

Виктор САВЕЛЬЕВ

# МОЯ РЕКА



*Речные были, репортажи  
и расследования разных лет*

Виктор Савельев

**Моя река. Речные  
были, репортажи и  
расследования разных лет**

«Издательские решения»

**Савельев В.**

Моя река. Речные были, репортажи и расследования разных лет /  
В. Савельев — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-909436-0

Сборник «Моя река» — как и книги автора «Я судебный репортер» и «Я криминальный репортер» — составлен из опубликованных в былые годы репортажей и расследований автора-журналиста. Такой книги о реке еще не было! Ночные рейды с рыбнадзором, погони за браконьерами, острые ситуации — это не «кабинетная журналистика», где самая большая угроза — падение словаря с полки на ногу. «Эти репортажи были самыми опасными, — говорит автор. — Они превосходили по риску даже мои выезды с уголовным розыском».

ISBN 978-5-44-909436-0

© Савельев В.  
© Издательские решения

## Содержание

Спрячь блокнот и ничего не записывай!	6
ОДНАЖДЫ НА РЕКЕ...	7
ЧТОБЫ СМОТРЕТЬ И СЛУШАТЬ НОЧЬ	7
1	7
2	8
3	10
4	11
5	12
СКВОЗЬ ЛЁД	14
РЫБООХРАНА	16
Эти репортажи были самыми опасными	16
ПОД ПОКРОВОМ НОЧИ	17
1.Туман	17
2. Промысел	18
РЫБНАДЗОР УХОДИТ В ПОИСК...	20
1. Чрезвычайное происшествие	20
Конец ознакомительного фрагмента.	21

**Моя река  
Речные были, репортажи и  
расследования разных лет**

**Виктор Савельев**

© Виктор Савельев, 2018

ISBN 978-5-4490-9436-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## **Спрячь блокнот и ничего не записывай!**

### **Введение в книгу о реке**

У метода репортажа, который я люблю и условно зову «полным погружением», – самая полная степень участия репортера в материале его исследования.

Для меня таким путем глубокого «погружения» в среду «речных людей» (живущих рекой и не мыслящих себя без нее) были многодневные репортажи-плавания с экипажами судов и теми, для кого река – нелегкая и порой опасная работа. Вот ты, к примеру, садишься в моторную лодку с рыбоохраной и отчаливаешь от берега. И твоя интеллигентская, бумажная жизнь остается где-то сзади, за мелкими брызгами воды и бурунами от лодочного мотора, уносящего тебя к суровым приключениям. Ты уже не писатель, и не человек, боящийся сквозняка, – тебе в лицо бьют ветры, слепит солнце, летят мимо километры реки, ее повороты и изгибы, пейзажи, чьи-то лица на пристанях и в прибрежных деревнях, и эпизоды, эпизоды встреч...

Начинается «детектив», имя которому – другая жизнь. Ты, как птица, гоняешь по волнам на моторках; ты сорвал голос и охрип на ветру; ты уже сбился со счета новых встреч и ночных погонь; ты кричишь от досады, когда браконьер, бросив сеть со стерлядью, уходит в туман, и валишься от усталости с ног на ночлеге прямо в лодке... Ты глотаешь консервы и варишь уху под писк комаров, пропах костром и рекой. Ты почти забываешь, откуда ты и что ты репортер, ты живешь жизнью людей на реке: бакенщиков, инспекторов рыбоохраны, трудяг с плавкранов и барж, рыбаков и браконьеров, артельщиков рыбных хозяйств, капитанов теплоходов, матросов, бабок с прибрежных деревень, паромщиков... Где-то далеко-далеко, в нереальной уже действительности, остался пыльный загазованный город и суета, редакция, разборки на редакционных летучках, зависть, подсчет строк и гонораров, мелкие интересы, обиды, политкорректность, боязнь простуд или накачки от начальства...

Теперь ты уже не чужак в другой жизни с ее ветром в лицо! Есть только Ты, Река и эти Люди, что плывут с тобой или встречаются за каждым поворотом твоей летящей моторной лодки! В сущности, это почти транс с постижением новой сути и новых миров...

Через неделю такого «погружения» трудно возвращаться в «дорепортажное» состояние: новая действительность еще цепко держит тебя... Но зато потом с написанием текста не будет проблем: все краски твоей поездки, как из рога изобилия, польются на бумагу – лишь остро жаль, что не все впечатления вместятся в тесные рамки репортажа.

В какой-то степени метод «полного погружения» можно еще назвать: «Испытай всё на собственной шкуре!». Это отличный прием для тех, кто не боится окунуться в жизнь, оторвавшись от привычной жизни! Ибо испытанное на себе всегда ярче вялого «улова» нейтрального наблюдателя!

...Разные ситуации мне дарил река. Красочные закаты и рассветы, встречи с людьми, не придуманную – и не видную из редакционных кабинетов настоящую жизнь, вольные просторы, легенды и были реки, упоение новой реальностью, душевной свободой...

В книгу «Моя река» я собрал свои публикации за разные годы, так или иначе связанные с речной темой. Мне никогда не забыть реки моей юности и лучших лет с ветром в лицо.

*Автор книги*

## ОДНАЖДЫ НА РЕКЕ...

### **ЧТОБЫ СМОТРЕТЬ И СЛУШАТЬ НОЧЬ вышел наш корреспондент на патрульном судне. О некоторых наиболее острых ситуациях плавания и пойдет рассказ.**

#### 1

Это случилось ветреной темной ночью на Белой-реке – я успел посмотреть на часы: было двадцать минут первого. Мы уже миновали Дюргюли, над которыми тихо умер раскаленный, в желтых полосах закат, и шли на хорошем ходу мимо поросшей лесом темной горы, прозванной Селивановской. За горой по левому борту открылись ночные поля и дальние огни бакенов и деревень на берегу. Еще там светил какой-то подвешенный над рекой луч – я даже подумал, что это прожектор на мачте. Но тут же увидел, что мачты... не было.

– Смотрите! – крикнул стоящий за штурвалом первый штурман и механик Марат Шарфудинов. Необычное зрелище разворачивалось у нас на глазах: луч расширялся и рос – уже нельзя было принять его за прожекторный. Я понял, что это был обычный оптический обман – мираж, который поражает наше воображение где-нибудь в пустыне или на открытых просторах, перенося отраженный в атмосфере свет за сотни километров. Мы бросились вглубь рубки – я за биноклем, а Урал Гафаров за фотоаппаратом. Но было поздно: то, что еще недавно казалось лучом, теперь расплылось в молочно-мутное пятно и катастрофически быстро таяло на ночном небе.

– Ты видел? – забыв о строгостях на судовом УКВ-радиоканале, спросил кто-то у идущей впереди самоходки «СТ-556».

– Еще бы! – откликнулся в динамике сквозь шипение эфира ее стоявший на вахте штурман.

С левого берега выглянула луна, я вышел из теплоты рубки на свистящий ночной ветер палубы. Ночь была хороша, как само очарование. Одинокая звезда сверкала в паре с луной и купалась в ее свете. Темнели берега, и с металлическим блеском мерцала вода, разливаясь по широкой лунной дорожке... Впрочем, для поэзии было холодновато. Быстро озябнув, я юркнул в уютную темноту рубки, где все так же попискивал динамик и попыхивали сигареты моих спутников. Их лица были напряжены, и уже ничто не напоминало о маленьком происшествии.

– Как обстановка на реке, Марат?

– Все в порядке. Сейчас будем обгонять «СТ-556», – Марат взял микрофон. – Я – «Патрульный-7», прошу разрешения на обгон...

– Добро, «Патрульный», – откликнулся эфир. – По левому борту обгон разрешаю!

– Вас понял...

Итак, мы шли этой сентябрьской ночью по реке – не прекращая ни на минуту наблюдения, чтобы все видеть, все знать и в любой миг вмешаться, если будут какие-нибудь нарушения. Такая уж работа у судоходной инспекции Бельского участка Камского бассейна – ночной дозор, дневной дозор, контроль за безопасностью судоходной обстановки. Кстати, такой контроль ведется с давних пор, с прошлого века...

**«Органы, регулирующие безопасность судоходства на реке Белой и ее притоках, организовались в Уфе в 1876 – 1880 гг. Это была 5-я Уфимская судоходная дистанция... Деятельность ее была обширной. Вели жесткий контроль за соблюдением правил судоходства. Расследовали происшествия с судами и несчастные случаи на воде. Принимали активное участие в работах по удалению затонувших судов с фарватера – в те времена случаи затопления судов, особенно несамоходных, деревянных, были довольно часты. Объяснялось это неустроенностью фарватера, засоренностью реки древесиной. Позднее, когда судоходство на Белой приняло организованный характер и сформировались постоянные кадры бельских речников, случаи затопления судов стали редкостью...»**

**[Башархив. Фонд 376. Опись 1].**

## **2**

Хотя случаи затопления и крупные аварии с судами в настоящее время редки, не все так уж спокойно на водных магистралях. В этом я убедился, листая специальный журнал на нашем «Патрульном-7».

**Из журнала патрулирования судоходной инспекции:**

**14.05.1986 г. На Нижнебирском перекате во время совершения маневра обгона теплоход «А. Киселев» своей кормовой частью сорвал кнехт у баржи состава «Урал-7».**

**17.06. 1986 г. Сообщили из Уфы, что на Нижнегруздевском перекате произошло столкновение теплохода «Урал-25» и «Дунайского-37», идущих вверх. Столкновение произошло при обгоне по правому борту. Следуем без остановки в Груздевку...**

**19.06. 1986 г. Взяли рапорт по поводу нарушения правил плавания на Среднедуванейском перекате со стороны вахтенного начальника теплохода «РТ-274», допустившего предпосылку к аварии.**

В Благовещенский РЭБ, куда мы завернули, следуя вниз по Белой, я попал на настоящее расследование по теплоходу «Речной-38», чуть не ударившему нефтеналивную баржу в районе Дюртюлей об опору строящегося моста. Баржу эту «Речной» засадил на мель так, что ее снимали с мелкого места четырьмя теплоходами, и сам теперь стоял, поднятый в доке, и чинил свою поврежденную насадку – помятое кольцо вокруг правого гребного винта.



Так выглядела верстка публикации.

Тут-то я воочию убедился, что фотоаппарат свой Гафаров возит вовсе не для красот природы. Сначала он с фотоаппаратом, а после старший в этой поездке – инспектор-капитан Владимир Иванович Марков прощупали и осмотрели каждую царапину на «Речном» вместе со специалистами дока.

Разворачивалось нечто напоминающее популярную серию «Следствие ведут Знаатоки» – в судоходной инспекции каждый из инспекторов при разборе аварий становится экспертом. Вот только реакцию капитана с «Речного-38» Т. Н. Талибуллина я не мог предвидеть.

Он появился перед Марковым после осмотра и сразу выложил свою программу:

– В происшествии под Дюртюлями я несколько не виновен! Я маневр делал со своим составом, чтобы не войти с ним в полосу тумана, но у меня, по непонятной причине, три раза глох правый двигатель – вот и затащило на мель... Думаю, виновато во всем какое-то попавшее под винт инородное тело – может, бревно.

И Талибуллин положил на стол инспектору заранее вычерченную аккуратную схему своих маневров в тот злополучный день 12 сентября и объяснительную с подробным описанием версии.

– А, может, вы просто зашли в туман и потеряли ориентиры? А насадку потом помяли о мель? – изучая бумаги, спросил многоопытный Марков.

Капитан Талибуллин делает возмущенное лицо и снова твердит про инородное тело.

– Ну, что ж! Зовите стоявшего на вахте рулевого и давайте ваш вахтенный журнал, – вздыхает Владимир Иванович.

Приходит рулевой-моторист Шарипов, настороженный промасленный парень. Он мнетя и путается в объяснениях – а посему сразу же вынимает из кармана и кладет перед Марковым готовенький листочек:

– Да чего спрашивать! Тут вот, в бумажке, все написано...

– И кто же вас научил заранее написать объяснение? Откуда такая подготовка? – интересуется Марков и, отодвинув листочек в сторону, начинает, фиксируя каждое слово в протоколе, задавать затосковавшему Шарипову один уточняющий вопрос за другим. Мне уже понятен их смысл: если команда «Речного-38» посадила на мель состав потому, что не остановилась в тумане, – это тяжелый и карающийся судоходными правилами проступок. Проступок, чреватый последствиями...

Шарипов, наконец, уходит, облегченно вздохнув, а Марков потирает глаза под очками и кивает на вахтенный журнал «Речного»:

– А вы не заметили, что запись о попадании в гребной винт инородного тела сделана капитаном между строчек? Очень похоже, что дописали ее задним числом...

Мы трогаемся из затона и выходим на широкую чистую гладь Белой, а Владимир Иванович все сидит в рубке за столиком и, читая по пятому разу объяснительные, задумчиво стучит карандашом по столу.

Я понимаю, что расследование по «Речному-38» еще только начинается...

### 3

На пристани с аппетитным названием Груздевка, куда подошел «Патрульный-7», высокая волна бьет в дебаркадер и вздымает речную гладь – к радости местных гусей, катающихся на водяных горах. Пока Марков звонит по телефону в Уфу, я засовываю руки поглубже в карманы куртки и иду гулять на палубу железной баржи, пришвартованной за дебаркадером, где не так дует. Торжествующий громкий крик разносится над головой: стая тяжелых домашних гусей, взлетев с высокого берега, пронесится над баржей к реке, паря на крыльях в тугом звенящем ветре. Но вдруг сильный порыв ветра рассыпает гомонящую эскадрилью – один гусь, даже не выпустив лап, шлепается передо мной на железную палубу и, очень сконфузясь, с ворчанием ковыляет к воде...

Нет, ветер в самом деле сегодня творит чудеса: в такт его раскачке на «Патрульном» сам собой звонит повешенный возле рубки колокол-рында, во время обеда тарелки поддрагивают в каюте на столе.

– Пожалуй, балла четыре будет, судя по барашкам на волне, – говорит Владимир Иванович нашему капитану Курбатову Герману Александровичу, невысокому и приветливому человеку.

Мы держим путь к Ямалам, и река играет с нами в зависимости от капризов погоды. Она – как зеркало неба – то чернеет от низких туч и ярится пенными гребешками, то притихает на полчаса под солнцем – и тогда вспыхивают золотистые копны на узком мысу, и меж ними, как в сказке, проплывает высокая белоснежная рубка красавца-теплохода, идущего по ту сторону поля по закрытой от глаза реке.

– «Двухтысячник» плывет, – вздыхает кто-то и ждет, подаст ли теплоход положенные сигналы на крутом повороте реки. У судоходной инспекции, как у ГАИ на дорогах, все внимание приковано к безопасности движения. А в том, что беспечных голов на реке еще хватает, убеждаемся мы уже на подходе к Верхнемоховскому перекату: странный состав выползает из-за речного изгиба, топорщась вверх покачивающейся высокой фермой.

– Это кто ж в такую волну кран ведет с поднятой стрелой? – кипятятся, поглядывая в бинокль, судоходные инспектора. – Неужели опять шестьдесят пятый? Да случись хоть один сильный порыв ветра – и не оберешься беды...

Я тоже гляжу в бинокль на кран и невольно вспоминаю гуся, шлепнувшегося на баржу... По рации инспектор-капитан Гафаров вовсю ругает капитана встреченного состава:

– Вы что там, на «Шлюзовом-65», совсем не понимаете, что ветер достиг 12 метров в секунду! Немедленно остановите состав и опустите стрелу для буксировки... Как тросов нет? Это меня не касается – троса найдите и помните, что предупреждаем вас в последний раз! Выполняйте...

– Это что, ваш старый знакомец? – спрашиваю у Владимира Ивановича, припоминая его запись в патрульном журнале насчет крана №65.

– Да, тот самый! – кивает головой Марков. – Его ночью, 2 сентября, механик капитан-дублер Саттаров с «Речного-19» – тоже с нарушениями правил вел и чуть не столкнулся с пассажирским теплоходом «Николай Островский», потому что закрыл краном все свои бортовые отличительные огни. В час ночи меня подняли по радиограмме с теплохода – только минут

двадцать поспать и удалось. Всю ночь потом летели останавливать состав «Речного-19» и под утро догнали его на Ямалинском спрямлении...

#### **ДЛЯ СПРАВКИ:**

**Благодаря предупредительной работе, проводимой судходными инспекторами, и контролю за правилами судходства, за прошедшие месяцы навигации 1986 года аварийность на флоте Бельского речного пароходства снизилась в два раза по сравнению с тем же периодом прошлого года, есть снижение ее и по Башкирскому управлению пароходства «Волготанкер». Не допущено ни одного крупного транспортного происшествия.**

\* \* \*

**Напомним, что в 1985 году такое происшествие было: при столкновении теплохода «Марина Раскова» с сухогрузом в Куйбышевском водохранилище получили травмы пассажиры, был осужден капитан.**

## **4**

Вот уже три дня Владимир Иванович Марков ломает голову над разгадкой происшествия с «Речным-38» и объяснением его капитана Талибуллина. Я уже привык, что мы прямо на ходу то и дело пришвартовываемся к встреченным судам, и Марков, захватив с собой папку с материалами, идет к очередному речнику в рулевую рубку. Там с высоты в четыре этажа наш «Патрульный» внизу кажется букашкой, плывут мимо медлительные просторы Белой и ведутся долгие разговоры с вахтенными начальниками. Опрашиваются все, кто видел «Речной-38» перед неудачным маневром, восстанавливается по крупницам обстановка на реке и распространение тумана, припоминаются запросы и команды, посланные в эфир. Папка у Маркова распухает объяснениями и бумагами, что-то зреет у Владимира Ивановича, какое-то решение, по мере того как пополняется материал.

Я присматриваюсь в этом рейсе к судоинспекторам: их должность хлопотливая и сложная, надо иметь характер и волю, чтобы по жестким речным канонам решать – без скидки на эмоции – судьбы допустивших просчет людей.

По мере приближения нашей новой встречи с «Речным-38» Марков становится все молчаливей, часто сидит один в маленькой кабинке за рубкой, снова и снова листает объяснительные. «Речной-38» с исправленным двигатель-рулевым комплексом уже где-то на подходе: в эфире мы несколько раз ловим его переключку с обгоняющими судами... И вот эта встреча: «Речной» выходит к нам из-за поворота, толкая нефтебаржу, и мы, сделав радиозапрос, подваливаем к его борту.

– Вам, может быть, лучше не ходить? – хмуро предлагает мне Владимир Иванович, пока матрос с «Речного» принимает нашу чалку. Он собран и спокоен, и верная папка с бумагами зажата в правой руке.

– Да нет уж, сходим вместе!

...В рулевой рубке «Речного» нас встречают внимательные глаза ребят из команды, и рулевой-моторист Шарипов тоже здесь...

– Пойдемте ко мне в каюту, – предлагает вышедший к нам капитан Т. Н. Талибуллин. Он только принял душ, на вид распарен и благодушен, но внутренне, видно, напряжен.

Мы заходим в капитанскую каюту – сразу под рулевой рубкой – и я сознаю, что это не самое лучшее место для такой беседы: ведь это же дом капитана в навигацию, по сути – семейный очаг. В казенной тесной каюте женская рука пыталась создать уют: на окнах занавесочки из тюля, рисунок клеенки пестрит на столе, проказница-девчонка – маленькая Гузель, зажав в кулачке конфеты, смеется и глядит на нас.

Долго молчим.

– Значит так, – откашлявшись, говорит наконец Марков и, покосившись на девочку, достает копировку из папки. – Мы разбирались по поводу происшествия с «Речным» и решили, что ваша вина очевидна. Давайте диплом судоводителя, капитан...

Пока Марков тщательно, под копирку, выводит в акте: «За нарушение правил... у капитана-механика изъять первый контрольный талон к диплому...» и излагает причины, по которым тот загнал состав в опасную зону у моста, капитан Т. Н. Талибуллин, занервничав, глядит в акт.

– Подписывать его не буду! – почти кричит он.

– Заставлять вас не имею права, – сдержанно замечает Марков и крупно выводит под актом: «От подписи отказался...»

Я гляжу на лицо занервничавшего капитана, на Маркова, который изымает талон, и вижу притихшую семью Талибуллина, непонимающие глаза Гузель. И еще вижу большую нефтеналивную баржу внизу, под окнами капитана, – точно такую же, которую Талибуллин чуть не разбил в Дюртюлях об опору моста, не остановив вовремя теплоход.

– Сколько вы тогда везли нефтепродуктов? – спрашиваю у капитана.

– 3750 тонн...

Нет, не приведи бог, чтобы хоть один отсек из наших барж и танкеров когда-нибудь потек в реку...

...Мы уходим с Марковым с «Речного», когда сумерки сгущаются над нежно-розовой водой. Мне жаль, что не получилось взаимопонимания с Талибуллиным, но, кажется, сегодня я понял всю меру спроса с капитана на судне – за каждое действие, каждый шаг. И ту необходимость, с которой ведутся такие крутые разговоры – разговоры на реке, где, как на большой улице, встречаются не только суда, но и характеры, и где любой безответственности надо ставить крепкий заслон, если хочешь, чтобы на водных путях был полный порядок.

## 5

У этих записок с борта патрульного судна совсем короткое резюме.

Мы живем в очень уплотненное время, в век возросшей интенсивности, больших скоростей, предельного напряжения нервов и чувств.

Потрясший нас случай с «Адмиралом Нахимовым» под Новороссийском показал страшную цену послаблений там, где послаблений не должно быть.<sup>1</sup>

В этом свете с добрым чувством воспринимаешь неукоснительную требовательность судоходной инспекции к судам, речным переправам и путейцам, к руководителям прибрежных хозяйств, понимаешь, какое важное дело на реке делают ее инспектора М. Ю. Иванов, Н. В. Фаррахов, В. И. Марков, возглавляющий наш Бельский участок В. А. Масленников, отдавший инспекции 18 лет. А это сотни рейсов по Белой, тысячи проверок.

...Вот мы опять плывем по ночной реке, и на каком-то перекате глаз стоящего у штурвала первого штурмана слепит с берега неосмотрительно поставленный лучом к воде прожектор.

– Давай к прожектору, Марат! – командует дежуривший в рубке Урал Гафаров и, натянув резиновые сапоги, лезет по крутому берегу гасить «иллюминацию». Такая уж работа у него в инспекции – до всего есть дело...

*Репортаж с борта патрульного судна вел  
В. САВЕЛЬЕВ.*

---

<sup>1</sup> За месяц до публикации репортажа, 31 августа 1986 года, в 23:12 вечера, в Цемесской бухте близ Новороссийска пассажирский пароход «Адмирал Нахимов» столкнулся с сухогрузом «Пётр Васёв» и с огромной пробоиной затонул за восемь минут. Погибли 359 пассажиров и 64 члена экипажа.

*УФА – пристань ЯМАЛЫ – УФА.*

*Источник: газета «Вечерняя Уфа», 29 сентября 1986 года.*

## СКВОЗЬ ЛЁД

**Ледокол «Портовый-1» пробился из Кузнецовского затона к судоремонтно-судостроительному заводу имени Октябрьской революции, преодолев около двух десятков километров по скованной льдом Белой. Наш корреспондент присутствовал на борту ледокола. Предлагаем его репортаж.**

8—30. Вышли из Кузнецовского затона. После зимы непривычно видеть гладь бельской воды, свободное устье реки Уфы. Здесь «Портовый-1» поработал несколько дней назад. Но уже в двухстах метрах по течению снова начинается ледяное поле. Вдоль правого берега оно взломано и собралось в торосы: там два раза ледокол безуспешно пытался пробиться к городу.

Сегодня третья попытка. Спрашиваю капитана судна Александра Егоровича Брехоткина, пройдем ли в этот раз. Капитан скуп на посулы: обстановка покажет.

9—00. Разогнавшись, ледокол врзается в торосы там, где проходит его старый след. Ощутимый толчок – и сразу исчезает чувство свободного парения над водой. Судно с трудом расталкивает взломанные льдины, которые тут же смыкаются за кормой. Заглох левый двигатель: под винт попал большой кусок льда. В дальнейшем на такие заторы не обращаешь внимания – двигатели глохнут много раз.

В сплошном поле из торосов буксуем около часа. Продвинулись не более, чем на три корпуса, хотя судно без конца дает то задний, то передний ход. Маневрировать мешает попутное течение. Оно поджимает лед к корме, не позволяет отойти для разгона. На палубе свои заботы. Одна льдина становится вертикально рядом с бортом, и Владислав Владимирович Расторгуев измеряет рулеткой ее толщину.

– 68 сантиметров, – констатирует он. – Речной ледокол втрое мощней нашего движется по такому льду со скоростью не более полкилометра в час. Но главное, мешает идти вперед сильное течение.

Владислав Владимирович – главный конструктор проектов ленинградского конструкторского бюро Министерства речного флота РСФСР. «Портовый-1» – его детище, к тому же, опытный образец. На судне применено несколько новинок: раскачивающая установка, оптимальная форма корпуса. «Портовый-1» совмещает функции ледокола, буксира, толкача и спасателя. Конструктору нужно знать, каков корабль в эксплуатации. Вот почему Расторгуев выезжает на вскрытие реки вместе с речниками.

Вскоре все убеждаются, что по битому льду ледокол не пройдет. Вносится предложение идти по невскрытому ледяному полю. Это рискованно: возможны мели. Все смотрят на капитана-наставника Ивана Петровича Пискунова – он здесь старший. Пискунов дает «добро».

Сделав круг по чистой воде, ледокол врзается в ледяную целину. Дело пошло веселее: позади коридор почти без плавающих льдин, есть возможность для маневра. Впереди судна по солнечному снегу шагает с непокрытой головой дублер капитана – Геннадий Иванович Любимин. Жарко: он долбит лунки, промеряет глубину. Глубоко – два с половиной, три метра.

Я тоже иду по льду. Интересно посмотреть на работу ледокола со стороны. Вот «Портовый-1» берет разгон и грудью, похожий на огромные салазки, выскакивает на снежную целину. Затем, словно обессилев, всей массой налегает на лед и проваливается, подминая его под себя. Под ногами трещит и качается ледяное поле, по нему бегут трещины.

На целине лед пошел тоньше – 30—40 сантиметров. За один набег судно продвигается почти на полкорпуса. Это обнадеживает, и я начинаю думать, что этак мы к вечеру дойдем до завода имени Октябрьской революции. Но впереди самый трудный участок – пережат возле строящегося мелькомбината. Именно от него ледокол два раза возвращался назад.

Пережат и в самом деле оказался орешком. «Портовый-1», несмотря на его рули, сносит вправо – с нетронутого поля в битый лед. Снова начались топтание на месте, попытки вырваться из ледяной каши. Спасением оказалась большая проталина, чернеющая на снежной целине. С большим трудом ледокол пробился к ней, заскользил по открытой воде.

Но позже огромная полынья обернулась западней. Выбраться из нее не удавалось. «Портовый-1» тыкался носом во все стороны и снова возвращался в проталину. С высоты рубки я видел странную картину: судно откололо от ледяного массива большую льдину, но та не отжималась на чистую воду, а стояла на месте.

– Это шуга, – пояснил капитан-наставник Пискунов. – Льдина не сдвигается потому, что под ней до самого дна набился лед и снежная масса. И весь пережат тоже зашугован – смотрите на гряде торосов.

Включилась раскачивающая установка. Судно задрожало крупной частой дрожью. Два маховика в носовой части производили 160 вертикальных колебаний в минуту, однако ледяная стена не поддавалась.

«Портовый-1», ответьте, где проходите», – в который раз спрашивали по рации. «Иду там же, на пережете», – невозмутимо отвечал капитан Брехоткин.

Соппротивление реки словно передалось людям. «Надо идти до конца, назад не поворачивать», – вернувшись после промера глубины, высказал свое мнение Любимин. Других мнений не было. Решили не кидаться из стороны в сторону и пробиваться в одном направлении.

Надрывались все шестьсот «лошадей» в машинном отделении ледокола. Набегам взад-вперед не было конца. У пульта управления Брехоткина сменял Любимин. Любимина – Брехоткин. В нескольких метрах по курсу, как маяк, на снегу лежало желтое рыбацье ведро. К нему ползли буквально по сантиметрам. На третий час упорной работы, к всеобщей радости, ведро осталось позади. А еще через час ледокол проутюжил зашугованный пережат и вышел на слабый лед.

Теперь перед «Портовым-1» лежала кое-где почерневшая, с проталинами у берегов, широкая лента реки. Ей ледокол должен был помочь вскрыться раньше срока, чтобы в этот выигранный у природы период речники смогли перевезти сотни тонн грузов. А в затоне у завода имени Октябрьской революции его ждали закованные в зимний панцирь суда.

Под вечер я покинул «Портовый-1». Пробрался пешком к берегу, у прибрежной полоски воды увидел рыбака и перекинул ему ботинки. В ответ на лед передо мной шлепнулись резиновые сапоги. Через несколько минут под ногами была земля. Я посмотрел на реку: ледокол шел вперед.

*В. САВЕЛЬЕВ.*

*Источник: газета «Вечерняя Уфа», 3 апреля 1974 года.*

## РЫБООХРАНА

### Эти репортажи были самыми опасными Авторское предисловие к разделу «Рыбоохрана»

*Этот раздел книги составлен из репортажей о борьбе с браконьерством на реке. По моей собственной «шкале опасности», «рыбоохранные» репортажи превосходили по риску все другие мои выезды, в том числе с уголовным розыском*

*Трудна и опасна работа у инспекторов государственной службы рыбнадзора – нужна смелость, чтобы в одиночку или вдвоем задержать ночью посреди реки компанию браконьеров, вступить с ними в острый конфликт: отобрать запрещенные орудия лова, составить протокол...*

*А конфликты на воде, особенно ночью, ужас как нехороши: черная вода, из которой не выберешься, если опрокинут лодку и добьют тонущих веслами, отсутствие свидетелей и близкой милиции, иной раз отчаянное сопротивление закону со стороны ловцов сетями... На моей памяти пропал «без вести» в глухих местах водохранилища уехавший один в дозор инспектор рыбоохраны Золотарев (по-видимому, та же черная вода без посторонних глаз). Его так и не нашли...*

*Не раз и не два я стоял в моторной лодке посреди реки при abordаже браконьерских лодок, однажды был сбит с ног на берегу подлым ударом браконьера в спину...*

*Поэтому мои репортажи 70-х—90-х годов – это записки участника событий, а не наблюдателя. В этом «соль» раздела «Рыбоохрана»!*

## ПОД ПОКРОВОМ НОЧИ

### 1.Туман

Два часа назад ничто не предвещало тумана: ночь была ясная, в вороненой воде отражались слабые звезды и темные берега с фосфоресцирующими кострами рыбаков. Но потом словно влили молоко – все высветилось призрачным, нереальным светом. Клубы сырого тумана пошли по воде, образуя островки, заливчики, полянки – как всегда бывает, пока туман окончательно не отвоюет реку. Первое время мы шли, выискивая бреши в белой пелене, но вскоре попали в такую густую «облачность», что еле различали буруны за бортом лодки.

Сидевший за мотором Махмут Исмагилович Ризванов для верности еще минут пять делал петли в поисках видимости – все напрасно. Теперь мы неслись в кромешном тумане – неизвестно, вдоль реки или поперек ее, рискуя с разгона выскочить на берег. Пару раз неожиданно возникали и проносились мимо борта черные головки бревен-топляков. Мы с Фларисом Рафиковым лежали на носу лодки и до рези в глазах всматривались в сплошную белую мглу. Продолжалось это час или два, не знаю. Под конец в тумане стали мерещиться тараном вылетающие бакены, а в перестуке лодочного мотора слышались мощные двигатели теплохода, который вот-вот подомнет под себя, как скорлупку, нашу лодку...

...Теплоход и в самом деле возник, как привидение, мерцая размытыми зелено-красными огнями. Осадив свой бег, моторка осторожно прошла мимо него. Туман сыграл с теплоходом роковую шутку – он сидел на мели. Люди на борту судна, тыкавшие в дно шестами, на миг оторвались от своего занятия: куда это несет шальную моторку? Они не знали, что в ночь, а тем более в ненастную, для моих спутников – участковых инспекторов рыбоохраны – самая работа. Ведь браконьер выжидает именно такого часа...

Но встреча с теплоходом словно послужила нам предостережением. Вскоре завизжало речное дно под дюралевым днищем, натужно загудел мотор. «Все! Приехали! – заглушил его Ризванов. – Здесь, на мели, и дождемся, пока туман развеется. Всем спать».

Он лег поперек лодки на задней скамье у мотора, свесившись сапогами за борт. Рафиков уже спал, свернувшись калачиком, один я не мог заснуть. Непривычно лежать под утро среди воды и белого «дыма», слушая, как ранняя птаха заводит песнь на близком берегу. Да и события этой ночи не из тех, что убаюкивают. Перед самым туманом мы возле песчаной косы наскочили на браконьеров. Трудная была встреча...

...Тогда поначалу я даже не понял, зачем Ризванов крутанул лодку вправо. Наплывал темный берег, других лодок не было. И вдруг увидел стоящего по пояс в воде человека. А нос моторки упруго ткнулся в мокрый бредень. Инспектора спрыгнули в воду: «Спокойнее. Рыбоохрана!» Рыжеватый парень в расстегнутой на груди рубашке рванул на себя бредень: «Куда забираешь?!» Другой трусовато пятился, а с берега в воду бежал третий – немолодой уже, высокий человек. Обстановка накалялась.



### Оформление репортажа в газете.

Если в тот момент взглянуть сквозь темноту с высоты птичьего полета: ночью, в пустынном уголке реки – без свидетелей – сошлись по колено в воде в недобром споре две группы людей. Если дать крупным планом эпицентр: лицом к лицу худенький Ризванов и высокий. В руке у высокого топор.

Тут я в который раз отметил удивительное спокойствие Махмута Исмагиловича: не отступил, не рванул под пиджаком кобуру (инспектора рыбоохраны ездят на задание вооруженными). Только надвинулся на высокого: «Топор лучше отдать!»

– Да я ничего, – сглаживает обстановку тот и откидывает руку.

Топор летит на берег и шаркает о гальку. Но браконьеры еще не сдались: не садятся в лодку рыбнадзора, спорят из-за бредня. Спор будет продолжаться и на Удельно-Дуванейской переправе через Белую, куда высокого – мастера Уфимского дорожного ремонтно-строительного управления Леонида Ермолаева – привезли на опознание, а потом и в самой государственной инспекции рыбоохраны.

...Я лежу в лодке среди тумана, иногда пробую веслом дно – не снесло ли нас течением с мели, и снова и снова вспоминаю события двух ночей, проведенных со службой охраны наших рыбных запасов. Нелегка, порой сопряжена с риском, но благородна работа рыбнадзоров. Думаю и о тех, кто встал на скользкую дорожку браконьерства, словно вижу их руки, воровато гребущие в лодку живое серебро. Таких еще немало на реке. Кое-кто из них ходит по улицам нашего города.

## 2. Промысел

Из Уфы выехали вечером, решив проплыть вниз по течению Белой до Кушнаренково.

Красива река на закате: розовые блики от последнего солнца, зеленые – от берегов, на ряби – пляшущая россыпь первых электрических огоньков. Но постепенно ночь берет свое: краски густеют, гаснет небосклон, от воды ощутимо тянет свежестью.

Но, видно, тем двоим, что завертелись на лодке при звуке нашего мотора, было не до заката и не до лирики. В бинокль Ризванов сразу заметил, как подозрительно метнулась к спасительному берегу весельная лодка, бросая в воду какие-то снасти. Широкий заход – и стала ясна такая поспешность: на гребне от нашей моторки порхнула сетка с зеркальной рыбешкой, застрявшей в ячейке. Браконьеры!

Теперь решалось, кто опередит. Двое «рвали жилы», чтобы выскочить на близкий уже берег. Подвели их «коллеги», «забывшие» в рыбоохране быструю, как птица, лодку, на которой мы теперь неслись в погоню. Лодку эту изъяли до выяснения личностей у двух браконьеров, промышлявших с наплавной сетью в районе Красного Яра, но хозяева предпочли так

и не появиться в инспекции, неспроста, видно, «пожертвовав» лодкой и четырехсотрублевым мотором. Широкая и плоская, с дюралевым днищем и тайниками под плотно пригнанными скамейками, эта лодка строилась с расчетом, чтобы даже грузеной уйти от погони и скрыться. По иронии судьбы браконьеры оказали себе подобным медвежью услугу...

...Двоих мы настигли в трех метрах от берега. Участковый инспектор рыбоохраны Фларис Рафиков с маху запрыгнул к нарушителям. Запрыгнул – и присвистнул:

– Вот так встреча! Опять Токмянин.

И пока из реки извлекается утопленный подъемник – запрещенная снасть с сеткой на крестовине и ручной лебедкой, Геннадий Токмянин, токарь цеха №19 Уфимского нефтеперерабатывающего завода, горько жалуется на судьбу:

– Не везет. Все этот, – кивок на сгорбленного друга, – зазвал на рыбалку. Думал: ну, на этот раз не попадусь...

В прошлый раз, 30 мая, Токмянина «зазвал» свояк – Владимир Максимов. Тогдашний улов – четыре стерляди – и иск за ценную породу рыбы вроде бы должны были заставить задуматься нарушителя. Но урок не пошел впрок – и в первом сегодняшнем протоколе появляется почти стандартная запись: «Рыбачил запрещенным для любительского рыболовства орудием лова». Стандартная потому, что в течение последующих суток у встреченных рыбным патрулем браконьеров изымались сети и бредни всевозможных конструкций и размеров, хотя в правилах для рыболовов-любителей разрешен только лов на удочки: не более десяти крючков (но жадность не знает пределов: пенсионер Е. И. Назаров, задержанный рыбоохраной, закидывал в Белую по 180 (!) крючков).

... Час ночи. Район Старой Александровки. Останавливаем уходящую под покровом темноты к берегу лодку. В ней двое. Молодой парень на веслах хмуро молчит и смотрит исподлобья. Старичок на корме суетится и смеется со скрытым ехидством:

– Какая рыбалка? Гуляем, знаете ли. Покататься выехали...

Все это шито белыми нитками, но в лодке ни рыбы, ни снастей. Инспектора вежливо извиняются. Следующие минут пятнадцать утюжим во всех направлениях маслянисто-черную воду и, скрепя сердце, смотрим, как двое изо всех сил гребут к берегу. Там они бросают лодку и бегут. В этот момент Рафиков подцепляет плавающий сук. Тонкая, упругая бечева уходит от него в недра реки. Она ложится под ноги кольцами и пружинит, таща за собой сеть.

Вот уже грузила брякают о дно лодки, инспектор замучился аршин за аршинам укладывать плетеные кружева – а сети нет конца. Намеряли восемьдесят метров: был перегороджен изрядный кусок реки. Только сейчас по-настоящему осознаю набыченную угрюмость парня, суетность старика – шли не на рыбалку, а на преступный промысел. Промысел ночной, вороватый, с мятой рыбой, которую второпях – без священного рыболовского трепета – рассыпают по мешкам, чтобы в укромном месте сбыть ее. В прошлом году Ризванов задержал деляг, в лодке которых нашли 1800 подлещиков. Браконьеры получили по заслугам. Закон сурово борется с теми, кто истощает наши рыбные богатства, превращает рыбную ловлю в средство наживы.

**В. САВЕЛЬЕВ.**

*Источник: газета «Вечерняя Уфа», 7 июля 1976 года.<sup>2</sup>*

---

<sup>2</sup> Для книги репортаж дан в сокращении. Ред.

## **РЫБНАДЗОР УХОДИТ В ПОИСК...**

### **Заметки с реки Белой**

#### **1. Чрезвычайное происшествие**

Такого неудачного начала рейда у меня еще не было! В пятом часу вечера, пораньше – как условились, я приехал на берег Белой и спустился к мосту, возле которого должен был ждать катер рыбоохраны – но катера не было. Плескались холодные волны, погода была хмурая. Через сорок минут ожидания я продрог на ветру, натянул берет и, подумывая о лежащей в рюкзаке телогрейке, то и дело смотрел на часы. Ну, катер – это понятно – мог задержаться, заметив браконьеров. Но где же назначивший встречу на берегу участковый инспектор Уразаев? Ведь он должен был приехать автобусом...

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.