

К.А. Корняков

В МОРЕ — ДОМА, НА БЕРЕГУ — В ГОСТЯХ

Записки моряка дальнего плавания



Клавдий Корняков

**В море – дома, на берегу –
в гостях. Записки моряка
дальнего плавания**

Издательский дом «Сказочная дорога»

2015

УДК 821.161.1-311.6
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

Корняков К. А.

В море – дома, на берегу – в гостях. Записки моряка дальнего плавания / К. А. Корняков — Издательский дом «Сказочная дорога», 2015

ISBN 978-5-4329-0081-4

К.А. Корняков с детских лет мечтал быть моряком дальнего плавания, хотя детство и юность его прошли в глухой архангельской деревне Новошино. Окончив в деревне семилетнюю школу, в Красноборске – среднюю, он поступил в Архангельскую мореходную школу на радиотехническое отделение, после окончания которой двадцать лет работал на судах заграничного Северного морского пароходства радистом, начальником судовой радиостанции, 1-м помощником капитана. Книга представляет собой увлекательный рассказ о мечте юности, ставшей явью, – о судьбе моряка, побывавшего во всех крупных городах-портах Китая и Вьетнама, Египта, Ливана и Алжира, Бельгии, Англии, Финляндии и Германии, Голландии, Италии и Греции и других стран. Это и рассказ о штормовых буднях и о членах экипажей кораблей, с которыми сводила автора судьба. Книга хорошо иллюстрирована.

УДК 821.161.1-311.6
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-4329-0081-4

© Корняков К. А., 2015
© Издательский дом «Сказочная
дорога», 2015

Содержание

| | |
|--|----|
| Мечта сбылась. Учеба в мореходной школе | 8 |
| Морская практика на судах Северного морского пароходства | 16 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 37 |

Клавдий Александрович Корняков

В море – дома, на берегу – в гостях.

Записки моряка дальнего плавания

© Корняков К.А., 2015

© Издательский дом «Сказочная дорога», оформление, 2015

* * *



Автор выражает благодарность начальнику Северного морского пароходства А.М. Брынцеву за оказанную помощь в издании книги

Мечта сбылась. Учеба в мореходной школе

Мое детство и юность прошли в северной деревне Новошино Архангельской области. О нашей деревне впервые упоминается в исторической литературе в 1549 году. Расположена она на берегу реки Устья, которая впадает в реку Вага, а она – в Северную Двину.

Мои земляки построили ее в глухом лесу, вдалеке от каких-либо транспортных коммуникаций. До Северной Двины по тайге и болоту около 40 километров.

Мой отец Корняков Александр Петрович – участник Финской войны и Великой Отечественной войны 1941–1945 годов, погиб на Карельском фронте 20 мая 1942 года. Мама, Корнякова Екатерина Петровна, всю свою жизнь не покладая рук трудилась в колхозе, умерла в возрасте 84 лет.

Растила она нас с сестрой Галей одна и всегда нам говорила, что она примет все меры, чтобы дать нам хорошее образование, и при этом говорила нам, чтобы мы честно и добросовестно работали, – и вокруг нас всегда будут хорошие люди. И я, и сестра мамин наказ выполнили с честью.

В нашей деревне не было ни электричества, ни радио. До 7 класса уроки мы делали при освещении лучиной, а позже – керосиновой лампой.

Мой двоюродный брат Корняков Аркадий – участник Великой Отечественной войны. Войну закончил на Дальнем Востоке победой над японцами. В армии он был связистом. Приехал домой с фронта и привез с собой какие-то радиодетали, из которых мы с ним сделали детекторный радиоприемник. Поставили высокую антенну (около 20 метров), на чердаке дома подсоединили ее к детекторному приемнику и, не веря своим ушам, услышали через наушники Москву. С этого момента я решил стать радиоспециалистом.

В том же 1945 году приехал в деревню в отпуск Ананьин Андрей Павлович, капитан 1 ранга, начальник политотдела штаба Черноморского флота, – в красивой морской форме с кортиком и с множеством боевых наград. Вот он и вдохновил меня стать моряком. Мы в школе часто «ползали» по карте, давая друг другу задание – найти на карте какой-то город, море или – откуда берет начало та или другая река... Других возможностей узнать что-то о море не было: как я уже сказал, в деревне не было ни электричества, ни радио. В основном мы пропадали в избе-читальне, которая находилась в здании сельсовета. В избе были газеты, журналы и небольшая библиотека. Конечно, небольшая библиотека была и в школе. Я сейчас не могу объяснить, почему все наши фантазии «крутились» около моря. Мы делали маленькие кораблики и пускали их по деревенским ручьям, а весной строили деревянный плот, на котором плавали в период весеннего разлива реки Устья в нижней части деревни. Вот так постепенно осуществлялась наша мечта. Как-то так получилось, что я один громко заявил, что моя мечта – быть моряком, и от этой мечты все годы ни на шаг не отступил.

В 1954 году окончил 10 классов Красноборской средней школы и решил поступать на радиотехническое отделение Архангельской мореходной школы ММФ СССР. Подготовил и отправил все документы в приемную комиссию и стал ждать вызова. А пока работал в колхозе на заготовке сена. После окончания средней школы Алик Ананьин также подал документы для поступления в Мурманское высшее мореходное училище рыбного хозяйства. Но, к сожалению, ему не удалось сь быть моряком. Несколько позже, окончив военное училище и военную академию, он стал офицером советской армии, вышел на пенсию в звании подполковника.

И вот первая радость: вызов пришел! Я стал быстро собираться. В сельсовете взял справку, что я житель деревни Новошино (вместо паспорта, в те годы паспортов не давали). Рано утром с большим деревянным чемоданом пошел пешком 39 километров до пристани «Пермогорье» на Северной Двине. До этого я нигде не бывал, кроме райцентра Красно-

борск. Купил билет палубного класса на пароход «А. Пушкин» и через 1,5 суток прибыл в Архангельск. Нашел мореходную школу, представился дежурному офицеру, показал все документы и вызов. Он меня устроил в слесарную мастерскую и сказал, чтобы завтра в 09:00 я прибыл в санчасть, прошел медицинскую комиссию и после этого прибыл в мандатную комиссию. После всех испытаний я был зачислен на 1-й курс радиоотделения Архангельской мореходной школы. Мне выдали соответствующие документы и сказали, что я могу ехать домой. В школу прибыть 30 августа 1954 года.

Вернувшись домой, сообщил маме, что я стал курсантом Архангельской мореходной школы – большая радость для всей нашей большой родни. И многие деревенские друзья были искренне рады за меня.

Я же опять пошел работать в колхоз.

30 августа прибываю на учебу. Наша группа была сформирована в количестве 30 человек.

Это было прекрасное учебное заведение с различными учебными классами для подготовки радиоспециалистов для судов заграничного плавания. В мореходной школе мы изучали азбуку Морзе, в радио-классе учились работать на ключе. Кроме этого, изучали устройство радиоприемников и радиопередатчиков.



На занятиях по радиоделу в Архангельской мореходной школе. На переднем плане: преподаватель Н.С. Кондратьев, справа налево: В. Никитин и К. Корняков

Дисциплину «Радиодело» нам преподавал опытный наставник Николай Сергеевич Кондратьев. В соответствии с программой изучали устройство электрорадионавигационных приборов, таких, как радиолокатор, радиопеленгатор, гирокомпас, эхолот и лаг.

Электрорадионавигационные приборы преподавал замечательный педагог Борис Васильевич Подобрий, грамотный инженер, выпускник радиотехнического факультета Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова. Морское дело, флажной семафор, устройство корабля, судовождение преподавали опытные моряки Христофор Михайлович (фамилию не помню), Иван Иванович Маевский, Виктор Михайлович Третьяков. Политические науки преподавал Николай Романович Воронин, зам-

полит, а затем начальник школы. Два года упорно изучали английский язык, без знания которого нельзя быть радистом.



В кубрике жило 19 человек. На переднем плане: Г. Корзников, за ним (слева направо): К. Корняков, А. Цыдзин); стоят (слева направо): Н. Балуков, Д. Шадрин, К. Кичигин. Архангельская мореходная школа. 1955 г.

Весь радиообмен с иностранными береговыми радиостанциями велся только на английском языке, и даже радиокод составлен на английском.

Прежде чем направить на плавательскую практику, нас подробно ознакомили, что такое «Радиостанция судовая». Это комплекс приемно-передающей аппаратуры, обеспечивающий радиосвязью суда каботажного и заграничного плавания, как между собой, так и с береговыми радиостанциями. На радиостанцию судовую возлагается передача и прием навигационных и метеорологических сообщений, сигналов тревоги, бедствия, срочности и безопасности, обмен аварийной, служебной и частной корреспонденцией по диспетчерским, эксплуатационно-техническим, коммерческим, общественно-политическим и другим вопросам.

Для этой цели радиостанции судовые оборудуются соответствующими навигационными, эксплуатационными, аварийными и другой специальной радиоэлектронной аппаратурой и приборами. Для определения состава радиоэлектронного оборудования все морские суда классифицируются по району и дальности плавания на суда неограниченного мореплавания с удалением от берега свыше 100 миль и суда ограниченного мореплавания с удалением от берега до 100 миль и суда прибрежного плавания с удалением от порта-убежища до 20 миль.

В СССР разрешение на установку и эксплуатацию судовых радиостанций выдавала Государственная инспекция электросвязи при Министерстве связи СССР. Надзор за техническим состоянием оборудования судовой радиостанции осуществлял Регистр СССР, кото-

рый ведал классификацией морских судов и выдавал им документы на право плавания, в том числе радиотелеграфное и радиотелефонное свидетельства безопасности.

Все судовые радиостанции имели позывные сигналы из международных серий, выделенных стране.

Обслуживание радиостанций судовых осуществлялось судовыми радиоспециалистами, имевшими соответствующий диплом.

Для обеспечения связи между судами и берегом радиостанциями при нахождении судна в различных районах в морской международной радиослужбе установлено время работы радиостанции судовой, т. е. продолжительность и единое время несения радиовахт. Вся корреспонденция, передаваемая и принимаемая судовой радиостанцией, в морской подвижной службе СССР делилась на 6 категорий срочности: вне категории, внеочередная, правительственная, весьма срочная, срочная, обыкновенная. Все сигналы бедствия, сообщения о бедствии с других радиостанций, а также сообщения, которым предшествуют сигналы срочности и безопасности, являются внеочередными и обрабатываются раньше другой внеочередной категории.

В соответствии с международным регламентом радиосвязи и правилами эксплуатации радиостанций морского флота все радиостанции судовые должны иметь утвержденный перечень документов и среди них – вахтенный журнал. В этот журнал заносят с указанием времени регистрации следующие данные: полностью все сообщения, касающиеся извещений о бедствии; срочные сообщения и сообщения о безопасности; несение вахты на международной частоте бедствия в периоды молчания; сообщения, которыми обмениваются судовые и береговые радиостанции; различного рода служебные замечания (инциденты); начало и конец каждого периода работы судовой радиостанции и другие сведения, предусмотренные правилами радиосвязи морской подвижной службы.

После окончания 1-го курса нас направили на плавательскую практику на суда Северного морского пароходства.

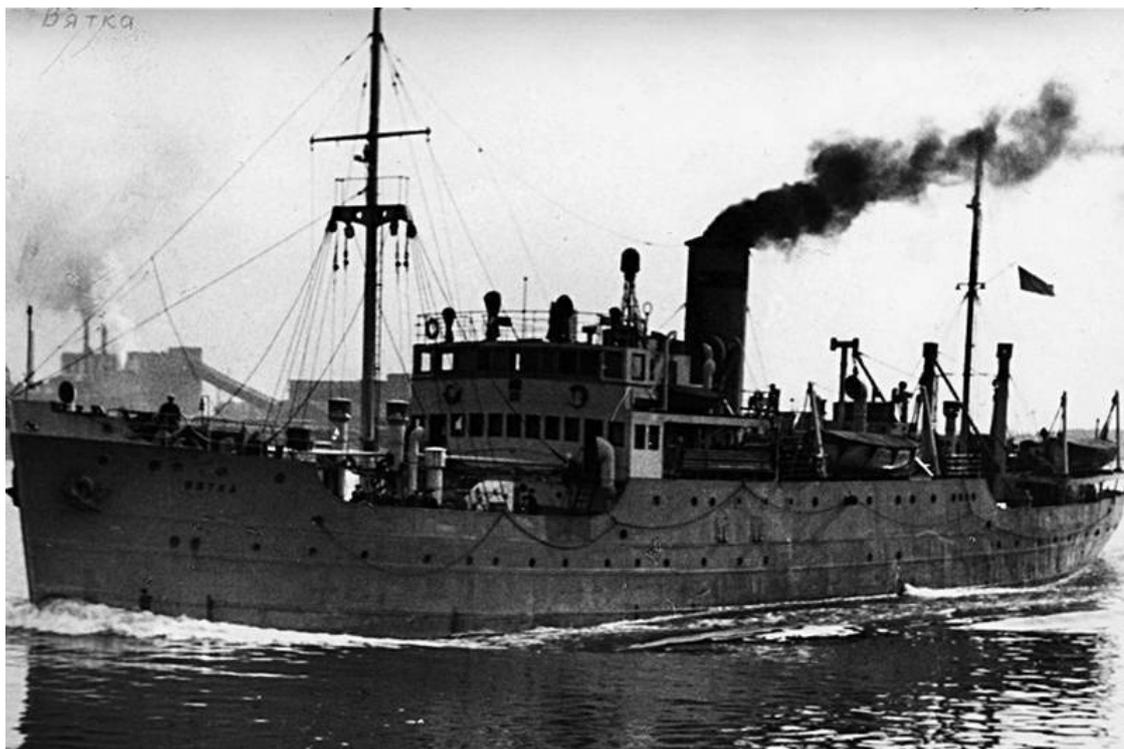
Мы с Генкой Корзниковым попали на пассажирский пароход «Вятка», который ходил по линии Архангельск – Мезень.

Пароход «Вятка» построен в феврале 1930 года в Италии. Водоизмещение – 1420 брт, чистая грузоподъемность – 590 т, длина – 72,80 м, ширина – 10,64 м, высота борта – 6,2 м и осадка – 3,57 м.

Принимает на борт 38 пассажиров 1 класса, 120 пассажиров 3 класса и 60 палубных пассажиров. Мощность паровой машины – 1100 л. с. на угле, скорость хода – 11 узлов, экипаж – 37 человек.

Приказом по Управлению Совторгфлота Северного морского бассейна от 18 мая 1931 года за № 227 пароход «Вятка» с 28 февраля 1931 года считался включенным в списки судов Северного управления ВОМТ.

По апрель 1932 года судно совершало рейсы на Мурманском направлении.



Пароход «Вятка»

Пароход «Вятка» был приписан к порту Архангельск. До начала Великой Отечественной войны обслуживал в основном каботажные пассажирские линии по Белому и Баренцеву морям.

В 1934 году ходил на Шпицберген, доставляя в порт Баренцбурга пассажиров и грузы. В 1936 году в пароходстве отмечали инициативу экипажа парохода «Вятка», который по-стахановски вместо положенного груза в 2500 т стал брать в рейсы 2670 т.

Во время Советско-финской войны 1939–1940 гг. судно использовалось в качестве транспорта. После заключения мира приказом начальника Северного государственного морского сухогрузного и пассажирского пароходства от 7 мая 1940 года за № 162 пароход «Вятка» с 31 марта 1940 года считался принятым из аренды Военвезда в ведение Севгосморпароходства в Мурманске.

С этого же числа судно вводилось в эксплуатацию под руководством Мурманпароходства.

С началом Великой Отечественной войны «Вятку» в течение двух недель переоборудовали в госпитальное судно. 9 июля пароход передали медицинской службе Северного флота. С 29 июня 1941 года он был включен в отряд санитарных транспортов Беломорской военной флотилии Северного флота под названием «ГС-2».

Штатная эвакуемкость определена в 100 человек. Имелись операционная и перевязочная. Медицинский персонал – 2 врача, 10 медсестер и 13 санитаров.

С июля 1941 года «Вятка» вывозила из Кандалакши раненых на Карельском фронте, а обратно доставляла воинские грузы, солдат и рабочую силу, направляемую на строительство оборонительных сооружений.

В 1941 году судно совершило 21 рейс. В летнюю навигацию 1942 года сделано только три рейса с ранеными (доставлено из Кандалакши 1273 человека). Необходимость большого количества транспортов для перевозки раненых отпала. В связи с этим санитарный транспорт «ГС-2» в августе 1942 года был расформирован, а судно приказом начальника Север-

ного государственного морского сухогрузного и пассажирского пароходства от 13 августа 1942 года за № 231 принято от Беломорской военной флотилии в ведение СГМП.

В сентябре 1942 года под прежним названием «Вятка» пароход был привлечен для перевозки войск в Арктику. 19 сентября он в составе первого эшелона транспортов доставил в губу Белушья часть личного состава Новоземельской военно-морской базы.

С 7 февраля 1943 года в составе военизированных транспортов Беломорской военной флотилии пароход «Вятка» в течение навигации 1943 года перевозил грузы и военнослужащих в конвоях: «ИБ-30» – из Иоканьги в Архангельск (август) и «БА-25» – из Северодвинска (Молотовск) в Нарьян-Мар (сентябрь – октябрь).

Зимой 1943–1944 года пароход находился на ремонте.

Зимой 1944 года осуществлял перевозки людей и грузов между Мурманском и Печенгой, доставил в Северную Норвегию подразделения норвежской освободительной армии.

В 1945 году экипаж парохода «Вятка» приступил к мирной службе.

В ноябре этого года для оказания помощи МГМП пароход вышел на грузопассажирские линии Кольского залива (в Озерко и Териберку).

В 1946 году он должен был обслуживать Канино-Чешскую линию, но эти рейсы отложили до первой половины июля, так как пароход задержался в Мурманске.

В ноябре 1946 года за успешное выполнение заданий Государственного Комитета Обороны пароход получил на вечное хранение Почетный вымпел Народного комиссариата морского флота СССР.

В соответствии с приказом ММФ за № 133 от 18 апреля 1947 года он в 1947 году эксплуатировался на Канино-Чешской линии, а по приказу ММФ за № 159 от 19 апреля 1948 года в 1948 году – на Мезенской линии. В 1948 году текущий ремонт судна продлился до 10 мая.

По состоянию на 13 мая 1949 года пароход «Вятка» имел 152 пассажирских места. В 1949 году текущий ремонт был проведен до 15 мая, и по приказу ММФ за № 149 от 30 марта 1949 года пароход выполнил на несрочных линиях: на Онежской – два рейса, на Мезенской – три рейса, на Терско-Кандалакшской – два рейса, на Канино-Чешской – три рейса и на несрочных линиях смешанных направлений – восемь рейсов. С 16 мая 1951 года работал на Мезенской линии.

Однако с годами пароход старел. Во исполнение приказа ММФ за № 56 от 12 февраля 1955 года была назначена комиссия пароходства совместно с представителями Регистра для осмотра технического состояния некоторых судов, в том числе и «Вятки», для определения дальнейшего использования. Осмотр в мае 1955 года подтвердил возможность дальнейшей ограниченной эксплуатации парохода. В январе 1960 года «Вятка» была выведена из эксплуатации и исключена из списков судов ММФ.

Вот на таком героическом пароходе нам посчастливилось проходить первую в жизни плавательскую практику.

Капитаном парохода был Владимир Дмитриевич Самбурский.

Несколько слов о капитане морского судна.

Капитан – морской термин, означающий должностное лицо, возглавляющее экипаж гражданского судна и несущее ответственность за его действия. В штатной ситуации необходимым и обязательным считается обладание судоводительским образованием и наличие морского звания капитана (штурмана) дальнего плавания или капитана (штурмана) малого плавания; капитан – представитель судовладельца и грузовладельцев в отношении долгов и исков, обусловленных нуждами судна, груза и плавания, при отсутствии их иных представителей.

Он также несет ответственность за управление судном, в его обязанности вменяется обеспечение безопасности плавания, поддержание порядка на вверенной его командованию плавучей единице, предотвращение всякого вреда ей, людям и грузам. Распоряжения капитана в пределах его полномочий обязательны для исполнения всеми лицами, находящимися на судне. Он вправе изолировать любое лицо, чьи действия угрожают безопасности судна и людей, и проводить дознание в случае совершения преступления на борту. Контролирует прием и увольнение членов экипажа, применяет меры поощрения и взыскания, выполняет нотариальные функции на судне (при рождении, смерти, составлении завещания и т. д.). Организует аварийно-спасательные работы при получении сигнала бедствия с другого судна, возглавляет борьбу за живучесть судна (своего); а при необходимости – оставляет его последним, захватив судовую, машинный и радиотелеграфный журналы, карты рейса, документы и ценности. Капитан судна сохраняет свои права и после гибели судна, вплоть до возвращения экипажа на родину. Принимает все необходимые меры для предотвращения захвата судна врагами в военное время и пиратами – в мирное. Взаимодействия капитана судна с лоцманами оговариваются особыми предписаниями.

Начальником судовой радиостанции был Филимонов Сергей Иванович, участник Великой Отечественной войны, радиоспециалист высокого класса.

Мы уже знали азбуку Морзе и могли принимать и передавать радиogramмы со скоростью до 60 слов в минуту. Сергей Иванович нам доверял садиться за ключ и держать радиосвязь с Архангельском и Мезенью. Для нас это было неопишное счастье. На практике мы знакомились с работой всех электрорадионавигационных приборов, изучали устройство радиоприемника и радиопередатчика. Знакомились с устройством судна, с работой машинного отделения, рулевой и штурманской рубки.

Впервые мы с Генкой Корзниковым увидели море. Вечерами, сидя на кнехтах на полубаке, мечтали о далеких морских походах. Мы уже поняли, что море любит и уважает только крепких и мужественных людей, знающих свое дело. Самообладание и знания нужны для качественного выполнения поставленных задач.

Белое море – со своим специфическим характером, с беломорской штормовой волной. В один из рейсов мы попали в шестибальный шторм, и когда пришли в Архангельск и вышли на причал Красной пристани, то нам казалось, что и на берегу качает. Одним словом, море, как нам показалось, приняло нас в многотысячный коллектив моряков.

В дальнейшем я ни разу не пожалел, что стал моряком дальнего плавания и отдал этой профессии почти 20 лет.

После окончания плавательской практики мы написали подробный отчет, защитили его перед специальной комиссией в мореходной школе, и нас отпустили домой на каникулы на один месяц.

После отпуска – снова за учебу. Учебная программа была многопрофильная. За второй курс надо было изучить множество дисциплин. Мы должны были в совершенстве знать устройство и принципиальную схему радиоприемников, радиопередатчиков, радиолокаторов и других навигационных приборов. Учеба была очень напряженная, все мы хотели учиться только на «отлично», так как были счастливы, что учимся в таком прекрасном учебном заведении. Свободного времени было мало, в увольнение в город отпускали только в субботу и воскресенье. Группа состояла из ребят, приехавших из разных городов страны. Жили дружно.



Группа курсантов Архангельской мореходной школы. Слева направо: К. Корняков, И. Копытов, Ю. Абрамовский, В. Гольшев, В. Баландин. 1955 г.

Сегодня хочется вспомнить наших ребят: Славку Яковлева и Сашку Цыдзика из Тамбовской области, Витьку Баландина и Витьку Голишева из Новосибирской области, Диму Шадрин из Вологды, Вовку Медведева из Костромы, Костю Кичигина из Карелии, Генку Корзникова из Украины, моих одноклассников из Красноборска – Вальку Полудницына и Толю Преминина и многих других.

Учеба прошла быстро. Все мы успешно сдали государственные экзамены, получили соответствующие дипломы.

После окончания школы в соответствии с приказом Министерства морского флота нас распределили в Советское Дунайское морское пароходство (г. Измаил). Мы, конечно, все обрадовались такому хорошему распределению и были готовы работать в этом пароходстве.

Морская практика на судах Северного морского пароходства

Но пока оформляли документы (прошло две недели), из министерства другой приказ – всех в Северное морское пароходство!

Для читателей наверняка будет интересна краткая история Северного морского пароходства.

28 мая 1870 года император Александр II подписал У с т а в «Товарищества Беломорско-Мурманского срочного пароходства».

Инициаторами образования «Товарищества» были беломорские и кольские (мурманские) промышленники, купцы, частные судовладельцы, объединившие свои капиталы. Министерство финансов России выделило пароходству ежегодное государственное пособие в размере 30 тысяч рублей. Регулярное сообщение между населенными пунктами Белого моря открыли два 40-сильных парохода – «Великий князь Алексей» и «Качалов». После нескольких аварий пароходство оказалось без средств к существованию и в феврале 1875 года закрылось.

Однако уже в мае этого же года образовано новое товарищество – «Архангельско-Мурманское срочное пароходство». Первым председателем правления стал Ф. В. Чижов, а директором-распорядителем – В. Р. Шельтинг, который открыл контору в Архангельске.



Здание Северного морского пароходства. Архангельск. 1956 г.

Новое акционерное общество приобретало паровые и парусные маломерные суда и уверенно справлялось с перевозками грузов и пассажиров по Белому и Баренцеву морям. К 1908 году в пароходстве было уже 14 грузовых судов.

5 февраля 1918 года В. И. Ленин подписал Декрет о национализации флота, в общенациональную собственность переходили все морские и речные суда частных и акционерных компаний. Впервые учреждено Главное управление водного транспорта – «Главвод».

В Архангельске в условиях острой борьбы и сопротивления частных судовладельцев было национализировано около 50 морских судов.

Однако 1 августа 1918 года Архангельск захватили белогвардейцы и интервенты. Декрет о национализации флота был отменен, имущество вывезено за рубеж.

К февралю 1920 года Архангельск был освобожден, а к апрелю создано Управление морского транспорта – «Беломортранс», и проведена опись оставшихся судов, вторично национализированных молодой республикой. Их осталось всего 25 единиц, включая парусные.



Руководство Северного морского пароходства. Слева направо: председатель Севбаскомфлота Ф.С. Караканджи, начальник Северного морского пароходства С.И. Кузнецов, секретарь парткома Л.П. Воронцов. Архангельск. 1956 г.

Пароходы «Юшар», «Умба», «Чита», «Кия» и другие составили основу советского торгового флота на Севере. В это время был подписан Декрет Совнаркома о восстановлении пяти крупных портов страны, в том числе Архангельска.

В последующие 70 лет судоходная компания часто меняла свое название, но форма собственности оставалась неизменной – государственное предприятие морского транспорта. До 1941 года пароходство получило 43 новых судна.

Во время Великой Отечественной войны на плечи архангельских моряков легло обеспечение северных конвоев, арктических перевозок.

В период войны морскому транспортному флоту страны был нанесен большой удар: 238 из 534 транспортных судов было потоплено, 63 сильно повреждено. Серьезный ущерб понес и флот Северного морского пароходства: 12 судов было потоплено.

Суровому испытанию подвергся наш флот в годы войны и выдержал его с честью. Моряки в этой борьбе проявили лучшие качества: выдержку, умение работать в самой сложной обстановке, эксплуатировать транспорт с максимальным эффектом.

1945 год знаменует начало нового этапа в истории развития морского транспорта и Северного пароходства. Создавался современный транспортный флот мирового значения, началось полное освоение всех районов плавания, включая Арктику и тропики.

Особую страницу в истории нашего пароходства занимает работа буксирно-лихтерного флота. После войны, когда остро встал вопрос об увеличении тоннажа и обеспечении все возрастающих перевозок, было принято решение развивать буксирно-лихтерный флот.



Буксирный пароход «Мгла»

Передача трехтысячных лихтеров и 800-сильных буксиров Северному пароходству положительно сказалось на общем росте перевозок грузов в Северном бассейне. Сначала некоторые судоводители с робостью брались за буксировку лихтера длиной в 92 метра. Надо сказать, что радиус действия буксирно-лихтерного флота постепенно расширялся. С Белого моря пошли в Баренцево море, потом стали появляться в районах Карского моря, а потом и в водах Балтики. Мне приходилось работать начальником радиостанции на трех буксирах: «Мгла», «Полярный» и «Кандалакша», которые буксировали трехтысячные лихтера с различными народнохозяйственными грузами в Нарьян-Мар, Мурманск, на Новую Землю, в Дудинку и даже в Певек. Особенно трудно проходила буксировка в штормовую погоду, в ледовых условиях.

Начиная с 1958 года пароходство пополнялось новым транспортным флотом. Мощные скоростные, в основном с дизельными установками, суда Северного пароходства стали появляться в морях и океанах мира.

Всего до 1970 года в пароходство поступило 121 новое судно. Кроме пополнения флота, пароходству были подчинены порты Архангельск, Онега, Мезень, Нарьян-Мар, все портопункты, судоремонтные заводы «Красная кузница», «Лайский СРЗ». В мае 1970 года за заслуги в развитии морского транспорта и в связи со 100-летием со дня основания Указом Президиума Верховного Совета СССР Северное морское пароходство было награждено орденом Ленина.



Буксирный пароход «Полярный»



Лихтер под погрузкой пилолеса в п. Умба

Наиболее активно пароходство развивалось именно в 1970-е годы, поэтому следует рассказать более подробно именно об этом. Я хорошо помню этот период – период расцвета Северного морского пароходства. Именно в эти годы в пароходство поступали крупнотоннажные суда («Николай Новиков», «Владимир Тимофеев», «Капитан Бурмакин», «Капитан Мочалов», «Капитан Замятин», «Капитан Глазачев»), которые решали задачу резкого повышения провозной способности на перевозках леса. Именно эти теплоходы принимали в трюмы и на палубу более 16 тысяч кубометров пилолеса.

Теплоходы каждой новой серии приносили что-то новое, свое, особенное в решение задач, связанных с интенсификацией погрузочно-разгрузочных работ, всего транспортного процесса. Так, типичное детище девятой пятилетки – теплоход «Пионер Москвы», открывший серию «пионеров», впервые проектируемых транспортных судов для работы в высоких широтах, получает постоянную прописку на перевозках к «ледовым причалам» Малоземельской тундры. Признанием высокой степени надежности «пионеров» в ледовых условиях и профессионального мастерства командного и рядового состава, мастерства, приобретенного на арктических трассах и у зыбких ледовых причалов Печорского и Баренцева морей, стало включение теплохода «Пионер Эстонии» в состав 25-й Антарктической экспедиции.



Крупнотоннажный теплоход «Капитан Глазачев»

Настойчиво осваивали пакетные и безстензельные перевозки пиллосеса экипажи теплоходов серии «художников»¹: «Игорь Грабарь», «Вера Мухина», «Иван Шадр», «Михаил Черемных».

В эти годы суда для Северного морского пароходства строят, кроме советских судостроителей, рабочие Венгрии и ГДР, Польши и Румынии, Югославии и Финляндии. О характере развернувшегося судостроения в эти годы можно судить по тому, что даже Красноярский судостроительный завод, находящийся за две тысячи километров от морских просторов, поставлял пароходству серию малотоннажных теплоходов типа «Балхаш».

Традиционным экспортным товаром для северян был все эти годы лес. Более чем в 70 стран мира экспортировала советская промышленность лесоматериалы и целлюлозно-бумажные товары. Специалисты подсчитали, что в каждом десятке судов, выходящих в заграничное плавание, одно везло лесом. Большая часть этих перевозок приходится на долю Северного морского пароходства. Реальной становится рейсооборотность судна с пакетами из портов Беломорья в страны Европы за три-четыре недели. Прибыль на пакетных перевозках была втрое выше, чем на перевозках леса россыпью.

Один за другим переходили на пакетирование пиломатериалов лесозаводы Архангельска, Онеги, Мезени, Нарьян-Мара. Лесопильно-деревообрабатывающий комбинат имени В.

¹ Теплоходы серии Q-040 с индексом А называли в честь великих русских художников.

И. Ленина первым в стране перешел полностью на отгрузку пиломатериала в пакетах. Стивидоры комбината добивались рекордных показателей на погрузке судов типа «Котласлес». При готовности товара теплоход загружался за двое суток (а россыпью – за 15 суток). Затем форсировали изготовление пакетов стивидоры Игарки.



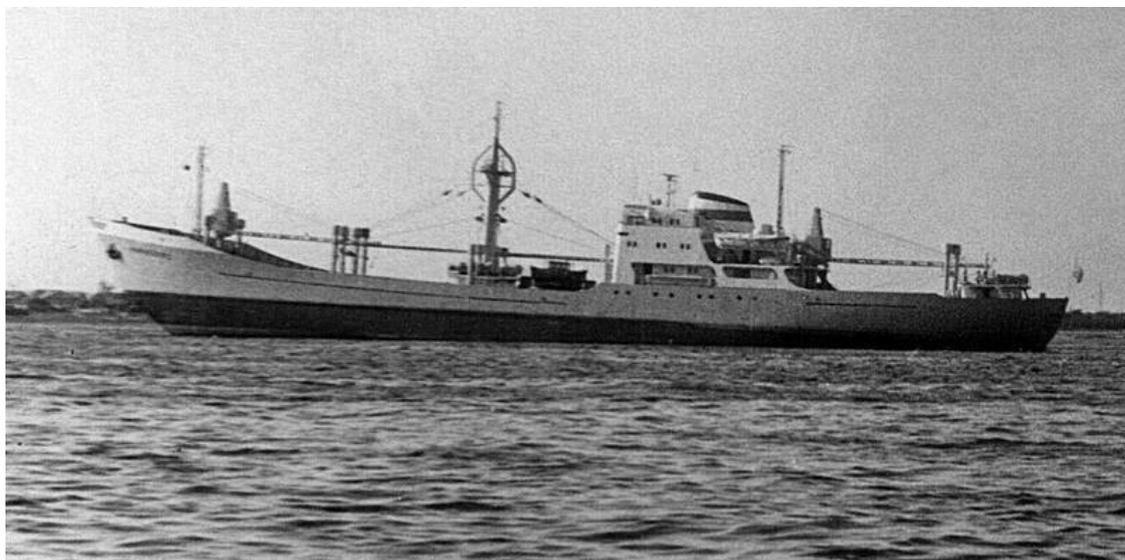
Теплоход «Никель»



Пароход «Приволжск»

Не менее успешно шли поиски оптимального варианта перевозки ежегодно огромного объема народно-хозяйственных грузов на арктической линии Архангельск – Дудинка. Жесткие временные рамки плавания в высоких широтах сдерживали растущий грузопоток на этом направлении. Моряки и портовики Архангельска становятся пионерами массовых контейнерных перевозок для Норильского горнометаллургического комбината и других предприятий этого экономического района. Доставка грузов в Арктику в пакетированном виде и в контейнерах положила начало качественно новой технологии переработки грузов. Контейнерные перевозки успешно развивались. На Бакарице создается второй многоярусный терминал. На одном концентрируются грузы для Норильскснаба, на другом – для Норильскторга. Такое разделение было крайне необходимо: начиная с августа на причалах этого района порта разгорается страдная пора по срочной отправке в Арктику картофеля, капусты, яблок, арбузов... Этот своеобразный конвейер: поля юга – склады Арктики – дают значительные экономические выгоды. Задачи дальнейшего наращивания экономического потенциала северных и восточных районов нашей страны, повышения их роли в общегосударственном производстве промышленной продукции, рационального использования энергетических, топливных и сырьевых ресурсов требовали дальнейшего транспортного и научного освоения Арктики. С каждым годом условия плавания здесь улучшались, совершенствовалась ледовая разведка, оповещение судов о ледовой и метеорологической обстановке, обобщался опыт плавания во льдах лучших капитанов Севера.

Следует отметить, что семидесятые годы прошлого века стали памятным этапом в экономическом и социальном развитии Северного ордена Ленина морского пароходства, его флота и береговой базы.



Теплоход «Котласлес»



Пароход «Иван Рябов»

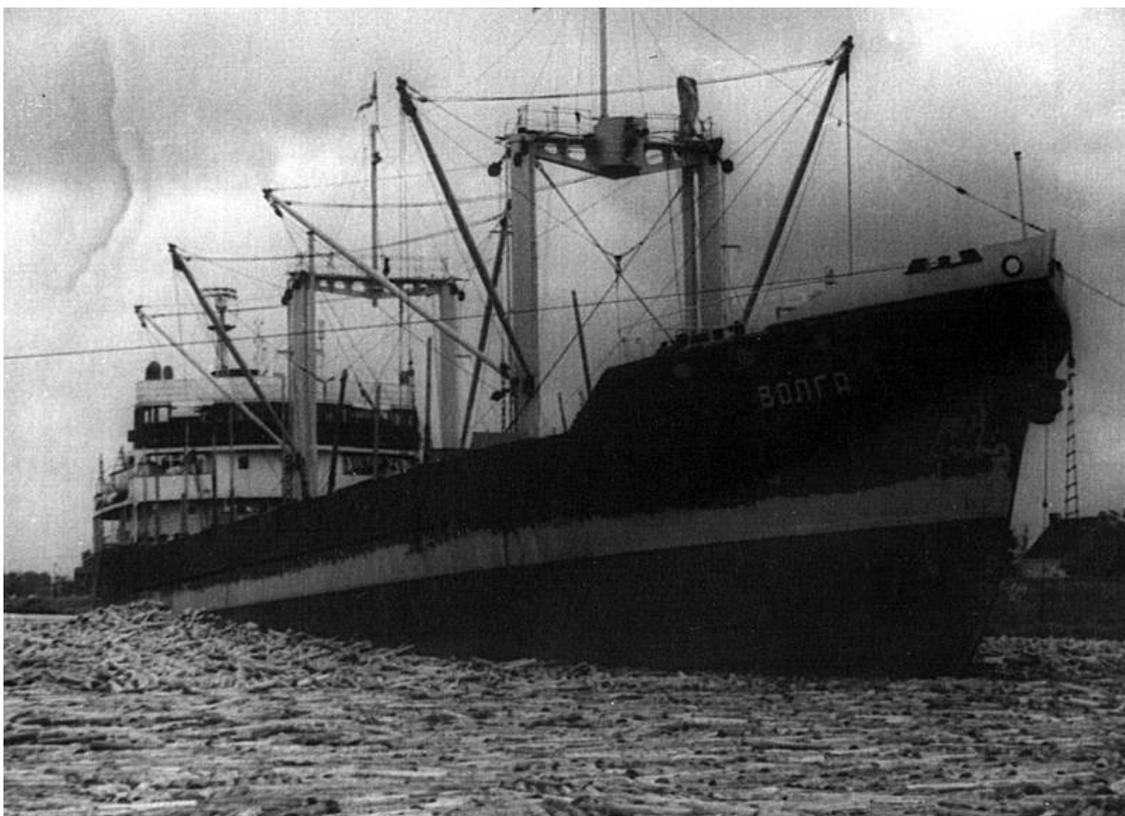
Они подготовили прочный плацдарм для дальнейшего продвижения по пути технического прогресса. Впереди – новые маршруты, новые открытия и победы. Однако история повернула все вспять. В связи с развалом Советского Союза стало постепенно разваливаться одно из лучших в СССР пароконств. Пароконство в 1992 году было приватизировано, оно вновь стало акционерным обществом (ОАО) и распалось на составляющие: флот и управление им (судоходная компания), порты (все самостоятельные), судоремонтные заводы. Период реформ оказался настолько сложным, что для сохранения судоходной компании пришлось частично жертвовать флотом; к нынешнему юбилею² пароконства в строю 46 теплоходов. Однако сегодня ОАО «Северное морское пароконство» встает на ноги. За два последних года приобретены четыре новых современных судна: «Капитан Рынцын», «Сергей Кузнецов», «Юпитер-1», «Товра». Заключаются взаимовыгодные контракты, появляются новые партнеры, возрождается социальная сфера.

Итак, 1956 год. Нам предстояло работать в Северном морском пароконстве.

Мы получили направление и прибыли в отдел кадров. Нас направили на разные суда пароконства. Меня – на теплоход «Волга» (старое название «Александр Косарев», построен в Голландии в 1936 году). В отделе кадров нам сказали, что нас пока к самостоятельной работе не допустят, так как надо иметь так называемый рабочий диплом. А чтобы его получить, надо быть практикантами радиооператора на судах дальнего плавания 6 месяцев. Мы это положение знали, и каждый приступил к плавательской практике.

Получив приказ в отделе кадров пароконства, я прибыл на теплоход «Волга», который стоял на Бакарице и грузился народнохозяйственными грузами назначением в арктический порт Тикси. Это было 16 июля 1956 года. Капитаном был Б. Г. Ревуненков. На судне меня поселили в двухместную каюту. Начальника радиостанции на судне не было.

² В 2015 г. Северному морскому пароконству исполнилось 145 лет.



Теплоход «Волга» способен перевозить любые грузы, кроме наливных

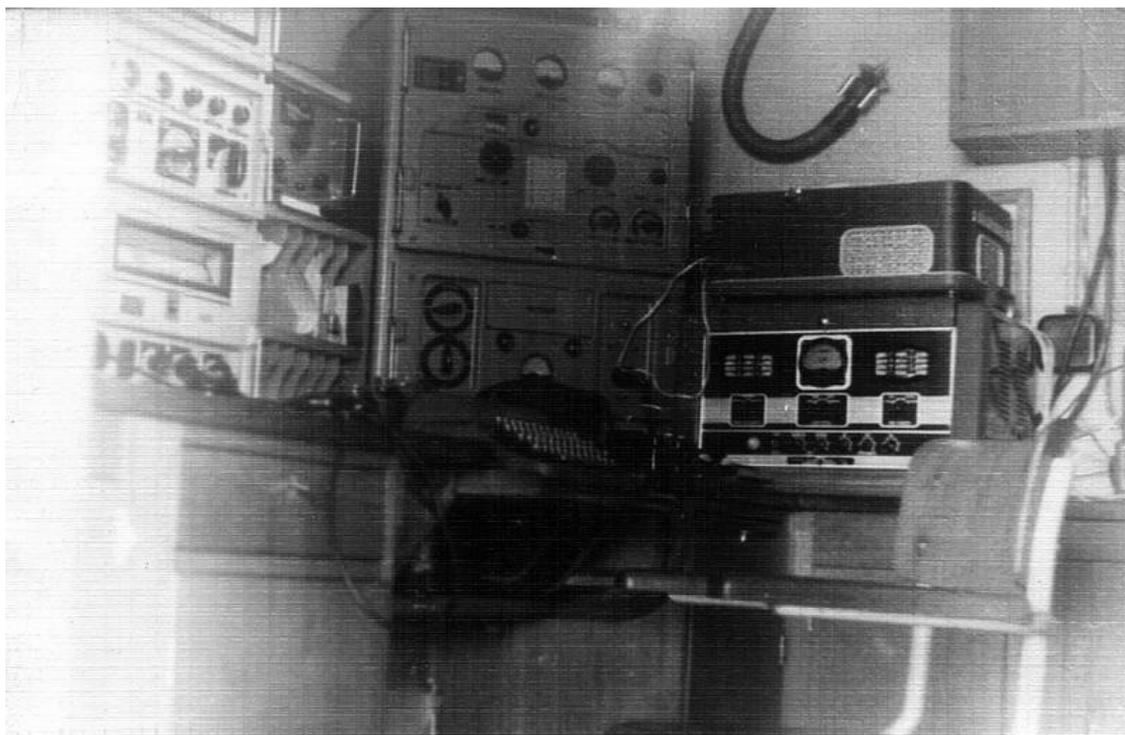
Судно мне очень понравилось. В те годы в пароходстве теплоходов было мало, в основном старые пароходы (угольщики), буксиры и лихтера.

Пока судно стояло в порту под погрузкой, я на берег не ходил. Перед самым отходом прибывает начальник судовой радиостанции Виктор Михайлович Соболев. Я ему представился, что прибыл для прохождения плавательской практики на 6 месяцев.

Виктор Михайлович меня хорошо принял и подробно ознакомил с радиорубкой и приборами, которые обслуживает начальник радиостанции.

Поручил мне после окончания погрузки поднять антенны, проверить их крепление. Кроме этого, поручил мне съездить в пароходство в службу связи и получить УКВ-радиостанцию и доставить ее на судно.

В те годы в Арктике все суда держали связь с ледоколами только по УКВ-связи, причем на закрытых каналах связи, которые знал только начальник радиостанции.



Радиорубка теплохода «Волга»

Вся радиоаппаратура на судне была старая американская, типа «Моккей радио». Такую радиоаппаратуру в мореходной школе мы не изучали.

Виктор Михайлович показал, как включаются радиопередатчики средних и коротких волн, а также как работает аварийный радиоприемник и радиопередатчик. Обратил особое внимание на то, что они работают только от аккумуляторов. Наша обязанность была внимательно следить и постоянно проверять, чтобы они были всегда заряжены и имели напряжение 24 вольта.

Судно закончило погрузку, на борт прибыл лоцман, и мы вышли в море.

Всего в мире 63 моря, из них 25 – в Тихом, 16 – в Атлантическом, 11 – в Индийском и 11 – в Северном Ледовитом океанах. Северный Ледовитый океан – наименьший по площади океан Земли, расположен полностью в северном полушарии. Площадь океана 14,75 млн квадратных километров, средняя глубина – 1225 м.

Море – часть Мирового океана – большое водное пространство, ограниченное с одной или нескольких сторон сушей и отделяемое от самого океана островами или возвышенностями подводного рельефа.

Итак, впереди нашего пути были Белое, Баренцево моря. Затем Карское море – это уже Арктика. Ледовая обстановка позволяла идти самостоятельно. Капитан дал руководству морских операций Западного сектора Арктики радиограмму, что идем из Архангельска с грузом в Тикси. Получили ответ: пока в районе Диксона ожидайте формирование каравана. В эти годы был самый массовый завоз народнохозяйственных грузов в Арктику. Не зря моряки называли рейсы в Арктику из Архангельска НАПРАВО или НАЛЕВО: если суда, выходя из горла Белого моря, поворачивали НАПРАВО, это значило – арктический рейс, а если НАЛЕВО, то с пилолесом – в Европу.



Теплоход «Саянылес»

Так вот, мне приходилось поворачивать направо около 20 лет ежегодно. Мне особенно нравились рейсы в Арктику. За эти годы пришлось завозить грузы на Новую Землю, в портопункты Ненецкого автономного округа – в Пешу, Ому, Чижи, Шойну, Амдерму, Дудинку, Игарку, на Диксон, на многие метеостанции, которых в Арктике было сотни. Кроме этого, в восточную часть Арктики – в Хатангу, Тикси, Певек.

Начальник радиостанции Виктор Михайлович проверил мое умение работать на ключе, а также знание всего радиокода и разрешил мне в ночное время нести радиовахту на частоте 600 метров, на которой постоянно несут вахту радисты всех судов, находящихся в морях и океанах. На этой частоте вызывается судно береговой радиостанцией и дается указание для приема и передачи радиограммы с переходом на другую частоту, например, 480 кгц. Неся вахту на частоте 600 метров, я обязан был слушать наличие сигнала СОС. Если таковой появлялся, должен был немедленно вызвать начальника радиостанции. В этом рейсе такого вызова не было. Считаю необходимым рассказать читателю, что же такое сигнал СОС, его историю и назначение. SOS (СОС) – международный сигнал бедствия в радиотелеграфной (с использованием азбуки Морзе) связи. Сигнал представляет собой последовательность «три точки – три тире – три точки», передаваемую без каких-либо межбуквенных интервалов (... – ...).

Таким образом, эта девятизначная группа представляет собой отдельный символ азбуки Морзе. Буквенное сочетание «SOS», связанное с этим сигналом бедствия впоследствии, является произвольно выбранным из нескольких возможных буквенных или буквенно-числовых последовательностей, из которых может быть составлен этот девятизначный символ, поскольку данная последовательность удобна для запоминания. Фразы, за аббревиатуру которых сигнал ошибочно принимается, такие, как Save Our Sons / Save Our Spirits (спасите наши души), Save Our Ship (спасите наш корабль), Swim Or Sink (плывите или утонем), Stop Other Signals (прекратите другие сигналы), а также русское – «Спасите

от смерти», появились уже после того, как сигнал стал использоваться в международной практике.

В голосовой связи сигнал «SOS» не применяется, сигналом бедствия служит «Mayday».

В 1903 году на первой Международной радиотелеграфной конференции в Берлине, в работе которой принимали участие представители России, Австро-Венгрии, Франции, Англии, Испании, Италии, США, одним из первых вопросов был вопрос о принятии единого радиосигнала о бедствии. Был предложен сигнал SSSDDD. Но конкуренция взяла свое, и соглашение не было принято, но для судов, на которых была аппаратура фирмы «Маркони», за сигнал бедствия были приняты три буквы – SQD.

По видимому, эту букву выбрали потому, что с неё начинается английское слово «danger» (опасность). Спустя четыре года в Берлине состоялась вторая радиотелеграфная конференция, на которой было предложено утвердить выше названный сигнал как международный сигнал бедствия. На это последовало серьезное возражение, т. к. первые две буквы предложенного сигнала совпадали с буквами общего радиотелеграфного вызова железнодорожной телеграфной связи – CQ.

Поэтому германская фирма «Арко» предложила комбинацию букв SOE. Это предложение также было отклонено, т. к. буква E в азбуке Морзе передается одной точкой и при помехе ее трудно уловить. Поэтому было предложено заменить эту букву буквой S, что и было поддержано членами конференции.

Этот сигнал представлял собой три точки, три тире, три точки, был достаточно ритмичным и хорошо воспринимался на слух, его трудно было спутать с чем-либо другим.

Но фирма «Маркони» продолжала упорствовать, и в системе своих станций продолжала пользоваться только сигналами SQD.

И только такая страшная трагедия, как гибель «Титаника», сломила упрямство фирмы. Судовой радиотелеграфист безуспешно передавал сигнал SQD, пока его помощник не посоветовал ему передавать сигнал SOS.

Именно на этот сигнал откликнулись несколько судов, находившихся в этом районе.

...Итак, идем в Арктику. Зашли в Карское море, сразу почувствовали арктический воздух – чистый, свежий, прохладный. Карское море для понимания Арктики – бассейн ключевой, так как это море как бы является транзитными воротами Арктики.

Радиорубка находилась на ботдеке на верхней палубе. Я не закрывал дверь и наслаждался прекрасным морским воздухом. Мне казался он каким-то необычайно вкусным.

Погода замечательная, тихая морская гладь. В радиоэфире слышу разговоры судов (азбукой Морзе), находящихся в далекой и ближней Арктике. С нетерпением жду, когда же мне посчастливится поработать с береговой радиостанцией или с ледоколом.

Капитан Борис Григорьевич Ревуненков принес радиограмму для передачи ее руководству Западного сектора Арктики, штаб которого находился на острове Диксон. Руководителями Западного сектора Арктики были известные капитаны Майнагашев, Бурков.

Капитан сообщает о времени подхода теплохода к Диксону и запрашивает, когда и как нам двигаться дальше, будет ли формироваться караван.

Эту первую радиограмму мне доверил Виктор Михайлович передать на Диксон. С большим волнением взялся за ключ и стал вызывать радиостанцию Диксона. Радист сообщает мне, чтобы я перешел на другую частоту – он готов принять от нас радиограмму. Следует отметить, что все радисты арктических радиостанций были асами, скорость приема и передачи у них доходила до 150 знаков в минуту. А я – только 60. Сообщил ему, что за ключом практикант. Он отвечает: «Давай передавай». Весь текст передал. Он ответил, что принял. Закончив работу, я заметил, что весь в поту. Еле-еле оторвал руку от ключа.

Виктор Михайлович сидел на диване и улыбался:

– Ну что, Маркони? Ты думал, что работа радиста – так себе? А почему же весь вспотел?

Прошло уже 50 лет, а я помню эту первую радиограмму, которую передал самостоятельно.

...Наступает время тишины. Радисты напряженно вслушиваются в молчаливый эфир – нет ли сигналов от терпящих бедствие судов. В эфире привычные шумы исчезают ровно на три минуты. Спустя мгновения эфирная жизнь вновь оживает. На суда из своих пароходств (радиоцентров), а также с береговых радиостанций летит информация о погоде, ледовой обстановке, указания о новых рейсовых заданиях и т. д. – с судов ежедневные диспетчерские сводки. Экипажи знают: чтобы ни случилось, их всегда услышат в эфире. Большая земля придет на помощь.

Значение радиосвязи для морского судоходства страны трудно переоценить. Уже много десятилетий она – незаменимая помощница в деле обеспечения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море, в оперативно-диспетчерском управлении флотом. Да и в создании здоровой психологической обстановки в море радиосвязь играет не последнюю роль, ведь возможность сообщить своим родным и близким или получить от них радиограмму помогает легче переносить тяготы морской жизни и разлуку с близкими.

С 15-й по 18-ю и с 45-й по 48-ю минуты каждого часа в режиме Морзе прекращается работа на всех частотах, а радисты морских и береговых радиостанций напряженно вслушиваются в эфир. Это и есть «минуты тишины».

Сейчас прогресс в области средств связи и навигации шагнул очень далеко: есть коротко- и ультракоротковолновая связь, радиолокация и навигация и многое другое. Но откуда и когда появилась радиосвязь на флоте, сейчас уже мало кто задумывается.

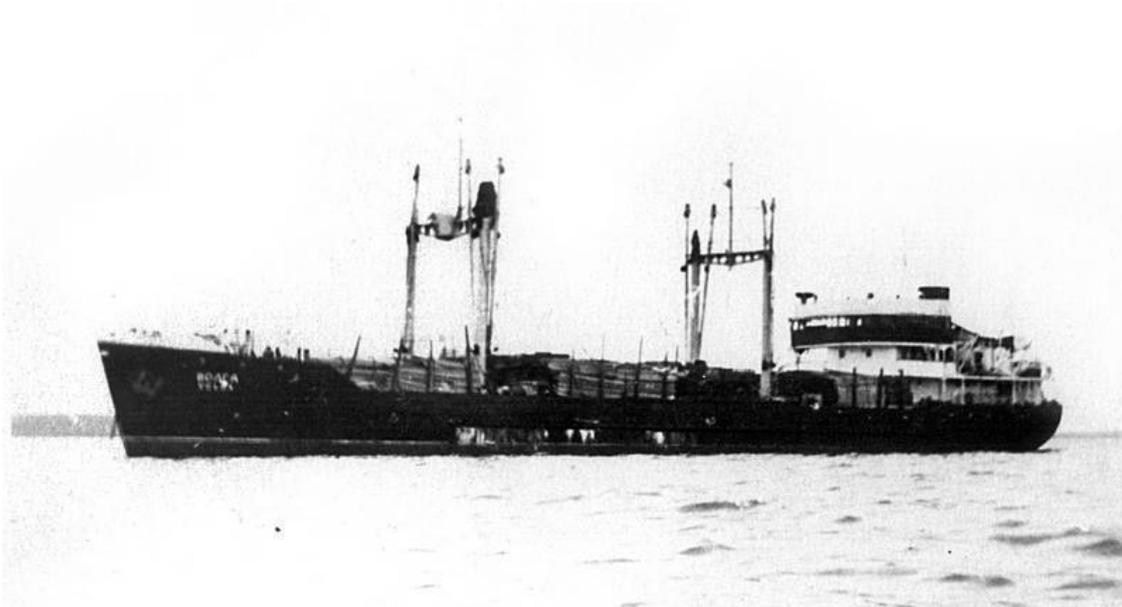
Наверное, интересно будет моим читателям рассказать самые интересные факты о том, как радио с момента создания его великим гением русского физика А. С. Попова проложило себе дорогу на морском флоте. Мы остановимся лишь на начальном, но очень важном этапе становления радиосвязи на флоте, охватывающем небольшой период, – с 1900 по 1917 год. Именно в это время радиосвязь прошла свой путь от опытного до массового и обязательного внедрения на флоте. Осенью 1901 года по инициативе А. С. Попова была создана первая линия радиосвязи для нужд речного судоходства в Ростове-на-Дону между портом и плавучим маяком в дельте Дона. До этого летом 1901 года А. С. Поповым были усовершенствованы им же созданные и испытанные на Балтийском флоте (на учебных кораблях «Африка» и «Европа») в 1897–1898 гг. радиостанции. Он испытал их в начале осени 1901 года, во время перехода Черноморской эскадры из Севастополя в Новороссийск, осуществив двухстороннюю радиосвязь на расстоянии 150 км.

1901 год можно считать годом рождения радиосвязи на гражданском морском и речном флоте. В последующем произошла значительная модернизация приемопередающих радиостанций, заслуга которой, несомненно, принадлежит А. С. Попову. В эти годы радиосвязь в основном использовалась на кораблях военно-морского флота. И только в 1908 году искровые радиостанции стали устанавливаться на русских торговых судах «Русского восточно-азиатского пароходства», компании «Добровольный флот» и «Русского общества пароходства и торговли».

Совершенствование радиоприемопередающей аппаратуры все время продолжалось. Можно сделать вывод, что радио как средство связи, обеспечивающее безопасность мореплавания, оперативность в информировании путевой обстановки и передачу коммерческих сообщений, прочно вошло в обиход на морском, а позже на речном флоте.

Закончив рассказ о важнейшем открытии А. С. Попова, вернемся к нашему арктическому рейсу.

Через четверо суток прибыли на рейд Диксона. Погода в Арктике меняется по нескольку раз в сутки. Самолет полярной авиации, который проводил разведку состояния ледовой обстановки, сообщил, что вследствие движения льдов с Запада на Восток, в том числе в проливе Вилькицкого, обстановка оказалась трудной. Поступила команда формироваться в караван, проводку будут осуществлять ледоколы «Ермак» и «Красин».



Теплоход «Волга» на рейде Диксона в ожидании каравана. 1956 г.

Я впервые увидел этих мощных красавцев, арктических исполинов того времени. Радиосвязь в караване осуществлялась только на УКВ-радиостанциях.

Сразу же мы встретили тяжелые льды, медленно, но шли вперед. Через некоторое время с «Ермака» сообщили, чтобы «Волга» вышла из состава каравана и ждала в этой точке дизель-электроход «Индиgirку». Ожидание продлилось несколько суток.

Все это время мы стояли, зажатые во льдах. Погода была солнечная. Мы даже выходили на лед, играли в футбол. К борту судна подходили хозяева Арктики – белые медведи.

Через некоторое время с «Индиgirки» сообщили, чтобы мы готовились к буксировке. Боцман Бачурин с палубной командой подготовили соответствующие буксирные тросы и подготовились к буксировке.

Это замечательное судно, построенное в Голландии по нашему проекту, имело усиленный ледовый класс. Капитан дизель-электрохода Андрей Иванович Пинежанинов – наш архангельский земляк. Герой Социалистического труда. Через пролив Вилькицкого «Индиgirка» благополучно вывела наш теплоход в море Лаптевых, где ледовая обстановка была для нас благоприятной. Мы поблагодарили «Индиgirку» и пожелали экипажу счастливого плавания и семь футов под килем.

Почему же морякам, уходящим в море, всегда говорят: «Семь футов под килем!»? Вот эта история.

Известно, что уже около 6000 года до н. э. в Египте был известен парус. Долгое время он был крайне примитивным. Суда имели всего одну-две мачты. Поэтому в случае встречного ветра подобные суда были вынуждены становиться на якорь, дожидаясь, пока ветер снова не станет попутным. Это обстоятельство вынуждало корабли держаться вблизи бере-

гов, сторониться открытого моря. И естественно, что нередко они садились на мель или разбивались о прибрежные скалы. Поскольку осадка кораблей того времени при полной загрузке не превышала двух метров, опытные кормчие старались иметь под килем не менее семи футов (примерно два метра) с тем, чтобы даже при волне не могло ударить о грунт.



Ледокол «Капитан Мелухов» проводит караван судов

Должно быть, отсюда и пошло доброе пожелание: «Попутного ветра» и «Семь футов под килем». Однако есть и другое объяснение этого обычая. Вспомним, что на Руси с древних времен число «семь» было особо почитаемо. Заглянем в «Толковый словарь живого великорусского языка» Владимира Ивановича Даля – моряка, русского писателя, лексикографа и этнографа.

В этом словаре числу «семь» отведено значительное место. Оказывается, десятки русских поговорок и пословиц так или иначе связаны с этим числом: «Семь раз отмерь, один отрежь», «За семь верст киселя хлебать», «Как семеро пойдут, Сибирь возьмут! Такие все молодцы», «Рубить семерым, а топор один», «Двое пашут, а семеро стоя руками машут», «Делай дело за семерых, а слушайся одного», «Чем семерых посылать, так самому побывать», «Семь пядей во лбу», «Семь пятниц на неделе» и так далее.

Вполне возможно, что пожелание «Семь футов под килем!» произошло на Руси из-за особого расположения к этому числу.

Иметь всегда в плавании семь футов под килем – значит, через неизбежные в долгом пути штормы и качку, опасные отмели и рифы успешно привести свое судно к намеченной цели.

Пожелать такого – значит создать отправляющимся в трудный путь хорошее настроение, вселить в них уверенность в благополучном исходе плавания. Тогда не столь страшными да тяжкими покажутся им любые препятствия и испытания.

Прибыли в Тикси. Это крупный арктический поселок, находится в устье реки Лена.

3,5 тысячи тонн груза выгрузили и вышли в балласте обратно назначением на Архангельск. Рейс продлился около 2 месяцев.

С приходом в Архангельск меня вызвали в отдел кадров пароходства, где я получил назначение на пароход «Хозе Диас» для продолжения плавательской практики в должности практиканта-радииста. Начальником судовой радиостанции был Александр Ильич Панков, опытный специалист. В отделе кадров выдали соответствующие документы для получения паспорта моряка заграничного плавания. В конторе капитана порта за два дня оформили паспорт, и я прибыл на пароход «Хозе Диас». Судно старое, построено в 1921 году в Германии. Пароход передан СССР по репарации.

Александр Ильич принял меня тепло и с разрешения старпома поселил в каюту лоцмана, которая находилась рядом со штурманской рубкой. Капитаном парохода был Владимир Владимирович Ручкин, опытный капитан дальнего плавания. Экипаж – 36 человек.



Пароход «Хозе Диас» под погрузкой на лесозаводе № 23. Назначение – в Калининград

На лесозаводе № 23 загрузились лесом назначением на Калининград. Вышли в рейс.

Стал знакомиться с радиорубкой, с расположением электрорадионавигационных приборов. Радиоаппаратура была новая советская, радиопередатчик типа «Ёрш», радиоприемник «Волна», электрорадионавигационные приборы также были все отечественные. Александр Ильич ознакомил меня с оборудованием радиорубки, проверил мои возможности работать на средних и коротких волнах и сказал, что первое время нести вахту будем вместе, а дальше будет видно. Такое решение вполне меня устраивало. Итак, вышли в море. После Нордкапа попали в жестокий шторм (время было осеннее), для меня это – настоящее испытание. Скорость хода парохода – 5–6 миль/час. Я не знал, что меня будет укачивать. Это ужасно. Питался только солеными огурцами и сухарями. Наконец прибыли в порт назначения. Рейс продолжался 12 суток.

После окончания выгрузки получили приказ идти на Фарерские острова (север Атлантики) погрузить рыбу в бочках и следовать в норвежский порт Тронхейм. В этом рейсе и пароходу, и членам экипажа был настоящим испытанием 12-бальный шторм (тем более, судно в балласте). Машинное отделение и кочегары с честью справились с трудностями и благополучно прибыли через 6 дней на Фарерские острова, порт Торсхавн.

Фарерские острова – группа из 18 островов в северной части Атлантического океана между Шотландией, от которой они отстоят почти на 400 км к северу, и Исландией, которая находится в 420 км к северо-западу от Фарер. Расстояние до Норвегии – 675 км, до Копенгагена – 1117 км (а от Калининграда до Фарер более 1500 км). Фарерские острова – автономный регион Королевства Дании. С 1948 года острова самостоятельно управляют практически всеми вопросами за исключением обороны и внешней политики.



На Фарерских островах. Слева направо: старпом И.В. Зуев, лоцман, 2-й помощник капитана, капитан В.В. Ручкин, 3-й помощник капитана Г.В. Белоусов, К.А. Корняков, машинист Волков

Фарерские острова были известны ирландским монахам примерно с 500 г. Сначала острова были шотландскими, затем с 11 века до 1380 г. входили в состав Норвегии, с 1814 г. острова стали датскими. В апреле 1940 года перешли под управление Великобритании. В сентябре 1945 года британская оккупация островов закончилась. В 1948 году острова снова вошли под юрисдикцию Дании. С 1984 года Фареры объявлены лёгтингом³ зоной, свободной от ядерного оружия. На островах расположена военно-морская база Дании и радиолокационный комплекс НАТО.

В город увольнения не было, так как была плохая штормовая погода. По окончании погрузки вышли назначением в норвежский порт Тронхейм. Весь рейс также проходил в жесточайший шторм. Это было моё первое посещение иностранного порта.

Тронхейм расположен в Центральной Норвегии на берегах одноименного фьорда. Это один из древнейших городов Скандинавии. Он был основан королем викингов Трюгвассоном в 997 году и стал резиденцией норвежских королей. Старое название города – Нидарос. Лишь в XVI веке город был назван своим нынешним именем.

Тронхейм, с его деревянными домами, стоящими на сваях, и мощеными улочками, нам также запомнился. В городе много достопримечательностей: картинные галереи, великолеп-

³ Лёгтинг – однопалатный парламент Фарерских островов, самоуправляемой административной единицы Дании.

ный готический собор Нидарос (собор святого Олафа), в котором венчаются королевские особы.

Город славится морской рыбалкой, сюда приезжают заядлые рыбаки со всего света. Благодаря действию теплого течения Гольфстрим климат здесь довольно мягкий. Зимой температура воздуха не падает ниже «минус» 2 градусов по Цельсию.

Мы выходили в город в увольнение и увидели, что город действительно красивый и своеобразный.

После выгрузки в Тронхейме получили рейс-задание следовать в Роттердам – принять груз назначением в порт Вентспилс.

Во время стоянки в Роттердаме была организована увлекательная экскурсия.



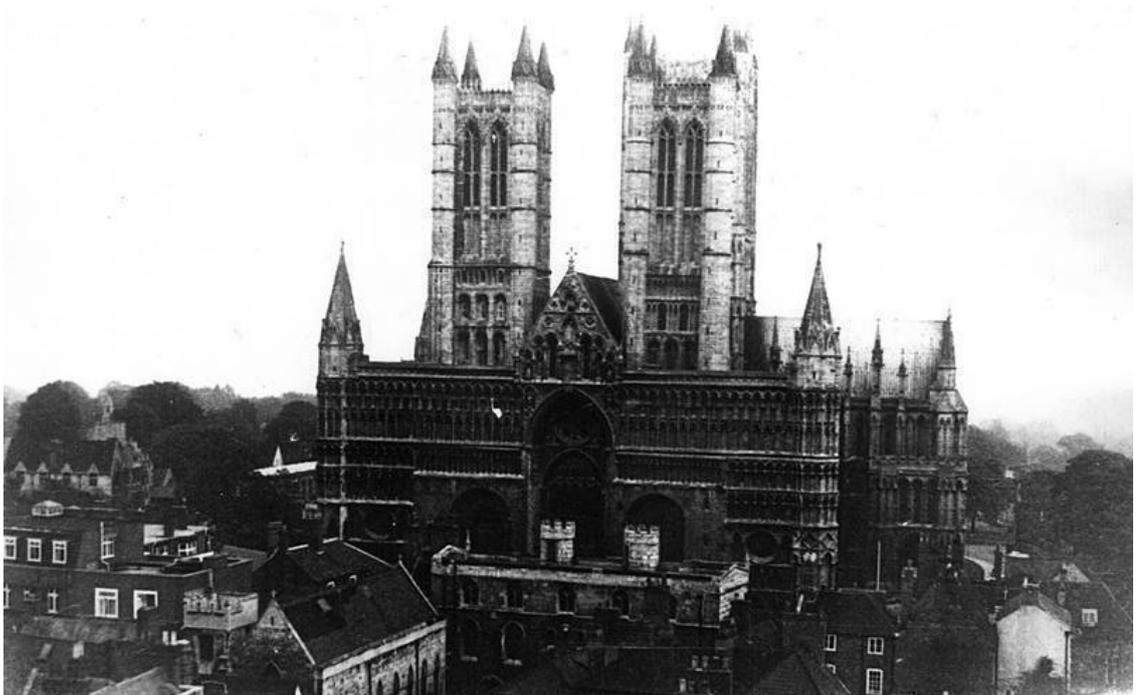
Одна из улиц Тронхейма



Город Тронхейм



К.А. Корняков (справа) с матросом парохода «Хозе Диас». Город Тронхейм. Норвегия. 1956 г.



Роттердам

Голландия, или Нидерланды, – уникальная страна. Это страна тюльпанов, ветряных мельниц, сыра. Почти 40 % ее находится ниже уровня моря. Оберегает эту северо-европей-

скую страну от посягательств моря мощная система дамб и каналов. К слову, каналов в Голландии преогромное количество, которые пронизывают всю страну вдоль и поперек.

Роттердам переводится как «дамба на Ротте». Была такая речушка, вокруг которой и появился этот город еще в 13 веке. Население Роттердама около 150 тысяч человек (по данным 1956 года)⁴. Во время Второй мировой войны город был практически весь разрушен немцами, погибло 25 000 человек, разрушено 24 церкви, 500 гостиниц и ресторанов. При отступлении немцы взорвали морской порт. После войны город стал быстро восстанавливаться, в том числе и морской порт, который вскоре заработал в полную силу.

Разноплеменный народ живет в Голландии в целом, и в Роттердаме, в частности: африканцы, арабы, азиаты, суринамцы, турки. Город принял людей разных национальностей, которые живут здесь в мире и согласии. В городе и пригороде редко встретишь белого человека, белокурую красавицу – в основном темные лица и черные кудри. Вот ближе к центру, там можно повстречать типичного голландца – светловолосого высокого парня под метр девяносто. Женская половина Голландии тоже не отстает – рослые, с широкой костью, белокурые европейки.

Роттердам – это город с домами из красного кирпича с белой отделкой. Понравилась голландская речь. Это смесь малоприятных звуков, аканий и гэканий. Такое впечатление, что не говорят, а ругаются.

Не зря немцы говорят, что голландский язык – это «грязный» немецкий. Хотя большинство жителей города свободно владеют и английским языком.

Что понравилось в Роттердаме – архитектура в стиле авангарда. В центре города – банки, офисы и т. д. Памятников в городе много, и все они очень своеобразные. Есть памятник Второй мировой войне. Среди местных церквушек можно встретить и православный храм.



На одной из улиц Роттердама

⁴ 617 347 человек, по данным на 1 января 2012 г.

Голландия – страна велосипедов. Для них есть и стоянки, отдельные полосы движения со своими светофорами и разметкой. Город чистый, мусорные баки – по всему городу. В городе есть множество музеев, среди которых самый известный – художественный музей Бойманса – ван Бёнингена, где можно лицезреть картины Рембрандта и Рубенса. Несколько позже мне посчастливилось побывать в картинной галерее Рубенса.

В городе есть морской музей, который может похвастаться коллекцией, состоящей из огромного количества объектов мореплавания, в частности, там около 600 моделей морских кораблей, около 1500 проектов конструкций, морские карты, атласы, документы.

У этого города особый дух и особая красота, пусть не совсем типичная для Нидерландов, но от этого вызывающая еще больший интерес. В этом городе в последующие годы приходилось бывать несколько раз. Он строился очень интенсивно.

Из Роттердама мы вышли в порт Вентспилс.

В те годы в Северном море после войны осталось много плавающих мин, все суда следовали с особой осторожностью только по рекомендованным фарватерам. По пути следования несколько в стороне от фарватера мы также увидели плавающую мину.

Капитан срочно передал на береговую радиостанцию координаты мины. Мы прошли благополучно, но через некоторое время по корме на расстоянии около двух миль увидели взрыв, а Александр Ильич услышал сигнал СОС.

Узкий фарватер не позволял нам оказать помощь этому судну. По радиации было сообщение, что на помощь подошло иностранное судно.

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.