

# Один рейс капитана Буторина

Не по-летнему прохладный день с налетающим иногда мелким дождиком. Мы плывём вниз по Волге в Новые Ченцы. Город остался позади, по обеим берегам ничего, кроме однообразного низкого кустарника, на реке тоже пусто, а всё равно хорошо! Смотришь из капитанской рубки, Волга расстилается широко, спокойно, будто приглашая к далёкому-далёкому путешествию, хотя всего-то два с половиной часа туда и столько же обратно.

Наш теплоход – «Москва-102», за рулём – капитан Александр Сергеевич Буторин.

Родился в Архангельской области, окончил речное училище в Котласе. Во время практики ходил на плотоводе по Северной Двине. Служил в войсках ПВО на Новой Земле. Всё шло к тому, чтобы остаться на родном Севере. Но оказалось, это не его судьба.

Буторин мечтал плавать, как старший брат, на судах «река – море». Сразу после армии вакантного места не нашлось, и он вернулся домой. Родители были железнодорожниками, отец – бригадиром пути, мать – дежурной по поезду. Александр устроился оператором дефектоскопной тележки, но скоро понял, что разъезжать по рельсам душа не лежит. Так он оказался на Волге.

– Вода притягивает, – признаётся. – Я и по гороскопу Рыбы.

На будущий год тридцать лет, как Александр Сергеевич в Ярославском речном порту. Ещё через год, в 2010-м, исполнится тридцать лет его теплоходу (пароходу, как упрямо называют речники до сих пор все свои суда).

– Мы с моим пароходом самые старые. Столько не живут, – смеётся Буторин.

Живут, ещё как! При надлежат, конечно, обращения.

Раньше речным регистром было разрешено принимать на борт 450 человек, сейчас – 300 внутри города и 243 в пригороде – с учётом почтенного возраста судна. Моторесурс свой двигатели давно выработали, надо бы их поменять на новые. Пока такой возможности нет. Зимой капитаны ремонтируют их как могут – по мере поступления запчастей.

Пассажирский флот не обновлялся давно и держится на несусальной заботе капитанов и их

команд. Речные дороги становятся всё более дорогим удовольствием. Ещё недавно в распоряжении ярославцев было девять судов «Москва», сейчас – пять. Проблемы не только в техническом состоянии. Из пяти «Ракет» и двух «Метеоров» не осталось ни одного: много сжигают топлива, проданы в Санкт-Петербург.

Из скоростных судов у причальной стенки Ярославского речного вокзала ещё можно увидеть «Метеор», приписанный к Рыбинскому речному порту, а в ведении пассажирской службы Ярославского порта осталась одна быстроходная «Заря» (было три), да и та стоит в затоне. Говорят, не только из-за прожорливости машины, но и по другой причине – некому работать. Для такого судна капитану нужен диплом скоростного флота. Спрашиваю Буторина, который работал когда-то на «Ракете», почему бы ему не рискнуть?

– Я двадцать пять лет на своём пароходе. Как его бросишь?

Так что как ни посмотри на пяти судах «Москва» держатся сейчас все пассажирские перевозчики Ярославского порта. Следующему времени, один из них даже переоборудован для частных прогулок: он теперь с тремя туалетами, банкетным залом и vip-салонном для особо уважаемых гостей. На широких просторах почти пустой Волги прогулочный встретился нам одним из первых, важно проплыл мимо за 7 тысяч рублей в час.

Но вернёмся к проблеме кадров. Не знаю, как на том самом прогулочном теплоходе, а на обычных рейсовых с ними напряжёнка. Мотористами они ещё более или менее укомплектованы, остро не хватает командиров. Прихватило сердце у многолетнего сменщика Буторина



Фото Вячеслава ЮРАСОВА

Александра Николаевича Козлова, врачи запретили ему плавать. Из трёх положенных по штату капитанов на «Москве-102» осталось два: Буторин и Игорь Павлович Сидоров. А это значит, что работа по техническому обслуживанию судна, которую раньше выполняли трое, теперь на плечах у двоих. Есть теплоход «Москва», где одно время оставался вообще один капитан – чего это ему стоило, можно только представить. Кадров готовит Рыбинское речное училище, те непостижимым образом где-то растворяются. Причина понятна: заработки у речников совершенно не соответствуют объёму работы.

Нет, если заглянуть сейчас в бухгалтерскую ведомость, сум-

мы вполне приличные. Но плавают здесь всего пять месяцев в году, а по окончании навигации тот же Буторин получает примерно половину: зимой он на ремонте, осенью вообще затишье.

– В это время у нас дежурство по каравану в судоремонтных мастерских или сам где-то работу найдёшь.

Дремать в мастерских, охраняя вставшие на прикол суда, Александру Сергеевичу не по характеру. Обычно он шёл на моторный завод. В своё время капитанов там брали на сборку двигателей. Работал и на станке в цехе коробок передач, сверлил диски сцепления. За смену, чтобы приличная зарплата вышла, надо было сделать триста дис-

ков. Каждый по десять килограммов – накидаешься. Тяжёлой работы не боялся, но...

– Сейчас там на временную работу не берут. Постоянно – пожалуйста, устраивайся. А так нет.

Вот и получается, что почти круглый год Буторин от своей «Москвы» никуда.

– Застрел я на ней. Ничего себе пароход. Правда, если ветер – несёт, как щепку. Он ведь плоскостонный, парусность у него большая.

Впрочем, это уже капитанское дело, пассажиры ничего такого не замечают.

Однообразные картины пустынной реки постепенно сменяются новыми. На горизонте возникает танкер, за ним другой,

третий, десятый – я сбиваюсь со счёта. Справа нефтеналивной причал, перед ним на нефтерейде стоящая толкучка. Здесь идёт перевалка нефтяных грузов с судов, которые пришли снизу, на другие суда, путь которых лежит вверх, в основном на Питер. По габаритам они должны быть такими, чтобы пройти по Волго-Балту. Огромные посудины и другие, поменьше, теснятся одна к другой. Ещё немножко, и будет, кажется, так, как описывал современник старый Рыбинск: хлебные баржи скапливались там в таком количестве, что буквально терлись бортами, и можно было запросто перебраться по ним с одного берега на другой.

(Окончание на 2-й стр.)

# Один рейс капитана Буторина

(Окончание.)

Начало на 1-й стр.)

Новое время – новый «хлеб». Сейчас нефть и нефтепродукты всему голова. Вон пытит чёрным дымом длинная труба некоего плавсредства, похожего на большую коробку. Чернота на всю Волгу. Называется пародатель. По трубам он закачивает горячий пар в суда с мазутом, после чего расплавленный мазут легко перекачивается куда надо. К пародателю тоже очередь.

Но вот вся эта толчея остаётся позади. Перегоняем толкач, неспешно двигающий баржу с лесом. Вежливо расходимся с самоходной баржей, гружённой металлоломом. Разнообразнее и приятнее становятся берега, уставленные дачными домиками, нарядными коттеджами, а то и целым их выводком. Проплыли мимо свежесбеленные фасады церкви в Прусове, которая активно реставрируется.

Пассажиры дремлют, на скромный памятник напротив Прусова, кажется, никто не обратил внимания. Не знают? Или то, что случилось, уже забылось? Прошло ведь ни много ни мало семнадцать лет. Вот так же летним днём 1991 года капитан Буторин вёл своё судно по привычному маршруту. Истребитель с ближайшего аэродрома врезался в берег у самой воды буквально на его глазах. На волнах закачались какие-то банки, обломки. Когда шли обратным рейсом, акватория была практически чистой, на берегу толпилось много военных, солдаты собирали на земле то, что ещё можно было собрать. В память о погибшем экипаже на том месте потом было установлено вкопанное торчком в землю крыло. С проходящих мимо судов его хорошо видно.

Остановка «Сорокино». Причалом её никак не назовёшь: ржавая будка, и всё. На фоне берегов, которые становятся всё красочнее, в окружении деревьев, трав и цветов, причалы, сооружённые речниками несколько лет назад взамен дебаркадеров, выглядят, мягко говоря, каким-то недоразумением. Никогда, даже в самые бедные для страны годы, на Волге такого не было. Будка – и то сильно сказано. Просто железные стены и пол, к которому приварены стойки для скамеек. Внутри мусор и грязь, стены сплошь исписаны. В этом году будки даже не красили. Название остановки «Сады» съела ржавчина.

На остановке «Поляны» будка вообще перевернута (якобы ветром) и валяется у подножия живописного крутого берега с красивыми новыми домами наверху. Мы пристаём «носом в берег» – термин, как оказалось, вполне узаконенный. На носу теплоходов «Москва» даже приварены теперь специальные сходни. Таких горе-остановок на нашем маршруте не одна. Есть и другие, где будки намертво приделаны к железным понтонам – увы, вид таких причалов нисколько не лучше. Можно только предсказать, сколько и каких фотографий нащёлкали за последние годы проплывающие

выламывать из мостков доски. Что, если кто-нибудь из пассажиров оступится в эти дыры, подвернёт или сломаёт ногу? За неимением стройгруппы, ликвидированной в порту, видимо, тоже из экономии, распоряжение «забей доску» адресует теперь капитанам. И забивают. На общественных началах. Куда денешься...

Мы проплываем мимо утопающего в зелени женского Введенского монастыря, на фоне пасмурного серого неба ярко сверкают свежескрашенные голубоватые купола, белые стены. На другом берегу тянется вверх высоченная колокольня Диево-Городищен-

Если на дальние маршруты, каким считается наш на Новые Ченцы, едут в основном дачники с детьми и туристы с палатками, то ближние рейсы – на Вакарёво, Толгу – привлекают тех, кто хочет просто прокатиться. Некоторые загружаются с ящиками пива. Развеселившись, лезут куда не следует – вплоть до крыши. Усмирять такую компанию тоже приходится капитану.

Остаётся только удивляться, как Буторин справляется с многочисленными своими обязанностями – официальными и теми, которые приходится брать на себя по необходимости. Но он справляется.



фото Вячеслава ЮРАСОВА

мимо иностранные туристы! Да и перед своими людьми – стыдобища.

Конечно, всё это из «экономики». Но неужели нельзя доплачивать пареньку-практиканту одну-две тысячи рублей, чтобы выметать хотя бы утром и вечером речные остановки? А потом придумать какие-нибудь другие, более достойные.

Проблема эта не только эстетическая. Так называемые бескомандные причалы оборачиваются подчас проблемами, от которых никак не отмахнёшься. На причале «Андреевское» к будке нужно пробираться по деревянным мосткам (как и на некоторых других причалах тоже). Молодёжь в порыве безудержного веселья нашла забаву –

кого храма, тоже недавно отреставрированная.

Жизнь меняется, обновляется. Это видно и в самой капитанской рубке. У Буторина не штурвал, а руль – управление судном на гидравлике. Недавно установлен навигатор. С помощью сигнала через спутник можно теперь в любой момент определить местонахождение теплохода. Смонтировано видеонаблюдение: после того как его подключат, капитан сможет контролировать происходящее в любом уголке судна. Что полезно не только от происков террористов, но и от небезопасных игр некоторых пассажиров.

Кстати, Александр Сергеевич назвал свою работу тяжёлой только один раз, когда заговорил о коротких рейсах, которые ему иногда выпадают.

Правда, ни на что другое ни времени, ни возможностей не хватает. Дачи у них с женой нет. На рыбалке давным-давно не был. Много лет собирался проплыть по Волге на большом теплоходе пассажиром – раньше раз в год речникам полагались такие путёвки – так и не собрался.

Откровенно говоря, ни по одному из этих поводов он особенно не переживает. Александр Сергеевич работы не боится. Его чаще можно увидеть в рабочей одежде, чем в форме. По большому счёту Буторина беспокоит одно: как сделать профессию волжского капитана вновь престижной? Что нужно, чтобы ребята о ней мечтали, как он когда-то?

Татьяна ЕГОРОВА.