которой не были готовы, – уходили: кто на берег, кто на другие суда. А тут и здоровье начало шалить, врачи – предупреждать при выдаче пропуска в транзитную навигацию. И Семен Иосифович, благодаря начальнику отдела кадров Г. И. Цапенко, с которым они были друзья, уходит на рейдово-маневровый флот – на теплоход «Капитан Железцов». Здесь он заслуженно получает награды, становится Почетным работником речного флота и Почетным работником транспорта России.

Было бы очень уместно во имя восстановления исторической справедливости назвать Ладейский участок реки Енисей «пережатом

капитана Борисова». Названа же банка на Енисее именем капитана Винника, который открыл ее на теплоходе СТК-1032.

Речники Енисея с уважением вспоминают Л. Ф. Головачева, встречая мощный теплоход-толкач, названный его именем – «Леонид Головачев».

## РЕКА ЕГО ЖИЗНИ

Не так уж много тех, кто мог бы назвать Енисей рекой своей жизни. Отойдя от активной деятельности, долгие бессонные ночи думал он о своей жизни. Это было уже после семидесяти прожитых лет, шестьдесят из которых – вместе с Енисеем. Всякое случилось за это время: был яркий огонь и пламя, было и затухание. Но одно не менялось: все это было на Енисее.

После окончания в 1945 году Красноярского речного техникума Виталий Александрович Козаченко быстро продвигается по службе, и уже в 1948 году участвует в качестве первого штурмана в перегоне судов из Ленинграда на Иртыш. И в Ленинградском порту случится первая на его глазах авария с теплоходом их каравана, на котором штурманом работал его друг Ленька. Пройдет много времени, много воды укатит в студеное море Енисей, будет не одна авария с опрокидыванием судов, затоплением их, с гибелью людей и без – когда Бог миловал. Но в память на всю жизнь врезалась эта ленинградская драма. И вот, уже в начале двадцать первого века, когда прошло более пятидесяти лет, она воскресла на страницах «Речника Енисея» в рассказе Виталия Александровича. Как будто произошло это вчера, настолько незаживающей осталась рана от той трагедии, в ликвидации последствий которой принимал участие Виталий Александрович. Но спасти друга не смогли.

В 1949 году он – подменный капитан в Игарском порту, а с 1951 года – капитан парохода «Полярный» – самый молодой капитан судна такого класса в Енисейском пароходстве. Пароход был приписан к Игарке.

Мне близко по жизни желание познать Север. После окончания училища с красным дипломом при распределении я тоже выбрал Игарку. «Там настоящая школа», – думал я, и не ошибся. Такой подход, надо полагать, был и у Виталия Александровича Козаченко, только десятью годами раньше. В это время начала разворачиваться «Стройка 503», позже ставшая печально знаменитой «Мертвой дорогой». Надо ли говорить, что это был очередной объект ГУЛАГа МВД СССР.

Пароход «Полярный» был передан в аренду управлению этой стройки. Виталий Александрович близко познакомился с высшим руководством лагеря, рука об руку работал со средним звеном, видел жизнь и внутри

лагеря. Надо иметь врожденный талант, чтобы достойно представлять и руководство пароходства, и выполнять нестандартную рейдово-маневровую и другие работы на стройке. Приходилось встречаться и с достойными людьми, которые по разным причинам оказались узниками лагеря: бывшими высшими офицерами, докторами наук и медицины, заслуженными артистами, которые достойно несли свой мученический крест. Хорошая память у Виталия Александровича, а его способность, которая переросла в черту характера, вести дневники дала ему возможность довести правду о тех событиях через печатное слово до широкого читателя.

Проверкой на прочность для судна, экипажа и капитана стала спасательная операция по выводке из ледового плена рефрижератора «Советская Сибирь». На тридцатиградусном морозе более одного месяца караван пробивался через пургу и ледяные торосы на Дудинку. Они тогда побили рекорд по сроку прибытия в Дудинку рекой – 22 ноября. Эта ледовая эпопея заслуживает отдельной повести.

В жизни Виталия Александровича теплоход «Академик Туполев» занимает особое место. В 1959 году караван буксиров в составе ледокола «Енисей» – капитан П. П. Борейша, теплохода «Родина» (к этому времени ему заменили паровую машину на дизели) – капитан Ю. М. Рубинчик, теплохода «Академик Туполев» – капитан В. А. Козаченко, теплохода «Академик Архангельский» – капитан В. В. Абшилава, под общим командованием В. А. Егорова вышел на Салехард за баржами-нефтянками типа НС для Енисея и Лены. То был обычный рейс на Обь. Тогда я и познакомился с В. А. Козаченко. А было это так.

Восьмого августа второму сыну Виталия Александровича, Сергею, исполнился ровно год (сегодня он заместитель губернатора края). Этот день в Енисейском заливе подарил полную штилевую погоду, что позволило теплоходу «Академик Туполев» подойти к борту ледокола «Енисей», который шел флагманом, и скромно отметить «юбилей». Поскольку артельщиком на ледоколе был я, и некоторые вопросы приходилось согласовывать с Виталием Александровичем, то и познакомился с ним близко. Подтянутый, в ладно сидящей на нем форме капитана всех групп судов, самый молодой из всей компании, он произвел на меня неизгладимое впечатление.

В первой половине шестидесятых годов экипаж теплохода «Академик Туполев» шел в первых рядах бассейнового социалистического соревнования, забирая первые места, премии, переходящие знамена. Одним словом, был «маяком». Виталий Александрович пошел дальше. Он выступил инициатором соревнований между экипажем теплохода «Туполев» и

бригадой Норильского комбината. А когда это соревнование было поддержано другими судами, Виталий Александрович предложил Ивану Михайловичу Назарову, начальнику пароходства, организовать соревнование на уровне всего пароходства и комбината. Иван Михайлович на это предложение ответил: «Разве может соревноваться такой гигант с нами. Мы, в сравнении с ними, выйдем, как конный двор в Подтесово по сравнению с пароходством!»

Виталий Александрович установил связь с академиком А. Н. Туполевым и лично поздравлял его с восьмидесятилетием, представляя на этом, очень авторитетном, торжестве Енисейское пароходство. Пройдет не так много времени, и В. А. Козаченко передаст теплоход И. Т. Марусеву, тогда еще не Герою Социалистического Труда, – первой его ступенью к этому высокому званию стала работа на теплоходе «Академик Туполев». Иван Тимофеевич продолжил хорошие традиции этого экипажа и достиг успеха.

Виталия Александровича Козаченко назначили капитаном-наставником пароходства. Это было время создания общественных советов бригадиров, капитанов и т. д. На Красноярском судоремонтном заводе был организован Совет командиров, который возглавлял Н. Н. Балакин. По инициативе В. А. Козаченко создается такой совет и в Подтесово. Хотя это была общественная организация, но она взяла на себя практически всю работу с плавсоставом. Советом создаются секции, которые охватывали почти все стороны жизни плавсостава, кабинеты судовождения, рассматриваются все аварии и аварийные происшествия с выводами и предложениями для руководства пароходства, совместно с путейцами делается анализ содержания судоходных путей и даются рекомендации по их улучшению. Члены совета принимали активное участие в подготовке приказа № 1, который ежегодно на основании результатов прошедшего года определял стратегию будущей навигации Енисейского пароходства.

С отчетом о работе Совета командиров в Подтесово Виталий Александрович выступил в Новосибирске, на выездном расширенном заседании коллегии Министерства речного флота РСФСР. Коллегия одобрила работу Совета командиров в Подтесово и предложила Виталию Александровичу обменяться опытом работы с речниками других бассейнов.

Параллельно с работой в Совете командиров он принимает активное участие в создании наставления судоводителям при плавании по Нижней Тунгуске.

В 1968 году с приходом на Енисей судов проекта 21.88, – они же «чешки» – лучшее, что было на речном флоте из грузовых судов в то время, – Виталий Александрович не удержался и принял теплоход «Астрахань». Хотя теплоход

и нравился ему, но поле деятельности для его природы было уже не той ширины, и Виталий Александрович согласился возглавить эксплуатационную деятельность на Ангаре.

Трудно переоценить то значение, которое имел Ангарский бассейн для хозяйственного комплекса Красноярского края и всей страны. Специальные постановления правительства по энергетике, по лесной отрасли, по минерально-сырьевой базе требовали адекватных мер по развитию судоходных путей и флота. За короткое время на Ангаре был заменен флот устаревших проектов – «костромичи», МБВ и т. д. – на современные суда типа Р-14, «Ангара», ТНМ-150, разработан проект радиорелейной связи, создана диспетчерская управления по всей Ангаре. Образованы диспетчерские участки в Стрелке, Мотыгино, Богучанах, Проспихино и Кежме, контрольные пункты по движению судов в Ново-Ангарске, Первомайске, Орджоникидзе, Манзе, Артюгино, Хребтовом, Коде, Болтурино, Таежном. С вводом радиорелейной связи все эти пункты были взаимно увязаны, а на каждом судне установлены УКВ-станции. Таким образом появилась постоянная связь Красноярска, Лесосибирска с Ангарой. Кратно сократились простои в пути.

Когда по Ангаре стали спускать в плотках до 5 миллионов тонн леса, а грузооборот достиг 7 миллионов тонн, появилась необходимость разрабатывать и открывать вторые судовые ходы на участках, которые стали тормозом для наращивания объемов перевозок, – в Стрелковском пороге, шивере Мурожной, плотовые ходы – в шиверах Алешкиной и Татарской; перешли на освещаемую береговую и плавучую обстановку.

Блестяще было выполнено ответственное задание по доставке тяжеловесов для Усть-Илимской ГЭС, в том числе 15 рабочих колес, технологического оборудования для Усть-Илимского лесопромышленного комплекса, Зиминского химического завода. От качества выполненной речниками работы зависел пуск этих предприятий.

Нелегко в эти годы было работать на Ангаре. Частые селекторные совещания по вопросам сплава, без которого немислима была работа лесозаготовительных комбинатов в Лесосибирске, по поставкам круглого леса на Игарку и Дудинку, по отгрузке его на железную дорогу в Красноярске – создавали нервозность в работе, отрывая от дела руководителей лесного и транспортного комплексов. Зачастую некорректная информация лесозаготовителей, особенно учреждений МВД, о готовности плотов вызывала бурю гнева в адрес речников со стороны крайкома КПСС, Министерства речного флота. Не испугавшись навлечь на себя гнев, Виталий Александрович резко выступил на одном из совещаний о порочности такой

практики.

В конце семидесятых, подготовив себе достойную замену в лице Б. В. Буркова, Виталий Александрович возглавил судоходную инспекцию Ангарского участка. Работая на этом посту, он давал в партийные и советские органы на местах и в крайком КПСС объективную оценку ситуации по сплаву. Участвуя в работах комиссий, которых на Ангаре бывало немало – и по организации строительства Богучанской ГЭС, и по освоению месторождений магнезита, свинцово-цинковых руд, и по другим направлениям, – Виталий Александрович как специалист-транспортник, хорошо изучив местные условия, делал предложения по решению транспортных проблем.

В 1985 году Виталий Александрович вышел на пенсию и переехал в Красноярск. Вскоре его пригласил М. Г. Мунин, первый заместитель начальника пароходства, и попросил поработать месяца три в службе безопасности, – три месяца, согласно трудовому законодательству, можно было получать и пенсию, и зарплату. Вместо трех месяцев получилось почти 20 лет. Это были годы для Виталия Александровича тоже не застойные: лоцманские проводки ледокола, ревизорская служба по безопасности плавания, работа на посту секретаря Совета безопасности сначала при первом заместителе начальника пароходства, затем – при генеральном директоре АО «Енисейское речное пароходство». Качественная подготовка рассматриваемых на Совете вопросов, которой занимался Виталий Александрович, способствовала правильному принятию решений Совета.

С 1998 года Виталий Александрович, по поручению генерального директора, вплотную занялся созданием Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов». За основу было взято положение о Российском морском собрании. Опираясь на закон об общественных организациях, Виталий Александрович разработал Положение о Клубе капитанов, его Устав. По его предложению и под его контролем за счет спонсорской помощи в фойе актового зала управления пароходства были оборудованы кают-компания клуба и кабинет исполнительного директора, которым стал Виталий Александрович. При активном содружестве с ветеранской организацией управления пароходства была развернута работа по объединению всех ветеранских организаций речников Енисейского бассейна. Создан филиал клуба в Подтесово, который работает по единому плану с Подтесовской организацией ветеранов. Е. И. Скребло и М. Ф. Максимов сумели объединить усилия двух организаций и направить их потенциал на оказание моральной и материальной помощи, возрождение и

сохранение флотских традиций.

Открытие мемориальных символов на речном вокзале в Красноярске, Игарке, Енисейске – все это инициативы Виталия Александровича. С его помощью клуб установил связи с Российским морским собранием, со многими ветеранами пароходства, которые после ухода на пенсию разъехались по разным регионам. Членами клуба стали И. И. Яновский – генеральный директор ОАО «Иртышское речное пароходство», В. А. Кноль – генеральный директор ОАО «Томская судоходная компания» и другие известные в стране транспортники.

Большие организаторские способности проявил Виталий Александрович в подготовке и издании цикла книг о людях и флоте Енисея. Книги «Были великой реки» И. М. Назарова, которая была переиздана, «Летопись Енисея» группы авторов, «В Енисейском заливе» П. П. Борейши, «Имя на борту» М. Е. Филатова, другие издания, исторические очерки и рассказы в «Речнике Енисея» самого Виталия Александровича воскресили многие события, ставшие уже историей Енисейского флота.

Бликие и душевные отношения сложились у Виталия Александровича с Виктором Петровичем Астафьевым, которого он сопровождал на теплоходе «А. Матросов» до Игарки и обратно. Отснятый фильм этого рейса донес до нас длительные беседы двух умудренных жизнью людей, хотя, как говорит Виталий Александрович, не всегда они соглашались в оценках.

Идея Виталия Александровича, что каждое самоходное судно должно иметь название, а с ним и душу, имеет глубокое психологическое значение и для истории, и для воспитания молодого поколения и активно претворяется в жизнь.

16 марта 2005 года Виталию Александровичу Козаченко исполнилось 75 лет. Его друзья, коллеги по труду, товарищи чествовали ветерана флота в Клубе капитанов.

Проработав в Енисейском пароходстве 59 лет, Виталий Александрович в 2003 году вышел на заслуженный отдых. Совет Клуба капитанов присвоил ему звание «Почетный член Клуба капитанов», которым он заслуженно гордится. Его заслуги в период активной работы в Клубе капитанов отмечены руководством пароходства, председателем Законодательного собрания Красноярского края, председателем ЦК Профсоюза работников водного транспорта России, Министерством транспорта России, а трудовые достижения – рядом государственных наград. Сегодня Виталий Александрович является главным советником президента Клуба капитанов

по всем вопросам жизнедеятельности этой Красноярской региональной общественной организации.

## ЛЕДОКОЛЫ ЕНИСЕЯ

5 апреля 2004 года в Дудинский морской порт, на имя капитана ледокола «Авраамий Завенягин» Валерия Петровича Мартынова, и в Подтесово, на имя капитана ледокола «Капитан Мецайк» Владимира Петровича Кулаги, из Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов» было отправлено поздравительное приветствие такого содержания:

«Совет КРОО «Клуб капитанов» сердечно поздравляет Ваши экипажи и лично Вас с 20-летием работы ледоколов «Авраамий Завенягин» и «Капитан Мецайк». На протяжении этого времени вклад Ваших экипажей и лично Ваш в продление речной и проведение зимней навигаций неоценим. Нас связывает крепкая флотская дружба и совместная работа на великой сибирской реке. Взаимовыручка, продолжение хороших традиций и дел людей, чьими именами названы Ваши суда, стало нормой Ваших экипажей. Желаем Вам всем крепкого здоровья, успеха в работе и семь футов под килем!

По поручению совета КРОО «Клуб капитанов» президент Клуба капитанов И. А. Булава».

\* \* \*

12 апреля 1974 года было закончено строительство на заводе «Вяртсиле» (Финляндия) двух ледоколов для Енисея – «Авраамий Завенягин» и «Капитан Мецайк». Они были названы именами выдающихся людей, которые оставили заметный след в истории Норильского горно-металлургического комбината (сегодня ОАО «Горно-металлургическая компания «Норильский никель») и ОАО «Енисейское речное пароходство». Об этом и пойдет разговор.

Давние партнерские отношения связывают Енисейское пароходство и Норильский комбинат. Еще в 1933 году под вымпелом Главного управления Северного морского пути была организована и успешно осуществлена первая экспедиция речных судов по доставке грузов для будущей великой стройки. Заместителем начальника эксплуатации по флоту был Константин Александрович Мецайк. В составе экспедиции

шли теплоход «Красноярский рабочий» – капитан Михаил Елиферьевич Лиханский, пароходы «Лесник» – капитан Николай Андреевич Шангин, «Эвенки» – капитан Павел Дмитриевич Патюков.

В 1935 году через Диксон и реку Пясину на Валек было доставлено 10252 тонн строительных и промышленно-продовольственных грузов. До окончания строительства железной дороги от Дудинки до Норильска путь через Пясину на Валек был главным по доставке грузов.

17 мая 1937 года строительство железной дороги было закончено. Река Енисей от Красноярска до Дудинки стала главной грузовой артерией для строителей Норильского промышленного района. С этого времени и до начала круглогодичной навигации по Северному морскому пути развитие Норильского промышленного района определяло развитие пароходства. Практически все постановления правительства касательно развития Норильского комбината разрабатывались с участием речников.

Надо полагать, что первое крупное пополнение Енисейского флота судами из Германии в 1930 году было обусловлено будущей северной стройкой. Тогда на Енисей пришли теплоходы «Красноярский рабочий» – капитан М. Е. Лиханский, «Советская Сибирь», в будущем «Клим Ворошилов», – капитан И. А. Перевалов, «Комсеверопуть», в будущем «В. Ленин», – капитан Е. К. Крылов, а также пароходы «Кас», «Пионер», «Олень», «Лесник», «Сплавщик», «Эвенки». Три парохода – «Кас», «Олень», «Сплавщик» – были переданы в сплавные конторы. В это же время организована Предивинская судоверфь, где начали строить деревянные баржи грузоподъемностью более двух тысяч тонн – так называемые «карские».

В 1965 году под развитие Талнаха Енисейскому пароходству была передана практически вся программа импортного судостроения 1966-го и 1967 годов по линии СЭВ. Северным морским путем на Енисей прибыло более тридцати единиц флота чехословацкой и румынской постройки – судов грузоподъемностью по две тысячи тонн.

После неоднократных случайных зимовок, зачастую массовых, руководством пароходства и Норильского комбината перед Госпланом и Министерством речного флота был остро поставлен вопрос о необходимости продления навигации на Енисее. Для этого необходимы были ледоколы.

Один из первых пришедших на Енисей ледоколов финской постройки по предложению пароходства был назван именем прославленного на Енисее капитана Михаила Алексеевича Чечкина. Его так и называли «Капитан Чечкин». Ледокол имел хорошие эксплуатационные качества. Я

видел его работу по выводке флота в 1982 году. Он обеспечивал проводку толкаемого состава в сильно заторошенном льду в Корабельном ходу перед Игаркой. Мне казалось, что никакая сила не может его остановить – так ровно и без напряжения работали его двигатели.

Однако осадка ледокола «Капитан Чечкин» – 3,5 метра – ограничивала его использование в среднем течении Енисея. Это обстоятельство было учтено, и в 1984-м на Енисей пришли ледоколы «Капитан Мецайк» и «Авраамий Завенягин». Небольшая осадка этих ледоколов – до трех метров, мощность силовой установки – 6548 лошадиных сил, наличие пневмообмыва корпуса позволяют им в условиях установившегося на реке осеннего льда обеспечивать проводку караванов судов к местам планового отстоя и тем самым продлевать навигацию. Однако это удается не везде и не всегда. В этой связи характерным было завершение навигации в 1992 году.

На 10 октября в Дудинке скопилось около 150 судов, в них – свыше 70 тысяч тонн грузов. В Игарке – примерно 40 судов с пилоэкспортом и товарами продовольственно-промышленной группы. В Дудинке работал штаб, который совместно с руководством Дудинского порта планировал выгрузку, погрузку и отправление судов на Красноярск.

С первого октября по всему меридиану, от Енисейска и далее на Север, установилась устойчивая минусовая температура, и сразу боковые реки дали шугу. К концу первой декады октября ниже Подкаменной Тунгуски шуга шла всей рекой. Ниже Туруханска появились ледяные поля. Ночные температуры в Игарке и Дудинке опустились до 20 – 25 градусов.

С 11-го на 12 октября при температуре минус 28 градусов по Цельсию Енисей в районе Дудинки стал. Однако штаб формировал небольшие группы судов, определял головное судно, и под руководством капитанов-наставников они уходили вверх. Ушли капитаны-наставники Н. П. Бологов, Н. С. Ганьшин, Н. П. Скобло, Н. В. Пестов, Е. И. Скребло. До 15 октября, по информации диспетчера управления пароходства, докладам капитанов-наставников и капитанов отдельных судов, продвижение караванов было безостановочным.

Предпоследним 17 октября из Дудинки выходил караван под проводкой ледокола «Капитан Мецайк». В составе каравана были ОТ-2420 с четырьмя баржами, «СвирьГЭС», «Выг», «ИркутскГЭС», ГТ-6, «Весьегонск», «Солнечногорск», «Кронштадт», РФ-902, РФ-909, «Краснодар». Общее руководство караваном обеспечивал старший капитан-наставник А. И. Садовский. В пути суда в караване пришлось

несколько раз переставлять, а отдельным из них оказывать помощь. В районе Игарки в караван вошли рефрижераторы – РФ-504 и РФ-505.

Выше реки Полой караван застрял на сильно заторошенном участке, затем подвижкой льда суда были хаотично разбросаны вдоль левого берега. Некоторые из них были вытолканы льдом на мелкие места, отдельные получили повреждения винто-рулевого комплекса.

Капитан ледокола «Авраамий Завенягин» В. Н. Лященко получил распоряжение начальника Дудинского морского порта Л. А. Хана готовиться к проводке последнего каравана, выход которого был намечен на начало суток 20 октября. Ночные температуры упорно удерживались на отметке 30 – 35 градусов мороза, а днем поднимались незначительно – на 6 – 8 градусов. В последний караван вошли «Димитров», РФ-906, «Яхрома», «Пушкино», ОТ-2418, ОТ-2408. Все грузовые теплоходы были загружены металлопродукцией на осадку 1 метр 80 сантиметров. Шесть барж БО остались не выгруженными в Дудинке на условиях договора с портом. Капитан одного из грузовых теплоходов пожаловался на ненадежность главного двигателя, и теплоход был взят ледоколом на буксир – жестко на усы.

В 00 часов 20 октября караван вышел из Дудинки. Продвижение в стоячем льду было в пределах 12 километров в час. В районе приверха острова Давыдова встретилось сильное торошение льда, и некоторые из грузовых судов начали застревать во льду. Пришлось заняться переформировкой каравана. Буксиры-толкачи взяли под толкание суда, которые отставали. Замыкал караван теплоход «Пушкино», толкаемый ОТ-2408. На коротком буксирном тресе за ОТ-2408 был учален грузовой теплоход «Дудинка» грузоподъемностью около 200 тонн, который был взят нами в караван уже после выхода из Дудинки. В результате, на случай непредвиденных обстоятельств в пути и длительной задержки, караван был обеспечен мукой, около 50 тонн которой оставалось на теплоходе «Дудинка» не выгруженной.

В таком составе около 22 часов караван подошел к Полою. Ночь была темная, атмосфера ясная, все небо усеяно звездами. На северном небосклоне возникали сполохи северного сияния. Впереди открылась панорама огней застрявшего каравана, который ушел из Дудинки на три дня раньше нас. На экране радиолокатора высвечивалось множество сигналов, по которым можно было судить, что до середины реки суда разбросаны вдоль левого берега на 1,5 – 2 километра.

Переговорив с капитаном-наставником А. И. Садовским, мы решили следовать вдоль правого берега по неторошенному льду, держать как

можно дальше от застрявших судов. Несмотря на принимаемые нами меры, я увидел, как заметно начали смещаться вниз по течению огни судов. Стало ясно, что мы спровоцировали подвижку льда. Через несколько минут капитан теплохода «Дудинка» поднял тревогу. Началась подвижка льда по всей реке, и первым потащило вниз учаленные между собой теплоходы «Пушкино», ОТ-2408 и «Дудинка». На «Дудинке» лопнула одна вожжевая, и судно начало разворачивать под корму теплохода «Пушкино». На «Дудинке» возник крен до 30 градусов. Мною была передана команда на ОТ-2408 отдать буксир на теплоход «Дудинка», разъединиться с «Пушкино» и оказать помощь «Дудинке».

Между тем канал за ледоколом «Авраамий Завенягин» стало зажимать льдами. Суда один за другим останавливались и начинали двигаться вместе со льдом. Капитан ледокола дал команду в машинное отделение включить форсаж на полную, открыть систему пневмообмыва. Еще полчаса – и мы с невероятным трудом выбрались из затора. Теплоход ОТ-2420 успел за ледоколом вытолкнуть рефрижератор РФ-906. Остальной караван остался в заторе – в двух-трех километрах ниже.

Вытащить суда из затора было не так-то просто. Сначала работали раздельно двумя группами, в каждой ледокол и один из ОТ-2400 вытаскивали по одному судну. Пока держался мороз, каналы во льду сохранялись. Но через двое суток пришел циклон, который принес резкое потепление, и каналы во льду стало сразу затирать. В заторе река была зашугована практически до дна. Пришлось изменить тактику. Начали работать набегам в одной связке: два ледокола впереди, затем – вытаскиваемое судно, за ним – теплоход ОТ-2400, затем снова грузовой теплоход и последним – ОТ-2008, который присоединился к каравану А. И. Садовского в пути следования.

Воды не видно – сплошная снежная каша. На пятые сутки на некоторых судах кончились продукты и топливо. В этой части большую сноровку и смекалку проявил капитан-наставник Н. П. Скобло. На рефрижераторе № 503 осталось для выгрузки в Туруханске мясо и масло. Я издал путевой приказ выдать по «заборной книге» на каждое судно, где заканчивались продукты, по четверти говяжьей туши и четверти ящика масла.

Взяли на учет все топливо в судах. Готовили один из ледоколов идти в Игарку и взять там для каравана примерно 500 тонн топлива. Но, слава Богу, обошлось, – 28 октября караван вышел из затора. Мы благодарили экипаж ледокола «Авраамий Завенягин» за оказанную помощь.

Впереди было еще много случаев взаимной выручки и совместной работы двух ледоколов. Были и экстремальные ситуации, особенно у «Капитана Мецайка». В 1994 году ледокол получил серьезные повреждения надстройки с потерей водонепроницаемости во время спасения теплохода «Яхрома» в Баренцевом море. Тогда экипаж «Капитана Мецайка» был вынужден рубить буксир, в условиях восьмибального шторма ложиться в дрейф, затем ликвидировать поступление воды в корпус. Если бы не это, экипаж ледокола непременно бы спас теплоход «Яхрома».

Еще в более жесткие условия попали оба ледокола, участвуя в экспедиции по доставке топлива на Хатангу. Экспедиция была организована администрацией Северного морского пути. В ней участвовали атомные ледоколы «Арктика» и «Таймыр», танкер «Рундале» и два енисейских ледокола – «Капитан Мецайк» и «Авраамий Завенягин». Ледокол «Капитан Мецайк» был учален в корму атомного ледокола «Таймыр».

При выходе из пролива Вилькицкого караван попал в сильное сжатие льдов. Корпус ледокола «Капитан Мецайк» не выдержал сжатия, и шпангоуты в районе машинного отделения начали деформироваться. Обшивка ледокола была разорвана – и вода со льдом хлынула в машинное отделение. Авария была тяжелой, но ледокол «Капитан Мецайк» был спасен исключительно благодаря его экипажу.

Две зимы ледокол «Капитан Мецайк» заменял в Дудинке своего брата – ледокол «Авраамий Завенягин», который уходил в Архангельск на ремонт.

Нелегкая биография ледокола «Капитан Мецайк» схожа с долей того, чьим именем он назван. Годы революции и Гражданской войны, арест по поводу подозрения в нелояльности к Советской власти, гибель в Отечественную войну двух сыновей – все пришлось пережить капитану-наставнику К. А. Мецайку. Он оставил о себе добрую память в лице своих учеников – енисейских капитанов, написанную им, впервые, общую лоцию реки Енисей и др.

Непростая задача сегодня стоит перед руководством пароходства – как дать ледоколу «Капитан Мецайк» вторую жизнь. Благодаря, главным образом, Норильскому горно-металлургическому комбинату в конце 80-х годов Енисейское пароходство достигло апогея в своем развитии. Флот пароходства – «Волго-Доны» и «Волгонепти», «Волго-Балты» и «Ленанепти», «сибирские», «морские» и «чешки», ОТ-2400 и секционные составы несамоходных судов – позволял перевозить 28 миллионов тонн

грузов. Построенные за счет средств Минцветмета Лесосибирский и Абаканский порты, грузовой район Песчанка оснащены полной механизацией погрузочно-разгрузочных работ. Все это вместе взятое поставлено и построено согласно постановлениям правительства по развитию Норильской промышленной зоны.

Годы перестройки и перехода на рыночную экономику не лучшим образом сказались на состоянии пароходства. Объемы перевозок снизились до трех с половиной миллионов тонн. Не лучшими были и взаимоотношения между пароходством и Норильским комбинатом. Его дебиторская задолженность перед пароходством достигла более 100 миллионов рублей. Однако оптимальное решение было найдено. Задолженность была реструктуризирована.

Сегодня уже «Норильский никель» видит в лице Енисейского пароходства возможность обеспечить себе транспортную безопасность, и приобрело контрольный пакет акций ОАО «Енисейское речное пароходство». Тем самым и пароходство получило стратегию развития, обрело стабильность.

Кто будет достойным продолжателем славных дел Авраамия Завенягина и капитана Мецайка, – оценят наши потомки по их делам.

## **НА ТВОРЧЕСКОЙ ВАХТЕ**

В 2006 году речники и общественность Красноярского края отмечали столетний юбилей И. М. Назарова – енисейского адмирала, как его уважительно называли речники, «хозяина Енисея», «сына Енисея», «души Енисея» – так о нём отзывались Ольга Берггольц, Георгий Кублицкий, Сергей Михалков.

Иван Михайлович был не только руководителем одного из крупных речных пароходств. Он был человеком души. Речники любили и уважали его за справедливость, за взвешенность принимаемых решений. Он пользовался огромной популярностью среди журналистов, писателей, поэтов. Во многом благодаря Ивану Михайловичу о Енисее и его людях, не в пример другим рекам, написаны десятки томов прозы, стихов.

От природы Ивану Михайловичу был присущ дар творчества. Ещё в молодости, в 1928 году, работая заведующим конторой Госстраха, он написал пьесу «Копейка» – о пользе страхования. Ивану Михайловичу было

свойственно писать о том, что он хорошо, до тонкостей знал. Думаю, не один год у него складывались взятые из жизни образы героев его произведений.

По причинам загруженности делами реки он не мог полностью отдаться творчеству и работал над своими произведениями в каюте служебного теплохода, в короткие свободные часы в кабинете и дома. Тем не менее, с 1953 года стали печататься в больших журналах и выходить отдельными книгами его очерки и повести: «На Енисее-реке», «Дети шкипера Горячкина», «В белой пасти порога», «Король карточного острова», «Были великой реки».

К 90-летию Ивана Михайловича была переиздана его книга «Были великой реки», дополненная письмами автору, воспоминаниями о нём писателей, критиков, сослуживцев, повествованием о дальнейшей судьбе его детища – Енисейского речного пароходства.

Творчество Ивана Михайловича Назарова – это литературная лоция Енисея. Она служит хорошим пособием для большого творческого коллектива, созданного при Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов». Литературно-историческому объединению уже более пяти лет. Его функции – активно участвовать в исследованиях по истории судоходства на Енисее, содействовать ветеранам речного флота, творческой молодежи в публикациях их воспоминаний, рассказов и повестей об историческом прошлом и настоящем великой реки. С этой целью в газете «Речник Енисея» стало выходить ежемесячное приложение «Литературно-исторический выпуск», достигнута договорённость с редакцией газеты «Красноярский рабочий» проводить конкурсы на лучшее литературное произведение. В приложении к газете «Красноярский рабочий» – «Сибирские байки» – открыта постоянная рубрика «Капитан Врунгель на Енисее». Совместно с руководством Красноярского командного речного училища был организован конкурс среди курсантов на лучший рассказ о флоте, реферат по истории судоходства на Енисее. А литературные выпуски в «Речнике Енисея» стали поистине источником вдохновения для тех, кого одолевает «творческий зуд». У многих появилась возможность увидеть свои творения напечатанными, доступными для широкого круга читателей.

\* \* \*

Во второй половине девяностых, когда рыночные отношения ещё только выстраивались, в печати царил полная свобода слова: ни тебе цензуры, ни тебе издательских планов, – пиши, что хочешь. Если есть деньги – напечатают.

В этой связи я вспоминаю конец семидесятых. Будучи начальником Красноярского речного училища, в Москве я встретился с И. С. Карякиным,

который возглавлял это учебное заведение в пятидесятых – шестидесятых годах. Это были годы становления учебно-лабораторной базы училища, перехода на новую, полувоенную, форму обучения и воспитания курсантов. Иван Семёнович написал историю училища, но издать её нигде не мог.

В то время у меня были очень хорошие, дружеские, отношения с В. И. Полустарченко – директором Красноярского книжного издательства. Я решил помочь Ивану Семёновичу и взял его рукопись, чтобы издать. Отпечатав рукопись в училище, я передал ее в книжное издательство. Долго ответа ждать не пришлось. В. И. Полустарченко при встрече сказал: «Не могу принять ваши труды к изданию. Нет там ничего такого, что бы могло послужить назиданием, нет идеи, героев и так далее».

Пришлось воспользоваться услугами переплётчика, который в то время работал в бухгалтерии училища. Появилась книга: И. С. Карякин «История Красноярского речного училища». Правда, была она в единственном экземпляре, и её передали в Музей речного училища, где она находится и сейчас.

С именем И. С. Карякина связаны строительство общежитий для речного училища по улице Партизана Железняка, учебно-лабораторного корпуса в переулке Якорный, развитие производственной базы Красноярского судоремонтного завода. Не случайно он возглавил кадры и учебные заведения Минсудпрома СССР. После отъезда в Москву Иван Семёнович не потерял связи с Енисеем, стал известным краеведом, регулярно печатался в «Речнике Енисея».

\* \* \*

Литературно-исторические выпуски бассейновой газеты стали благодатной почвой, на которой как грибы после дождя росли «доморощенные» писатели. Наиболее часто на страницах литературных выпусков печатались Павел Борейша, Михаил Валко, Борис Зотов, Владимир Семёнов, Виталий Козаченко, Иван Марусев, Иван Стрельченко, Игорь Таскин, Михаил Терентьев, Валентин Яковлев, Николай Скобло, Михаил Платунов, Борис Еремеев, Виктор Ледневский, Михаил Третьяков, Юрий Гурьев и другие. Подавляющее большинство авторов – в прошлом капитаны. Тематика их произведений связана с флотской жизнью, – чаще всего участниками или очевидцами описываемых событий они были сами.

Без всякого сомнения, все эти рукописи требовали литературной обработки, редактирования. Эту огромную работу выполнял редактор газеты «Речник Енисея» Сергей Сергеевич Иванов. Причём общение редактора с авторами было всегда доброжелательное, как бы поощрительное, благословляющее на продолжение творчества. Ведь одно неосторожное

слово может навсегда отбить желание писать. Скорее всего, это – черта характера: умение выслушать, желание помочь. А затем начинается кропотливый труд по редактированию.

С появлением литературно-исторического вкладыша популярность газеты «Речник Енисея» выросла кратно. Она стала интереснее не только информацией о конкретных делах енисейских речников, но и рассказами, повестями бывалых ветеранов. В литературных выпусках регулярно печатал свои исторические очерки писатель, журналист, знаток Севера и людей, которые оставили заметный след в изучении и освоении Сибири и Заполярья, Леонид Максимович Щипко.

Литературная страница открыла путь к изданию авторами своих книг, среди которых: «О чем рассказывают старые пароходы» – автор Н. Н. Балакин; «В Енисейском заливе» – П. П. Борейша; «Имя на борту» – М. Е. Филатов; «Рассказы бывалых капитанов» – группа авторов и «Хронограф Енисея» – В. Г. Яковлев, которые вошли в книгу «Летопись Енисея» – составитель В. А. Козаченко; «Кача впадает в Енисей» – Б. Н. Еремеев; «Между рекой и морем» – В. С. Ледневский; «Флотская судьба», «Енисей – река жизни» – И. А. Булава; «Мыс Ксензюка», «В холодном краю Эвенкии» – Б. С. Зотов; «60 лет в строю» – М. И. Платунов; «Пути отважных», «Река и люди», «По следам Фритьофа Нансена» – И. П. Таскин; «Моя судьба – Енисей» – М. П. Валко; «Ермолаевские жизнелюбцы» – Г. П. Чернова.

Содержание всех этих книг – рассказы о невыдуманных событиях, которые происходили с участием авторов или людей, имена которых не вымышлены. Многие из книг носят автобиографический характер и характеризуют эпоху, в которую авторы жили.

\* \* \*

В декабре 2005 года в Клубе капитанов состоялась презентация книги Л. С. Еремеевой «Подтесово – родной причал». Она – краевед, член историкородословного общества, по образованию врач. Очевидно, по наследству передалась ей любовь к истории – от родителей, которые вели дневники наиболее важных событий, собирали по крохам всё, что характеризовало эпоху, при которой они жили. Беседы с интересными, уважаемыми и заслуженными людьми того времени, письма с фронтов Отечественной войны стали значительной частью книги. Они выделены курсивом, и читателю понятно, что авторский «присвист» здесь отсутствует. Представляет интерес глава «Трудовые семейные династии».

В книге содержательно повествуется о том, что было характерно для всего сельского населения той эпохи. Тех, кто не хотел идти в колхоз, ломала

государственная машина. Были и те, кто искренне поверил в колхозный строй, – они становились передовиками. Но большинство поступало по принципу «как все».

Автор книги немногословно, сдержанно рассказывает о становлении посёлкообразующего предприятия – судоремонтного завода (позднее Подтёсовская ремонтно-эксплуатационная база флота). Наверное, это не случайно. К 50-летию Подтёсовского судоремонтного завода директором Б. Н. Еремеевым на страницах «Речника Енисея» был дан обширный материал о становлении завода, приписанном к нему флоте, капитанах, шкиперах и механиках, чьи имена – живая история посёлка, пароходства, края.

Подтёсово не обижено вниманием. Профессор Новосибирской государственной академии водного транспорта В. С. Никифоров, ныне уже член Союза писателей России, издал сборник художественной прозы под названием «Последний пароход». Эта книга – о Подтёсово, малой родине Владимира Семеновича, детство и школьные годы которого прошли на большой реке.

\* \* \*

Регулярно на страницах «Речника Енисея» печатаются стихи Николая Скобло, Галины Черновой, которые уже изданы отдельными сборниками.

Николай Павлович Скобло – в прошлом капитан пассажирского судна, капитан-наставник – свои стихи посвящает любимому им Енисею, флоту, много именных стихов. Все они очень близки речникам по духу. Не случайно его стихи становятся гимнами и песнями.

Талантливо пишет, – и глубочайший смысл заложен в его прозе и стихах, – В. Ф. Пентюхов. Его сборник «Жизнь как есть» – действительно, стихи необыкновенные, как указано в подзаголовке к изданию. А его тысяча советов в книге «Как поймать на уху» – это сгусток народной мудрости, многолетних наблюдений за природой, полезных наставлений. Не так давно Владимир Фролович был принят в Союз писателей России.

Представляет интерес творчество В. И. Чумаченко. Он – один из первых, кто издал книгу о пароходстве. В его книге «Вахта на Енисее» собран обширный материал о Енисейском пароходстве, знаменитых капитанах. Владимир Иванович не новичок в поэзии. Его сборники стихов «Три стихии», «Русская мозаика», «Звездная пыль» и другие пользуются большой популярностью среди читателей. Его стихи регулярно публиковались на страницах «Речника Енисея». В 2007 году В. И. Чумаченко стал лауреатом Всероссийского конкурса.

Особое место в литературном творчестве на тему Енисея занимают книги о трудовых коллективах, предприятиях, в том числе градообразующих, городах и посёлках. Все они хорошо иллюстрированы фотографиями, шаг за шагом ведётся в них повествование о становлении и развитии, победах и лихолетьях. Но самым ценным в этих книгах являются люди, память о которых сохранится в назидание потомкам.

Богатый материал, посвященный 90-летию Красноярского судоремонтного завода, собран В. П. Удовичем в книге «Красноярский судоремонтный. Время, события, люди завода». Участник Великой Отечественной войны, капитан, капитан-наставник, председатель Совета ветеранов труда и войны – таков жизненный путь В. П. Удовича.

Полная «История Дудинского морского порта», градообразующего предприятия, написана П. А. Соловьевым. Его книга прекрасно издана, большого формата, содержит данные о всех значимых событиях развития порта и флота в Дудинке. В книге автор умело ведёт рассказ о жизни трудового коллектива, о развитии предприятия, подтверждая своё повествование копиями приказов, рапортов, фотографиями людей и событий.

Подобного жанра и книга В. П. Корниенко «Год за годом, день за днём» – история Красноярского командного речного училища, в которой достоверно изложены судьбоносные для училища события – со дня основания и до наших дней.

Несравненную книгу написал Л. Г. Сизов – «Всё остаётся людям». Практически это не одна, а три книги: «Летопись рукотворных чудес Красноярья», «У красноярцев – собственная гордость» и «Красноярцы в спорте яры». Каждая из них – это летопись могучих строек Красноярья, развития инфраструктур, спортивной и культурной жизни края. Это невыдуманная история красноярских пятилеток, подтверждённая рассказами о конкретных делах и людях. В книге дана краткая биография более двухсот руководителей разного звена, творческих людей, которые оставили о себе память. Вся жизнь Леонида Георгиевича прошла в гуще событий того, не застойного для Красноярского края, времени.

Особую ценность представляет книга Ростислава Горчакова «Удивительная Игарка». Его книга – это не только ностальгия по прошлому. Она ценна и тем, что автор подробно рассказывает о больших и разумных комплексных планах по освоению богатств Сибири Йонаса Лида – норвежского предпринимателя. «Планам громадьё» не суждено было свершиться: грянул Октябрьский переворот, и всё рухнуло. Актуальны и сегодня слова блестящего красноярского экономиста того времени А. В.

Байкалова: «Довольно обогащать за наш счет московских промышленников. Мы не хотим быть евангельскими ленивыми рабами, держащими в земле свои богатства!», – которые приводит автор. Повествование в книге ведется по периодам: 1738 – 1917 гг., 1919 – 1931 гг., 1932 – 1937 гг., 1938 – 1954 гг., 1955 – 1991 гг., 1992 – 1998 гг. В них – взлеты и падения Игарки, трагедии ссыльных и заключённых, сталинские репрессии и великая стройка коммунизма № 503. Неоценимы для истории фотографии людей и событий, воспоминания, дневники, мемуары.

Идут годы, десятилетия, рождаются новые идеи, формируются новые коллективы, вырастают специалисты, творческие люди, но исторический путь первопроходцев всегда будет служить назиданием для потомков.

Творческая вахта на Енисее будет продолжаться.

## КАТАСТРОФА

Вот уже шесть лет минуло с момента катастрофы вертолета с генерал-губернатором Красноярского края А. И. Лебедем и еще семнадцатью пассажирами на борту, восемь из которых погибли вместе с ним. Много разных версий и предположений было на этот счет, но почти год следствия, свидетельские показания, результаты технических экспертиз не оставляют сомнений в достоверности обвинительного заключения по этому делу.

Ничто в то раннее утро 28 апреля 2002 года не предвещало беды. Накануне председатель краевого управления по физической культуре и спорту Г. И. Тоначев доложил губернатору о готовности к презентации горнолыжной трассы на южном склоне Саянского хребта в Ермаковском районе. В дальнейшем в этом регионе предполагалось развитие горнолыжного курорта на базе санатория «Шушенский» с учетом благоприятных природно-климатических условий для организации отдыха и туризма. Это предложение губернатором было одобрено, и он поручил своему помощнику И. С. Разгоновой готовить поездку.

Вид транспорта он обычно выбирал сам и сообщал помощнику. На этот раз – вертолет Ми-8. В состав делегации были включены: Н. И. Кольба – заместитель губернатора, Л. Я. Чернов – начальник краевого управления туризма и курортов, Г. И. Тоначев – председатель краевого управления по физической культуре и спорту, Г. И. Климик – секретарь губернатора, А. В. Юдаев – советник губернатора, М. В. Кузичев – генеральный директор ОАО «Красэнерго», корреспонденты и операторы КГТРК и телекомпании «7 канал» Э. И. Мамутова, И. В. Гареев, Н. В. Пивоварова, С. А. Смирнов, заместитель редактора газеты «Красноярский рабочий» Е. Г. Лопатина,

корреспондент газеты «Сегодняшняя газета» К. Н. Степанов, сотрудник охраны В. К. Шлык. Вылет был намечен на 28 апреля, на 8 часов утра. Время выезда местное.

Из аппарата администрации Красноярского края поступила телефонограмма о том, что на 28 апреля запланирован вылет губернатора и сопровождающих его лиц из города Красноярска в поселок Ермаковское и далее полет над территорией Ермаковского района, без указания точного маршрута, количества пассажиров, характера и свойств груза. На основании заявки в оперативно-суточный план полетов на 28 апреля 2002 года ГУП «Енисейский меридиан» был включен полет вертолета, имевшего четырнадцать посадочных пассажирских мест по маршруту «Черемшанка – Сосны – п. Ермаковское – район Ермаково», что не соответствовало маршруту, указанному в задании.

В соответствии плану вылетов командир звена Т. Ш. Ахмеров самостоятельно оформил задание на полет вертолета по указанному маршруту, включив в состав экипажа А. В. Куриловича – командиром, П. Н. Евсевского – бортмехаником и себя лично – в качестве проверяющего. Предварительная подготовка экипажа в полном составе к предстоящему полету не проводилась. Командир А. В. Курилович не подготовился к рейсу в полном объеме – детально не изучил маршрут и район полета, его географические и климатические особенности, характерные ориентиры и рельеф местности, не изучил и не выделил на карте площадки для вынужденных посадок. В отсутствие второго пилота и штурмана он не произвел подбор и подготовку документации, не получил полетную карту крупного масштаба для полетов в горной местности, не проложил маршрут на полетной карте с учетом запретов и ограничений, расположения командных высот, искусственных препятствий. Командир получил метеосводку только по маршруту «Черемшанка – Сосны – Новоселово», а не по всему маршруту.

Не имея прогноза по всему маршруту, экипаж занял места в кабине вертолета: А. В. Курилович – левое сиденье пилота – штатное место командира воздушного судна; Т. Ш. Ахмеров – правое сиденье – штатное место второго пилота; бортмеханик П. Н. Евсевский – штатное кресло бортмеханика – откидное кресло, расположенное в дверном проеме кабины пилотов. Непосредственно перед вылетом, уже находясь в кабине вертолета, экипаж по радиосвязи от диспетчера аэропорта «Черемшанка» получил прогноз погоды по маршруту полета в Ермаковском районе: горизонтальная видимость 5000 метров, ливневый дождь со снегом, умеренная турбулентность воздушных потоков до 3000 метров, в облаках и осадках

умеренное обледенение, частая кучевая и кучево-дождевая облачность, высота верхней кромки облачности 5000 метров, высота нижней кромки – 1600 метров от уровня моря.

В 8 часов 00 минут вертолет принял на борт четырнадцать не оформленных в установленном порядке пассажиров с ручной кладью, которые расположились в креслах пассажирского салона. В 8 часов 08 минут (везде время местное) вертолет взлетел с площадки «Сосны» (резиденция губернатора) и взял курс на районный центр Ермаковское.

В 9 часов 27 минут произвели посадку в поселке Ермаковское, где приняли на борт еще трех пассажиров – это: В. К. Роговой – глава администрации Ермаковского района, Ю. В. Подгорный – директор санатория «Шушенский», А. Г. Кодинский – работник санатория «Шушенский». Общее число пассажиров на борту вертолета стало 17 человек. Разместившись в вертолете, глава администрации Ермаковского района указал экипажу дальнейший маршрут полета – до озера Ойское, конечного пункта маршрута, удаленного на 110 километров от поселка Ермаковское.

Маршрут пролегал через горную местность с высотой рельефа до 2000 метров над уровнем моря. Исходя из полученного еще в порту «Черемшанка» прогноза, данный маршрут был нелетным.

В 9 часов 37 минут произвели взлет с площадки Ермаковское и доложили диспетчеру о следовании на высоте 300 метров вдоль автодороги Красноярск – Кызыл. Непосредственно в пути следования маршрут полета визуально показывал пассажир Ю. В. Подгорный, который стоял в дверях между пассажирским салоном и кабиной пилотов. При этом никто из экипажа ранее по данному маршруту не летал, о расположении посадочной площадки в районе озера Ойское представления не имел. В связи с незнанием трассы экипажем, ухудшением видимости, низкой облачностью, появлением явления белизны, которые усложнили условия полета, управление вертолетом взял на себя пилот-инструктор Т. Ш. Ахмеров, который продолжал пилотирование над автодорогой на высоте менее 50 метров. При полёте вертолета к верхней точке перевала Буйбинский, расположенного на высоте 1440 метров над уровнем моря, фактические метеоусловия характеризовались ливневым снегом, температурой воздуха от нуля до минус трех градусов по Цельсию, кучево-дождевой облачностью с нижней границей около 1400 метров над уровнем моря, видимостью в облачности до 100 метров. В этих условиях полета экипаж не заметил высоковольтную линию электропередач, ведущую от села Шушенское до поселка Туран.

Стремясь избежать столкновения с проводами ЛЭП, расположенными на высоте 37 метров, пилот-инструктор резко отклонил ручку продольного управления на себя и одновременно увеличил общий шаг несущего винта до максимального значения. В результате произошло соударение лопастей несущего винта с хвостовой балкой вертолета и их взаимное разрушение с последующим отделением рулевого винта и элементов хвостовой балки от фюзеляжа вертолета. В процессе развития аварийной ситуации вертолет перелетел через первый по направлению движения повод грозозащиты ЛЭП, одной из сохранившихся лопастей несущего винта зацепил второй провод грозоотвода. Произошел обрыв провода и наматывание части его на втулку несущего винта. После разрушения лопастей несущего винта и хвостовой балки с рулевым винтом вертолет потерял управление и упал в 66 метрах от места столкновения с проводом грозозащиты на землю, покрытую двухметровым слоем снега, и полностью разрушился. Это спасло уцелевших пассажиров и экипаж от взрыва бензобаков и пожара, который уничтожил бы всех.

На месте катастрофы скончались семь пассажиров: А. И. Лебедь, В. К. Роговой, И. В. Гареев, Л. Я. Чернов, Н. И. Кольба, К. Н. Степанов и А. Г. Кодинский. В Ермаковской районной больнице от полученных травм скончалась Н. В. Пивоварова. Восемь пассажиров и один член экипажа получили травмы различной степени тяжести и после длительного лечения в стационарах выжили. Что называется, родился в рубашке М. В. Кузичев, который после падения вертолета, не получив ни одной царапины, активно оказывал помощь пострадавшим.

Был суд. Осуждены на различные сроки заключения Т. Ш. Ахмеров и А. В. Курилович. На решение суда повлиял отказ от претензий к экипажу представителя потерпевшей стороны – младшего брата А. И. Лебеда, главы правительства Хакасии Алексея Лебеда, тоже бывшего десантника, командира дивизии, который сказал: «Всякое бывает в воздухе...»

Среди многих поздравлений с праздниками в Енисейское пароходство в последний день апреля 2002 года пришло это: «Уважаемый Иван Антонович! Поздравляю Вас с Днем Победы! Для всех Россиян этот день стал символом национальной гордости. Мы всегда будем чтить память тех, кто отстоял независимость нашей Родины, защитил мир от фашизма. Сегодня наш долг – сохранить мир и сделать Россию сильным и процветающим государством. Желаю крепкого здоровья, счастья, мира и благополучия Вам и Вашим близким. 2002 год. Губернатор Красноярского края А. И. Лебедь».

Это последнее поздравление Александра Ивановича Лебеда генеральному директору Енисейского пароходства, а в его лице – всем речникам Енисея. Похоронен А. И. Лебедь в Москве, на Новодевичьем кладбище.

### **Вахта на Енисее**

24 апреля 1931 года вышел первый номер газеты «Большевицкий аврал», которая была переименована в 1937 году в «Большевик Енисея», с 1953 года – «Речник Енисея». Газета последовательно была органом партийного комитета, бассейнового комитета профсоюзов работников морского и речного флота, с 1991 года – газета речников Енисейского бассейна. Это не совсем справедливо. В девяностых годах флот пароходства уже работал в бассейнах Балтийского, Северного, Черного, Каспийского и Средиземного морей. Газета регулярно освещала дела наших моряков и давала сводку по дислокации морского флота Енисейского пароходства на день выхода газеты.

Изначально газета не входила в структуру пароходства, и ее редактора утверждали на коллегии Министерства речного флота. В 1969 году постановлением правительства страны большинство ведомственных малотиражных газет было закрыто, в том числе и «Речник Енисея», хотя отнести ее к числу малотиражных было неправомерно. Ко времени закрытия газета выходила два раза в неделю тиражом в 3100 экземпляров на четырех страницах. Она печаталась и тиражировалась в собственной типографии, расположенной в старом здании управления пароходства по улице Дубровинского (сейчас на этом месте построен и открыт мемориал воинам – милиционерам, погибшим на боевом посту).

По инициативе С. И. Фомина – начальника Енисейского пароходства, после его долгой и напряженной работы очередной номер газеты вышел 6 февраля 1974 года. С этого времени газета стала структурным подразделением Енисейского ордена Ленина речного пароходства. Ее редактор был назначен приказом начальника пароходства.

75 лет газета «Речник Енисея» служит верой и правдой многотысячному коллективу енисейских речников. На ее страницах отразилась вся история развития судоходства, промышленности и судостроения на Енисее. Многочисленные воспоминания ветеранов в бассейновой газете во многом воскресили флотскую историю Енисея, события давно минувших дней. Эти

возможности возросли кратно после того, как с начала 1998 года в газете ежемесячно стали выходить «Литературно-исторические выпуски». Пройдя апробирование в газете – отдельными рассказами и очерками, правку ее редактора Сергея Сергеевича Иванова, в дальнейшем появились книги капитанов: Николая Балакина – «О чем рассказывают старые пароходы»; Бориса Еремеева – «Кача впадает в Енисей»; Павла Борейши – «В Енисейском заливе»; Ивана Булавы – «Флотская судьба», «Енисей – река жизни»; Виктора Ледневского – «Между рекой и морем», «Рейс к берегам прошлого»; Игоря Таскина – «Путями отважных», «Река и люди»; Бориса Зотова – «Мыс Ксензюка», «В холодном краю Эвенкии»; группы авторов – «Летопись Енисея» – составитель Виталий Козаченко; Николая Скобло – сборники стихов. С газетой тесно сотрудничали Иван Марусев – Герой Социалистического Труда, Людмила Еремеева – автор книги «Подтесово – родной причал», Иван Карякин – бывший начальник Красноярского речного училища и директор судоремонтного завода, Борис Зотов, Галина Чернова и многие другие.

У газеты никогда не было проблем с материалом. Она всегда была в гуще событий: переход от лоцманской на штурманскую систему судовождения, смена эпохи пароходов на эпоху теплоходов, совмещение профессий, открытие новых судовых ходов и освоение притоков, передовые методы труда на флоте и соревнования, участие речников в великих стройках на Енисее, общественно-политические и культурно-массовые мероприятия, постоянные рубрики: «Дневник навигации» и «Дневник судоремонта» – вот далеко не полный перечень тем, которые поднимала газета в разные годы. Критические статьи в бассейновой газете всегда были предметом обсуждения у руководства пароходства, Бассейнового управления пути, Баскомфлота.

В газете «Речник Енисея» начинали свою карьеру известные впоследствии журналисты и писатели: Казимир Лисовский, Игнатий Рождественский, Георгий Кублицкий, Анатолий Третьяков, Жорес Трошев, Анатолий Седельников – единственный журналист Красноярского края, награжденный за боевые подвиги орденом Ленина, и многие другие.

Смутные годы горбачевской перестройки, переход на рыночные методы хозяйствования, повальный развал и прихватизация, когда почти повсеместно закрывали свои газеты предприятия, наша газета выстояла. Ее учредителями стали ОАО «Енисейское речное пароходство», ГБУ «Енисейречтранс», все тот же Баскомфлот. Бремя всех расходов по содержанию газеты, руководствуясь хорошими побуждениями, взяло на себя пароходство.

В настоящее время собственник пароходства – ОАО «ГМК «Норильский никель» проводит жесткую политику сокращения расходов. Это коснулось и газеты «Речник Енисея»: оставлен минимальный штат сотрудников, упразднена литературно-историческая страница, выпуск издания сокращен с еженедельного до двух раз в месяц. От этого, безусловно, теряют и учредители, и подписчики, все читатели. В этой связи могли бы подсуетиться Енисейский баскомфлот и ГБУ «Енисейречтранс». Их отношение к возрождению газеты в прежнем режиме выпуска и объеме должно быть солидарным.

## ВСТРЕЧИ С ПИСАТЕЛЕМ

Вся жизнь Виктора Петровича Астафьева – это неутомимое творчество. По произведениям писателя поставлены фильмы и театральные представления. Его творчество пронизано любовью к простым людям с их достоинствами и пороками, любовью к природе и к родному ему Енисею. С уважением к енисейским речникам и почтением к этой великой реке он пишет в очерке «Ходовые огни» – предисловии к моей книге «Флотская судьба»:

«И ведь не сами по себе суда пароходства, налитые, засыпанные мешками, забитые порой до трубы, загруженные, двигаются туда-сюда. Ими управляют, их ведут, в машинах работают с весны до поздней осени «пароходные люди», как их в старину уважительно называли. Я бы сказал, люди особой ответственности и отваги, да еще выучки и умения особого, которым река и жизнь речная ставят задачи одну другой мудрее.

Когда-то, проплывший по широкой полусонной Оби, я сделал заключение, что с Енисея штурман может здесь вполне ходить капитаном, а вот обского капитана на Енисее не везде и штурманом возьмут. Енисейские речники не оспаривали меня, но и не поддакивали – из-за особого речного этикету».

Любовь и уважение речников к Виктору Петровичу были обоюдными. Его полное собрание сочинений – один из желаемых и лучших подарков при поздравлении речников с праздниками.

Наше знакомство с Виктором Петровичем состоялось в Овсянке – по случаю его семидесятилетия. Он тогда сказал, что хорошо знает А. А. Печеника, в то время начальника Енисейского пароходства, который тогда уже тяжело болел. Виктор Петрович об этом знал, – передавая привет, желал ему скорого выздоровления. Хотя я и впервые встречался с

Виктором Петровичем, однако разговор шел о многих речниках, которых мы оба хорошо знали.

Я поделился с Виктором Петровичем задумкой: по примеру Российского морского собрания создать Клуб енисейских капитанов. Виктор Петрович сразу оценил значимость такой, как он выразился, затеи. Но предостерег меня от политической и идейной направленности в деятельности подобной организации.

С удовлетворением Виктор Петрович воспринял наше намерение избрать его почетным членом Клуба капитанов. Вручение ему диплома состоялось в рубке теплохода «А. Матросов» при отходе судна в рейс до Дудинки. Это было последнее плавание Виктора Петровича в свое детско-юношеское прошлое.

В Игарке он принял участие в открытии мемориальной доски, посвященной капитану парохода «Тобол» П. Ф. Очеретько и его экипажу. В 1927 году после промера глубин, замера скорости течения, исследования ветро-волнового режима в Игарской протоке капитаном Очеретько было дано предложение в Главное управление Северного морского пути о строительстве морского порта Игарка.

А в конце 90-х годов Виктор Петрович участвовал в митинге, посвященном открытию на речном вокзале Красноярска мемориальной доски в память И. М. Назарова – начальника Енисейского пароходства с 1939-го по 1970 год (с перерывом в пять лет), члена Союза писателей СССР. К тому времени была переиздана книга И. М. Назарова «Были великой реки». Виктор Петрович тепло отозвался о Назарове – бывшем руководителе большого коллектива речников и писателе.

Последние встречи с Виктором Петровичем проходили, хотя и не часто, но регулярно, у него на квартире в Академгородке. Мы много говорили о судьбе пароходства в связи с его акционированием и рыночной экономикой. В это время одно из иркутских издательств выпустило книгу писателя «Пролетный гусь». На мою просьбу дать автограф на этой книге Виктор Петрович ответил, что он еще и сам не держал ее в руках. С большим трудом он написал на титульном листе: «Дорогому воднику, родившемуся в болоте, Ивану Булаве на добрую память и с любовью. В. Астафьев. Июль, 2001 г., Красноярск».

Сегодня енисейские речники на встречах курсах с гордостью приветствуют одним коротким гудком танкер смешанного «река – море» плавания «Виктор Астафьев», а подтесовские ученики и учителя гордятся, что их школа носит имя В. П. Астафьева.

## ЛЕТОПИСЕЦ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Леонид Щипко родился 21 мая 1927 года на Украине, в городе Черкассы. Его отец, Максим Семенович, был партийным работником, – в 1935 году его репрессировали, – а мать, Людмила Ефимовна, – медицинским работником. Детство Леонида проходило в те годы, когда в Советском Союзе много говорили и писали об освоении Арктики. Романтические и героические события не могли не увлечь смышленного мальчишку.

Однако Великая Отечественная война по-своему повернула его судьбу. Среднюю школу он закончил уже в Семипалатинске – в Казахстане. Затем была учеба в Криворожском горнорудном институте, работа на шахтах Криворожского бассейна. В эти годы проявилась тяга горняка к журналистике, и в 1955 году его назначают заведующим горнорудным отделом бассейновой газеты «Червоный гірник» («Красный горняк»). Через три года Леонида Щипко приняли в Союз журналистов, а в начале 60-х за успешную работу премировали ознакомительной поездкой в Кузбасс – в Кемерово. До этого он уже побывал на горных предприятиях Урала и Грузии.

Сибирь произвела на молодого человека неизгладимое впечатление. В 1964 году он приехал в Красноярск. Видимо, юношеская мечта о Севере все еще жила в его душе. Работа в краевой газете «Красноярский рабочий» как нельзя лучше способствовала осуществлению давней мечты.

Через два года он получил предложение перейти в газету «Водный транспорт», освещавшую жизнь моряков, речников и рыбаков Советского Союза. Предложение хотя и заманчивое, но рискованное, поскольку предстояла новая сфера деятельности, ранее совершенно неизвестная. Большую роль в определении творческой судьбы журналиста сыграли знакомство и беседы с начальником Енисейского пароходства, писателем Иваном Назаровым. И с 1966 года Леонид Щипко – корреспондент газеты «Водный транспорт» по Восточной Сибири. За годы работы в этом качестве он прошел путь от истоков Енисея до Диксона, был на Северной Земле, на мысе Челюскина, многих полярных станциях в Карском море, принимал участие в санно-тракторной экспедиции от Хатанги до острова Петра, в речной экспедиции по реке Пясины до фактории Тарей.

Леонид Максимович освещал в своих очерках не только дальние экспедиции, но и деятельность коллектива Енисейского речного пароходства. Это были годы бурного развития пароходства, когда массово пополнялся флот, когда предприятие было награждено орденом Ленина. Многие проблемные вопросы ставились на страницах газеты «Водный транспорт».

В поездках по Крайнему Северу Леонид Щипко особенно заинтересовался рассказами старожилов о событиях Великой Отечественной войны в этих широтах. О некоторых эпизодах упоминалось на страницах печати, но в целом это не давало полной и достоверной картины о той поре. А рассказы старожилов свидетельствовали о многолетних, довольно серьезных сражениях. И Леонид Максимович задумал написать обо всем, что происходило в годы войны в северных морях. В этом деле ему активно помогали Валентин Дубков – главный редактор газеты «Красноярский рабочий», Енисейское пароходство, редакция газеты «Водный транспорт». Все понимали, что открываются новые малоизвестные страницы истории Великой Отечественной войны.

В 1971 году «Красноярский рабочий», впервые за 65 лет своего существования в таком объеме – в сорока номерах газеты, публикует очерки Леонида Щипко. Затем выходят две его книги: «Арктический фронт» – в Москве и «Защитники Карского моря» – в Красноярске. А Щипко уже работает над новой исторической темой: в центре внимания – Великая Северная экспедиция Витуса Беринга. В Новосибирске, а затем в Магадане издается его повесть «Солона вода морская» и в «Воениздат» – исторический роман «Адъютант командора» – о сподвижнике и помощнике Беринга Дмитрие Овцыне. Одновременно с серией книг о Великой Северной экспедиции выходят книги «Капитаны Северных морей», «Возвращение «Соловья Будимировича» (пароход «Малыгин»), «Артельный фарт», «Белый ветер» и другие.

В настоящее время Леонид Щипко продолжает разрабатывать историческую тематику, публикуя свои материалы в газете «Вечерний Красноярск». Были напечатаны его очерки о Мангазейском бунте в XVII веке, о речнике Енисея Никифоре Пенде, который первым открыл путь с Енисея на Лену, о Туруханском бунте ссыльных в начале XX века, об открытии и освоении Аляски русскими, о Сергее Журавлеве – промысловике первой экспедиции на Северную Землю, о полярном следопыте Никифоре Бегичеве и его верном друге Василии Натальченко, оклеветанном в убийстве Бегичева и затравленном невеждами. Особое место в творчестве Л. Щипко занимает борьба за правду, за достоверность публикаций, против незаслуженного, чрезмерного восхваления одних и умаления заслуг других.

Творчество самого Леонида Щипко обойдено вниманием красноярских СМИ, и не только. Особенно удивляет, что в «Енисейском энциклопедическом словаре» (1998 год издания) даже не упоминается о событиях Отечественной войны на Севере края, детально описанных в его книгах.

### КНИГИ ЛЕОНИДА ЩИПКО:

1. «Девушка с косой» – Днепропетровское книжное издательство, 1957 г.
2. «Звездочка загорается» – Днепропетровское книжное издательство, 1963 г.
3. «Арктический фронт» – Издательство ДОСААФ, г. Москва, 1974 г.
4. «Капитаны северных морей» – Красноярское книжное издательство, 1975 г.
5. «Солона вода морская» – Западно-Сибирское книжное издательство, г. Новосибирск, 1975 г.
6. «Белый ветер» – Красноярское книжное издательство, 1980 г.
7. «Солона вода морская» – Магаданское книжное издательство, 1983 г.
8. «Защитники Карского моря» – Красноярское книжное издательство, 1985 г.
9. «Артельный фарт» – Издательство «Современник», Москва, 1986 г.
10. «Возвращение «Соловья Будимировича» – Северо-Западное книжное издательство, г. Архангельск, 1986 г.
11. «Адъютант командора» – Воениздат, г. Москва, 1988 г.
12. «Плавание за моря» – в сборнике «Енисейский меридиан» – г. Красноярск, 1977 г.
13. «Диксон дает отпор» – в сборнике Н. Елагина «Побратимы Арктики» – г. Тирасполь, 2002 г.

### ПЕВЕЦ ДУШИ, ПРИРОДЫ

По «Толковому словарю живого великорусского языка» Владимира Даля слово «талант» – это природный дар человека, способного к чему-либо. Таким даром к литературному творчеству обладает красноярский журналист и писатель, тонкий ценитель души и природы Владимир Фролович Пентюхов – автор восьми книг стихов и прозы, многих произведений, опубликованных в журнале «Сибирские огни» и других изданиях, член союза журналистов России.

Талант его многогранный, и всё, что он делает, получается красиво, не абы-как. Он учился у жизни, а жизнь учила его. Не была она у него розовой. Школу жизни Владимир Пентюхов отразил в своих первых рассказах и повестях. Его герои не выдуманы, взяты из жизни и у читателя вызывают симпатию.

Каждый из сверстников Владимира Пентюхова восходил на свою Голгофу. Нелегким это восхождение было и у него. У семьи Пенетюховых насиженного места не было: отец в поисках работы исколесил немало районов Приангарья. Не везде их встречали с распростертыми объятиями, однако умение столярничать и плотничать помогало выживать Пентюхову-старшему и его семье.

Началась Великая Отечественная война, и Фрол Пентюхов ушел на фронт, а за кормильца больной матери, младшего брата остался тринадцатилетний Владимир. В повести «Не просто жить» автор рассказывает об этом, самом тяжёлом, своём жизненном пути. Книга захватывает, читается легко и с большим интересом.

Талантливым художником, тонким знатоком и любителем природы видится Владимир Пентюхов в книге «Как поймать на уху». Тысяча советов рыболовам. Обобщить опыт многих и многих любителей природы, запечатлеть в дневниках собственные наблюдения и интересные случаи на охоте и рыбалке, систематизировать их и издать отдельной книгой в 340 страниц – для этого надо обладать огромной трудоспособностью, целеустремленностью – качествами, которые свойственны Владимиру Фроловичу. Для экипажей судов, среди которых немало найдется тех, кто с увлечением занимается рыбалкой, книга «Как поймать на уху» является неоценимым помощником. В ней есть, что почитать в свободное от вахты время.

Издательство «Кларетианум» в этом году выпустило сборник стихов В. Пентюхова «Жизнь как есть» – небольшим тиражом, всего 100 экземпляров. Сборник с подтекстом – «Необыкновенные стихи». Я тоже так считаю: они – зеркало, отражающее жизнь конца двадцатого – начала двадцать первого столетия. Стихи шестистрочные, каждый имеет понятный, доступный любому читателю смысл, часто – безнадежности. Например, «Тщетные надежды»:

*Растет мой город и ласкает взгляд:  
Элитные дома, шикарные коттеджи...  
А меж домов и тут, и там торчат  
Хибарки древние, а в них, полны надежды,  
Людишки сноса ждут. Они совсем не врут,  
Что им дадут квартиры, ... как помрут.*

Стихи по смыслу разнообразные и размещены автором по 16 разделам. Их более 600, и каждый – отдельная тема для разговора.

Стихотворение «Последнее прощание» Владимира Пентюхова размещено в «Книге памяти» Красноярского края «Никто не забыт».

## СТИХИ ОТ СЕРДЦА

Издательством «Кларетианум» выпущен сборник стихов и песен «Полвека от прощания с детством» Анатолия Ануфриева, отличника просвещения России, члена Международной федерации журналистов и Союза журналистов России, члена Красноярской общественной организации «Клуб капитанов».

Душой Анатолий Михайлович сроднился с Енисеем. Истоки этого родства идут от его отца, Михаила Ануфриева – речника, погибшего в 1942 году под Ржевом. Может, поэтому так близки и понятны енисейским речникам стихи и песни Анатолия Ануфриева. Некоторые из них включены в сборник автора. Это гимн «Тебе наша верность, товарищ завод!..», посвященный 90-летию Красноярского судоремонтного завода и созданный в соавторстве с композитором Андреем Тихоновым; вальс ветеранов Енисейского пароходства «Енисеюшка», написанный на борту дизель-электрохода «Михаил Годенко», и другие стали известными далеко от Енисея благодаря известной фирме «Мелодия», Всесоюзному и Красноярскому радио. Эти произведения достойны памяти не одного поколения речников.

Многие стихи и песни посвящены заслуженным и уважаемым красноярцам, трудовым коллективам, знаменательным датам. Например, «День космонавтики», «100-летию Красноярской железной дороги», «В день нашей армии рождения», «Пикроград», «День речника» и другие. Есть немало стихов лирического содержания.

Автор склонен к справедливому восхвалению казачества, он и сам является вахмистром Енисейского казачьего войска. Анатолию Ануфриеву не чужда идеология не столь уж далекого коммунистического прошлого. Будучи в 1960 – 1980 годах собственным корреспондентом газеты «Пионерская Правда», он написал текст легендарной «Артековской клятвы» – гимна Международного детского центра «Артек». На нём воспитывались многие поколения артековцев. Он брал интервью у Юрия Гагарина. Не оставался равнодушным к развалу СССР в годы горбачевской перестройки и плюрализма. Многие стихи посвящены этой теме.

Сборник читается легко, в том числе благодаря пояснениям автора, где он излагает историю возникновения того или другого произведения, и займет достойное место на полках судовых библиотек.

## ЕНИСЕЙСКИЕ УЛОВА

### БАЙКИ В КАРАВАНКЕ

Безопасный отстой флота обеспечивается целым комплексом работ. При постановке его на зимний ремонт предусматривается ряд условий, которые на протяжении долгой зимы способствуют выполнению тех или других отстойных работ. Например, уборку снега с корпуса судна, а также от его бортов, – такие работы особенно важны, если необходим ремонт наружной обшивки корпуса или винто-рулевого комплекса; это также предохраняет от возможного затопления судна наледью. А такие случаи бывали. Во время отстоя теплохода «Снежногорск», который был оставлен на вынужденную зимовку на реке Большая Хета – у пристани Тухарт, уборка снега с теплохода и от его бортов не производилась. Оттепель способствовала появлению большой наледи, которая, пропитывая снег, поднималась вверх. Как только она поднялась вровень с не плотно закрытыми иллюминаторами, вода начала поступать через них в корпус судна. Когда ее там набралось уже очень много, лед на месте стоянки судна прогнулся, и стало невозможно откачать воду: ее уровень за бортом сравнялся с уровнем в корпусе. В этих условиях судно пришлось затопить, чтобы не унесло подвижкой льда и весенним ледоходом. Уже после ледохода к месту затопления теплохода «Снежногорск» направили аварийно-спасательную партию, которая обеспечила его подъем.

Как правило, для зимнего отстоя флота выбирают места, где слабое течение и есть возможность укрыть суда от весеннего ледохода. Плановые зимовки флота бывают только в затонах, где имеются ремонтные цеха, судоподъемное оборудование – док или слип, эллинг. В затонах формируются отстойные бригады для расстановки флота, производства снегоуборочных и выморозочных работ. Капитаны судов, как правило, обеспечивают контроль над безопасным отстоем и ремонтом своих судов.

Для них обычно отводится отапливаемое помещение на территории затона – караванка.

В пятидесятые – шестидесятые годы все отстойные работы велись вручную и требовали больших трудозатрат. Какие только специалисты не были заняты на отстое флота: выморозчики и конопатчики, подметальщики выморозочных колодцев и уборщики снега и льда, такелажники и плотники, инструментальщики, кузнецы для заправки и закаливания кайл и пешень, обходные – чтобы содержать незамерзающими противопожарные колодцы и проезды, сторожа и т. д. Всему плавсоставу хватало работы. Да и не было недостатка в рабочей силе, ведь совмещение профессий только-только начинали, и на каждом буксирном судне было от 30 до 40 человек экипажа, на самоходных судах – от 8 до 12 человек.

Сегодня уже не существует деревянных судов, которые для ремонта требовалось поднимать воротами и домкратами, выставлять на клетки, конопатить и смолить. Практически отпала необходимость производить выморозку судов, делать сухие канавы вокруг них, а с наступлением весенних дней обходить их по мокрому (пешнями обдалбливать судно по канаве), делать двор (убирать лед со стороны кормы на ширину судна и протяженностью на половину его длины) – для первоначального разбега и высвобождения из ледовой чаши.

Не стало и караванок – места постоянного сбора капитанов, где решались рабочие вопросы, делались перекуры, велась травля разного рода рассказов, занимательных историй, баек и т. д. Большинство из них взяты из судовой жизни и имеют соленый флотский привкус и поучительный характер. Иногда в логике повествования прослеживается «присвист», это зависит от характера рассказчика, его литературных способностей. Многие живущие ныне речники помнят прекрасных рассказчиков и любимцев караванки – уважаемых коллегами и молодежью капитанов: Николая Васильевича Вронского, Александра Ипполитовича Лобадзе, Алексея Константиновича Карпова, Сергея Андреевича Платунова, Николая Никифоровича Благуша,

Александра Александровича Кожуховского. Все они оставили заметный след в истории судоходства на Енисее своими делами, а байки – это их характер. Несколько таких баек я расскажу.

### **Байка первая**

Капитан туристического теплохода был личностью известной не только среди речников Енисея. Его знали тысячи туристов. Статный, крупные черты лица, вьющаяся шевелюра, он всегда нравился особенно женщинам. Остроумен, никогда в карман за словом не полезет. Когда он выходил на традиционную встречу с туристами, на которой происходило их знакомство с администрацией рейса, директором ресторана, культмассовиками и методистами, разносился общий вздох: «Вот это капитан!».

И вот в один из рейсов красивая молодая женщина начала его назойливо преследовать. Капитан не предполагал, что она путешествует со своим мужем. Как-то вечером, когда капитан вместе с этой женщиной выходил из каюты, направляясь на вахту, их встретил разъяренный муж. «Так ты с ней спишь?!», – возмущенно воскликнул он. Капитан спокойно ответил: «Ты же с ней спишь, и я тебе ничего не говорю», – и продолжил путь на капитанский мостик.

### **Байка вторая**

Действие происходило в рейсе с туристами теплохода «А. Матросов» в канун праздника Военно-морского флота. В то время профессионального праздника моряков и речников еще не было, и все, кто был связан с морем или рекой, отмечали День Военно-морского флота.

Старший механик теплохода «А. Матросов» советуется с первым штурманом (он же старший помощник капитана), как провести праздник.

Старшему помощнику капитана в то время было тридцать пять, старшему механику – за пятьдесят. Договорились, что компанию подбирает старший помощник, а старший механик накрывает стол. Место встречи – каюта старшего механика.

В назначенное время компания собралась. Женская половина – возрастом до 30 лет. Стол был накрыт роскошно: черная икра, горячего копчения туруханская селедка, оленьи языки, крабы, овощи и фрукты, армянский коньяк. Старший механик понимал толк в напитках и закусках, был остряком и умел вести беседу. После очередного тоста старший помощник, не забыв, что ему надо еще выспаться и в четыре часа утра сменить на вахте капитана, подмигнул одной даме и тихо ее предупредил: «Еще по одной и уходим!». «А я?», – спросила вторая дама. «Ты остаешься!», – решительно заявил старший помощник. Посмотрев на стармеха, дама спросила: «А он сможет?». «Говорил, что может», – уверенно посмотрев в сторону старшего механика, ответил старпом. Со своей дамой через короткое время он ушел. Каково же было его удивление, когда, следуя на вахту, возле каюты капитана увидел знакомую даму.

Отстояв вахту, старпом встретился за завтраком со старшим механиком. Вид у того был помятый. На вопрос: «Ну как дела?», – он ответил: «Ну вас на х... Мало того, что вас напои, накорми, так вам еще ухажера найди!», – и рассказал, как дело было дальше: «Когда вы ушли, дама предложила выпить еще по рюмке и заняться любовью. От такого откровения у меня всякое желание общаться с ней пропало. Я предложил открыть еще одну бутылку коньяка, думая, что после этого она охладет. Однако ни эта, ни последующие рюмки ее не охладили, она уже лезла целоваться. Не выдержав такой настойчивости, я позвонил на капитанский мостик и спросил у капитана: «Как там плес?». «Плес как плес», – ответил он и поинтересовался: «Чего, старый, не спишь?». Не отвечая на вопрос капитана, я попросил его спуститься ко мне в каюту. Через несколько минут капитан постучал в дверь.

Разлив остатки коньяка в два фужера, я предложил: «Выпивайте и забирайте ее отсюда!». Они так и сделали, а я сейчас болею с похмелья».

### **Международный сигнал бедствия - SOS**

Перед перерывом на обед в караванке Подтесовского затона собрались капитаны. Вели беседу на разные темы. В центре внимания – Сергей Андреевич Платунов – капитан теплохода «Академик Анучин». Никем не замеченный вошел капитан теплохода «Тайга» Александр Васильевич Лисянский. Выбрав паузу в общем разговоре, Александр Васильевич обратился на себя всеобщее внимание, когда воскликнул: «Вот у нас был случай в эту навигацию!», – и рассказал такую историю...

В начале сентября теплоход «Тайга», погрузил на пристани Юкseeво картофель, капусту, свеклу, морковь, соленые овощи в больших деревянных бочках и грибы – всего около 600 тонн, вышел в рейс на Диксон. Весь груз шел в адрес «Диксонторга». По пути зашли в Подтесово на профилактику механизмов и мелкого ремонта. Эти суда были в эксплуатации не надёжные, строили их на базе финских лихтеров на Красноярском судоремонтном заводе в шестидесятых, начале семидесятых годов и требовали к себе повышенного внимания технических служб. Теплоход «Тайга» был одним из них. Для оказания помощи капитану «Тайги» в качестве капитана морской проводки на судно прибыл Николай Иванович Бражников, ранее работавший капитаном этого же теплохода.

В Дудинке, на Грибановских створах, произвели настройку магнитных компасов и составили таблицы остаточной девиации. Затем оформили отход у капитана порта и отошли в Диксон. Рейс проходил без осложнений, погода стояла на удивление для этого времени спокойная. От Яковлевой косы сделали предварительную прокладку курса и начали вести счисление пути. У Сопочной карги уточнили местонахождение и проложили курс на

Крестовские острова. Часа через два погода начала портиться, заморосил мелкий дождь, и видимость стала ухудшаться, а через час лег плотный туман. Судно продолжало следовать умеренным ходом. Был выставлен на баке впередсмотрящий, начали подавать предусмотренные в этом случае звуковые сигналы. Через некоторое время на мостике почувствовали удар корпуса судна о подводное препятствие. Однако теплоход слушался руля и был на плаву. После его обследования обнаружили небольшую трещину корпуса в районе носового трюма, через которую интенсивно поступала вода. Замерив ручным лотом глубину у борта судна, которая оказалась более пяти метров, капитан дрогнул. По его команде радист послал в эфир сигнал бедствия – SOS, указав место аварии: Енисейский залив, район острова Крестовский. Сигнал тревоги был повторен несколько раз и был принят одновременно несколькими радиостанциями, в том числе спасательным центром Северного морского пароходства и теплоходом «Смольный», который буксировал объект на восток и был на подходе к Диксону. Поставив объект на якоря, теплоход «Смольный» спешно взял курс к судну, которое терпит бедствие.

Тем временем авария с теплоходом «Тайга» на трассе Северного морского пути спасательным центром Архангельска была передана в Министерство морского флота СССР, в службу Главного ревизора по безопасности мореплавания, которая начала поиски судовладельца теплохода «Тайга». После получения отрицательного ответа от большинства морских пароходств, суда которых работают на трассе Северного морского пути, очередь дошла до службы эксплуатации Енисейского пароходства, диспетчер которой подтвердил принадлежность теплохода «Тайга» к пароходству, и ему было передано сообщение из Москвы об аварии.

Теплоход «Смольный» был на подходе к месту аварии. На вопрос: «Чего шумите?!», – с теплохода «Тайга» отвечали: «Так тонем!». На вопрос: «Пластырь, цемент, доски, клинья найдутся?», – последовал ответ: «Есть все». После подписания документа на спасение, это не заняло много времени, совместно с аварийной партией теплохода «Тайга» спасатели завели

пластырь, откачали из затопленного отсека воду, сделали цементный ящик и зацементировали поврежденный корпус теплохода. Составили и подписали все полагающиеся в таких случаях документы. Капитан теплохода «Тайга» А. В. Лисянский с благодарностью сказал капитану теплохода «Смольный»: «Спасибо! Теперь мы сами дойдем до места». «Нет уж, – ответил капитан теплохода «Смольный», – мы вас сопроводим до безопасного места, а то вы снова начнете шуметь в эфире». И проводил теплоход «Тайга» в бухту Диксон.

Дорого обошлось для Енисейского речного пароходства это спасение, несмотря на то, что его интересы в Морской арбитражной комиссии защищал опытный капитан порта А. Н. Быковский, в то время капитан-наставник пароходства.

Александр Васильевич Лисянский закончил свой рассказ, и в наступившей тишине Сергей Андреевич Платунов произнес ставшую уже крылатой на флоте фразу: «Ты что думаешь?! Как нарисуешь, так тебе и корабль пойдет?!»

### **Визит (быль)**

Плавбаза «Норильск» прибыла в Караул в шесть часов утра. Часть груза была выгружена в селении Воронцово, остальное, в пределах 700 тонн, было предназначено для Караула и Усть-Порта. Капитан был озабочен. Судно прибыло в Караул с опозданием на одни сутки, хотя еще в Дудинке была достигнута договоренность, что встреча с руководством района должна произойти на борту плавбазы с ее приходом в Караул. Тогда же наметили предварительную дату прибытия. Однако все планы нарушил теплоход «Профессор Близняк» – капитан О. В. Попов. У него рейс был туристический, «разбавленный» пассажирами от Дудинки до Диксона. Селение Воронцово – плановая остановка в расписании движения судна.

Основные достопримечательности: тундра, с которой знакомились туристы, и местное кладбище. Захоронения коренное население производит здесь по местным обычаям. Ящик с телом умершего закапывают не в землю, а устанавливают на подпорки – столбы, и подвешивают колокольчик для отпугивания злых духов. Неизвестно, насколько это эффективно, но то, что песцы не боятся колокольчиков и за долгую полярную ночь, как правило, ничего не оставляют от покойника, – это верно.

Во время стоянки пассажирского судна идет бойкий товарный обмен: бутылка водки – на пышные олени рога или невыделанную оленью шкуру. Причем ничто не могло остановить ни туристов, ни местное население. Приказ капитана был строгим: «Запрещается приобретать у местного населения олени рога и шкуры. Они чаще всего сняты с падших животных и могут оказаться носителями различных микробов. На борт судна с указанными товарами как туристов, так и местное население не пускать. Шкуры и рога, приобретенные вопреки приказу, будут изъяты и уничтожены!». Несмотря на этот приказ, товарный обмен ведется через иллюминаторы и лодки, на которых подъезжают аборигены. И с отходом судна на борту чувствуется устойчивый аромат соленой и вяленой рыбы, тошнотворный запах невыделанных рогов и шкур и бог весть еще чего... Правда, эти ароматы страшны только первое время, затем человек адаптируется и... ничего не замечает. Среди туристов бывают и охотники за человеческими черепами. Если череп заспиртовать и высушить по определенной технологии, утверждают они, то получится экзотический сувенир.

Не лучше обстановка и на берегу после ухода судна. Все население: стар и млад, женщины и мужчины, – невменяемо. Они движутся по берегу реки, где на фалинях и вынесенных якорях стоят лодки, спотыкаются, падают и остаются лежать на голой, чуть оттаявшей вечной мерзлоте. Отсюда и заболевания, и ранняя смертность среди коренного населения. В одном из рейсов плавбазы «Норильск» участвовала группа врачей с аппаратурой для

обследования местного населения в пунктах, где выгружали грузы. Вывод неутешительный: более половины осмотренных имели открытую форму туберкулеза или начальную стадию.

Не только это омрачало настроение капитана. В день прихода теплохода «Профессор Близняк» в Воронцово, выгрузки на плавбазе «Норильск» практически не происходило – некому было принимать груз. И обман двумя националами капитана плавбазы вызвал у него ухмылку: как ловко хотят одурачить. А дело обстояло так. После бесполезных поисков среди пьяного населения тех, кто должен принимать груз, капитан вернулся на плавбазу около четырех часов утра и лег отдохнуть. Уснуть помешал непонятный то ли стук, то ли пошкрябывание у двери. Открыв дверь, он увидел двух трясущихся националов, которые просили немного «спильта». Разъяренный капитан им «выдал все», в данном случае причитавшееся, и предложил немедленно убраться с борта судна и захлопнул дверь. Через некоторое время он услышал разговор двух пришельцев, явно рассчитанный на то, что капитан их услышит: «Давай отдадим ему двух голубых песцов за бутылку спильта. Немного нальет сейчас, остальное – когда принесем песцов». Капитан в жизни не видел голубых песцов, и разговор на палубе его заинтересовал. Незваные гости снова постучали в каюту капитана и предложили ему сделку. Налив в стаканы примерно по 100 граммов питьевого спирта, он предложил им остальное отдать после получения товара. Голубых песцов он так и не дождался...

Беспокоила капитана предстоящая встреча с руководством района. Цель встречи – отрегулировать некоторые вопросы организации выгрузки доставленных в населенные пункты этого района грузов. Шел уже второй год, как теплоход «Норильск» был переоборудован под плавбазу с механизацией выгрузки грузов у необорудованного берега – рейдовая выгрузка, а тарифы на выгрузку оставались старые. Некоторые суда пароходства, которые не были оборудованы средствами механизации, пользовались тарифами, установленными для выгрузки вручную. После

предыдущей навигации на сессии Красноярского краевого совета народных депутатов была рассмотрена жалоба руководителей местных колхозов на капитанов отдельных судов по поводу того, что диктуемые ими тарифы на выгрузку разорительны для хозяйств. В «разорительный» список попал и теплоход «Норильск», за что капитану был объявлен выговор. За это в межнавигационный период в караванке Подтесовского затона частенько над ним посмеивались коллеги. Особенно усердствовал И. В. Копеев – капитан теплохода «В. Чкалов». Он выбирал, когда народу было побольше, и задавал вопрос: «Как это вам, Иван Антонович, за одну навигацию удалось разорить колхоз-миллионер «Заря Таймыра»? Поделится бы опытом», – добавлял он.

Пройдет с тех пор более 20 лет. Бывшего капитана плавбазы «Норильск» в последние дни его работы в Красноярском крайкоме КПСС перед уходом в Енисейское пароходство на должность первого заместителя начальника пароходства пригласит к себе заведующий организационно-партийным отделом крайкома Н. К. Алексейкин и скажет: «Знаете ли вы, Иван Антонович, что не все в пароходстве жаждут вашего возвращения?», – и покажет анонимное «коллективное» письмо. В письме, написанном, по всей вероятности, левой рукой, была такая фраза: «Будучи капитаном теплохода «Норильск», он разорил колхоз-миллионер «Заря Таймыра». Для инструктора транспортного отдела крайкома КПСС не было сомнения, кто был автором этого письма...

Не менее важным для капитана было согласовать с руководством района, кто выступает единым заказчиком доставки грузов для социальной сферы. В этом случае исключаются такие ситуации, как простой судна в Усть-Порту по причине отсутствия председателя «Рыбкоопа», который участвовал в работе районной комиссии по борьбе с холерой в... Астрахани.

Болезненным был вопрос расчета с экипажем судна за участие в выгрузке. Вспоминается курьезный случай, когда экипаж теплохода «Норильск» получил в районном банке Караула более 10 тысяч рублей мелочью. Когда двое матросов во главе с боцманом, который на выгрузке был бригадиром,

принесли мешок мелочи в окружной банк Дудинки, чтобы обменять мелочь на более крупные денежные знаки, их арестовали и доставили на теплоход на милицейском «газике», чтобы проверить всю документацию. Были также другие проблемы, в том числе касающиеся сбора по всему району пустых бочек, бутылок, макулатуры, металлолома и т. д. Обратная загрузка судна для капитана была крайне важна.

Распорядившись разбудить его в девять часов, капитан после ночной вахты ушел отдыхать. Вслед за этим в его планах было нанести визит председателю райисполкома или первому секретарю райкома. Каково же было удивление капитана, когда, как только он собрался идти на берег, вахтенный доложил ему, что его хотят видеть первый секретарь райкома Н. Г. Голобов и председатель райисполкома В. А. Белошапкин. И капитан поспешил им на встречу.

В это время выгрузка велась полным ходом. На небольшом причале – дамбе, далеко отнесенной в реку, в очередь стояли грузовые машины, работал судовой кран, в трюме и на палубе суежилась бригада грузчиков. Секретарь и председатель стояли на палубе, не мешая грузчикам, и наблюдали за выгрузкой. Капитан подошел к ним и поздоровался, подав руку и представив себя. «Глаз радует организация выгрузки!», – выразил он свое восхищение. «Заранее дали подходную телеграмму, вот и успели подготовиться», – парировал председатель.

После непродолжительной беседы гости были приглашены в каюту капитана для ее продолжения. Капитаном был предложен кофе, открыта бутылка армянского коньяка, налажена нехитрая закуска. Когда выпили по рюмке коньяка и чашке кофе, накоротко обсудив поднятые капитаном вопросы и найдя при этом полное взаимопонимание, капитан, сочтя, что гостей задерживать в рабочее время неприлично, встал со стула, давая понять, что он больше гостей не задерживает. Все вышли на капитанский мостик и еще раз убедились, что работа идет слаженно. Народу на палубе собралось прилично: грузчики, грузоприемосдатчики, любопытные

чиновники мелкого ранга, которых интересовало, что же привезено, – они настойчиво заглядывали в трюмы, разыскивая что-то глазами, дополняя на палубе общую рабочую картину. С первым судном, как правило, поступали дефицитные товары, импортная мебель, которая иногда не распакованной уходила обратно в Красноярск, школьные товары, аптека. Для небольшого воинского подразделения радиорелейной связи поступало оборудование и снабжение. Вот и толпились получатели, стараясь узнать у второго штурмана полную информацию.

Гости капитана как будто не торопились на берег, нерешительно переходя с левого борта на правый. Затем Николай Гаврилович Голобов подошел к капитану и, кивнув головой в сторону каюты, тихо предложил: «Пойдем, допьем!» Капитану стало как-то неудобно, даже стыдновато – как будто он что-то зажилил. Он поспешно и виновато промолвил: «Конечно, конечно!», – и пошел впереди гостей обратно в каюту. Поскольку капитан чувствовал, что поздний завтрак перейдет в обед, а то и в ужин, он пригласил кока подготовить закуску и обед. Узнав, что у капитана гости, механик, он же первый штурман, Н. В. Гайсенек не упустил такого случая и постучался в его каюту. Поручив Николаю Владимировичу заниматься столом и гостями, капитан ушел в свободную рядом каюту команды отдыхать.

Проснулся он от не стройного, но громкоголосого исполнения хором песни «Я люблю тебя, жизнь!». Чувствовалось, что поющих за душу особо брали слова: «Я шагаю с работы усталый». И каждый из них старался выделиться. Хотя дело близилось к обеденному перерыву, капитан знал, что у грузчиков перерыва не будет. Он чувствовал, что гости контроль над собой уже потеряли. Капитан зашел в каюту гуляющих и тихо сказал механику: «Заканчивайте!», – взял под руку Н. Г. Голобова и пригласил его на палубу. Что-то говоря ему и показывая рукой в трюм, чтобы как-то сгладить неприглядную картину, капитан вывел своего гостя к трапу. На берегу его ожидала служебная машина. Видимо, Николаю Гавриловичу возвращаться в

свой рабочий кабинет никак не тянуло, и он предложил капитану: «Поедем ко мне домой. Посмотришь, как районное начальство живет».

Отказаться было неудобно, и капитан сел в машину. Он хорошо знал поселок Караул. Все тротуары – деревянные, лежат на невысоких клетках из бруса. Здесь, в центре поселка, тонули в грязи вездеходы. В прошлом году на теплоходе «Норильск» из Лесосибирска привезли более одной тысячи кубометров толстого горбыля, и теперь центральная дорога по всему поселку была вымощена им.

Дом, или, по-местному, балок, где жила семья первого секретаря, был недалеко от двухэтажного деревянного здания Усть-Енисейского райкома КПСС и райисполкома. Дома никого не было, хозяин с капитаном зашли через темные сени в избу. Николай Гаврилович предложил капитану раздеваться, а сам пошел на кухню. Не прошло и минуты, – капитан не успел оглядеться, – как дверь резко распахнулась и в дверях встала разъяренная женщина: «А!? Мало того, что ты на работе пьянствуешь! Ты начал своих алкашей и домой водить!» Чувствуя, что попал, как кур во щи, капитан начал отступление. Но Николаю Гавриловичу никак не хотелось оставаться один на один с женой, и он поймал капитана за рукав, прося остаться. Выскочив на улицу, капитан подумал, что хорошо отделался. «Надо же так одичать, чтобы так прямо на людей набрасываться», – размышлял он.

Потом уже капитан узнал от знакомых северян, что Николай Гаврилович, в прошлом вожак комсомола всего Таймыра, пользовался большим авторитетом в окружке и даже крайкоме КПСС. Его жена – начальник почтового отделения приехала с материка по направлению как молодой специалист. Жили дружно, были уважаемы друзьями и коллегами. Но, очевидно, высокий пост надломил Н. Г. Голобова. Он начал запивать неделями. Рассказывали, что когда жене все это надоедало «до чертиков», она брала палку, шла в райком и била в кабинете первого секретаря окна: зимой – мороз, а летом – комары и гнус выкуривают пьяниц по домам.

На следующую навигацию и капитан, и первый секретарь Усть-Енисейского райкома КПСС получили повышение: один стал капитаном теплохода «В. Чкалов», другой – заведующим отделом промышленности и сельского хозяйства Таймырского окружкома КПСС. При встрече на теплоходе «В. Чкалов» Николай Гаврилович скажет: «Теперь, Ваня, ты будешь с рыбой!».

Алкоголь никого не доводил до ума. Потерялся где-то на севере Тюменской области и Н. Г. Голобов.

## КЕША И МИША

Боцман был большим любителем природы. Его трудно было удержать на судне, когда из туристов создавалась бригада рыбаков для забрасывания невода. На судне от инспекции рыбоохраны было разрешение на вылов рыбы, кроме осетровых пород. Когда теплоход, как всегда, в октябре заходил в затон на разоружение и выпадал первый снег, боцман себе места не находил. Его манила тайга. Не выдержав, он подходил к капитану и с мольбой в голосе просил: «Отпустите хоть на недельку!». Капитан видел, что человек изнемогает: у него в голове охотничьи тропы, но не судовые работы, он умудрился вместо кислотного отвердителя в лак МЦ-52 налить натуральной олифы, – и отпускал его. В ту же минуту боцмана как ветром сдувало с палубы.

И вот, однажды, перед самым выходом в рейс, он приручил на судне ворону. В укромном местечке на шлюпочной палубе всегда был лакомый кусочек для нее. Ворона подолгу сидела на шлюпбалке, внимательно оглядывая все, что творилось на палубе. Иногда она смело заходила в кают-компанию, соблюдая чистоту. Экипаж к ней привык, каждый старался подластиться кусочком мяса и погладить, однако это удавалось далеко не всем. Только к боцману она относилась доверительно, и часто ее можно было

увидеть путешествующей по судну у него на плече. Постепенно весь экипаж стал звать ворону «Кеша», – уж больно ласкающее произношение этого имени. Очевидно, повлияло и то, что другого Кеши – Иннокентия на судне не было.

Вначале встревоженно вел себя Кеша, когда производили первые пуски главных двигателей. Он слегка подпрыгивал, долго смотрел на выхлопную трубу, не оттуда ли грозит опасность, затем успокаивался и начинал подремывать. Потом привык. Весь экипаж волновался, как поведет себя Кеша в рейсе. Многие предлагали изготовить вольер из крупноячеистых рыболовных сетей. Но боцман был противник всякого ограничения свободы Кеши. «Будь что будет, но я уверен, что он не улетит», – размышлял он вслух.

Наступил день выхода из Подтесово на Красноярск. В рейсе Кеша находился на шлюпочной палубе, откуда хорошо просматривалось пространство за кормой. Чайки сопровождали судно, иногда резко пикировали вниз, когда видели брошенные кем-то из экипажа кусочки хлеба, выхватывали их друг у друга, часто роняя и на лету поднимая. Все это сопровождалось их общим гвалтом. Кажется, Кешу это не завлекало.

Первая непродолжительная остановка была в Енисейске. После отдачи якорей и швартовки к дебаркадеру боцман не выдержал, поднялся на шлюпочную палубу, – увидев Кешу на своем месте, успокоился. Через некоторое время Кеша все же на берег сошел, как выражаются моряки и речники. Это было минут за тридцать до отхода судна. Эти минуты пролетели быстро. Уже подали третий отходной сигнал – один продолжительный и три коротких судовых гудка, уже была дана команда: «По местам стоять! С якоря сниматься!», – а Кеши все не было. Убран был трап, отданы швартовы, и боцман медленно, с проволочками начал брать якоря. Теплоход, как бы нехотя, начал удаляться от дебаркадера.

Кешу увидели издалека. Он торопливо махал крыльями, спешил. Все вздохнули облегчено. Боцман тут же доложил на капитанский мостик

веселым голосом: «Якоря вышли из воды, чистые!», – и капитан ручки телеграфов передвинул на «полный вперед».

В Красноярск прибыли без приключений. С приходом началась загрузка судового ресторана, багажа. Вечером – посадка пассажиров, а утром, на следующий день, отошли в рейс до Дудинки. Шли с остановками на каждой пристани, согласно расписанию. После стоянки на пристани Туруханск боцман выглядел несколько взволнованным, в нем происходила какая-то борьба. Капитан не обращал внимания на его душевное состояние. Старпом все же не выдержал, спросил боцмана: «Что-то стряслось, не заболел ли?» «Да нет, – ответил он. – Не решаюсь подойти к капитану с одной просьбой. Может, вы поможете?»

Вскоре весь экипаж знал, что знакомый боцмана – рыбак-охотник предложил ему купить за сто рублей медвежонка. Мать-медведица была убита в берлоге, остались два крохотных комочка, которых охотник забрал домой и выкормил молоком из соски. Одного из них забрал экипаж рефрижератора, а другого предложили нашему боцману.

И вот к капитану обращается целая делегация: «Давайте купим медвежонка!» После совета с доктором, который решил взять на контроль содержание медвежонка на судне, капитан дал разрешение. Встреча с ним произошла на следующий рейс. К борту судна медвежонка привел охотник. Их сопровождала целая свора собак, которых в Туруханске было больше, чем где-либо на Севере. Они шли к теплоходу по берегу реки, медвежонка вели на ошейнике, и он все время тянулся к воде. Собаки тотчас заскакивали в воду и пытались максимально приблизиться к медвежонку, но он, не обращая на них внимания и обнюхивая все, что попадалось на его пути, продолжал идти рядом с охотником. Боцман с улыбкой на лице встречал гостей у трапа. Передав деньги охотнику, он смело взял медвежонка на руки и отнес к себе в каюту, объявив, что Мишутке нужен карантин, – об этом они договорились с доктором.

В сложившейся ситуации внимание со стороны боцмана к Кеше было ослаблено. Все уже привыкли, что Кеша приспособился не опаздывать к отходу судна. Надо полагать, что он тоже, как экипаж и туристы, одинаково реагировал на звуковые сигналы. С последним гудком Кеша возвращался к себе на шлюпочную палубу.

В первый рейс ниже Туруханска берега были заполнены наторошенным льдом. Кое-где, особенно в районе Игарки, во время ледохода образуются горы льда, которые тают целое лето. Кеша, нахохлившись, сидел, укрываясь от шквалистого ветра, который нередко преследовал судно; иногда вылетал на берег. Когда шли вторым рейсом, потеплело значительно. Хотя на берегах лед оставался, но дальше от уреза воды снег уже сошел, начала появляться первая зелень. Кеша весело прыгал на шлюпочной палубе, садился на планширь, вблизи берега вылетал с борта, чтобы несколько минут почувствовать землю, поискать только ему известное лакомство. Затем быстро догонял теплоход, мастерски опускаясь на облюбованное место. Мастерство его заключалось в том, что необходимо было четко соизмерить свой полет с движущимся судном.

Наконец-то боцман решил, что период адаптации для Мишки прошел, и выпустил его из своей каюты в коридор, предварительно проверив, закрыты ли двери из корпуса судна на палубу. Мишка, оглядываясь и обнюхивая двери кают, по запаху быстро нашел то, что так старательно искал, – камбуз. Хотя боцман и выдерживал диету, назначенную судовым доктором, и не раскармливал Мишку, однако от предложенной судовым коком корки хлеба медвежонок отказался. Как-то, не подумав о последствиях, нашли ему сгущенного молока, – он махом очистил тарелку и настойчиво потребовал продолжения банкета. По поведению Мишки чувствовалось, что ему сгущенка очень приглянулась, и он начал греметь пустыми кастрюлями, стонать и похрюкивать. Встав на задние лапы, довольно окрепшими когтями стал ощупывать кока. Не выдержал кок и, нарушая все правила воспитания

малышей – не только человеческих, но и звериного рода, – отдал Мишке остатки сгущенки вместе с консервной банкой.

Сам кок не был уверен, что в конечном итоге победа будет за ним и не будут испорчены только-только начавшиеся налаживаться взаимоотношения, рванул за боцманом. На его вопрос: «Зачем впустил?», – кок уверял: «Сам залез. И открытую банку стащил сам». После этого случая дверь на камбуз он закрывал на ключ, отлучаясь даже ненадолго.

\* \* \*

Пока боцман успокаивает своего любимца, расскажу еще один поучительный случай. Это было на случайной зимовке большого рефрижератора на Игарском мысу. Авария случилась во время первого рейса этого теплохода, груженного мясо-молочной продукцией в количестве около тысячи тонн, на Дудинку. Ниже Игарки, в районе станка Носовое, где ныне построена Ванкорская перевалочная база, случился во время весеннего ледохода большой затор. Уровень воды в Игарке поднялся более чем на 20 метров, затапливало все, что стояло на коренном берегу Игарской протоки. Остров Игарский почти весь ушел под воду. Последовало распоряжение из пароходства: всему флоту назначением на Дудинку и Игарку остановиться перед Игаркой. Получил такое распоряжение и капитан рефрижератора. Он выбрал место стоянки недалеко от левого берега. Отдал два якоря и вытравил цепи по 100 метров каждая, таким образом обеспечив надежность якорной стоянки.

Небывалый подъем воды во время затора поднял весь лед, оставшийся на берегах после первого ледохода, а также большие ледяные поля Губенской протоки. Чтобы спасти от затопления всю Игарскую пилобиржу, город Игарку, паводковая комиссия обратилась в штаб крайкома КПСС принять экстренные меры по ликвидации затора. Штаб Сибирского военного округа, получив задание, направляет эскадрилью тяжелых бомбардировщиков в район затора. После нанесения бомбового удара лед тронулся. По его

плотности и скорости движения он не уступал первому ледоходу. К сожалению, диспетчер Игарского порта не уловил наступивший момент опасности и не предупредил флот, остановившейся перед Игаркой в ожидании улучшения ледовой обстановки. Когда вахтенный рефрижератора обнаружил надвигающиеся ледяные поля, было поздно выбирать якоря и маневрировать, уходя от них. Захваченное в плен судно вместе с якорями потащило вниз по течению, прижимая его к берегу. Наконец там, где река круто поворачивает влево, льды вытолкнули теплоход на левый берег. Уровень воды стремительно падал, и менее чем через сутки судно осталось на сухом берегу, вдалеке от воды, окруженное с реки ледяными глыбами.

И вот настала зимовка и длинная полярная ночь с ее трескучими морозами, часто затяжной пургой и, в ясную погоду на полнеба переливающимся, северным сиянием. На судне дежурит очередная смена. Капитан все время переживает: «Как это могло случиться? Как это произошло!?!». Он знает, что впереди, после съёмки судна с берега и оценки величины ущерба, будет над ним суд. Его угнетала совесть: ему доверил одно из лучших судов пароходства уважаемый им человек – начальник пароходства. Кто еще, кроме его, капитана, виноват в случившемся? Весь груз удалось спасти без порчи, а вот все остальное...

С капитаном дежурил рефрижераторный механик, который был еще молод, не чувствовал своей вины в случившемся. Рефрижераторные установки работали исправно, пока не произошло охлаждения движков, как на флоте называют вспомогательные электродвигатели, а затем своевременно перешел на аккумуляторы. Раз в неделю из Игарки им доставляли продукты, почту, рассказывали новости. Днем они заготавливали дрова, чтобы обогревать прожорливый «буржуйкой» кают-компанию, где проводили длинные ночи. Остатки пищи, консервные банки складывали в мешки недалеко от судна. Однажды утром они обнаружили, что ночью их навестил гость. Осторожно, бесшумно, – они даже не слышали, – он разворошил их склад отбросов и ушел. Очевидно, приходил в разведку. Надо его приручить,

а потом подстрелить. На всю зиму хватит мяса; и, конечно, не последнее дело – шуба. «Давай оставим ему банку тушенки и сгущенки», – убеждал капитана его напарник. «Давай», – после некоторого раздумья согласился капитан.

На другое утро они снова обнаружили, что хозяин тайги приходил, как будто был уверен, что его здесь ожидает приятный сюрприз. Вел себя, опять же, бесшумно и осторожно.

На следующую ночь все же рискнули. Положили слегка надрезанные банки тушенки и сгущенки. В полночь гость появился. Вначале вел себя осторожно. Но обнаружил себя, когда, найдя припасенный для него гостинец, стал возиться с неподдающимися вскрытию банками, – в общей сложности у него ушло на это около часу. И нервы у зверя сдали. Очевидно, порезанный об острые края банки язык – это было видно по следам крови, – голод и вкусный раздражитель привели его в ярость. И он в открытую пошел на штурм входной двери жилой надстройки судна. Начал усиленно царапать металлическую дверь, дергать ручку замка, при этом громко сопеть, слегка по-медвежьи поскуливая, как будто говоря: «Я знаю, вы там. Не спрячетесь!».

Сначала наши затейники не подавали ни звука. Затем, убедившись, что зверя не обманешь, начали громко стучать, а механик вдруг быстро встал на четвереньки и громко, подражая большой и злобной собаке, залаял. Чувствуется, для медведя это было полной неожиданностью, и он нехотя отступил. Еще немного порывав и посопев, он удалился.

До утра не могли уснуть зимовщики. На следующий день приехал на санях посланник начальника порта с обычной своей поклажей, и он узнал все подробности случившегося. Очевидно, воспользовавшись натоптанной медвежьей тропой, местным охотникам нетрудно было выследить зверя и убить его. По крайней мере, больше наших зимовщиков никто не тревожил.

\* \* \*

Однако, вернемся к нашему Мишке. После инцидента на камбузе боцман вывесил в кают-компании объявление: «Медвежонка в каюты и служебные помещения не пускать, никаких сладостей не предлагать». Разместил он Мишку на корме, на главной палубе. Большой деревянный ящик, предназначенный для хранения боцманского инвентаря и имущества, был освобожден от содержимого. В нем прорезали несколько вентиляционных окошек и поселили Мишку. На день боцман выпускал его из ящика-клетки, и Мишку неожиданно можно было встретить несущимся, высоко подкидывая зад, по средней палубе. С каждым днем он все больше обживал палубу, легко поднимался по трапу на следующую. Вот только спускаться вниз была проблема. Сколько боцман не тренировал его идти головой вперед, однако у Миши получалось ловчее спускаться задом.

Большинство туристов радовались встрече на палубе с Мишкой, норовили потрепать его по загривку. Но были и такие, которые высказывали недовольство: виданное ли дело – отпускать на свободу такого зверя, – что можно ожидать от него?

На зеленых стоянках Мишутку так и тянуло на берег, и боцман милостиво разрешал матросам, которые выезжали с судна для приемки и закрепления на берегу швартовного троса с носа и кормы, брать его с собой. Капитан с неодобрением посматривал на боцмана и его баловство, а туристы с удовольствием снимали весь этот процесс на фотоаппараты и камеры.

К острову Степин, что недалеко от устья реки Подкаменная Тунгуска, теплоход подошел раним утром, около пяти часов. Все туристы еще спали, на палубах было пусто. Лишь кое-кто из наскоро влюбленных, спрятавшись в нишах трапов, наблюдали за процессом швартовки судна и подачи трапов на берег. Конструкцию трапов изобрел, сам же и изготовил старший механик. Две телескопические толстые трубы, вставленные одна в другую, длиной по восемь метров каждая, с ограничителями в местах выдвигения (по принципу раздвижного спиннинга), закрепляли одним концом на шарнире в главном пассажирском пролете, в подзоре главной палубы. Лебедка, закрепленная на

кронштейне шлюпочной палубы, через систему блоков легко выводила их перпендикулярно-диаметрально плоскости судна и осторожно опускала. Вставленные трубы под собственным весом выдвигались на нужную длину трапа и ложились на берег возле уреза воды. Таких конструкций из труб было две. По ним опускались двухметровые легкие алюминиевые трапы с поручнями, увязывались между собой – и трап длиной до 15 метров готов. Прочность трапа была рассчитана для нахождения на нем не более 20 человек. Ранее туристов на зеленых стоянках вывозили на мотоботе. Затем использовали десятиметровой длины бревна, которые специально возили на борту судна. Вся работа по налаживанию трапов-сходней представляла интересное зрелище для туристов. А сколько толковых и бестолковых советов, шуток и смеха было во время этой процедуры.

Среди 350 туристов всегда было немало талантов: юмористов, художников, поэтов. К переходу Полярного круга готовились сатирические плакаты на судовую тематику: «Отдать якорь!» и так далее. По своей натуре был шутником и боцман. У него в каюте всегда было что-нибудь экзотическое. На эту навигацию он приготовил высушенную медвежью лапу. В прошлые навигации у него были шкура со снятым скальпом полярного волка, высушенные головы осетра килограммов на сорок и тайменя. В противоположность боцману начальник туристического рейса шуток не воспринимал. Все боцманские байки он принимал за правду. И на этот раз, незаметно сойдя с трапа, недалеко от судна, на мокром от росы песке, боцман отпечатал след медведя – так правдоподобно, что даже следопыт не догадался бы про подделку. Версия боцмана: приходил пить воду медведь, а сейчас жрет малину рядом, и даже слышно чавканье. Об этом он проинформировал начальника рейса. Тот после осмотра местности убедился, что медведь есть, и даже сам слышал, как он пасется в ягодных кустах.

В семь часов утра начинается обычно передача для туристов по местному вещанию «Доброе утро». Методист берет сведения на капитанском мостике о пройденном за ночь пути, о том, какие населенные пункты миновали, чем

они интересны, о мероприятиях предстоящего дня, о погоде. При этом иногда случались комичные случаи. В одном из рейсов методистом работала специалист, которая объяснила свою неграмотность и плохую информированность тем, что она тоже поехала отдыхать. Так вот, взяв информацию от вахтенного и озвучив ее по радио, она вдруг сообщила о погоде: «Товарищи туристы, на море вы видите зябь», – вместо «зыбь». Туристы долгое время шутили по этому поводу.

На этот раз речь методиста рейса была прервана срочным сообщением: «Товарищи туристы, рядом с теплоходом пасется громадный медведь. Сам видел! Никому с трапа не сходить, тем более в кусты не забираться. Опасно для жизни». Он еще долго объяснял, что экипаж и капитан не несут ответственности за поведение туристов на берегу. Но диктора никто уже не слушал. С воплями: «Медведь! Медведь!» – все высыпали на палубы, пытаясь хоть что-то рассмотреть, сфотографировать. Капитан тоже проснулся после ночной вахты – от поднятого шума. Разобравшись в чем дело, пригласил боцмана и приказал немедленно успокоить туристов: или сознаться во всем и показать вещественное доказательство, или искать другой выход.

Боцман прихватил пустое ведро, взял на поводок медвежонка, спустился с ним по длинному трапу на берег и всем объявил: «Пойдем в разведку. Если что... – не поминайте лихом». И скрылся в кустах. Минут пятнадцать были слышны громкие звуки, издаваемые голосом боцмана, и удары по пустому ведру. Вахтенный для остроты момента подал несколько продолжительных гудков. Вскоре боцман вернулся, сообщив: «Опасности не берегу нет», – однако порекомендовал далеко в лес не углубляться – можно легко потерять ориентировку и заблудиться. Инцидент был исчерпан.

В прошлую навигацию боцман устроил не меньшую встряску начальнику рейса. В Усть-Порту он незаметно вышел за пределы поселка и замаскировал в густом и низком тундровом кустарнике чучело полярного волка. Зная о том, что после экскурсии на рыбные склады для хранения свежей рыбы

(глубоко, метров пятнадцать, в вечной мерзлоте вырублена целая галерея ниш с надписями: «Осетр», «Нельма», «Муксун», «Чир» и т. д.) для туристов будет организован поход в тундру, которая представляет собой красивое зрелище, боцман и приготовил свой сюрприз. Как всегда, эту экскурсию проводил сам начальник рейса. Он с большим воодушевлением рассказывал о флоре и животном мире тундры. И вдруг перед ним – оскалившийся, готовый к прыжку полярный волк. Такого он видел на картинке в журнале «Охота и охотничье хозяйство». С криком: «Волк!» – начальник, впереди туристов, во всю прыть, понесся в сторону поселка. К счастью, он вскоре встретил боцмана и, остановившись, задыхаясь, показывая в обратную сторону, произнес несколько раз: «Там волк! Волк! Там волк!». Тогда боцман скрыл свою проделку. Но многие догадывались, видя трофей в его каюте, хотя он объяснял, якобы добыл того волка, что было совсем не так.

\* \* \*

Первая встреча Мишутки и Кеши проходила на шлюпочной палубе, у места обитания Кеши, который с возмущением и удивлением смотрел на непрошенного гостя. У него даже перья взъерошились и приоткрылся клюв – то ли от намерения броситься и наказать обидчика, то ли от желания крикнуть: «Ты что здесь делаешь!?» Мишка тоже почувствовал неладное и поднял голову. Увидев рядом Кешу, он тотчас встал на задние лапы, пытаясь достать его, сидящего на планшире. С громким криком: «Кар-р-р!» – Кеша взлетел на верх шлюпбалки и продолжил наблюдение за медвежонком.

Подчистив все запасы Кеши, Мишка в очередной раз попытался штурмовать капитанский мостик. Однако капитан в категорической форме запретил пускать Мишку на мостик и в рулевую рубку. Табличка, еще с постройки судна закрепленная перед трапом, гласила: «Посторонним вход запрещен», – и это выполнялось неукоснительно. И на этот раз медвежонок без церемоний был спущен на шлюпочную палубу.

Выше устья Подкаменной Тунгуски ландшафт быстро менялся к лету. На берегах и в помине не было снега. Сочная зелень, цвет черемухи, таежные запахи будоражили Мишку. Он подолгу стоял на задних лапах, опершись на планширь средней палубы, и смотрел на берег. Ноздри его все время шевелились, как будто он не мог надыхаться таежным воздухом.

Мишка регулярно навещал Кешу, собирая все, что у того было, и даже опрокидывал блюдце с водой. Своей настойчивостью в преследовании Кеши он добился своего. Все чаще Кеша опаздывал к отходу судна, а в Енисейске – вообще не вернулся. Недолго тужил боцман, – все внимание у него отнимал Мишка. Где бы он ни появлялся, везде оставлял следы разгрома. И терпению капитана пришел конец. Когда на очередной зеленой стоянке на капитанском мостике при отсутствии вахтенного и открытой двери рулевой рубки Мишка безнаказанно для него учинил разгром, досталось всем: вахтенному, старшему помощнику капитана, и больше всего – боцману. После этого случая большую часть времени Мишку держали на корме, в ларе. Чтобы его туда посадить, боцман брал медвежонка за загривок и опускал в ларь. Там он скулил, царапал доски мощными когтями, пытаясь расширить любую щель.

В конце путешествия, за сутки до прихода в Красноярск, по всему судну объявляли аврал. Драили палубу, мыли надстройку, делали капитальную уборку служебных помещений, подкрашивали в тех местах, где отодрана краска, наводили порядок в судовой документации, устраивали учебные тревоги.

Весь экипаж в это время участвует в работах. Капитан постоянно находится в рулевой рубке, за штурвалом – третий штурман. Капитан делает ряд замечаний боцману, но у того на первом плане забота – как спасти, не допустив «списывания» на берег, Мишку. И вот, он решается попросить у капитана разрешения еще на один рейс оставить на борту медвежонка. Аврал близится к концу, на теплоходе не найти ни пылинки, ни соринки. Старший помощник капитана докладывает о том, что через тридцать минут можно подводить итоги аврала.

Весь день стояла солнечная, безветренная погода. Туристы были тоже заняты подведением итогов, обменивались адресами, многие загорали на шлюпочной палубе. К вечеру на небе начали появляться кучевые облака, подул не сильный западный ветер. Кривая линия барографа резко пошла вниз. По всем признакам – надвигалась гроза. На горизонте появилась темно-синяя туча. Вдалеке сверкнула молния, и донеслись раскаты грома. Через несколько минут упали первые крупные капли дождя, а потом обрушился ливень. Минут пятнадцать стояла сплошная пелена из дождя. На вахте вынуждены были включить радиолокатор и сбавить ход. Ливень как лавиной начался, так же неожиданно и прекратился. Накоротко выглянуло солнце, а на поверхности реки начал клубиться туман. Через тридцать минут Енисей накрыл плотный туман. На полубаке судна был выставлен впередсмотрящий, на капитанский мостик приглашен второй штурман. Вахту в машинном отделении предупредили о возможных реверсах главных двигателей. Начали подавать сигнал гудком «Иду в тумане».

Через некоторое время, перед заходом в Белокопытовский пережат, остановили средний двигатель и реверсировали его на задний ход. В это время слышали сигнал встречного судна. Судя по характеру звукового сигнала, шел пассажирский дизель-электроход. Наблюдая по радиолокатору за курсом встречного судна, сделали вывод, что расхождение должно произойти левыми бортами. Однако, когда расстояние между судами было около 200 метров, встречное судно резко изменило курс влево. Капитан дает команду в машинное отделение: «Полный назад – все три двигателя!», рулевому – «Лево на борт!». Теплоход как бы встал на дыбы, корма резко осела, по всему корпусу почувствовалась вибрация от винтов. В это время впередсмотрящий испуганно кричит: «Слева вижу дизель-электроход! Пересекает наш курс!». Все палубы дизель-электрохода заполнены детьми из пионерского лагеря «Солнышко». Это был обычный туристический рейс с ребятами. Они кричат, дружно машут красными пилотками, руками, приветствуют неожиданно выросший из тумана громадный теплоход. Здесь

тоже туристы, только взрослые. В отличие от детей, многие из них осознали нависшую опасность. Некоторым потом потребовалась медицинская помощь.

Большой теплоход погасил инерцию вперед и начал двигаться назад. Нос его круто уходил влево от накатывающегося встречного судна. И дизель-электроход пронесло мимо, в пяти метрах от форштевня теплохода. На мостике дизель-электрохода стоял растерявшийся вахтенный штурман, и бежал без фуражки, в белой рубашке и черном галстуке, заброшенном ветром назад, капитан.

Капитан теплохода знал, что на борту дизель-электрохода более 400 маленьких, незащищенных туристов. Им сейчас угрожала смертельная опасность. И капитан подумал: «Есть на свете Бог».

Разрядил напряженную обстановку на мостике медвежонок. Он почти обезумел в ящике – от дневной жары. Гроза, проливной дождь его немного остудили. Однако, когда боцман решил взять его с собой и переговорить с капитаном, он мгновенно выскочил из приоткрытого ящика и помчался по палубам. Боцман угнаться за ним не мог и бегом направился на шлюпочную палубу, зная, что медвежонок туда прибежит. Он сделал засаду на левом борту капитанского мостика. Однако просчитался, – медвежонок ворвался на мостик по правому борту и, поскольку двери рулевой рубки были открыты, ринулся в рубку. Капитан в это время медленно отходил от потрясения, молча расхаживая по рубке, и вдруг запнулся за медвежонка. В тот же миг боцман влетел в другую дверь рубки и навалился на Мишку. С возгласом: «Не уйдешь!» – он цепко схватил медвежонка за холку двумя руками, поднял его и выдворил из рубки. Это неожиданное вторжение в рубку Мишки и боцмана вызвало смех у всех присутствующих.

Вскоре исчез туман. Как потом стало известно, для судоводителей встречного дизель-электрохода туман был полностью неожиданностью. Они попали в него за поворотом реки, и сделать своевременно оборот не успели.

На просьбу боцмана капитан ответил: «Решать будем в Красноярске». В Красноярск пришли по расписанию. Высадка и отправление туристов не

заняли много времени. Началась подготовка к следующему рейсу. На борт прибыли представители санэпидстанции. Как всегда, они начали осмотр с камбузов. Посмотрели пассажирский камбуз, который расположен в носовой части судна, – замечаний нет. На вопрос: «Где храните пищевые отходы?», – боцман заволновался. «Мы их уже сдали на теплоход – сборщик мусора», – ответил он. «Тогда покажите пищевые контейнеры», – не отпускала боцмана врач. Пока он соображал, как выкрутиться из щекотливой ситуации, шеф-повар пояснил: «Так они на корме судна. Там заодно посмотрите камбуз экипажа». Он мстил боцману за происшествие со сгущенкой. Врач, больше ничего не говоря, твердым шагом направилась на корму. Она здесь бывала часто, и показывать ей дорогу не требовалось. Она как чувствовала, что на судне что-то запретное найдет. Скорее всего, предполагала, что там прячут незаконно приобретенную стерлядь и осетрину, – глядишь, и ей перепадет, а не то будет составлен такой акт, что сам капитан не обрадуется.

Чувствуя, что кто-то идет к корме, громко стуча каблуками по металлической палубе, медвежонок затих. Санитарный врач направилась прямо к большому ящику, открыла щеколду и хотела приподнять крышку. Боцман предпринять ничего не успел. Медвежонок сильным движением головы и лап отбросил крышку и сиганул по палубе. Боцман растерялся: или ловить Мишку, или спасти санитарного врача, которая в полуобморочном состоянии опустилась на кнехт (металлическая тумба для крепления швартовных тросов). Оклемавшись, она потребовала встречи с капитаном.

Капитан был на судне и пригласил к себе в каюту старшего помощника, судового врача, боцмана и санитарного врача. После длинной речи об охране здоровья членов экипажа и туристов, о противоэпидемиологических мероприятиях вердикт санитарного врача был безоговорочным: Мишку списать на берег. После ее ухода капитан спросил, обращаясь ко всем: «Что будем делать?» После долгого молчания боцман робко промолвил: «Может, обойдется». «Не обойдется! – резко ответил старший помощник капитана. – Можем прославиться и нажить неприятности. У них, санитарных врачей,

полномочия большие». «Могут рейс задержать», – спокойно заметил капитан. «А куда я его дену?», – бросил реплику боцман. «Надо думать, хотя времени на раздумья мало», – ответил капитан. На этом все и разошлись.

Через некоторое время капитан снова пригласил к себе боцмана и сказал: «Собирай своего друга в путь. Место ему нашли в пионерском лагере «Чайка». Вчера туда привезли ребяташек речников на оздоровительный сезон, – вот для них будет радость! Завтра с утра будет машина А. Х. Тарарухина – начальника снабжения пароходства, на ней и отвезешь. В судоремонтном заводе он же заказал небольшой вольер. Там и разместят твоего Мишку».

Судьба медвежонка оказалось счастливой. После окончания сезона летнего отдыха детей медведя согласились взять в живой уголок урочища «Столбы», а затем он перекочевал в «Роев Ручей». К каждому посетителю зоопарка Мишка присматривается: а вдруг пришел к нему его первый наставник – боцман большого теплохода.

#### **Действующие лица:**

Боцман – Котов К. Ф.

Капитан – Булава И. А.

Старший помощник капитана – Коротких Г. А.

Старший механик – Скрыч Э. И.

Судовой доктор – Бурмакина Н. А.

События происходили на теплоходе «В. Чкалов».

## О СУДОВЫХ ГУДКАХ

Да простят меня священнослужители за такое сравнение, но каждое судно тональностью своего гудка, как и церкви – звоном колоколов, различаются между собой.

Трогательно, с любовью и знанием предмета описывает это обстоятельство Л. Г. Сизов в своей книге «Все остаётся людям»: «Каждое судно как-то было само по себе, такой разношерстной постройки, разного

времени, да и разной судьбы. Вот «Кооператор» имел очертания корабля морского типа, с некоторым военным оттенком. Вид у него был суровый, да и гудок такой резкий, рычащий, ревуший, жёсткий». И ещё: «Первым из затона выходил небольшой, но всем речникам и жителям прибрежных улиц знакомый, пароход «Северный». И только ему присущим, пронзительным гудком оповещал всех о начале навигации».

Интересную байку рассказал В. И. Похабов, в то время третий штурман парохода «Каганович». По какой-то причине потребовался ремонт понтонному мосту в Красноярске. Для решения проблемы переправы пассажиров между левым и правым берегом дополнительно к пароходу «А. Пушкин» был снят с транзитной линии пароход «Каганович». Однажды, во второй половине дня, члены машинной ком Анды откуда-то притащили громадный, весом 100 килограммов, медный гудок. С помощью лебедки подняли его на верхнюю палубу и водрузили за дымовой трубой, на фундамент старого гудка, который демонтировали. Хотя пришлось укреплять фундамент, однако архитектура парохода не пострадала. Гудок мощно возвышался и был почти вровень с трубой, сверкал на солнце надраенной медью. Механик с первым штурманом всю ночь провозились, налаживая в нужную сторону раструб гудка – на управление пароходства.

К отходу судна гудок был готов. Давление пара на марке, судно как будто дышит, стравливая в воздух излишки паров. Капитан поднимается на мостик, берёт ручку тросика гудка и резко тянет её вниз на себя. Раздаётся рёв такой силы, что от неожиданности капитан присел, но ручку не выпустил.

Продолжительный сигнал слышали не только в городе, но и в близлежащих деревнях. Также, отрывисто и громко, через две секунды прозвучал короткий. Через пять минут второй отходной сигнал – продолжительный и два коротких – капитан подать не успел. К судну бежал, махая руками, посыльный начальника пароходства: «Немедленно прекратите гудеть, снимите, к чёртовой матери, этот гудок и восстановите старый! Это – распоряжение начальника пароходства!!!», – кричал с берега посыльный.

Обычно начальник пароходства заходил в свой рабочий кабинет около девяти утра, предварительно сам определив состояние рейда, количество судов, ожидающих погрузку, выгрузку. На этот раз он, как обычно, зашёл в кабинет и решил открыть окна с видом на Енисей. Рёв парохода «Каганович» застал его врасплох, и он закрыл руками уши. Посыльный, который был в приёмной, бросился выполнять распоряжение начальника пароходства.

Демонтаж гудка проводился спешно. Во второй половине дня его выгрузили на берег и сдали старьёвщику, выменяв у него за гудок несколько бутылок какого-то черного вина. Старьёвщики часто разъезжали по городу на телегах, и принимали всё только по бартеру.

От многих факторов зависит тон и сила звучания гудка: высокое или низкое давления пара на пароходах и воздуха на теплоходах, сырая или сухая погода, удачная или неудачная конструкция самого гудка. В соответствии с «Международными правилами предупреждения столкновения судов в море» (МППСС), явная слышимость звукового сигнала должна быть на расстоянии не менее 2,5 морской мили. Контроль за этим осуществляет Морской Регистр.

На речных судах, поднадзорных Речному Регистру, слышимости звукового сигнала уделяется меньше внимания. Именно поэтому на реке такая разноголосица звуков, издаваемых теплоходами.

Я хорошо помню «болезнь» гудка на моем первом судне – ледоколе «Енисей». И как только не колдовал над ним главный механик П. Н. Руденко: менял мембраны, то увеличивая их количество и габариты, то уменьшая, ставил редуктор для регулирования давления подводимого воздуха, переводил его на питание от парового котла. Ничего толкового от этих реконструкций не выходило. При нажатии кнопки гудок начинал сипеть, дальше шёл какой-то заунывный звук, а чаще он и вовсе молчал. И капитан П. П. Борейша, стоя на мостике, вынужден был лишь разводить руками перед лицом того, кто стоял на капитанском мостике встречного судна и приветствовал его одним коротким звуковым сигналом. Павел Павлович тут же, поминая всех святых, отправлял рулевого в машинное отделение: «Пусть

немедленно откроют на гудок воздух!». Иногда вместо сигнала получался совсем конфуз, – это когда вместо звука издавалось короткое шипение.

Красивые, приятные, мощные, на низких тонах были звуковые сигналы на пароходах «Победа» и «Родина». Эти суда, построенные в Соединенных Штатах Америки, через два океана пришли на Енисей.

На многих судах было по два гудка: один – для обеспечения внутрисудовой связи, другой – для подачи сигналов внешней связи: «Человек за бортом», «Запрос на обгон», «Расхождение», «Вызов шлюпки», на пассажирских – «Отход от пристани» и др. Для внутрисудовой сигнализации звук был высокой тональности, больше похожий на свисток, для внешней связи – более низкой тональности, мощного звучания.

Удачно подобранные гудки были на теплоходах «В. Чкалов» и «А. Матросов». Особенно, когда сигналы подавались одновременно: звук – неподражаемый, не спутаешь с гудками других судов.

Славился гудок на пароходе «Мария Ульянова». При списании этого судна гудок был снят механиком теплохода «В. Чкалов» Г. Д. Артюхом. И вот однажды, изрядно поколдовав над паровым гудком, механик решил приспособить его под воздух. Наступил момент испытаний. В машинном отделении теплохода собралась почти вся машинная команда. Механик заявил: «Сейчас будем пугать рогалей» – так, пренебрежительно, машинная команда называла палубную. Та не оставалась в долгу и называла машинных «маслопупами».

К воздушному баллону шлангом высокого давления был подсоединен приспособленный под воздух паровой гудок. Механик крепко взял его руками и выставил на вытянутых руках в иллюминатор наружу, чтобы лучше был слышен сигнал. Затем он подал команду помощнику: «Давай!». Баллон открыли. В тот же момент гудок рывкнул и улетел за борт. Свободный конец шланга начал сильно вибрировать и бить по лицу и носу незадачливого испытателя. По всему лицу механика была размазана кровь из разбитого носа, а члены команды от дружного хохота держались за животы.

То ли высокое давление было в воздушном баллоне, то ли на всю катушку он был открыт, то ли что-то с гудком случилось – установить причину неудачи не удалось. Предмет же испытания остался на речном дне.

## ИСПЫТАНИЕ ЛЕДОХОДОМ

Аварии на Енисее – не редкое явление. Быстрое течение, каменистые перекаты, пороги и шиверы, слабое знание специальной лоции, неопытность капитана или штурмана способствуют этому. Особенно тяжелые аварии происходили и происходят во время весеннего ледохода.

Своим появлением Красноярский затон обязан весеннему ледоходу 1906 года, когда частные судоходные компании понесли значительные убытки по причине повреждения льдами готовых к эксплуатации судов. Чтобы застраховаться от сюрпризов стихии, осенью 1908 года был оборудован затон в селе Стрелка, в Лопатинской протоке и группа пароходов и лихтеров была поставлена там на зимний отстой. Но судьба этой зимовки сложилась трагично. Во время ледохода 19 апреля 1909 года напором льда большую часть судов в затоне вытолкнуло на берег протоки, а пароходы "Минусинск" и "Красноярск" вынесло на Енисей, где пароход «Красноярск» переломился и затонул у острова Черемуховый в районе Стрелки, а "Минусинск" унесло вниз по Енисею. Он проплыл во льдах более 600 километров и затонул у Сумароковского острова. На месте гибели парохода и до сего времени видны взмыры. Путьцы выставляют здесь бакен и обозначили это место на лоцманских картах.

Кроме повреждения судов весенним ледоходом, они могут обсохнуть. Это произошло в 1955 году с теплоходом "К. Маркс", который вышел из Дудинки по большой воде при редком ледоходе, пренебрег обычной осторожностью и сел на осередок Ситковский. Вода ушла, а теплоход остался на сухом месте. И только осенью спасателями под руководством Н.Г. Копцева пароход «К.Маркс» был спущен на воду.

Такая же участь постигла рефрижератор № 901 под руководством капитана В. А.Иванова в 1966 году. Загруженный до предела скоропортящимися продуктами, свою первую навигацию на Енисее, теплоход спешил за льдом в Дудинку. Получив информацию, что ниже Игарки густой ледоход и еще не очистилась ото льда Губенская протока, капитан принял решение встать на якоря. Однако через некоторое время теплоход был захвачен большим ледяным полем, вынесенным из протоки. Экипаж не смог выбрать якоря, и

судно вытолкнуло на левый берег, немного выше Игарки. Ни разгрузка теплохода, ни самые мощные буксиры не смогли снять его с берега. Через некоторое время вода ушла и РФ-901 оказался далеко от реки. Не смогли отстоять его и на следующую весну 1967 году, - по причине более низких, по сравнению с 1966 годом, горизонтов ледохода. Только на второй год опять же Н. Г. Копцеву с его командой удалось спустить это судно на воду. Что-то подобное, но с более тяжелыми последствиями, могло произойти с теплоходом "В. Чкалов". Ледоход на Енисее в 1972 году сопровождался частыми заторами льда, большими подъемами воды, подтапливанием населенных пунктов. Поскольку потеплело резко и сильно, в бассейнах рек Подкаменной и Нижней Тунгусок начался многоводный паводок. Енисей же в это время в его нижнем течении еще не был готов принять спокойный ледоход - от Туруханска и ниже. Он был скован крепким льдом. Это стало причиной заторов, резких и больших колебаний горизонтов воды. Большая группа флота, в том числе более 20 единиц "чешек", "румынок", рефрижераторов, больших танкеров спешили в Дудинку. Это был совершенно неоправданный риск. Все знали, что в Дудинке морские причалы находятся еще под водой, а причалы высокой воды будут принимать грузы особой срочности, то есть грузы для производственных технологий Норильского комбината. Но всех охватил какой-то спортивный азарт. "Как я буду стоять, когда кто-то прошел мимо", - надо полагать, так думали капитаны.

После длительной стоянки в Игарке, более суток, теплоход «В.Чкалов» поторопили следовать в Дудинку, обещая при этом, что через 12 часов там будет чисто. Из Норильска был уже отправлен пионерский лагерь № 7 в количестве 750 детей и более 150 человек obsługi. Обычно кают для всех не хватало, и под их размещение занимали все салоны и рестораны. Прием же пищи организовывали в вестибюлях и коридорах.

Вода шла на прибыль: очевидно, в районе острова Леонтьевского был затор. Да и вокруг нас река еще не была полностью чистой. Подъемом воды снимало с берегов лед, отрывало припай, вскрывались протоки, вследствие чего на реке продолжался редкий ледоход. В ста километрах от Дудинки решили остановиться на Червинском осередке, где уровень воды над самой его вершиной был более пяти метров. Здесь лед был намного реже. Стать на якорную стоянку в другом месте было сложно из-за больших глубин и быстрого течения.

Ночью мимо нас прошли более 30 крупнотоннажных судов. К утру на реку начал садиться плотный туман. Группа теплоходов проекта 2188: "Астрахань", "Весьегонск", "Воскресенск", "Джамбул", - следуя в тумане,

умудрилась зайти за Лузинские острова. Мы услышали по связи УКВ "Кама" разговор между капитанами Жилинским и Яковиным.

- Слушай, - говорил Жилинский, - мы зашли в какое-то озеро. Кругом берег и небольшие глубины.

- Не шуми, - оборвал его Яковин. - Нас же все слышат. Завтра же будешь давать объяснения в судоводную инспекцию - где бродил? Выходим тем же ходом, как зашли.

Разговор в эфире прервался. К 10 часам туман начал рассеиваться. У мыса Грязнуха весь караван судов остановился. После получения информации о том, что к 14 часам поезд с детьми будет в Дудинке, мы решили сниматься с якорей и продвигаться ближе к Дудинскому порту. Однако ниже мыса Грязнуха пришлось снова стать на якоря. Обратили внимание, что течение реки в Ситкову протоку весьма слабое. Через час, следуя из Дудинки, мимо нас прошел теплоход "40 лет ВЛКСМ" Дудинского порта. Вышли с ним на разговор по радиостанции УКВ "Корабль", на всех других судах каравана такой связи не было. Капитан теплохода "40 лет ВЛКСМ" проинформировал:

- Рейд порта Дудинка чист ото льда, выведены и поставлены на рейде стоечные лихтеры. Речка Дудинка ото льда очистилась. Флот из отстойного ковша выводится на рейд.

После такой обнадеживающей информации капитан вышел на связь с диспетчером Таймырского райуправления. Диспетчер сообщил, что состав с детьми и обслугой прибыл на станцию и его подают в порт и что теплоходу "В. Чкалов" следует немедленно идти в Дудинку: посадка детей объявлена на 18.00. Последовала команда сниматься с якорей, готовиться к приёму на борт пионерского лагеря.

Через 30 минут теплоход «В.Чкалов» уже огибал на полном ходу Грибановский мыс. Енисей впереди был чист. Как на ладони открылась Дудинка. Но, посмотрев налево, капитан обомлел: по всей ширине реки, сплошным полем двигался лед Ситковой протоки. "Так вот почему в Ситкову протоку не было течения," - мельком подумал он. Поворачивать назад было поздно. Поверхность воды, свободная ото льда, сужалась на наших глазах. Ледяным полем нас начало прижимать к береговой бровке, которая была четко очерчена ледоходом, прошедшим раньше. Загремел телефон: из машинного отделения звонил главный механик, он кричал:

- Гнем тяги рулей! Без гребных винтов можем остаться!

- Не паникуй, - сказал капитан механику – отремонтируем.

Позвонил боцман, докладывает:

- Льдом выдавливает иллюминаторы!

- Задраивать на металлические крышки! – последовал приказ.

Капитан уже мало обращал внимания на все доклады, неотрывно глядел на эхолот. Вначале было более 20 метров и эхолот не доставал дна: границы измерения глубин эхолотом "Кубань" - от 20 метров до 20 сантиметров. Потом глубины начали плавно падать. И вот уже пять метров до дна, глубины продолжали медленно уменьшаться. Машины были остановлены, рули - по центру. Судно не управлялось, его несло льдом со скоростью 15 - 17 километров в час.

Заверещал дежурный диспетчер:

- "Чкалов", "Чкалов", немедленно останавливайтесь! Пошла Ситкова протока, заверещал диспетчер.

- Поздно спохватились, господа! Мы неуправляемы, движемся вместе со льдом, - в сердцах отвечал капитан

- Где вы находитесь? - спрашивает диспетчер.

- А вот сейчас начнем кидать красные ракеты - увидите.

Напряжение достигло предела, под килем оставалось менее чем полметра воды и теплоход выбросило в речку Дудинка.. Глубины стали сразу более 15 метров, сжатие ослабло. Речка Дудинка была плотно забита льдом, здесь образовалось течение вверх, и судно дрейфовало, подрабатывая одной машиной малым ходом - для управляемости.

Сил стоять не было и капитан опустил на стул. Потом в экипаже посмеивались друг над другом, обсуждая, кто как себя вел. Особенно шутили над шеф-поваром Марией Родионовой, как на корме она читала молитву, крестилась и просила Господа Бога помочь.

- Может, если бы не моя молитва, то было бы все по-другому, - оправдывалась Мария Родионовна.

"Может, так оно и есть", - подумал капитан.

#### СИМПОЗИУМ С "УТКАМИ"

По задумкам организаторов того рейса, в путешествии по Енисею должны были совместиться: обмен научно-практической информацией по магнитному резонансу, отдых на борту судна, экскурсии по городам и весям края и, самое главное, исполнение пожелания участников рейса, как выражались многие из них, своими глазами увидеть жемчужину Заполярья - город Норильск с его знаменитым комбинатом. Для этих целей Красноярским институтом ядерной физики был зафрахтован теплоход "В. Чкалов" - на обычный туристический рейс в течение 15 суток, с привычными

для нас посещением населённых пунктов, зелёными стоянками, путевой информацией.

Возглавил этот симпозиум заместитель директора института по научной работе. Перед самым отходом теплохода он поднялся на капитанский мостик и объявил:

- Не вернулись на борт оператор и режиссер телевидения, которые по заданию института должны снимать этот рейс. Они там что-то забыли и придут через пять минут. Надо подождать.

"Ну, начинается, - подумал капитан, с этой неподдающейся организованности публикой еще хвачу лиха".

Участвовать в симпозиуме собрались представители научных учреждений, научно-производственных объединений этой отрасли со всего Союза ССР. Нас провожали официальные руководители края, руководство пароходства, родственники и друзья отъезжающих. По этому случаю духовой оркестр играл на причале марши, чем собрал громадную публику случайных прохожих.

- Наконец-то, можно отходить? - спросил капитан у руководства рейса и начал подавать соответствующие команды вахтенной службе.

Обычно, когда якорь-цепь становится в вертикальное положение, значит якорь оторвался от грунта - боцман сигнализирует об этом с бака одним ударом в колокол. После этого, - нужно следить, чтобы судно не дрейфовало по течению, - дается "малый ход". Боцман подает сигнал "два удара в колокол", что означает: якорь показался из воды и чист. Затем выключается внешняя командная связь и автоматически на полную мощность динамиков врубается марш "Прощание славянки". Ход добавляется и судно начинает медленно двигаться вдоль причала. Следует команда рулевому: - Лево руля!

Судно медленно разворачивается, и сразу же для рулевого звучит другая команда:

- Лево на борт! Телеграфы - на "полный вперед"

Теплоход быстро, с наименьшим диаметром циркуляции, разворачивается вниз по течению. В этот момент зазвонил телефон, капитан снял трубку и услышал:

- Флагшток кормовой обломили о причал!

Спрашивает:

- Где государственный флаг?

- Успели подхватить, - отвечает матрос.

Со стороны бака раздается негромкий звук - как бы рывок. Капитан спрашивает у штурмана за рулем:

- Не подавали сигнал "три удара в колокол"?

Это означает: якорь уложен в клюз и закреплен.

- Не слышал, - отвечает штурман.

Встречным курсом следовал теплоход "Щетинкин", с него по связи УКВ "Кама" спросили:

- На "Чкалове", у вас два якоря было? Теперь остался один.

Тут же позвонил боцман с бака и доложил:

- При укладывании в клюз оборвали левый якорь.

Времени для раздумий не оставалось: капитан делает оборот к затону, устанавливает связь с диспетчером по ремонту флота. Выяснилось, что такого якоря в Красноярске нет. После уточнения этого факта уже на уровне технических служб пароходства принимается решение: "В. Чкалову" следовать до Подтесово, а там подготовят якорь и установят его на теплоход. Параллельно получили разрешение следовать до Подтесово с одним якорем. За время переговоров боцман привел в порядок кормовой флагшток и водрузил на место Государственный флаг. Капитан подготовил и отправил в службу безопасности и бассейновое управление пути информацию об утере якоря.

До Казачинского порога дошли без приключений. Запросили разрешение на спуск в пороге. Дежурный по блокпосту "Два свистка" поднял на мачте разрешительный сигнал, и мы без остановки пошли в порог. Проходя мимо туерной стоянки, обменялись с туером приветствием одним коротким звуковым сигналом. И в этот момент были вызваны на связь капитаном-наставником Алексеем Николаевичем Захаровым, который постоянно находился на вспомогательном судне "Эльтон". Поздоровались, и Алексей Николаевич попросил капитана сбавить ход до малого - ниже порога стоит аварийная баржа и ее откачивает теплоход "Эльтон", откачке она не поддается, требуется заводить пластырь. Миновав "Эльтон" и аварийную баржу на малом ходу, добавили до полного и в Енисейск пришли по расписанию. Стоянка здесь была более четырех часов, и капитан обратился в Подтесово, чтобы доставили якорь в Енисейск. Подтесовцы так и сделали, и до отхода из Енисейска, якорь был восстановлен и испытан. Когда Енисейск остался за кормой, руководство рейса организовало вечер знакомств. По итогам этого вечера капитан пригласил начальника рейса и провёл уже более жесткий инструктаж в части поведения на борту.

- При таком состоянии легко можно оказаться за бортом, - выговаривал он. - Ведь так отплясывали гопака, в рубке было слышно.

Начальник нехотя приносил извинения, просил не обращать внимания.

- Люди, наконец-то, оторвались от ежедневных забот, пусть повеселятся.

Ничего с ними не случится! - говорил он. Немного погодя добавил:

- Не переживай, капитан!

На одно нестандартное явление капитан обратил внимание третьего штурмана:

- Ты заметил, что со всех встречных судов нас рассматривают в бинокль? И только после того, как узнают, кто на мостике, машут рукой.

- Странно, но это так, - согласился он.

Загадка стала проясняться, когда в Игарке ко мне зашел начальник судоходной инспекции Федор Григорьевич Сидоров и воскликнул:

- Ну, слава Богу, жив!

- Это почему же не должен жить? - шутя возмутился капитан. И он рассказал, что дежурный диспетчер порта Игарка ему доложил: "Теплоход «В.Чкалов» пробился в Казачинском пороге, не поддается откачке и затонул".

Я сразу связался с диспетчером пароходства, который проинформировал, что теплоход следует по расписанию и прошел Подкаменную Тунгуску.

- Где там можно затонуть "Чкалову"? Уму непостижимо, как такое выдумать,

- сокрушался Сидоров. Капитан и начальник инспекции еще немного пошутили по поводу появившейся "утки".

Перед самым приходом в Дудинку к капитану обратился турист из люкса-Б по поводу утери документов. Он жаловался и охал:

- Надо же так не повезти! Ведь ехал в этот круиз только затем, чтобы побывать в Норильске. А тут вместе с удостоверением члена-корреспондента Академии наук СССР, доктора физико-математических наук, шоферскими правами, талонами на бензин потерял специальное разрешение на въезд в Норильск. Не могли бы вы как-нибудь помочь мне в этом деле? - попросил он.

- Чем могу, тем помогу, - ответил капитан и предложил выход из ситуации, - Вам выпишут увольнительную для поездки в Норильск, как члену экипажа. По таким документам пограничники пропустят.

Так и сделали. После его возвращения из Норильска он зашел к капитану - был очень доволен поездкой, - и оставил свои координаты в Москве, на тот случай, если найдутся документы. Через рейс бортпроводница действительно нашла его документы, и мы отослали их в Москву. Вскоре пришел его краткий ответ с благодарностью. Свое послание он закончил словами: "Так я еще нигде не отдыхал!"

Перед отходом из Дудинки в последних известиях по местному радио было объявлено, что во время шторма потерпел аварию теплоход "Чкалов", погиб капитан и еще один член экипажа. "Час от часу не легче", - подумал капитан

А до этого на борт заходил капитан-наставник Анатолий Нефедович Быковский, который был наслышан о первой версии - аварии в Казачинском пороге.

- Не поверил, но так правдиво и убедительно рассказывали знатоки, - говорил Анатолий Нефедович, - что я позвонил в Красноярск. Из Красноярска мне ответили: "Вы не первый спрашиваете. Какая-то чушь!"

Но когда капитан сам услышал трагические новости о "В. Чкалове" по радио, то немедленно туда позвонил. Ему ответили:

- Вы извините, мы ошиблись. Эта трагедия произошла с небольшим катером геологов "Чкаловец", там действительно погибли капитан и помощник механика.

Но выпущенная очередная "утка" начала гулять по бассейну, обрастая новыми подробностями. При подходе "В. Чкалова" к Енисейску на пристани их ожидала толпа родственников членов экипажа, корреспонденты радио, телевидения, прессы. У всех на устах был один вопрос:

- Что же у вас на судне произошло?!

А капитан ничего ответить не мог. Рейс как рейс.

#### НАЗЫВАЕТСЯ ВЫЛЕЧИЛИ

В один из туристических рейсов на капитанский мостик поднялся начальник рейса Александр Николаевич Колесов и между делом, как бы вскользь, заметил:

- Туристы жалуются на грубость матросов.

Это было что-то новое.

- Как это выражалось? - спросил капитан.

Вместо ответа Александр Николаевич, указав на туристку на шлюпочной палубе, сказал:

- Да вот она, жалобщица!

Вместе с Колесовым капитан спустился на шлюпочную палубу, подошел к туристке, извинился и спросил:

- Вас кто-то оскорбил на судне?

- Ваши матросы, - был ее ответ.

- А как это произошло?

Она сказала:

- Я стояла недалеко от того места, где они поднимали лодку. Они меня материли.

- Может, вы ошиблись? Возможно, это было у них между собой? - высказал капитан сомнение.

- Нет, - возразила она, - я видела, как они меня обсуждают и матерят.

- Вы слышали или видели? - снова спросил капитан

- Нет, я все это видела своими глазами, - еще раз подтвердила она.

Капитан понял, что она не совсем здорова, успокоил ее, сказал, что я накажу матросов за грубость и больше они ее оскорблять не будут. После этого разговора капитан попросил начальника рейса посмотреть, в какой каюте она отдыхает, как о ней отзываются ее соседи по каюте? Через некоторое время Александр Николаевич докладывает:

- Иван Антонович, туристы говорят: "Уберите, пожалуйста, от нас эту "фонтамаску", а то она нас перережет. Несет какую-то несуразицу".

- Может, нам действительно ее отселить? Или оставить в каюте одну, а тех троих переселить? - высказал свое предположение капитан.

- Так мест же нет, - ответил Александр Николаевич.

Капитан пригласил своего старшего помощника, судового доктора и поручил им осторожно понаблюдать за ней. На очередной "зеленой стоянке" установили непрерывное наблюдение. После остановки судна и подачи трапа наша туристка в глубоком раздумье сошла на берег и отправилась на прогулку вдоль берега. Когда она удалилась от судна километра на полтора, вахтенный штурман послал в тот район мотобот. Мотобот обогнал туристку метров на 200 и остановился, якобы порыбачить на удочку. Она прошла мимо и удалилась еще метров на двести от мотобота. И только-только к отходу теплохода благополучно вернулась на его борт. Вахтенному матросу у трапа она пожаловалась:

- Не принял меня Енисей.

После того, как капитан получил информацию об этом, он распорядился по вахте и боцману:

- Глаз не спускать с ее каюты. Если, не дай Бог, она сиганет за борт, то Енисей примет ее наверняка.

Судовой врач, после беседы с соседями по каюте этой странной туристки, сочла целесообразным пригласить на борт в Туруханске районного психотерапевта - пусть он сделает свое заключение, что делать с ней дальше. Александр Николаевич поддержал такое предложение, и капитан отправил телеграмму на пристань Туруханск следующего содержания: "Туруханск лр Корольскому Прибытием Туруханск прошу направить борт судна психотерапевта или психоневролога для консультации по вопросу дальнейшего продолжения путешествия туристки Дахновой зпт также возможно получение информации с места ее жительства по адресу (был

указан ее домашний адрес) Туруханске полагаем быть 15 08 16 00 местного тчк КС".

На пристани Туруханск теплоход «В.Чкалов» встречал начальник пристани Иван Александрович Корольский (заочно его звали Корольский-младший, в отличие от Корольского-старшего, который был начальником порта Игарка). Иван Александрович попросил капитана деликатно задержать больную (так ее будем называть дальше) на борту судна, а минут через 20 после ухода с теплохода туристов подъедут врачи. Мы так и сделали. Через некоторое время подъехала "скорая помощь" и два врача. Они предложили на период стоянки судна отвезти больную в поликлинику и заявили, что после ее обследования будут даны рекомендации. Но она категорическим тоном отказалась от всякого обследования, утверждая при этом, что совершенно здорова.

Начальник рейса поднялся в ходовую рубку и доложил капитану, что больная согласится на обследование только после беседы с ним. Капитан спустился в ее каюту, которая располагалась на главной палубе, рядом с выходом на берег для пассажиров.

- Вы не уйдете без меня? - спросила она.

Капитан заверил, что в любом случае до отхода судна он её увидит. Здесь же присутствовали врачи. Они вместе с ней, втроем, вышли с теплохода, сели в машину "скорой помощи" и уехали.

Прошло не более пятнадцати минут. Капитан только поднялся на капитанский мостик, глянул на берег и ужаснулся. Впереди бежала больная, за ней - два доктора в белых халатах, и с крутого берега обратно к теплоходу ехала "скорая". Через две минуты туристка, а за нею врачи заскочили на борт судна. После этого больную уже насильно посадили в машину и, забрав ее вещи, уехали. Сопровождали её до больницы начальник рейса и судовой врач. После возвращения они доложили капитану, что больную положили в стационар.

Ровно через сутки капитан запросил начальника пристани Туруханск о состоянии здоровья туристки, поинтересовался, установлена ли связь с ее родственниками. Через короткое время получен ответ: "Ваша туристка совершенно здорова, продолжает круиз на теплоходе "А. Матросов".

На обратном пути из Диксона, когда встретился теплоход "А. Матросов", капитан спросил у своего коллеги, капитана Минаева:

- Владимир Петрович, как чувствует себя наша туристка, которую вы взяли в Туруханске?

- Чувствует себя нормально, адекватное поведение. Чего вы ее высадили? Непонятно.

Вот такой произошел казус. Только вот с кем? Непонятно.

## О книге

### Второе дыхание

Девяностые годы прошлого столетия были особенно трудными в нашей стране. Это были годы перестройки всей жизни и государственного строя. Многие чувствовали необходимость перестройки, многие понимали, что она нужна, но что это такое, как практически скажется на собственной жизни, мало кто представлял.

Некоторые растерявшись, опускались на дно, другие, пользуясь неразберихой, обворовывали государство и обогащались. Но большинство боролось за сохранение своего дела, за сохранение производства.

Об этом переломе, о его понимании будет много написано и проанализировано, но первые ласточки уже появляются. К ним относится и книга Ивана Булавы «Второе дыхание». Автор в те годы был на острие событий за сохранение Енисейского речного пароходства – основной транспортной артерии Красноярского края, без которой жизнь была бы невозможна.

Борьбу за сохранение пароходства вела группа молодых людей, специалистов речного дела. Они в первую очередь пытались сохранить связи с предприятиями, с которыми сотрудничали раньше, они искали понимание сути капитализма, его возможностей и их преимуществ.

Для этого приходилось ездить не только по своей стране, но и за рубеж в США, Францию, Израиль, Турцию и т.д.

Кроме этого приходилось разгадывать и отбиваться от «хищников», стремившихся завладеть пароходством и использовать его только для своей выгоды.

Вообще, книга «Второе дыхание» интересная и поучительная. Образец служения коллектива интересам государства, и разумного распределения сил.

Документальное творчество И.Булаву чрезвычайно интересно, хотя в его произведениях нет лихо закрученного сюжета, необычайных метафор или других литературных изысков. Впрочем острые моменты есть, но они не придуманы автором, а чистая правда. Ему приходилось решать такие проблемы, с которыми рядовой труженик никогда не сталкивался. Как много стоит за этими словами. И.Булава, не сглаживая и не выпячивая успехи, пишет о деятельности Енисейского пароходства, у штурвала которого он стоял не один год, пройдя путь от третьего штурмана судна до начальника всех судов на реке. А это сотни машин и тысячи людей.

И вот эти люди и являются самыми сильными машинами транспортного движения по Сибирскому меридиану. И нет ни одной одинаковой машины, а он их объединил, чтобы они стремились к единой цели.

Особое впечатление произвела его любовная история. В ней ярко раскрылся его деловой характер. Расскажу ее вкратце. Ему понравилась одна из сотрудниц пароходства. Что же его привлекло? В обычном романе мы бы прочли какие, скажем, красивые у нее глаза, экзотическая прическа, фигура... В книге подобных аспектов нет. Зато она умело наладила делопроизводство, точно переводила английские тексты, а писем на этом языке было множество...

Так родилась дружная семья, с мальчуковым потомством. Любовь не отвлекала от работы, а давала дополнительную энергию, тратившуюся на пользу общему делу.

Конечно, детали жизни этих двух тружеников мы не приводим. Нужно читать книгу. Когда муж и жена заняты одним делом, отдают ему все силы, это сказывается на этом деле.

Следует отметить, что самозабвенная работа по развитию пароходства велась не только ради укрепления своего благополучия, а ради благополучия всех речников. В итоге, трудовой ритм вошел в свою обычную колею, даже более того превосходил свои доперестроечные успехи, много средств тратилось на улучшение жизни, особенно ветеранов. Выплачивалась дополнительная пенсия, щедро оказывалась материальная помощь, безвозмездно оказывалась медицинская помощь, ежегодно ветеранов провозили по Енисею, что было чрезвычайно дорого старикам, они вспоминали о своем прекрасном трудовом прошлом.

И логическим продолжением книги являются короткие рассказы о трудовых подвигах ветеранов, почти о каждом по несколько строк. Но насколько они дороги сердцу стариков, как согревают их. В тоже время их прежние дела служат примером для нынешней молодежи, для ее воспитания и достижения новых экономических успехов.

Однако по мере укрепления Енисейского речного пароходства, разыгралась борьба между крупными промышленными предприятиями за овладение этим транспортным объединением для использования его в своих интересах. Это нефтегазовая компания «Лукойл», Норильский горнообогатительный комбинат и др.

Руководство пароходства содействовало в этом норильчанам. Ведь с ними было десятилетие успешного сотрудничества. И НГОК добился своей цели. Вскоре стало понятно, что ему вовсе не нужно пароходство, такая деятельность вовсе не по его профилю, к тому же доходы от нее не

столь и велики, как от основного производства. НГОК нужен был речной транспортный цех и не более того.

Такая ситуация была в 40-е годы, тогда комбинат подмял пароходство. Но спустя десять лет от такого сотрудничества пришлось отказаться. Но в наши годы история повторяется. Пароходство становится цехом комбината. А другие предприятия на берегу снабжаются 120 частными судоходными компаниями. Начались аварии, потери людей и грузов. Так 16 сентября 2006 года перевернулся теплоход «Некрасов». Погибли 15 человек. Такое случилось на нашей реке впервые.

Однако в судоходстве по реке ничего не меняется. Были и другие аварии.

Руководство комбината тут как бы не причем. С каждым годом перевозки дешевеют. Выгода очевидна. Но это сегодня, а что будет завтра? Как это скажется на жизни края? Вопросов много, ответов нет.

Книга И.Булавы косвенно поднимает эти проблемы. Первая ласточка бьет тревогу, вспоминая прошлое, предостерегает от ошибок в будущем.

Л. Щепко