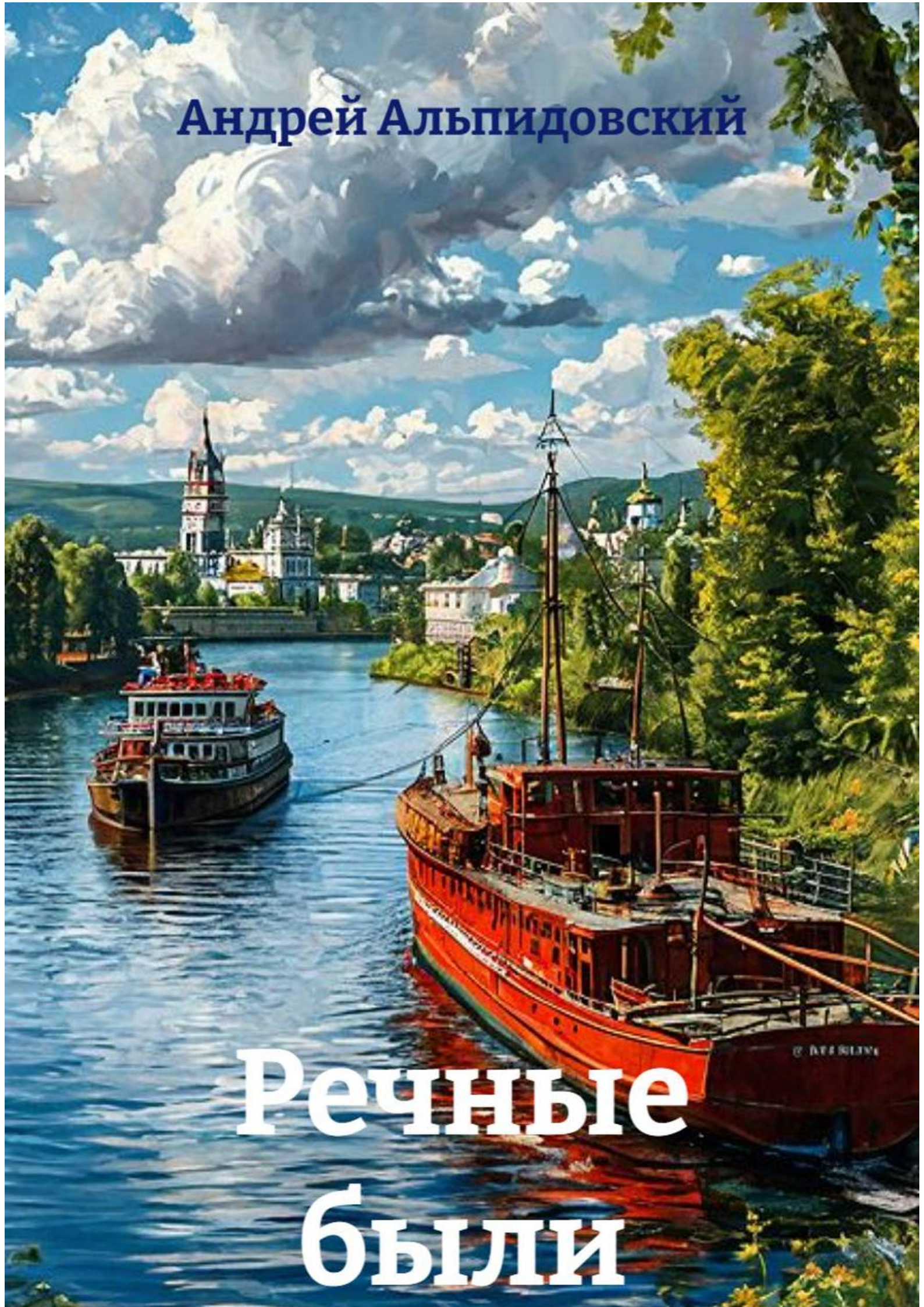


A detailed oil painting of a river scene. In the foreground, a large red tugboat with two masts is positioned on the right, its name 'D. DUBILINA' visible on the stern. To its left, a smaller white and red passenger boat is moving towards the viewer. The river is blue with gentle ripples. In the background, a town with a prominent church spire and other buildings sits on a hillside. The sky is filled with large, white, fluffy clouds. The overall style is realistic with a touch of idealism, typical of early 20th-century Russian art.

Андрей Альпидовский

Речные
были

Андрей Альпидовский

Речные были

«Автор»

2026

Альпидовский А. Д.

Речные были / А. Д. Альпидовский — «Автор», 2026

Рассказы, написанные по воспоминаниям Дмитрия Валентиновича Альпидовского, почетного работника транспорта Российской Федерации, созданы его сыном, Андреем Альпидовским, членом Союза писателей России. Исторические персонажи, встречающиеся на страницах рассказов — министры речного флота Шашков и Багров, первый секретарь Хрущев, конструктор Алексеев, профессор Волский, кинорежиссер Рязанов, актер Юрий Соломин, патриарх Кирилл и др. Действие происходит на речных просторах России, на Волге, Каме, Северной Двине и других северных реках.

© Альпидовский А. Д., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Реки детства	6
Первое знакомство с речным флотом	8
Выбор профессии	9
Начало трудового пути	11
В космос – в атмосфере «по-Волскому»! О профессоре Волском	13
Первый капитан	16
Первая штатная практика	17
Морская практика. Лейтенантские погоны	19
Первые «штурманские» навигации	21
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Андрей Альпидовский

Речные были

Андрей и Дмитрий
Альпидовские

Речные были

Нижний Новгород
2026

ББК 84 (2Рос-Рус) 6-44
А64

А.Д. Альпидовский, Д.В. Альпидовский. Речные были. Рассказы-воспоминания из серии «Невыдуманное» — Нижний Новгород: издательство «ЛитРес», 2026 г. — 160 с.

Рассказы, написанные по воспоминаниям Дмитрия Валентиновича Альпидовского, почетного работника транспорта Российской Федерации, созданы его сыном, Андреем Альпидовским, членом Союза писателей России. Исторические персонажи, встречающиеся на страницах рассказов — министры речного флота Шашков и Багров, первый секретарь Хрущев, конструктор Алексеев, профессор Волский, кинорежиссер Рязанов, актер Юрий Соломин, патриарх Кирилл и др. Действие происходит на речных просторах России, на Волге, Каме, Северной Двине и других северных реках.

Книга воспоминаний собрана к 90-летию Дмитрия Валентиновича.

© А.Д.Альпидовский, Д.В.Альпидовский, 2026

Дмитрий Валентинович Альпидовский. Родился в 1936 г. в селе Большая Михайловка Карагандинской области Казахской АССР в составе РСФСР. Окончил факультет судовождения и эксплуатации Горьковского института инженеров водного транспорта. Более сорока лет проработал в Волжском объединённом речном пароходстве и в судоходной инспекции Волжского бассейна. Почётный работник транспорта Российской Федерации. Автор четырех книг воспоминаний (в соавторстве с А.Д.Альпидовским). Живёт в Нижнем Новгороде.

Андрей Дмитриевич Альпидовский. Родился в 1960 г. в г. Горьком. Член Союза писателей России, автор семи сборников стихов и пяти книг мемуарно-исторической прозы.

Финалист XXX-го международного литературного конкурса имени Андрея Платонова «Умное сердце», 2023 г.; лауреат и дипломант открытого литературного конкурса «Золото слова», 2024-2025 гг.; лауреат Всероссийского литературного конкурса «Герои Великой Победы», 2025 г.; дипломант Всероссийской литературной премии «Щедрое слово» имени М.Е.Салтыкова-Щедрина, 2026 г. Живёт в Нижнем Новгороде.

Реки детства

Волга – первая река из детства Димы. Самое приятное воспоминание, которое запало в юную душу – посещение с бабушкой Машей Артемовских лугов в годы Великой Отечественной войны. Правый берег Волги (в направлении от Горького к Кстову) в то время занимали обширные заливные луга.

Весной, когда Волга разливалась, их затапливало. После схода воды оставались маленькие озера и много ила. На этом иле прекрасно росли картофель, овощи и зелень, которые бабушка там высаживала. В военные годы горожанам «нарезались» участки земли недалеко от города. У бабушки Маши участок был как раз на Артемовских лугах. Собранный урожай был большим подспорьем семье в те голодные годы.

Добирались Дима с бабушкой на участок по Волге на теплоходе-фильянке под названием «Макс Гельц».

Хотя официального термина «Речной трамвай» не существовало, так часто называли речные пассажирские суда небольшого водоизмещения, работающие на близких пригородных маршрутах. В Российской империи первые «речные трамвайчики», то есть суда, предназначенные для внутригородских пассажирских перевозок, появились в начале XX века в Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Киеве и других городах. В роли речных трамвайчиков использовались небольшие катера-пароходы. Во многих городах Европейской России владельцем этих линий выступало [Финляндское общество лёгкого пароходства](#), а пароходики получили в народе название «финляндчик» (в Нижнем Новгороде искажилось до «фильянички»).

Обычно Митя с бабушкой усердно вскапывали грядки на огороде, а когда уставали, ложились на мягкую, душистую траву и любовались разноцветьем трав, полевых цветов, слушали жаворонков. Незабываемое впечатление из детства. Усталость от тяжелой «земляной» работы как «рукой снимало».

Бабушка всегда говаривала: «Посмотри, Димочка, на эту благодать Божью». Действительно, райское зрелище.

Не раз, когда Дима с бабушкой бывал на Артемовских лугах, он замечал, как бабушка Маша сосредоточенно наблюдает за пчелами. Как-то раз она сказала внуку: «Посмотри, как они трудятся, собирая медок». Разбирая бабушкин архив, Дмитрий нашел ее письмо и рецепт лечения пчелиным медом.

«Медок даден для пользы человека. Любите его. Пчелка трудится не менее человека, когда она с весны до осени собирает целебные соки с цветов. Она трудится, ищет в цветах полезное, садится на один, слетает, тут же садится на другой. И так иногда до пяти. На шестом цветочке находит полезный для человека продукт: пыльцу и сок. Сидит на нем, стебелек клонится к земле. Набрав пыльцу, улетает. Цветочек выпрямляется к солнышку, а пчелка летит с целебным продуктом к своему улью. Вот где премудрость, родные мои. Я наблюдала, когда работала в лугах. Меня развлекал мой жавороночек, трель его облегчала печаль мою, и добавляла в сердце моё радость. Работа была трудная, а я находила отраду...».

Волга и бабушка – яркие воспоминания из детства.

Потом, в 1946 году, были северные реки – Печёра, Цильма, Яренга, Северная Двина.

Особенно Дмитрию запомнилось путешествие из Усть-Цильмы на лодках. Геологическая экспедиция, которой командовал его отец, Валентин Дмитриевич, переправлялась через реку Печера в месте впадения в нее реки Цильма. Течение в этом месте было очень сильным, множество порогов, поэтому нескольким рабочим пришлось тащить лодки вверх против течения на длинном канате («бечевой»). Таким же способом путешественники передвигались и по реке Мыла, и по другим небольшим северным речкам.

Когда путешествие по воде заканчивалось, груз распределялся по выюкам (два мешка связывались веревкой), которые вешались на спины лошадей. Лошадей конюхи вели в поводу, на узде, и так до места стоянки. В тот раз местом базирования экспедиции была метеостанция Барковская.

Другая экспедиция (где папа Мити вновь был начальником) направлялась в район реки Яренга, впадающей в реку Вычегда, близ города Яренска. Для поиска нефти установили вышку для глубокого бурения. Дмитрий часто бывал на буровой, наблюдал процесс глубокого бурения.

В скважину подавался глиняный раствор, чтобы уменьшить нагрузку при вращении труб станком. Диме запомнилось слово «шарошка», так геологи называли устройство для разрушения породы, размещаемое на конце первой трубы.

Следующей «рекой из детства» стала Северная Двина, на которой стоит город Архангельск. Как известно, Северная Двина впадает в Белое море, и вот, однажды папа взял Диму на «утиную охоту», на морском катере. Когда они вышли в прибрежные воды, открылся чудесный вид на море, и, как Мите тогда показалось, оно было действительно белым! Такое не забывается.

Первое знакомство с речным флотом

1946 год, конец сентября. Семья Дмитрия в то время жила в большом селе Усть-Цильма¹ на реке Печоре. Папа, Валентин Дмитриевич, работал в геолого-топографической партии в Усть-Цилемском районе.

Время было голодное. Родители решили, что Дима с сестрой Зоей и мамой (Александрой Александровной) отправятся в город Горький, где на улице Больничной (ныне Нестерова) проживала Митина бабушка Мария Сергеевна Бондарева.

Валентин Дмитриевич купил билеты на пароход «Сталинец», на котором маме с детьми по реке Печоре предстояло добраться до «ближайшей» (на самом деле, очень далёкой²) железнодорожной станции, а оттуда по железной дороге в город Горький (ныне Нижний Новгород).

Зима в северных краях наступает внезапно и довольно рано. На вторые сутки плавания ночью пассажиров разбудил резкий толчок и громкий скрежет днища парохода по дну реки. Оказалось, что пароход сел на мель, налетел на большой валун (камень-одинец³).

На Печоре в конце сентября уже начался ледоход, судоходная обстановка (створы, бакены) отсутствовала. Попытка сняться с мели ни к чему не привела. И, как оказалось, хорошо, что не привела, иначе бы пароход затонул, ведь корпус был проломлен валуном.

Таким было первое знакомство Димы с речным флотом.

Довольно скоро лед встал, наступил ледостав. Естественно, что возникли проблемы с питанием пассажиров. Матерям с детьми стали выдавать манную крупу, из которой Митина мама вместе с другими матерями готовила манную похлёбку с сёмгой в пищеблоке ресторана. Местные власти (администрация близлежащего поселка) организовали спасение людей, вывоз на собачьих упряжках.

Лёд был еще тонким, выдерживал лишь лёгкие сани. Когда ехали, Диме с саней было видно, как плавают рыба подо льдом. Одеты они были не по-зимнему, в демисезонные пальто, кепки, полуботинки. Мама выменяла на семгу пыжиковую шапку. В здании администрации был организован пункт расселения и питания пассажиров.

Предстоял обратный путь в Усть-Цильму. Условия были тяжелыми, путь сложным: сначала на оленьих упряжках по льду реки; затем в санях-розвальнях, запряженных лошадьми, через тайгу по глубокому снегу и бездорожью.

В пути произошло событие, которое оставило в памяти Дмитрия след на всю жизнь.

Мороз тогда был – под минус сорок градусов. Дима сидел в задней части саней-розвальней и изрядно замёрз. Сначала ему стало очень холодно, а потом вдруг показалось, что стало тепло, и он заснул. В этот момент и упал с саней, на миг очнулся, увидел ослепительный белый свет и потерял сознание. Спихнулись и обнаружили его, в скрюченном состоянии, не сразу.

Остановились в теплой избе. Там десятилетнего Митю отёрли пятидесятиградусным спиртом, дали даже немного внутрь, отчего он чуть не задохнулся, потом уложили в тулупе спать на ночь.

Таким было «второе крещение» Дмитрия. А в Горький семья переехала только в 1947 году. Четвертый класс школы Дмитрий заканчивал в Усть-Цильме.

Тогда он, конечно, не знал и не предполагал, что судьба в дальнейшем свяжет его надолго (можно сказать, на всю жизнь) с речным флотом России.

¹ Усть-Цильма – село в Республике Коми, административный центр Усть-Цилемского района и сельского поселения Усть-Цильма.

² Ближайшая железнодорожная станция Ираёль расположена в 220 км к юго-востоку от Усть-Цильмы.

³ Одинец – это камень значительных размеров, отдельно лежащий в русле реки. Одиноцы обычно срезаются весенним льдом от каменистого берега или выворачиваются на каменистых перекатах волокушами плотоводов.

Выбор профессии

Выбором профессии инженера-судоводителя Дмитрий во многом обязан своему соседу по улице Больничной Николаю Сергеевичу Абатнину. Долгие годы семьи Альпидовских, Ростокиных и Абатниных жили в одной коммунальной квартире и ежедневно общались. Дмитрию часто приходилось слышать увлекательные рассказы, проникнутые любовью к профессии и Волге, соседа-речника, сначала штурмана, а впоследствии капитана пассажирских судов Волжского пароходства.

Когда после окончания 10-го класса средней школы №4 в 1953 году перед Дмитрием встал вопрос «куда поступать?», решение было принято однозначно — в Горьковский институт инженеров водного транспорта (ГИИВТ) на факультет судовождения и эксплуатации.

Первый прием студентов на судоводительскую специальность, которая была организована на эксплуатационном факультете ГИИВТа, состоялся в сентябре 1952 г. Было принято 25 человек — одна группа. С этого года эксплуатационный факультет стал называться факультетом судовождения и эксплуатации водного транспорта. Все поступившие студенты являлись выпускниками-отличниками различных речных училищ страны. Кафедра судовождения и безопасности судоходства была организована спустя два года, в 1954-м. Ее возглавил доцент, кандидат технических наук П. Шанчуров. Сотрудниками кафедры являлись кандидаты технических наук Н. Уртминцев, В. Свечников, Н. Чистовский.

Еще во время учёбы в школе Дмитрия и его двоюродного брата Жору Николай Сергеевич брал в рейсы на свои суда для знакомства с речным флотом и Волгой.

После окончания факультета судовождения и эксплуатации в 1959 году и получения диплома инженера-судоводителя Дмитрий был назначен II-м штурманом на крупный пассажирский пароход «Владимир Ульянов-Ленин».

Николай Сергеевич в то время находился на приемке новейшего пассажирского лайнера — теплохода «Комарно».

С приходом теплохода на Волгу Дмитрия по предложению капитана Абатнина перевели на теплоход «Комарно» вторым штурманом.

Это были самые интересные и насыщенные годы работы. Николай Сергеевич, талантливо командовавший таким крупным кораблем, стал непосредственным учителем и наставником в освоении сложной профессии судоводителя. Неслучайно экипажу теплохода «Комарно» в 1960 году были доверены два «правительственных» рейса в Казань и в Москву на июльский Пленум ЦК КПСС (13-16 июля 1960 г.).

Дмитрию запомнился один случай, когда Николай Сергеевич принял верное решение в критической ситуации при следовании теплохода «Комарно» рейсом Горький — Астрахань. При выходе из шлюза Волгоградской ГЭС не сложили мачту, имеющую недопустимый по высоте габарит для прохода под высоковольтными проводами, при подходе к Волгограду. Когда это обнаружили, времени опускать мачту уже не оставалось. Николай Сергеевич, прекрасно знавший плёс реки, принял единственно правильное решение, направив теплоход к правому берегу, где глубина фарватера позволяла безопасно пройти судну.

Плёс реки — глубокий участок русла реки, расположенный между перекатами, обычно образующийся в русле реки у вогнутого участка излучины берега. Перекаты вместе с расположенными между ними плёсами образуют на реках системы плёс — перекат. Плёсы обычно приурочены к участкам русла с наибольшей кривизной, перекаты — к прямым (переходным) участкам русла между смежными излучинами. Плёс обычно образуется там, где в половодье наблюдается местное увеличение скорости течения реки и интенсивно размывается её дно (например, в изогнутых участках русла, в сужениях речной долины).

Дело в том, что в середине фарватера, где высоковольтные провода имеют значительный провис, габарит по высоте наименьший, а возле берега, где стоит опора, высота достаточная для прохождения теплохода с поднятой мачтой. Вот так, благодаря Николаю Сергеевичу, была предотвращена возможная катастрофа с обрывом проводов высокого напряжения.

Впоследствии капитан распорядился изготовить табличку-плакат «Опусти МАЧТУ!». Эту табличку вывешивали каждый раз в рубке перед прохождением высоковольтных переходов, а также при прохождении мостов и шлюзов, имеющих ограниченные габариты, в канале имени Москвы.

Это лишь один из примеров, когда Николай Сергеевич принимал правильные решения в сложных условиях плавания, никогда не теряя самообладания. Капитан Абатнин накопил большой практический опыт, еще работая штурманом на Волге в суровые военные годы в районе Сталинграда.

Начало трудового пути

Во время учебы на втором курсе Горьковского института инженеров водного транспорта (ГИИВТ⁴) Дмитрий очень увлекался занятиями беговыми коньками на стадионе «Водник».

Тренировки были весьма изнуряющими. Тренер Геннадий Пискунов перед занятиями на стадионе «нагружал» бегом от «Водника» до Чкаловской лестницы (расстояние около двух километров). Затем спуск вниз и подъём вверх «гусиными шагами», считая ступени, которых было более 550!

Приходя домой с тренировок, Дмитрий буквально «валился» на диван и для учебы не оставалось сил. Часто приходилось участвовать в студенческих соревнованиях, проводимых на стадионе «Водник». Наиболее удачным было преодоление 10000 метров, любимой дистанции.

Такие усердные занятия спортом привели к тому, что первый семестр оказался под угрозой срыва. Ходатайство заведующего кафедрой физкультуры Кудрявцева о переносе срока сдачи сессии не помогло.

Пришлось студенту-спортсмену подать заявление на академический отпуск. Заявление было удовлетворено. Чтобы после отпуска восстановиться в институте надо было устроиться на работу, а потом получить положительную характеристику с нее.

Дмитрий устроился на работу в 12-й трест «Гидромеханизация» на должность машиниста земснаряда⁵ и в течение трех месяцев добросовестно исполнял свои обязанности под руководством механика земснаряда Александра Ивановича.

Он встретил Дмитрия отеческим наставлением: «Запомни, Митя, женщина любит ласку, а машина смазку!». Работа нравилась, выполняли намыв песком бывших сибирских пристаней.

На месте Горьковского порта (ныне несуществующего) на Стрелке в XIX веке располагались так называемые Сибирские пристани, где стояли склады частных судоходных компаний. Расцвет Сибирских пристаней приходится на начало XX века. В это время на Стрелке строятся каменные склады, в порту кипит жизнь. Внутри этих громоздких невзрачных складов скрывались уникальные стальные конструкции пакгаузов конца XIX века. Они были построены с помощью клепаных соединений и входили в комплекс грандиозной Всероссийской производственно-художественной выставки, проходившей в Нижнем Новгороде в 1896 году. Считается, что стальные конструкции были спроектированы при непосредственном участии знаменитого русского изобретателя Владимира Григорьевича Шухова, который построил к выставке 1896 года первую в мире гиперболоидную башню и уникальную ротонду — круглый павильон с висячей стальной сетчатой оболочкой.

В ту навигацию на реке была «большая вода» и к конторе треста добирались на лодке, причаливая прямо к крыльцу бывшего купеческого дома. Земснаряд с рефулёрами⁶ и брандвахтой⁷ стоял в гребном канале на Оке, чуть выше Окского моста. Шёл 1954 год.

⁴ **ГИИВТ** — Горьковский институт инженеров водного транспорта, основан в 1930 году, ныне **Волжский государственный университет водного транспорта (ВГУВТ)** — федеральное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования Федерального агентства морского и речного транспорта, крупнейшее в Волго-Вятском регионе отраслевое образовательное учреждение, в состав которого входят: четыре филиала, семь средних специальных учебных заведений, центр обучения, переподготовки и повышения квалификации руководящих работников и специалистов водного транспорта, комплекс судовых тренажеров.

⁵ **Земснаряд** — судно технического флота, предназначенное для производства дноуглубительных работ и добычи нерудных строительных материалов.

⁶ **Рефулёр** — землечерпательный снаряд, который перекачивает по трубам (рефулерный трубопровод) разжиженный водой вычерпываемый грунт к месту выгрузки.

⁷ **Брандвахта** — вспомогательное судно, обычно служащее для жилья личного состава земснарядов, водолазных станций, изыскательских партий и т. п.

По окончании навигации Дмитрий получил хорошую характеристику и был восстановлен на втором курсе ГИИВТа.

В 2008 году, спустя 54 года, Дмитрий Валентинович волею судьбы оказался вновь на том же месте, где в 50-е годы находилась контора треста «Гидромеханизация», заканчивая свой трудовой путь на должности вахтенного теплохода «Николай Матвеев», приписанного к ООО «Автознак».

Трудовая биография закончилась на том же месте, где и начиналась. Удивительное совпадение! Но это факт, и Дмитрий благодарен судьбе, которая предоставила возможность исправить ошибки молодости и закончить трудовой путь с достоинством. Главный урок запомнился на всю жизнь: идти к поставленной цели, не отвлекаясь на второстепенное!

Обучение в родном ГИИВТе было окончено в 1959 году, приобретена любимая специальность, получены теоретические и практические навыки, необходимые для выбранной профессии. Первая и последующие практики на судах закалили характер. Эта закалка помогла в дальнейшем достойно преодолевать возникающие испытания. Особую роль в этом сыграла вера в Бога, которую привила Дмитрию бабушка Мария Сергеевна Бондарева (урожденная Воронина), воспитавшая внука в любви к Богу и людям.

В космос – в атмосфере «по- Волскому»! О профессоре Волском

Во время учебы Дмитрия в Горьковском институте инженеров водного транспорта курс «Сопротивление материалов» будущим судоводителям читал профессор Волский. Тогда студенты старших курсов говорили первокурсникам: «Сдашь сопромат – можешь жениться!»

Так любить свой предмет, как Волский, мог только одаренный человек, посвятивший себя науке. Читая насыщенный формулами предмет ничего, казалось бы, возвышенного сказать нельзя. А Михаил Иванович, с любовью обращаясь к аудитории и читая лекцию нараспев, как молитву, произносил: «Золотцы мои, а посмотрите сейчас чему, чему, чему... равно сигма временное» и выводил на доске формулу. И студенты, ранее робевшие, уже без боязни слушали его, и трудные формулы оживали перед ними...

В институте стол профессора Волского стоял непосредственно в лаборатории сопротивления материалов, где у нас проходили лабораторные работы на приборах по испытанию прочности металла.

Перед началом занятий Михаил Иванович подводил студентов к своему столу, где располагались экспонаты в спиртовом растворе: легкие курильщика, печень алкоголика. При этом он произносил в назидание: «Вот, ребяташки, что происходит с людьми, злоупотребляющими курением и винцом!»

Это производило сильное впечатление! Тогда многие студенты в перерывах между лекциями покуривали. Наглядная «система воспитания» Волского действовала сильнее и убедительнее, чем разговоры о вреде курения!

Получив в детстве духовное образование, Михаил Иванович на всю жизнь сохранил в себе искреннюю любовь к людям. Его прежде всего отличало бескорыстие и милосердие. Часто видя, как студенту не хватает стипендии, Волский давал определенную сумму со словами: «Не хватит, приходи еще!». Но студенты никогда не злоупотребляли его доверием и добротой.

Штрихи к портрету Михаила Ивановича из его воспоминаний: «В детстве я решил, что стану либо архиереем, либо генералом. Когда я поступил в духовную семинарию после окончания духовного училища, мы с отцом-священнослужителем пошли к архиерею подавать прошение на стипендию. Но, придя к архиерею, я не опустился на колени и не поцеловал ризы, на что архиерей произнес: «Уж больно он у тебя, отец, гордый! Не будет вам стипендии».

С 1911 по 1913 годы М.И.Волский служил на «башкировской» мельнице механиком и часто пересекался по службе с Александром Ивановичем Бондаревым (управляющим магазином купца Матвея Башкирова), дедом Дмитрия Альпидовского. Впоследствии Волский сохранил хорошие, дружеские отношения с Александром Ивановичем и Марией Сергеевной (бабушкой Дмитрия).

В 50-х годах Михаил Иванович (по просьбе бабушки Маши) негласно помогал студенту Диме, когда у того возникали проблемы с учебой.

Весной 1981 года и Андрей Альпидовский удостоился беседы с ним. Андрей стоял на первом этаже 1-го корпуса водного института (рядом с лабораторией сопротивления материалов) и разговаривал со студенткой кораблестроительного факультета, держа руки в карманах. Михаил Иванович, проходя мимо, остановился и обратился к нему: «Молодой человек, когда разговариваете с девушкой, не следует держать руки в карманах, это неуважение к даме...». Я смутился, вынул руки: «Извините». Он улыбнулся: «Не передо мной извиняйтесь, перед девушкой».

Уже в 38 лет Волский защитил докторскую диссертацию, в 1946 г. создал свою лабораторию испытания прочности материалов. За выполнение важных для народного хозяйства

страны научных исследований в 1940 году он был награжден орденом «Знак Почета», в 1942 году – орденом «Трудового Красного Знамени» за большой вклад в дело Победы. В 1948 году Постановлением Совета Министров СССР Волскому было присвоено звание «Инженер-генерал-директор речного флота 3 ранга», а руководимая им лаборатория испытания материалов получила статус самостоятельного научно-исследовательского учреждения (НИЛИМ).

В 1963 году за проведенные в лаборатории испытания по определению напряжений в корпусах судов, предназначенных для плавания в условиях «большой Волги» Волского наградили вторым орденом «Трудового Красного Знамени». В 1964 году он защитил вторую докторскую диссертацию по биологии.

В 70-х годах прошлого века, преподавая на курсах повышения квалификации руководящего состава Минречфлота при ГИИВТе, Михаил Иванович каждому из слушателей (в том числе и Дмитрию Альпидовскому) подарил свою книгу «Новая концепция дыхания» с дарственной надписью, и объяснил, что книга не допущена к распространению, ее можно только дарить.

Михаил Иванович, говоря о своей докторской диссертации, вспоминал встречу с Сергеем Павловичем Королевым – главным конструктором космических кораблей. В результате проведенных опытов Михаил Иванович доказал необходимость усвоения азота живыми организмами и рассчитал состав атмосферы кабины первого космонавта, убедительно показав необходимость наличия в ней азота. На заседании государственной комиссии, в присутствии С.П. Королева, Волский доказал эту необходимость в противовес предложению академика В.В.Пирина, который предлагал заправить кабину гелиево-кислородной смесью.

Королев, обратившись к академику, спросил: «Вы гарантируете здоровье первого космонавта в такой среде?»

– Нет, такой гарантии я дать не могу, – ответил тот.

– Тогда первый космонавт полетит в атмосфере по-Волскому! – закончил Королев.

Талантливый человек талантлив во всем! Профессора всегда привлекало новое и неизведанное! Помимо техники, он вникал и в вопросы мироздания: космос, биологию, анатомию. Его верная супруга, врач по образованию, помогала мужу в расширении области познаний. Любовь к русской литературе и искусству – яркое свидетельство высокого чувства патриотизма Волского.

Выпущенная к 80-летию юбилею водного института книга «История в лицах», посвященная преподавательскому составу и выпускникам вуза, еще раз свидетельствует о великом таланте профессора. В книге много теплых воспоминаний коллег и учеников. С чувством уважения и преданности общему делу отзывается об учителе последователь Волского, выпускник мехфака ГИИВТа, профессор Сергей Иванович Смирнов, возглавлявший Научно-исследовательскую лабораторию испытания материалов Минречфлота (НИЛИМ): «Он преподавал нам сопромат и в то же время на каждой лекции знакомил нас с произведениями Гоголя, Лескова, Ломоносова, Герцена, Пушкина, Достоевского, Некрасова... Предварял это словами: «Вот золотцы, сегодня ночью я прочел.... Ах, какая прелесть!».

Далее Смирнов продолжает: «После пожара в институте, когда пострадало уникальное оборудование кафедры сопротивления материалов, Волский, несмотря на свои 82 года, стал активно бороться за его восстановление, а также за продолжение работ, экспериментов и исследований».

С.И.Смирнов подготовил письмо министру речного флота и после своей подписи директора НИЛИМ указал Волского со всеми его регалиями (доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, генерал-директор речного флота 3 ранга). Михаил Иванович, прочитав письмо, сказал Сергею Ивановичу: «Вычеркните все это, оставьте только – профессор Волский!», потом добавил: «Профессор – значит учитель, большего звания и не бывает!».

Михаил Иванович любил говорить: «Не заглядывайтесь на авторитеты, а излагайте в работах свое видение проблемы».

Также он всегда учил слушать оппонента, а работу выполнять добротнo.

– Делайте ХОРОШО – ПЛОХО само выйдет, – говаривал он.

А совет: «Работайте дружно – больше сделаете!» – стал его завещанием.

Всего под руководством М.И.Волского на кафедре сопротивления материалов было подготовлено 25 кандидатских диссертаций. Последним его признанием стало поистине мировое открытие «Усвоение атмосферного азота живыми организмами», ему был выдан диплом за № 62 от 10 сентября 1968 года. Открытие было зарегистрировано в Госреестре СССР.

Профессор дожил до 83 лет и ни на миг не оставлял науку, продолжая трудиться и передавать свой богатый опыт ученикам.

14 декабря 1983 году этого талантливого, известного во всем мире ученого не стало. Такого количества народа на прощании с ним ранее в г. Горьком видеть не приходилось!

Светлая память и благодарность М.И.Волскому от всех речников должны сохраниться на все поколения!

Первый капитан

На заре своей трудовой деятельности, студентом II-го курса Горьковского института инженеров водного транспорта, Дмитрий (во время практики в должности дублёра рулевого пассажирского парохода «Первое мая») встретил первого в своей жизни капитана — Николая Ивановича Старостина.

Пароход «Первое мая»: товаро-пассажирский пароход типа «Федор», год постройки — 1909 (назван «ГРИГОРИЙ»). Место постройки — Нижний Новгород, акционерное общество «Сормово». Судовладелец — Торговый дом «Ф. и Г. бр. Каменские». Пассажировместимость — 560 человек, мощность — 800 л.с. Переименован в «Первое мая» (1917 г.). списан в 1967 г.

Николая Ивановича отличали такие качества, как самодисциплина и, в то же время, деликатность, и уважительное отношение к людям, несмотря на их чины и должности. Он никогда не отчитывал подчиненных прилюдно. Члена команды, допустившего проступок, приглашал к себе в каюту, где беседа проходила «с глазу на глаз».

На вахту в рубку капитан приходил всегда в форме и требовал этого от других членов экипажа. Во время вахты в рубке не допускалось никаких посторонних разговоров. При отдаче команды Николай Иванович всегда требовал от рулевых ее дублирования. Для Дмитрия это была очень важная школа несения вахтенной службы и организации деловых отношений с подчиненными.

Лишь единственный раз Дмитрий увидел капитана Старостина, выведенного из его естественного состояния. В Лыскове⁸ на пароход погрузили бочки с пивом. Груз сопровождал проводник. Бочки расположили в носовом пролёте перед грузовым трюмом. На последующих пристанях шла погрузка картофеля. Матросы на баланках носили увесистые мешки.

Баланка — уникальное приспособление для переноски груза на спине. Устройство чрезвычайно простое: на спину, на манер рюкзака, одевается широкая доска, оббитая кожей или брезентом. Перпендикулярно доске закрепляется уступом другая под прямым углом. Остаётся только отрегулировать ремни, чтобы инструмент удобно «сидел» на спине.

Проводник решил угостить матросов пивом. Недолго думая, он вскрыл одну из бочек, вставил шланг и набрал ведро пива. Затем, в минуты, когда матросы отдыхали от погрузки, угощал их пенным напитком.

IV-й штурман, Геннадий Палагин, доложил об этом капитану.

Николая Ивановича нельзя было узнать. Выхватив шланг у пьяного проводника, он в порыве гнева отхлестал его. На первой же пристани капитан ссадил проводника на берег, доложив об этом случае в управление пароходства.

Это был урок для практикантов и членов команды. С благодарностью вспоминает Дмитрий этого удивительного человека и настоящего профессионала своего дела.

⁸ **Лысково** — город (с 1922) в Нижегородской области России. Город расположен на правом берегу реки Волги, в 89 км к востоку от Нижнего Новгорода.

Первая штатная практика

В 1956 году Дмитрий проходил штатную практику в должности рулевого на буксирном пароходе «Организатор» Горьковского линейного пароходства. Тогда существовало два пароходства: Волжское грузопассажирское речное пароходство с центром в городе Горьком и Волжское грузовое пароходство с центром в Куйбышеве. На базе этих пароходств и был образован ВОРП. В эти пароходства входили районные управления, линейные пароходства. В частности, в Горьком было Горьковское линейное пароходство

В то время начали внедрять метод толкания барж. До этого баржи водили на буксире, на тросах. Работали по так называемым «тяговым плечам». История этого вопроса такова.

При И.В.Сталине в правительстве работал Л.М.Каганович, из семьи железнодорожников. Его брат трудился в г.Дзержинске Горьковской области. На железной дороге были организованы «тяговые участки». На каждом перегоне паровозов (перегон — около 400 км) железнодорожный состав передавался другой тяге. По инициативе Кагановича речникам поступило предложение «сверху» перейти на такую же систему. Но в результате на рейдах образовывались очень большие очереди. Баржи стояли в ожидании буксира (тогда еще «таскали» и деревянные баржи, из трюмов которых надо было постоянно откачивать воду, для этого работали насосы, использующие силу ветра от специальных «ветряков» на носу баржи).

Пароход «Организатор» работал на линии Горький — Верхний Услон (возле Казани). В середине навигации 1956 г. пароход переоборудовали — приварили в носовой части талрепы⁹. К талрепам крепились натяжные тросы.

Швартовались к баржам носом, а у буксирных пароходов нос был довольно острый. Поэтому на транце¹⁰ баржи было сделано специальное углубление. Но соединение буксира с баржой было непрочное, поскольку талрепы приваривались непосредственно к палубе.

На баржах тогда повсеместно работали шкиперы¹¹. На перекате, при перекладке руля, трос часто рвался, и баржа «летела в берег». Шкипер в этом случае сразу бежал отдавать якоря, чтобы не врезаться в берег или во встречное судно. Дмитрий вспоминает, как жена шкипера, простая русская женщина, обычно говорила перед тем, как буксир с баржой отправлялись в рейс: «Опять нас пихать будете?» (то есть толкать).

Но впоследствии были придуманы, точнее, взяты в качестве аналога с железной дороги замки-автосцепы. Разрабатывались они в Горьковском конструкторском бюро под руководством инженера Мейера (Дмитрий учился в ГИИВТе в одни годы с его дочерью Ольгой). Работа по изготовлению замков (автосцепов) велась на заводе «Теплоход», расположенном в г.Бор.

В результате было сооружено несколько замков «О-100», «О-150», которые могли выдерживать разную нагрузку — сначала 100, 150 тонн, затем более мощные. Были сделаны натяжные штанги. Одна часть «клешней» находилась на барже, а другая на пароходе (толкаче). На паровых буксирах это практически не пошло, потому что тросы лопались, не выдерживая такой нагрузки.

Начал внедрять метод толкания Леонид Васильевич Пушкарев, тогда совсем молодой парень. Работал он в то время на пароходе «Иркутск». Благодаря методу толкания скорость состава возрастала сразу на 15-20% за счет значительного уменьшения сопротивления воды под днищем.

⁹ Талреп - устройство для стягивания и выбирания слабины [такелажа](#), [кабелей](#) и т. д. Обычно состоит из двух [винтов](#) с противоположной [резьбой](#), вкручиваемых в специальное кольцо с двумя резьбовыми отверстиями

¹⁰ Транец - брус, образующий корму судна.

¹¹ [Шкипер](#) — капитан парусного судна; в России до 1902 года — капитан торгового судна; в более широком смысле командир любого торгового, в т.ч. самоходного, судна.

Л.В.Пушкарёв, как инициатор этого метода, получил звание Героя социалистического труда.

Дмитрий с Виталием Дуниным, однокурсником, застали начало внедрения метода толкания, когда работали в качестве рулевых на пароходе «Организатор».

Теория и технологии использования метода «толкания» разрабатывались на кафедре Организации движения Горьковского института инженеров водного транспорта (ГИИВТ) под руководством Леонида Михайловича Рыжова¹², профессора, доктора технических наук, впоследствии лауреата Государственной премии СССР. В коллективе Л.М.Рыжова первые шаги на научном поприще делал однокашник Дмитрия по судоводительскому факультету ГИИВТа Александр Георгиевич Малышкин¹³, который позднее работал деканом эксплуатационного факультета, проректором ГИИВТа, а затем успешно возглавлял кафедру Организации движения (сейчас кафедра Управления транспортом).

Позднее в пароходство из нового судостроения стали поступать мощные буксиры-толкачи типа «Зеленодольск» (1200 л.с.), «ОТ» (2400 л.с.), секции для толкаемых составов. Новые теплоходы-толкачи были оборудованы специальными надежными упорами и сцепными замками. Толкаемые секционные составы из 4-х и 6-ти секций достигали в длину до 300 метров. Носовые секции составов имели «острые носы» для снижения сопротивления воды и увеличения скорости движения.

Грузоподъемность толкаемых составов доходила до 16-ти тысяч тонн и более. Благодаря этому удалось резко увеличить объемы перевозок и достичь роста производительности труда.

В порты и заводы пароходства шла поставка новейшего оборудования для переработки грузов, ремонта и строительства флота: мощные плавучие и порталные краны, станки с ЧПУ (числовым программным управлением).

Ежегодно в ВОРП поставлялось до 10-ти единиц судов из нового судостроения: грузовые теплоходы типа «Волго-Дон» грузоподъемности 5000 тонн с Навашинского судостроительного завода, впоследствии и составные теплоходы типа «Волжский» грузоподъемностью 10000 тонн.

ВОРП превратился в крупнейшее пароходство в Европе, которое стали посещать специалисты из Америки и других стран для изучения опыта работы.

¹² Леонид Михайлович Рыжов (21.03.1913 – 01.08.2010, Нижний Новгород) — инженер-судостроитель и учёный, лауреат [Государственной премии СССР. Заслуженный деятель науки и техники РСФСР](#). Почетный работник речного флота, почетный работник транспорта России. Награжден 4 медалями. В 2014 году в его честь назван теплоход «Профессор Рыжов».

¹³ А.Г.Малышкин, родился в 1935 г. в г.Улан-Уде. Доктор технических наук, профессор. Научный руководитель диссертации Андрея Альпидовского на соискание степени кандидата технических наук. Умер 01.01.2024 г.

Морская практика. Лейтенантские погоны

В 1958 году после окончания IV курса Горьковского института инженеров водного транспорта (ГИИВТ) группа судоводителей была направлена на военные сборы в Каспийскую флотилию в городе Баку.

Поздней осенью 1958 года прибыли на место сборов. Сборы проходили на плавучей базе подводных лодок, моряки их называли «Щуками». Практиканты драили палубу, несли вахту, дежурили по камбузу. Хотя питание установили по «классу А» (как и «подводникам»), но есть почему-то всегда хотелось. Выручало то, что некурящим вместо табака выдавали печенье и кусковой сахар (разбить его можно было только тесаком). Экипажам подводных лодок перед походом выдавали по 200 грамм красного вина каждому. В походе, как рассказывали моряки-подводники, аппетита и желания пить вино не было, поэтому они употребляли вино до похода.

Дмитрий понял, почему в походе нет аппетита, когда во время учебных занятий побывал на одной из лодок. Условия жизни экипажа — более чем спартанские. Узкие железные двухъярусные нары, при движении в надводном положении лодку сильно «болтает». Единственная каюта с дверью — каюта капитана площадью не больше, чем письменный стол: койка и откидной столик, причем лечь можно было, только подняв его.

Во время сборов в Баку произошел такой случай. Дмитрий с другом Виталием получили увольнительные в город, но передвигаться по Баку было только в строгом соответствии с выданным маршрутным листом.

Виталий упросил вахтенного офицера, чтобы тот разрешил отлучку, потому что был уже женат и хотел купить своей жене туфли (тогда, во времена «дефицита», бакинская обувь очень ценилась). После покупки друзья возвращались на базу по улице Низами¹⁴. По противоположной стороне улицы шел военный патруль. Виталий сказал: «Надо бы честь отдать». Дмитрий возразил: «По уставу честь с одной стороны улицы на другую не отдают». Начальник патруля, азербайджанец, наверно об этом не знал (а может, просто решил придраться). Одним словом, остановили, проверили маршрутный лист — практиканты, конечно, были не там, где полагалось.

В общем, задержали и отправили на гарнизонную гауптвахту (недалеко от телебашни), очень запоминающееся место в некотором смысле. До революции 1917 года там располагалась тюрьма, в которой, между прочим, держали 26 бакинских комиссаров (а с ними и большевика-ленинца А.И.Микояна). Комиссаров, как известно, расстреляли, а Анастас Иванович каким-то образом уцелел. Это помещение представляло собой вырубленные в голой скале камеры — без окон, с железными дверями. В общем, участь друзей ждала нелегкая, если бы заступивший на дежурство офицер не оказался земляком-горьковчанином. Он подождал пока уйдут офицеры-азербайджанцы, и отпустил практикантов «с миром» на базу.

Из Баку совершили переход по Каспийскому морю сначала в Махачкалу, а потом на Астрахань на транспортном теплоходе «Эрнст Тельман». Всех разместили в трюме, в кубрике, оборудованном двухъярусными железными койками. На борту теплохода студенты перенесли девятибалльный шторм. Волны размером с девятиэтажный дом поднимали корабль вверх и тут же швыряли вниз.

Дело в том, что на Каспии, в отличие от Средиземного моря, длина волны небольшая, но сильный ветер на небольшом расстоянии может сформировать вал огромной высоты (волна короткая, но высокая). Почти все ребята лежали в кубрике, мучаясь от морской болезни. Но четверо самых стойких (и Дмитрий в их числе) поднялись на палубу и в полной мере наслади-

¹⁴ Улица Низами — центральная улица в городе [Баку](#), столице [Азербайджана](#). Названа в честь поэта и мыслителя [XII века Низами Гянджеви](#).

лись «морскими горками». Свежий морской ветер, шторм — волны поднимают судно вверх на десятки метров, бросают вниз, дыхание замирает, весело и почти не страшно...

В порту Махачкала провели занятия на военном причале по специальности «Военные морские сообщения». Группа сфотографировалась на память у памятника дагестанскому поэту Сулейману Стальскому¹⁵. Известен он был тем, что сочинял вирши во славу «отца народов» (И.В.Сталина). После окончания военных сборов, в Астрахани, всем студентам-практикантам присвоили звания младших лейтенантов флота.

Когда выпускники ГИИВТа 1959 года позднее собирались в гостинице речного вокзала г.Н.Новгорода, то с удовольствием вспоминали студенческие годы: первую судовую практику, военные сборы в Баку, «морское крещение» на теплоходе «Эрнст Тельман», посещение порта Махачкала и другие события.

Вспоминается, как во время учебы, получив стипендию, Дмитрий с группой пошел отметить это в пельменную на улице Свердлова (ныне ул.Большая Покровская). Взяли на каждого по порции пельменей и по четыре куска ржаного хлеба. Кассирша при расчете спросила: «Ребята, а зачем вам к пельменям столько хлеба?» Не сговариваясь, ответили: «Мы — дети войны, хлеба вдоволь не наелись». То, что детство ребят пришлось на военные события, было еще одним моментом, укрепляющим дружбу.

В то время на одном курсе с Дмитрием учились румыны, венгры и чехи, корейцы и китайцы.

От воспоминаний о том единстве, которое проявлялось в повседневной жизни, во взглядах на мир, в стремлении нести ответственность за порученное дело, светлеет на душе.

¹⁵ Сулейман Стальский (настоящая фамилия Гасанбеков, [18 мая](#) 1869 г.- [23 ноября](#) 1937 г.) — [лезгинский](#) поэт, основоположник [лезгинской](#), [дагестанской](#) поэзии. Писал на [лезгинском](#) и [азербайджанском](#) языках.

Первые «штурманские» навигации

В навигацию 1958 г. Дмитрий работал уже в штатной должности третьего штурмана на теплоходе «Норильск», приписанного к Балаковскому судоремонтному заводу.

Эта работа дала многое. Экипаж был дружный, как одна семья. Если случались авральные работы, зачистка трюмов, и тому подобное, то и капитан спускался в трюм, все работали вместе. Например, все после зачистки трюмов от угля — одинаково «черные» от угольной пыли.

Возили почти всё: лес, навалочные грузы, медный колчедан. В Горьковском порту грузили автомобили ГАЗ-51. Грузили их и в трюм, и на палубные «крышки».

После окончания судоводительского факультета ГИИВТа Дмитрий был назначен вторым штурманом на пароход «Владимир Ульянов-Ленин», приписанным к судоремонтному заводу им. Урицкого в Астрахани. Капитан был местный. Встретили выпускников (второй выпуск судоводителей ГИИВТа) холодно, отношение со стороны капитанов (большая часть выпускников речных училищ) было предвзятое: «Пришли салаги зеленые с высшим образованием старых речников учить...». Вот пример, который наглядно характеризует подобные конфликты.

ВОРПом тогда руководил Сергей Андреевич Кучкин¹⁶, ревностно следивший за тем, чтобы молодых специалистов не «обижали».

По окончании навигации пароход «Владимир Ульянов-Ленин» поставили на «зимовку», и Дмитрий узнал в отделе кадров, что капитан написал рапорт начальнику пароходства.

Капитан писал: «Прибыл второй штурман. Плёт — не знает». Плёт — такой район плавания с множеством перекатов и створов. В конце рапорта: «Прошу заменить». Сергей Андреевич Кучкин на рапорте своим каллиграфическим почерком пишет резолюцию: «Пригласить ко мне капитана». Рапорт поступил ещё в середине навигации. Потом Владимир Васильевич Беляков, начальник отдела кадров ВОРП, рассказывал Дмитрию:

Сергей Андреевич спрашивает капитана:

— Вы капитаном хотите работать или лоцманом?

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

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

— Да.

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

— Да нет, надо!

— Так вы подумайте, согласны работать?

— Да, согласен».

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

Затем судно было приписано к судоремонтному заводу «Память Парижской коммуны»¹⁷. Там Дмитрий встретился с Николаем Ивановичем Доловским. Он был очень опытным капитаном и, когда флот ставился на «отстой», всегда выбирался старшим.

¹⁶ Кучкин Сергей Андреевич (1910-1981) — Начальник Волжского объединенного речного пароходства (ВОРП) в 1958-1960, министр речного флота РСФСР в 1960-1978 гг.

¹⁷ Судоремонтный завод «Память Парижской Коммуны» - база зимнего отстоя речных пассажирских судов. Расположен в 70 км ниже по Волге от Нижнего Новгорода, в 51 км ниже города Бор.

Навигация 1959 года совпала со счастливым событием в жизни Дмитрия — женитьбой на Валентине Лабзиной, выпускнице Горьковского педагогического института. Медовый месяц Дмитрий и Валя провели на пароходе «Владимир Ульянов-Ленин».

Николай Иванович очень заботился о Дмитрие. Когда встали в СРЗ на «отстой»¹⁸, он сказал: «Митя, у тебя молодая жена. Давай вставай на дежурство — сутки через трое. А потом, пока зима, — на работу в пароходство, в отдел кадров».

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

¹⁸ Речные суда, в силу климатических условий, ежегодно в зимний межнавигационный период находятся во временном простое. Этот период носит название зимний отстой.

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.