

Кр.Т3(2)
Р273



В. ФАТЕЕВ

СЕДЬМОЙ ПРИЧАЛ

Кр. 5302
Ф. 243

Магаданскому морскому
торговому порту —
50 лет

В. ФАТЕЕВ

775377

СЕДЬМОЙ ПРИЧАЛ

МАГАДАНСКАЯ
областная библиотека
им. А. С. Пушкина

Магаданское книжное издательство 1985

ОТДЕЛ
АБОНЕМЕНТА

Рецензент А. Д. Солодилов

Фатеев В. М.

Ф27 Седьмой причал: Магадан. мор. торг. порту —
50 лет.— Магадан: Кн. изд-во, 1985.— 128 с., ил.

15 к. 3000 экз.

Эта книга посвящена коллективу Магаданского ордена «Знак Почета» морского торгового порта, переступившего пятидесятилетие своей трудовой деятельности. Она — о славном героическом прошлом порта, о трудовых заботах сегодняшних докеров, крановщиков, моряков. Седьмой причал — понятие в большей степени символическое... С этой достигнутой коллективом порта высоты хорошо просматривается и день вчерашний, и перспективы дня наступающего...

Ф $\frac{0802010204-016}{M-149(03)-85}$ 7—85 63.3(2P-4M)7-2+63.3(2)7-2

© Магаданское книжное издательство, 1985

УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

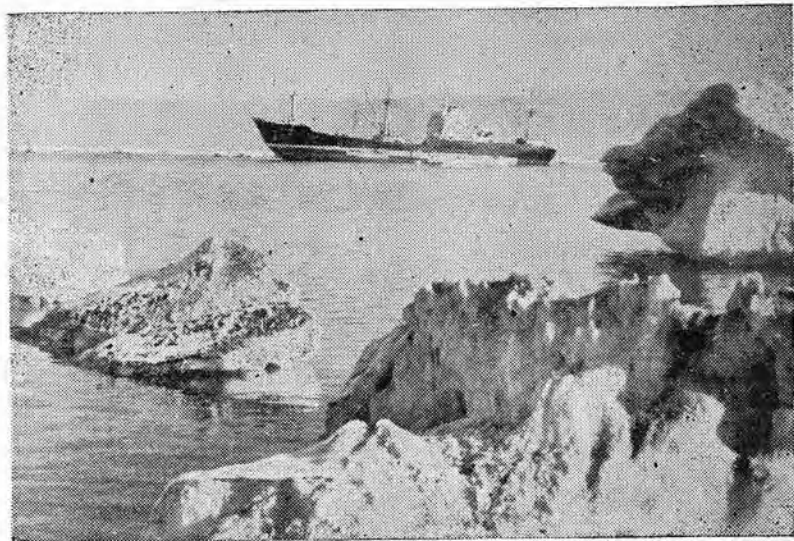
О награждении Магаданского морского торгового порта Дальневосточного морского пароходства

За успехи, достигнутые в выполнении заданий десятой пятилетки по ускорению обработки флота, и широкое внедрение передовой технологии погруочно-разгрузочных работ наградить Магаданский морской торговый порт Дальневосточного пароходства орденом «Знак Почета».

*Председатель Президиума
Верховного Совета СССР
Л. БРЕЖНЕВ.*

*Секретарь Президиума
Верховного Совета СССР
М. ГЕОРГАДЗЕ.*

Москва, Кремль. 3 апреля 1981 г.



ДЕНЬ ВЧЕРАШНИЙ

«...ПОРТ ДЛЯ НАС — ЖИЗНИ!»

В ясную тихую погоду холмистые берега Нагаевской бухты видны уже от островов Спафарьева и Завьялова. Вдоволь накачавшись на волнах Охотского моря, суда с облегчением вступают в ее гостеприимные воды. Остается в стороне сигнальный буй, указывающий на опасное место входа в бухту, величественно проплывает мимо Каменный венец, и с каждой минутой все ближе, ближе берег...

Ночью Магаданский торговый порт встречает гостей мириадами огней. К этому сиянию прибавляется россыпь огней судов, стоящих на рейде, и издали их контуры, очерченные красным, золотым, зеленым светом, напоминают новогодние елки.

Днем порт на передний план выставляет частокол высоких кранов, за которым высвечиваются белые силуэты зданий, дымная лента дороги, уходящая в город, дома которого уже подступают почти к самому берегу.

Все это — и город, и серое полотно дороги, и железная поросль кранов, и четко очерченные контуры портовых складов — кажется таким незыблемым, что просто не верится в молодость содеянного: городу этому нет еще и пятидесяти, что по меркам быстротекущей жизни — почти миг.

Участники Первой Колымской экспедиции Геолкома, прибывшей сюда в 1928 году, увидели бухту Нагаева в первоизданной своей нетронутости.

«О бухте Нагаева лоция повествовала, что это самая удобная якорная стоянка на всем северном побережье Охотского моря: и защищена почти от всех ветров, и берега ее так приглубы, что суда могут в прилив свободно подходить к ним. У подножия Каменного венца есть пресная вода. Один лишь недостаток: на диких берегах бухты нет ни одной человеческой души и нет продовольствия...» Эта цитата из книги Г. Г. Волкова «Вексель Билибина», а вот

что вспоминает участник Первой Колымской экспедиции В. А. Цареградский: «На всем побережье Охотского моря нет более удобной стоянки для судов... Поэтому, когда ко мне обратился председатель Комитета Севера товарищ Лукс, желавший узнать, где можно найти подходящее место для постройки культбазы, я не задумываясь указал на бухту Нагаева».

Впрочем, председатель Комитета Севера наверное и сам многое знал о Нагаевской бухте (старое ее название Волок), о которой еще в 1912 году гидрограф Б. В. Давыдов писал в морской лоции: «Эта бухта по справедливости может быть названа лучшей якорной стоянкой во всем Охотском море».

В это же время в районе Тауйской губы работала гидрографическая экспедиция М. Е. Жданко. По инициативе ее участников, поддержанной Главным гидрографическим управлением, в 1912 году бухта Волок была переименована в честь крупнейшего русского гидрографа, адмирала А. Н. Нагаева (1704—1781 гг.). Сам Алексей Николаевич никогда на Дальнем Востоке нашей страны не бывал, но как исследователь и ученый с Севером соприкасался: внес крупный вклад в составление морских карт, принимал самое деятельное участие в обработке материалов экспедиции Беринга.

Только лишь при Советской власти на побережье бухты появились первые домики. Именно здесь по решению Комитета Севера была открыта Восточно-Эвенская (Нагаевская) культбаза. Это был первый шаг в освоении здешнего побережья. Однако существенно изменить облик бухты культбаза с ее ограниченными возможностями не могла. Побывавший здесь в июне 1931 года геолог Б. Вронский с тяжелым чувством вспоминает в своей книге «На золотой Колыме»: «С жадным любопытством рассматривали мы открывшуюся перед нашими глазами панораму... По обеим сторонам длинной узкой бухты высились покрытые листовничным лесом и зарослями кедрового стланика каме-

нистые склоны угрюмых сопок, вершины которых утопали в густом сыром тумане... Впереди виднелся невзрачный поселок, состоявший из двух-трех десятков низеньких строений...»

Первое, что нам бросилось в глаза, — это большая толпа желтых исхудалых людей в безнадежной позе сидевших на берегу. Многие передвигались с помощью костылей. Это были цинготники. Из 260 человек, населявших Нагаево, свыше 60 были больны цингой в разной степени ее проявления. Многие навеки остались в этом суровом краю, так и не дождавшись прибытия парохода».

И хотя к этому времени в бухте уже было организовано морское агентство Дальневосточного пароходства, имевшее свои моторные катера и кунгасы для разгрузки судов, настоящее строительство морского порта началось здесь с момента создания Дальстроя НКВД СССР.

Четвертого февраля 1932 года на пароходе «Сахалин» в Нагаево прибыло руководство этой организации во главе с первым ее начальником Э. П. Берзиным. Морское агентство тут же перешло в ведение Дальстроя и стало именоваться Мортранс Дальстроя. Почти одновременно с началом навигации — 6 мая 1932 года — в Нагаево была пущена в эксплуатацию первая электростанция, сыгравшая немалую роль в строительстве порта, да и вообще в жизни поселка.

5 июля этого же года передала в эфир первые позывные Магаданская радиостанция. А 7 ноября на праздничную демонстрацию трудящихся города работники Мортранса вышли своей колонной.

Уже в это время поток грузов для Дальстроя так увеличился, что принять их силами Мортранса оказалось делом нелегким, а чаще всего — невозможным. По этим причинам в навигацию 1933 года суда, пришедшие сюда с различными грузами, остались зимовать до следующего лета. И всем стало ясно — выгрузка с рейда уже не отвечает потребностям края, назрела острая необходимость



С. В. Черемисин,
морягент
Дальневосточного
пароходства,
начальник Мортранса
Дальстроя,
начальник
торгового порта
Нагаево

в строительстве причалов. С этой целью 9 января 1933 года была организована специальная контора под довольно прозаическим названием «Строительство порта в бухте Нагаева». После изыскательских работ она приступила к возведению первого ряжа на северном берегу бухты, прокладывая одновременно дорогу от будущего порта.

Минул почти год. 6 декабря в акваторию бухты вошел пароход «Уэлен». Тяжелым и необычным был для экипажа проделанный путь. Капитану П. И. Федорову с трудом верилось, что они прошли-таки из Владивостока до Нагаева

в это время года — время льдов и ураганов, без ледореза, на старом, дореволюционной постройки судне.

Но еще в большей степени, чем льды и штормы, поразила необычным сама Нагаевская бухта. Не кунгасы и катера, как это было ранее, встречали пароход: судно приглашалось к причалу. Пусть деревянный, неуклюже сделанный, словно сам пришвартованный к насыпному молу, но настоящий ряж ждал «Уэлен». А на берегу, на припае — все население поселка. Люди кричат, машут руками, подкидывают вверх шапки.

Подали швартовные сигналы...

Подламывая свежую корку льда, «Уэлен» пошел к ряжу. На берегу с радостными возгласами подхватили выброски, потащили тяжело намокшие концы. Пароход впритирку прижался к ряжу и победно затрубил, и этот глас его показался криком новорожденного.

Новорожденного порта!

Да, именно этот день — 6 декабря 1933 года — вошел во многие книги и архивные материалы как день рождения Нагаевского порта. Но есть и другая дата. В недавно вышедшей в свет книге «Дальневосточное морское пароходство 1880—1980» говорится: «Строительство морского торгового порта Нагаево началось в 1933 году. Инициатором строительства был первый начальник Дальстроя Э. П. Берзин.

В декабре 1933 года был установлен первый деревянный ряж размером 12×22 метра, который соединился дамбой с берегом. Но датой рождения порта считается июнь 1934 года, когда закончилось строительство первого причала Нагаево. Это был деревянный ряжевый причал с прилегающей отсыпной территорией. Для складирования грузов на этой территории размещались деревянные стеллажи. Были возведены вспомогательные временные здания оперативных служб порта, деревянные дома для строителей.

Официально порт третьего разряда Нагаево под административным управлением треста «Дальстрой» был уч-



Склады порта Нагаево, 1934 г.

режден постановлением директивных органов в 1936 году».

Как строился порт в те времена, сегодня трудно даже представить. Но, представив, нельзя не подивиться мужеству и трудовому героизму его основателей. Только лишь в 1933 году для площадки порта было заготовлено около ста тысяч кубометров скального грунта, 2000 штук бревен. Нехватка рабочих, почти полное отсутствие механизмов... Все делалось вручную. Вручную скалывали грунт и вагонетками отсыпали в воду, вручную ворочали тяжеленные бревна. Даже многотонный рязж был опущен в воду без тракторов и лебедок.

Навигация 1930 года складывалась неудачно. Нехватка пароходов, частые штормы и туманы, отсутствие условий

выгрузки морского транспорта осложнили снабжение северян многими материалами и продовольствием. Особые надежды возлагались на приход «Теодора Нетте», в трюмах которого было семь тысяч тонн грузов. И вот в сентябре, пробившись через два моря, «пароход и человек» бросил якоря в темную глубину Нагаевской бухты.

Капитан парохода П. И. Хренов не торопился с командой «Приготовиться к выгрузке!». Он знал, что за несколько дней до их прихода над бухтой пронесся жестокий ураган. Были уничтожены все береговые постройки, потоплены катера и баржи. До берега всего несколько метров, но преодолеть их не на чем.

Призрак голода встал над Колымой...

Тогда коммунисты и комсомольцы поселка Нагаево решили построить пирс. И опять — вручную: без машин, механизмов, в ледяной воде (бухта была уже скована первым льдом). Решение это казалось безумным, но другого выхода не было.

Первым в ледяную воду вошел прораб коммунист Сергей Барков. За ним — добровольцы: комсомольцы Тузов, Кондратенко, Бугристов... всего пятнадцать человек. Имена остальных, к сожалению, остались неизвестны — не о славе думали тогда северяне, хотя каждый их шаг на этой суровой земле достоин и славы и доброй памяти. Комсомольская бригада совершила невозможное — временный пирс был построен.

Но просуществовал он всего несколько часов. Море словно издевалось над дерзостью человека: новый ураганный шквал буквально смел построенное. Тогда была собрана чрезвычайная комиссия из геологов, моряков, строителей. Принято решение — продолжать выгрузку прямо на лед, тракторными волокушами грузы вывозить на берег. Разгрузочную колонну возглавил коммунист С. Барков. В этот раз рядом с ним работала его жена, комсомолка врач Елена Баркова.

Невозможно детально восстановить картину той страш-

ной ночи. Можно только попытаться представить ее силой воображения... Ломающийся под волокушами лед и ураганные порывы ветра, мокрый снег и темные волны, захлестывающие людей... Мокрые, усталые, такие слабые и маленкие на льду разбушевавшегося моря, они часто останавливаются и падают под напором ветра, но опять поднимаются и идут вперед. Только вперед!

Выгрузка началась...

Лена и Сергей Барковы не дожили до ее окончания. Утром следующего дня их нашли среди торосов замерзшими.

В планшете Сергея среди документов обнаружили записи:

«Произвести разведку строевого леса, ... узнать у геологов о грунте в бухте на месте будущего порта... Если мы построим порт, будет решена задача первостепенной важности. За навигацию мы сможем принимать около 200 судов, а это значит на Колыму будет поступать около миллиона тонн грузов в год, и тогда мы удовлетворим потребности в них не только геологов, но и горной промышленности. Откроется широкий доступ к богатствам Северо-Востока, порт для нас — жизнь!»

Хочется верить, что подвиг первых строителей порта дождется своего исследователя, будут воздвигнуты памятники и открыты мемориальные доски мужеству первых. Будут! А пока таким памятником всем им — порт!

Уже в 1937 году порт перерабатывал в год свыше 350 тысяч тонн грузов. Техника, материалы, продовольствие — все, в чем нуждалась Колыма, хлынули через его причалы. Морем прибыли первые самолеты магаданской авиации, первые автомобили и тракторы. 18 июля 1937 года «Советская Колыма» сообщила о завершении строительства дороги Нагаево — бухта Гертнера и комплекса морского порта. Значительно удлинилась причальная линия, расширена площадь порта...

14 июля 1939 года Указом Президиума Верховного Со-



Выгрузка тракторов и паровых котлов, 1933 г.

вета РСФСР поселок Магадан был преобразован в город. Проживало в нем тогда 30 тысяч человек.

— В 1940 году, — вспоминает ветеран порта Феодосий Дмитриевич Гавриленко, — было уже два причала, устроенные стеллажи и несколько навесов для хранения особо ценных грузов. Строительство порта велось за счет скального грунта. Доставка камня производилась с помощью вагонеток и тачек, катившихся по деревянному настилу. Всю строительную механизацию представляли буровая машина и несколько отбойных молотков. Грузы перерабатывались вручную как на складах, так и в трюмах.

В порту работали колесные тягачи с тележками и гусеничные тракторы ЧТЗ. А уже из порта груз отправлялся автомашинами, тракторными поездами и гужевым транспортом на склады и базы Колымснаба. Первые причалы порта во время навигации работали с полной нагрузкой,

но не в полную силу. Необходима была дальнейшая механизация разгрузочных работ, расширение производственных площадей, строительство новых причалов. Планы у коллектива были обширные, но реализации их помешала война.

Весть об этом страшном событии пришла в Магадан поздним вечером. На митинге, состоявшемся на следующий день, портовики заявили о боевой готовности к самоотверженной работе на трудовом фронте...

Многие докеры, механизаторы, рабочие порта подали заявления с просьбой отправить их на фронт, и партийной организации, администрации порта потребовалось немало усилий для разъяснений, что золото для страны в эти дни означает нечто большее, чем металл. Это танки, самолеты, артиллерия и другое вооружение...

В октябре 1941 года Магаданский горком партии постановил: «...Изменить работу всех партийных и комсомольских организаций города в соответствии с условиями войны». Постановление прозвучало как боевой приказ, именно так и восприняли его портовики — коммунисты и беспартийные. Магаданский порт приобретает оборонное значение, снабжая грузами не только Колыму, но и фронт. Уже с 1942 года с грузом для фронта перегружались в Нагаево шедшие из-за границы суда. Надо было резко увеличить пропускную способность порта, а добиться этого возможно только путем механизации всех трудоемких операций. В первую очередь нужны были краны. И портовики получили их к началу 1943 года — восемь кранов общей грузоподъемностью 64 тонны. За годы войны было построено здание управления порта, возведен третий причал, деревянные складские помещения для хранения ценных грузов, создана своя автобаза. Эти меры позволили ускорить обработку судов, добиться роста производительности труда портовых рабочих, уменьшив при этом их численность.

К 1944 году порт получил первые автопогрузчики и катучие краны грузоподъемностью до 15 тонн, на территории

его появились благоустроенные подъездные пути и дороги... Докеры успешно боролись за досрочную обработку судов.

В заметках об их работе в те годы в газете «Советская Колыма» постоянно подчеркивалось: «Обработка судна сокращена на два-три дня», «Производительность труда докеров 150—200 процентов...». Нетрудно угадать за этими словами жесткий сверхнапряженный ритм предприятия, нетрудно догадаться, что трудовые рекорды и победы достигались и за счет собственных сил, здоровья, за счет личного времени. «Все для фронта, все для победы!» — с этим девизом работали по 14—16 часов в сутки.

Не трудом единым — хотя это и было главным — помогали магаданские портовики фронту. Они отдавали свои сбережения на постройку танков и самолетов, собирали теплые вещи и отправляли подарки на фронт. Многие из северян лично участвовали в разгроме врага. Работники порта А. Ефанов, А. Томченко, И. Коңюхов, приобретя на свои личные сбережения танки, сражались на них с гитлеровцами. И их поступок не был исключением.

В начале войны начальником порта был С. И. Черемин, с 1942 по 1944 год — В. И. Дикой и с 1944 по 1946 год — Н. Г. Вакуленко. Люди эти различались и характерами, и темпераментом, и стилем руководства, но при всех человеческих различиях, главным для них было прежде всего дело. И порт медленно, как тяжелый корабль, набирал скорость своих работ.

Отгремели победные салюты, но долго еще трудовой фронт жил по военным законам. Жил потому, что надо было в кратчайшие сроки восстановить разрушенное хозяйство, создать надежный плацдарм для рывка в будущее, для дальнейшего строительства социализма. Огромная роль в этом отводилась использованию ресурсов Сибири, Дальнего Востока и, конечно, Крайнего Северо-Востока. Для освоения его богатств необходимо было в первую очередь дать северянам больше техники, оборудования, строитель-

ных материалов, продовольствия. И весь этот возрастающий грузиноток должен был принять на себя в основном порт Нагаево.

Возникла необходимость, а впрочем, она существовала всегда, дальнейшей механизации и усовершенствования как прикормных, так и тыловых складских переработок. Старый способ, когда корабельный груз выдавался судовой стрелой, уже не отвечал требованиям дня. В порт пришла новая техника.

Но прежде пришли сюда новые люди. В основном молодежь — вчерашние фронтовики, коммунисты и комсомольцы. В августе 1945 года с пароходом «Держинец» в наш край прибыли две тысячи девушек-комсомолок. Часть из них осталась работать в порту. И через два месяца здесь впервые была создана комсомольская организация. Возглавила ее Софья Негрузова.

Комсомольцы под руководством своих старших товарищей — коммунистов внесли громадный вклад в строительство порта. Они задавали тон среди молодежи, вели ее за собой.

...В газетной хронике военных лет среди передовых коллективов порта наиболее часто упоминались бригады Николая Алексеевича Топилина, Михаила Николаевича Зорина. И после войны докеры этих коллективов продолжали совершенствовать свое мастерство, искали и находили способы, чтобы ускорить обработку судов. Даже при разгрузке угля, которая производилась почти вручную, судовыми лебедками, этим бригадам удавалось выдавать из одного трюма до 500 тонн грузов. На причалах порта можно было увидеть плакаты, призывавшие докеров добиваться «160 подъемов груза из каждого трюма за смену».

Самой трудоемкой была выгрузка так называемого «наибольшего трюма». Одновременная разгрузка его со всеми другими трюмами судна означала своеобразный, а зачастую и досрочный отход корабля в новый рейс. Приходилось докерам порта Нагаево выполнять и уникальные

операции с сверхтяжелыми грузами. Надолго запомнили они выгрузку одной из первых драг, купленной за рубежом. Осенью 1947 года ее доставил в Нагаево ледокол «Ерофей Хабаров».

Коллектив порта уверенно смотрел в завтрашний день. Но на пути к нему его ждало еще одно тяжелое испытание.

* * *

День 19 декабря 1947 года плановик управления пароходства Дальстроя Ю. Г. Максимских крепко запомнил еще и потому, что буквально перед этим произошла известная денежная реформа. Переполненный хлопотами по этому поводу (приходилось переворачивать громадный объем работы, связанной с перерасчетом в соответствии с новыми дензнаками) пришел он на работу. В это же время пароход «Генерал Ватутин», груженный взрывчаткой, медленно входил в спокойную воду бухты. Капитан парохода находился в прекрасном настроении — только что он выиграл маленький поединок... Начальник порта требовал, чтобы судно остановилось у мыса Чирикова, так как у причала скопилось много судов. Но на борту «Генерала Ватутина» находились пассажиры и, мотивируя этим, капитан парохода уломал-таки портовое начальство. Сколько ему пришлось бы простоять у мыса, никто не знал, а здесь ускоренная разгрузка гарантирована уже характером содержимого трюмов, да и по собственному опыту знал капитан, что магаданские докеры работать умеют.

Взору открылась причальная стенка, суда, стоящие на разгрузке и на рейде... В этот момент на капитанский мостик и поступила грозная весть: пожар в главном трюме!

— Задний ход! — автоматически скомандовал капитан. И пронзило чувство непоправимой ошибки и обреченности и страстного, яростного желания ошибку эту исправить. Были еще команды, нужные команды, но главной оставалась эта — назад! Убрать пароход от порта, от города, от других судов. Но суждено «Генералу Ватутину» было прой-

ти только около ста метров. Едва он поравнялся с «Выборгом», как раздался взрыв.

— В 10 часов 28 минут, — уточняет Ю. Г. Максимский, — у меня кто-то спросил про время, я ответил, и в этот момент раздался такой грохот, будто небо обрушилось на нас. Мы попадали. Крышу управления пароходства взрывной волной приподняло вверх, развернуло на 180 градусов и... опустило на стены. Деревянные складские помещения были снесены.

Порожденная взрывом пришла гигантская волна. Техника, грузы, портовые сооружения, хозяйственные и административные здания — многолетний самоотверженный труд тысяч северян — все было сметено в мгновение ока...

...Партийная организация порта обратилась к коллективу с призывом: «Восстановим наш порт! Коммунисты, комсомольцы — вперед!» Сутками не уходили рабочие из порта, превратившегося в огромную строительную площадку. Несмотря на усталость, бессонницу, холод и свирепые ветры, они ремонтировали причалы, строили складские помещения, восстанавливали технику и подъездные пути.

Суровая, по-военному жесткая дисциплина, собранность и вера в успех двигали людьми. Коммунисты первыми брали лом, лопату, кирку, делая всю тяжелую работу. И впереди, на самых сложных участках, неизменно оказывался начальник порта коммунист Г. А. Ухов. Как всегда, самоотверженно трудились комсомольцы. Возглавлял их недавно демобилизовавшийся из армии Федор Драчев. Небольшого роста, веселый, бывалый фронтовик успевал повсюду, шуткой подбадривая товарищей.

Полностью были восстановлены причалы, на месте старых деревянных складов выросли новые, железобетонные. Отремонтированы портовые сооружения и административные здания. Для обеспечения безопасности при разгрузке взрывоопасных материалов был построен специальный рязельный причал, который в горячую пору навигации играл роль и вспомогательного пирса. К западу от основных при-

чалов был построен деревянный ряж двенадцатиметровой ширины с подвесным мостом. От него проложили нефтепровод к емкостям, что дало возможность без задержек сливать горючее из танкеров.

Порт рос, расширялся. В 1952 году были осуществлены реорганизация и перестройка судоремонтных мастерских.

В самом порту к этому времени был введен в строй ряд зданий различного назначения — центральная котельная, телефонная станция, гараж для внутрипортовых механизмов, два капитальных склада и автовесовая. Тогда же, в 1952-м, был смонтирован первый порталный кран типа «Вашингтон» грузоподъемностью 41,5 тонны. Таким образом, к 1953 году Нагаевский морской порт принял очертания и структуру сегодняшнего предприятия. Но только очертания, по многим показателям порт являлся еще предприятием слаборазвитым, а механизация работ не превышала здесь и десяти процентов. Значительное место в грузовых операциях поэтому занимал малопроизводительный ручной труд. Грузооборот его составлял всего 554 тысячи тонн в навигацию. Остро ощущался недостаток территории, швартовочных катеров, которые подменяли буксирами-спасателями или маломощными транспортными катерами. Магаданский порт явно отставал от стремительной поступи экономики края. Назревала необходимость выделения его из системы Дальстроя.

20 августа 1953 года состоялось заседание бюро Хабаровского крайкома КПСС с участием представителей ЦК КПСС и Дальстроя, на котором был обсужден вопрос об образовании Магаданской области. А 3 декабря 1953 года Президиум Верховного Совета СССР образовал в составе РСФСР Магаданскую область с центром в городе Магадане. Площадь новорожденной области составила 1 миллион 184 квадратных километра. Для сравнения скажем, что на этой территории легко разместятся такие страны, как Англия, Франция, Италия и Греция вместе взятые.

Этот громадный и богатейший край стал плацдармом

освоения Северо-Востока нашей страны, а порт Магадан — его ключевым стратегическим пунктом.

Реорганизация и улучшение административной структуры дали возможность ускорить и развитие порта. В эти годы ликвидируется Дальстрой, а 23 августа 1957 года по распоряжению Совета Министров СССР Нагаевский порт по состоянию на 1 января 1957 года был передан Министерством морского флота СССР в Дальневосточное пароходство.

Открылась новая страница в истории его развития. Порту выделяются дополнительные средства, техника, кадры и... резко увеличиваются планируемые объемы по всем показателям без исключения.

23—24 апреля 1964 года состоялась IX Магаданская городская партийная конференция, постановившая важнейшей задачей коммунистов и беспартийных считать выполнение решений XXI съезда КПСС, мобилизацию трудящихся на успешное выполнение государственного плана. Многое в успешной работе города и области зависело от портовиков. И коллектив откликнулся делом...

Делегат этой конференции, первый секретарь партийной организации порта Константин Алексеевич Мезиков вспоминает: «Работы у партийного бюро было много, но основное внимание мы уделяли организации социалистического соревнования между докерами, коллективами всех подразделений порта. Пример подавали коммунисты — среди них отстающих не было. Припоминаю, как однажды, в тяжелейших условиях — разыгрался шторм — необходимо было срочно закончить разгрузку взрывчатых веществ. Взялась за это бригада тогда еще мало кому известного молодого коммуниста Азария Амвросова и с честью выполнила это опасное задание».

Верным помощником партийной организации, исполнителем многих ее планов была молодежь. В историю комсомольской организации порта навсегда вошли имена ее первых вожakov Ираиды Шляпниковой и Анатолия Некрасо-

ва. В 1954 году эту хлопотную должность поручили бывшему воину Юрию Мухину, Большоголовый, со светлыми добрыми глазами, неутомимый организатор и спортсмен Юрий все свое время и силы отдавал работе...

А порт Нагаево к концу 50-х — началу 60-х годов набирал силу. Именно в это время формируется основной, качественно новый костяк рабочего коллектива — Амвросов, братья Еськовы, Орехов, Дорошков, Петухов, Матвеев, Баранов — эти фамилии хорошо знали в Магадане.

В то время формировались и кадры инженерно-технического звена порта: Семенова, Михашин, Сыщикова, Максимских, Драчев — те, из которых впоследствии получились отличные руководители, командиры производства. Техническое перевооружение порта в этот период проходило в основном за счет приобретения нового и ликвидации устаревшего оборудования. Была произведена реконструкция трех основных причалов порта общей протяженностью 405 погонных метров, что позволило обрабатывать все без исключения типы судов. Тогда же были построены и служебно-бытовые помещения для работников погрузочастка, обеспечивавшие резкое улучшение санитарно-гигиенических условий труда. С целью максимального использования средств механизации 4000 квадратных метров территории порта было покрыто бетоном. В эти годы значительно пополнился парк автопогрузчиков советских марок. К 1955 году их уже насчитывалось 27 штук. В 1954 году на причалах смонтировали первый советский порталый кран «Кировец» грузоподъемностью 10 тонн, в 1956 году — второй такой же, а в 1958 году — порталый кран «Абус» грузоподъемностью 30 тонн.

Передача Нагаевского порта Министерству морского флота СССР способствовала быстрому и, что очень важно, правильному внедрению механизации. Был разработан долгосрочный план развития порта, начато составление генерального плана его реконструкции. По этому плану намечалось смонтировать более десятка кранов. Перед коллек-

тивом порта открывались широкие перспективы: нагаевские портовики должны были перешагнуть рубеж в 1,5 миллиона тонн грузооборота, и он им был по плечу.

Из воспоминаний делегата XXVI съезда КПСС крановщицы Нагаевского порта Надежды Ивановны Ивановой: «Ежегодно порт пополнялся техникой. Комсомольцы и молодежь стали обучаться новым профессиям. В 1958 году появилась первая девушка-крановщица комсомолка Катя Дзюренко. После десятого класса Катя пришла в порт и, окончив курсы крановщиков, доказала, что и женщине под силу эта специальность. По ее примеру пошли работать на кран комсомолки Миля Кондакова, Маша Коробцова, Валя Калугина, Рита Беспятова».

Признанным лидером во всех начинаниях и делах портовиков, как и всегда, была партийная организация. Возглавлял ее в этот период И. И. Кулешов, ветеран порта, человек деятельный, инициативный, не по возрасту молодой, но неторопливый, с мягкой отеческой улыбкой. Иван Исакович до мельчайшего вникал в вопросы производства и быта, с ним было интересно поговорить и поспорить, у него всегда можно было получить толковый и нужный совет.

В феврале 1955 года прошли первые выборы в местные Советы в недавно образованной Магаданской области. Среди общего числа депутатов были и два представителя порта, что можно считать определенной оценкой его положительной работы.

С развитием и заселением области появилась потребность в регулярном морском сообщении с районами Охотского побережья и обеспечения его жителей всем необходимым для развития народного хозяйства. 22 июня 1955 года газета «Магаданская правда» сообщила о доставке в Северо-Эвенский район моряками портофлота первых тракторов для местных совхозов. Развитие порта Нагаево поднялось на качественно новую ступень.

12 июля 1956 года пароход «Иван Кулибин» доставил

в бухту Нагаева группу добровольцев-комсомольцев москвичей, часть из которых влилась в коллектив Нагаево. В те годы навигация осуществлялась с конца мая по январь. Сезонность нарушала общий ритм работы, мешала становлению коллектива, снижала его трудовой энтузиазм, что, в свою очередь, сказывалось на грузообороте. Сама жизнь требовала, чтобы порт — своеобразные «ворота Колымы» — был распахнут круглый год. Объем груза, перерабатываемый за месяцы навигации, уже не удовлетворял жизненные потребности Магаданской области. Назревал вопрос о круглогодичной работе. Но для его решения необходимо было осуществить ряд мероприятий, которые впоследствии дали бы возможность резко поднять производительность и вырваться на подступы к миллионнотонной отметке грузооборота.

В навигацию 1959 года руководство порта, партийная, профсоюзная и комсомольская организации наметили переход на более передовой пакетный способ переработки грузов с учетом поступления новой техники. Но новая техника сулила хорошие результаты лишь при повышении технических знаний работников, приобретении ими смежных профессий. И порт превратился в университет профессиональных знаний. Этот период можно без преувеличения назвать технической революцией в его оснащении.

На смену грузчику, занимающемуся перевалкой тяжестей с помощью мускульной силы, шел квалифицированный портовый рабочий — специалист, имеющий среднее образование, умеющий работать на авто- и электропогрузчиках, кране, лебедке, способный заменить товарища на любом механизме. Зарождались комплексные бригады. Трудно решалась эта задача. Новое, как всегда, пугало своей необычностью. Некоторые механизаторы встречали эти мероприятия в штыки, часть рабочих, настроенных консервативно, даже уволилась из порта. Но партийная и профсоюзная организации энергично поддерживали и проводили в жизнь прогрессивные начинания. Возникаю-

ные вопросы неоднократно обсуждались на партийных и общих собраниях, в рабочих коллективах. Была создана широкая сеть кружков, подключились к этой работе и комсомольцы. В то время комитет ВЛКСМ возглавляла Света Дорошкова. Невысокая, крепкая, с заorno вздернутым носом, Света была потомственной портовичкой. Десятиклассницей привел ее отец в порт. Теперь Светлана Петровна — начальник склада сыпучих грузов, ветеран порта, член месткома, награждена многими грамотами горкома и обкома ВЛКСМ, ЦК ВЛКСМ, значком ЦК комсомола «Молодой передовик производства». Она, как и в молодости, отличный работник и замечательный активист.

Новое пробивало дорогу, набирало силу, становилось нормой жизни производственного коллектива. Как много сделали для порта бригадиры коммунисты Амвросов, Гусаров, Еськов. Уже в те времена А. С. Амвросов чутьем рабочего нащупывал перспективу коллектива будущего. Основной формой организации труда становилась укрупненная бригада, способная собственными силами перемещать любые грузы по различным технологическим схемам.

25 мая 1963 года впервые в истории порта ледокол «Москва» осуществил зимнюю проводку судов. Так был сделан первый шаг к началу круглогодичной навигации, которая резко повысила пропускную способность порта. И уже в 1965 году объем грузопереработок возрос до 934 тысяч тонн в год (без увеличения длины причального фронта), а комплексная механизация — до 50,8 процента.

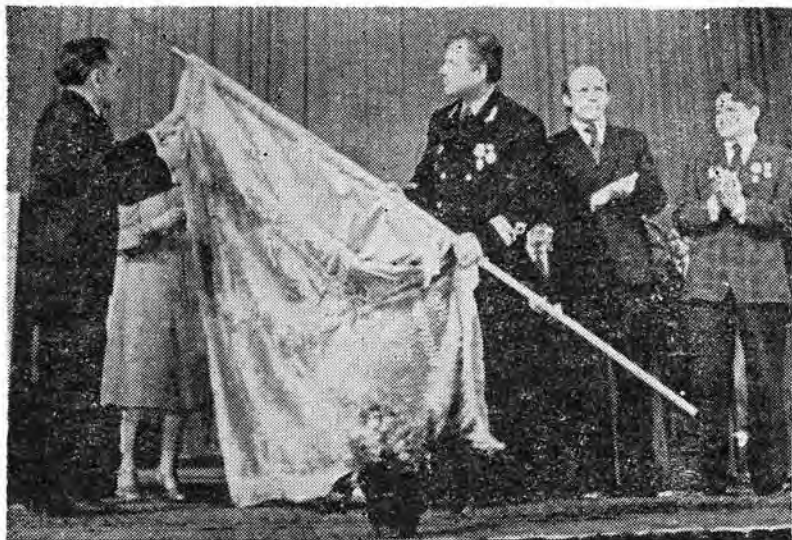
Круглый год, и в зимнюю стужу, когда бухту сковывает мощный лед, и летом, когда над Магаданом разливается белая ночь, сюда, на Крайний Северо-Восток, идут и идут караваны судов, груженные техникой для горных предприятий, сельскохозяйственными машинами, продуктами питания, строительными материалами. И для того чтобы эти грузы быстрее дошли до адресатов, чтобы раньше срока уходили суда из северных вод, большую и напряженную работу ведет коллектив морского порта.

Порт — производство интенсивное, беспокойное. Он работает круглосуточно, без праздников, и с полной нагрузкой, а потому не многие могут выдержать этот стремительный ритм. Но те, кто остается, составляют костяк, золотой фонд коллектива, в котором продолжается слава трудового братства.

Порт, как и многие предприятия, имеет свои традиции, свое лицо. В нем, как в большой семье, рождаются интересы и стремления людей. Многие нашли здесь свое счастье, создали семьи. Уже имеются династии портовиков: отца сменяет сын или дочь. С детства прививается в семьях любовь и уважение к труду портовика, и уже ребята, подшефной Магаданской школы № 21 и детсадика № 37 с гордостью заявляют: «Мы — портовики. Наши папы работают в порту!»

Когда садишься в центре города на маршрутный автобус № 6, словно попадаешь в филиал морпорта; профессиональные разговоры о кораблях, трюмах, причалах и планах, о быте и жизни. Удивительное это качество — везде и всюду думать о порте.

В сентябре 1960 года Президиум Верховного Совета СССР наградил орденами и медалями многих работников Нагаево. А 24 июня 1965 года вторая сессия Магаданского областного Совета рассмотрела вопрос о состоянии и мерах улучшения работы морского транспорта в области. В этот период особенно широкий размах приобрело социалистическое соревнование в честь 50-летия Советской власти. К этой дате все цехи, отделы, бригады, экипажи взяли социалистические обязательства. Около 250 работников порта, бригады открыли личные счета трудовых подарков. И опять, как всегда, впереди были коммунисты и комсомольцы. Большую роль играл профсоюз, объединяющий почти всех рабочих порта. Основой его действия стала организация и руководство социалистическим соревнованием. Курс был точен и выверен по лучшему компасу — партийному. Сплоченность и творческая энергия коллектива



Первый секретарь Магаданского обкома партии Н. И. Мальков прикрепляет орден «Знак Почета» к знамени Магаданского морского торгового порта, 1981 г.

ва, душой и основой которого всегда были коммунисты, гарантировали успех.

И он не заставил себя ждать. Выполнены и перевыполнены планы и обязательства юбилейного года, и коллектив порта за эти показатели и в связи с 50-летием Октября был удостоен носить звание предприятия имени 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

...21 августа 1967 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за успехи, достигнутые трудящимися в хозяйственном и культурном строительстве, Магаданская область награждена орденом Ленина. Есть в этой награде и заслуга магаданских портовиков. О некоторых из них



В Магадане хорошо помнят сложный экспериментальный ледовый переход «Капитана Мышевского»

здесь будет рассказано, но надо заметить, что достойных, заслуженных передовиков в коллективе куда больше и написать о всех просто невозможно. Здесь каждый, начиная от слесаря и кончая простым служащим аппарата управления, болеет за общее дело. Докеры и инженеры, матросы и служащие работают по-ударному на любом участке...

Так было и в тот день, когда пришел в порт, оставив за кормой сложнейший полярный переход «Капитан Мышевский». За честь приобщения к эксперименту сочли портовики разгрузку этого судна и провели ее в кратчайшие сроки. Тогда-то был награжден орденом «Знак Почета» бригадир докеров-механизаторов Юрий Андреевич Чернованенко.

А многие ли, даже из передовиков, удостоены такой высокой чести, чтобы их опыт и приемы в работе были

обобщены и рекомендованы для широкого применения? Портовый комитет профсоюза моряков в 1981 году рекомендовал к обобщению опыт токаря Пшеничного.

Петр Сергеевич — специалист очень высокой квалификации, ему еще в 1984 году был присвоен шестой разряд. Как мастеру, доверяется самая сложная и ответственная работа. К примеру, он реставрирует детали для всей импортной портовской техники. Больше того, с помощью собственноручно изготовленных приспособлений делает даже запасные части для автопогрузчиков «Тоета», к бульдозерам «Камацу», к кранам «Кубота».

Классному специалисту, полагает токарь Пшеничный, мало владеть одной профессией. Ему неминуемо приходится вторгаться в профессии смежные. Петр Сергеевич в совершенстве владеет ремеслом фрезеровщика и слесаря, и это позволяет ему самому совершать профилактический ремонт, не говоря уже о наладке собственного станка.

Азы токарного дела просты. Умело заточи резец или сверло, подбери режим резания, охлаждающую жидкость и в соответствии с рабочим чертежом выточи деталь. Но за каждым из этих действий — целая наука, в объеме не меньшем, чем преподаваемые инженеру-технологу. Настоящий токарь не приступит к работе, не определив точно марку металла, из которой собирается изготовить деталь, не «помудрив» над чертежом — как лучше, быстрее и экономичнее сработать.

Последнее обстоятельство имеет для коммуниста Пшеничного особое значение. Станок у него вхолостую не работает, металл в стружку не идет — из обрезков старается он выточить дополнительную деталь, пусть даже болт или гайку, лишь бы в дело. Работая в порту, он видит, во что обходится стране металл, завозимый на Север. Какая дорога и какой труд кроется за каждым шестигранником, каждым стальным прутком.

И учеников своих — Петр Сергеевич опытный наставник — старается научить всему, чем владеет сам. За годы

работы в порту он подготовил не одного отличного токаря.

Пятьдесят четыре поощрения имеет передовой рабочий. Среди них почетные грамоты Министерства морского флота, горкома КПСС. Ему присвоено звание «Лучший по профессии», а в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина П. С. Пшеничный награжден юбилейной медалью. Депутат Магаданского городского Совета, член партийного комитета порта П. С. Пшеничный сегодня живет и работает в полном соответствии со своим высоким званием ударника коммунистического труда.

Обо всех славных людях Магаданского морского торгового порта рассказать, конечно, невозможно. Только награжденных орденами и медалями здесь 236 человек. Среди них докеры, слесари, крановщики и строители, бригадиры и руководители — все те, кто сегодня определяет лицо коллектива, его трудовой почерк. В самые трудные часы навигации, когда на счету каждая пара рук, инженерно-технические работники надевают каски и идут на суда выгружать овощи. Работники аппарата управления в выходные дни роют трехкилометровую траншею под телефонный кабель. Для многих партийных, советских, профсоюзных руководителей, работающих сегодня не только в городе, но и в области или далеко за ее пределами, порт стал настоящей школой, воспитавшей в них самые лучшие человеческие и деловые качества. Укрепляя и развивая трудовые традиции, коллектив морского торгового порта свои усилия уже сегодня сосредоточивает на задачах завтрашнего дня. Одна из главных задач — выполнение решений ноябрьского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС, XXVI съезда КПСС, где поднимался и вопрос об укреплении дисциплины, организованности.

Для укрепления трудовой дисциплины в порту давно и успешно используется такая интересная форма воспитательной работы, как «день дисциплины». Проводится это мероприятие-совещание раз в неделю. Участвуют в нем главные специалисты, начальники цехов, руководители

служб, партийные, комсомольские и профсоюзные вожаки.

Нарушителей сюда не вызывают. Ими занимаются в самом коллективе, где есть целая система воздействия: товарищеский суд, комиссия по борьбе с пьянством и алкоголизмом. Здесь же, на рабочих собраниях обсуждается поведение оступившихся рабочих. Используются и другие формы воздействия, не говоря уж об административной, комсомольской, партийной ответственности. На «днях дисциплины» за своих подчиненных держат ответ руководители. А требования предъявляются к ним жесткие, без скидок и снисхождения, с анализом дисциплины в том или ином подразделении с начала года.

Но (и это далеко не случайно) заседание, как правило, начинается с отчета диспетчера или главного инженера о том, как сработали в прошедшие сутки. Выполнили план погрузки-разгрузки или не выполнили? Такой подход лишней раз подчеркивает единство и взаимосвязь хода работ в цехах и на причалах, с порядком на них.

Вот как проходил, к примеру, один из «дней дисциплины». Начальник погрузрайона С. Т. Сацук доложил собравшимся о работе порта за прошедшие сутки (23 февраля 1984 г.). Из приведенных цифр по разгрузке теплоходов «Паромай», «Алтай-лес», «Пионер Славянки», из тонн вывезенного груза, из анализа простоев техники сложилось главное — план суток освоен. И только потом заместитель начальника порта по кадрам М. Г. Коробцова огласила сводку нарушений за истекшую неделю.

— Совершенно четыре прогула, — говорит Мария Гавриловна, — и два человека попали в медвытрезвитель. С начала года уже имеем десять прогулов и шесть приводов в медвытрезвитель.

Она называет фамилии нарушителей.

— Какие меры приняты? — спрашивает у начальника подразделения, где работают нарушители.

— Вчера состоялось собрание рабочих. Прогульщик просил простить его. Случай единичный... Поверили.

— Далее, — продолжает Коробцова, — двадцать первого февраля в нетрезвом состоянии на работе были Моисеев и Кушнарев, восемнадцатого февраля — рабочий судоремонтных мастерских Калмыков.

Идет тщательный разбор каждого проступка с учетом личности нарушителя, его поведения. Меры наказания тоже различные — от товарищеского суда до обсуждения на собрании коллектива. К примеру, большинство нарушителей — новички, еще не прочувствовавшие весь уклад жизни в коллективе, не взяты, так сказать, в твердые рамки его традиций и правил. Сводка исчерпана. Но отнюдь не вопросы дисциплины. В порту ее понимают широко. Порядок должен быть во всем.

— Почему вчера в общежитии не было проверяющих?

— Я не знал, — виновный мнется.

— Графики проверок и дежурств, — уточняет Карабцова, — розданы всем. — Предупредить!

Докладывает секретарь парткома Александр Дмитриевич Солодилов. Вчера в праздничный день партийная комиссия под его руководством проверила цехи порта. Итоги проверки рассматриваются здесь же, выносятся решения.

Меньше часа заняло это важное совещание. Короткие — ничего лишнего — доклады, точные четкие ответы. И это тоже урок для руководителей, урок деловитости и порядка. Теперь они понесут его в свои службы и подразделения.

...Дни дисциплины, вечера чествования передовиков и посвящения в рабочие, коллективный труд на субботах, совместный отдых и множество самых различных мероприятий... Душой и организаторами их являются лучшие люди порта. Все это, в конечном счете, преследует одну цель — утвердить дух товарищества и коллективизма, воспитать чувство причастности каждого труженика ко всем делам порта и его заботам. Воспитать рабочую гордость за честь своего предприятия.



ИМЯ НА БОРТУ

«КАПИТАН ФЕДОРОВ»

Федоров Павел Илларионович родился 10 сентября 1899 года в городе Скадовске Херсонской области в семье портового служащего. Семья была большая: четыре сына и три дочери. Мать — домохозяйка. Отец всю жизнь работал в главной портовой конторе Скадовска завхозом. С детских лет, бегая к отцу на работу, провожая и встречая пароходы, познал Павел морскую романтику. О, как хотелось мальчишке быстрее увидеть своими глазами моря и океаны, дальние земли. Еще больше усиливали это желание рассказы его деда — боцмана Черноморского военного флота, участника Севастопольской обороны 1855 года.

После окончания городского училища (в 1914 году) Павел становится матросом транспортной Черноморской военной флотилии, навсегда связав свою судьбу с флотом.

В 1918 году поступил в Виндовское мореходное училище в городе Алешки. Вихри гражданской войны захватили юношу, и в 1919 году он добровольцем уходит в Красную Армию, служит в Херсоне и в Севастополе, на военных судах Черноморской флотилии. После демобилизации в 1920 году поступает в Одесское пароходство, ходит в дальние плавания матросом первого класса, рулевым на пароходах «Ильич», «Эльбрус», «Тобольск», «Теодор Нетте».

В 1926 году экстерном заканчивает Одесское мореходное училище и получает диплом штурмана малого плавания. Через год поступает на четвертый курс Одесского морского техникума, а в 1928 году выдерживает испытания на штурмана дальнего плавания.

В 1929 году пароход «Теодор Нетте» переводят с Черноморского пароходства в Дальневосточное, а вместе с ним переходит сюда и П. И. Федоров — Тихий океан давно манил его. На пароходе «Теодор Нетте» Федоров проходит путь от матроса до капитана.



Капитан
П. И. Федоров
в рабочем кабинете

В 1931 году на ледоколе «Давыдов» П. И. Федоров совершает экспедицию на остров Врангеля. Плавает капитаном на пароходах «Анадырь» и «Совет», выполняя сложные и опасные рейсы в Охотское море без ледокола. В 1933 году назначается капитаном на пароход «Уэлен» и совершает переход от Одессы до бухты Нагаева с важным грузом для Дальстроя. 6 декабря первым пришвартовался к только что построенному двенадцатиметровому ряжу в Нагаево.

В ноябре 1936 года П. И. Федоров временно командирится в распоряжение Дальстроя для приема и перегона купленного за границей судна. Приняв в Лондоне и перегнав его в Амстердам, экипаж занялся модернизационным ремонтом. Надо было переделать пароход из кабельного судна в тип товаро-пассажирский. С окончанием ремонта и прибытием в Одессу судно было принято правительственной комиссией и центральным Регистром СССР с оценкой «отлично». Зафрахтовавшись в Одессе грузами для Дальстроя, корабль отбыл в порт назначения. В июне 1937 года капитан Федоров был приглашен на работу в морское пароходство треста «Дальстрой», где работал капитаном, караванным капитаном, капитаном-наставником.

Достигнув пенсионного возраста (1957 год), перешел на должность капитана морпорта Нагаево, где и трудился до последних дней своей жизни.

«КАПИТАН ШЕВЧЕНКО»

В Магаданском морском торговом порту ярко проявился талант руководителя-хозяйственника, замечательного человека, коммуниста Александра Никитовича Шевченко.

С 1956 по 1971 год А. Н. Шевченко был начальником порта. Моряки и работники береговых организаций Дальневосточного морского пароходства, морского порта Нагаево и города Магадана знали Александра Никитовича как опытного моряка, руководителя, чуткого, отзывчивого товарища, воспитателя.

* * *

«Капитан Шевченко» прибыл в Магадан с опозданием на сутки. Уже у южной оконечности Камчатки дорогу судну преградило ледяное поле, и пришлось стопорить машины в ожидании ледокола. В другой раз капитана тепло-

хода Владимира Игнатьевича Седова и льды не смутили бы — машины и конструкция мощного океанского судна позволяли идти своим ходом. Но в эту «полярку» возле мыса Шмидта «Капитан Шевченко» получил такую вмятину на правой «скуле», что теперь приходилось остерегаться всего...

Поздним вечером теплоход пришвартовался у пятого причала. Не просто любопытство привело меня на палубу этого судна. Имя человека, которое он носит, хорошо известно магаданцам. Сорок с лишним лет проработал Александр Никитович Шевченко в Магаданском порту и пятнадцать из них — начальником порта. Славная, наполненная беззаветным служением Родине, раз и навсегда выбранному делу жизнь его достойна глубокого внимания.

А. Н. Шевченко родился в 1910 году. Пятнадцатилетним юношей начал свой трудовой путь слесарем на одном из заводов Краснодара, затем поступил в Одесский морской техникум, по окончании которого был направлен на работу в Черноморское пароходство третьим помощником капитана. Через год он — уже старший помощник капитана теплохода «Уэлен» в Лено-Колымской экспедиции Дальстроя. Тогда в распоряжении этой организации были три теплохода — «Советская Латвия», «Джурма» и «Феликс Дзержинский». И на всех этих судах поочередно в период с 1944 по 1956 год Шевченко был капитаном.

Суровы дороги Охотского моря: льды и штормы, циклоны и цунами, туманы и подводные камни. И зачастую только от капитана, от его знаний и опыта зависела жизнь экипажа и сохранность грузов. Без преувеличения можно сказать, что каждый рейс оставлял очередную отметину на его сердце: в сорок шесть лет врачи категорически запретили ему плавать. Нет, они не возражали против береговой работы — там ведь полегче. И А. Н. Шевченко становится капитаном Магаданского морского торгового порта.

Полегче? Производительные силы Магаданской области в это время получают резкое, почти взрывное развитие.



Капитан А. Н. Шевченко среди портовиков Нагаево

Это же требовалось и от «главных морских ворот» сурового края: прииски, рудники, заводы, поселки и города — все требовало грузов, грузов и грузов.

Начинается модернизация и расширение порта. Поступает новая техника, строятся новые причалы, складские и административные помещения. Растет коллектив, и значит нужно жилье, детские сады. Десятки и сотни вопросов, и все их решать надо без промедления, точно и справедливо. И почти все это решается при участии капитана порта.

Годы, в которые работал на магаданской земле Александр Никитович, называют теперь в порту «временем Шевченко». Чтобы заслужить такую оценку, мало быть прекрасным руководителем и организатором, надо быть человеком большой и открытой души. О чуткости Шевченко, о его умении разбираться в сложных житейских ситуациях и его доброте ходили легенды.

Каждую высокоширотную арктическую экспедицию, каждый теплоход он провожал лично: беседовал с экипажами, выяснял, все ли нормально на судне и все ли нормально останется на земле после его ухода. И если он обещал человеку, отправляющемуся в трудный поход, что семья его получит квартиру, то она ее получала, а Шевченко лично контролировал и организовывал вселение. Многие портовики и моряки, вспоминая «времена Шевченко», до сих пор называют его крестным отцом за его заботу, внимательную, добрую опеку.

Сказать о нем, что он был добр, значит, сказать мало. Он был добр принципиально: не прощал разгильдяйства, халатности, бездушия. Когда ранним утром капитан, высокий и грузный, неторопливо проходил по территории порта, за ним оставался след, как после хорошего шторма. Он опускался в трюмы, поднимался на краны, заглядывал в склады, молниеносно оценивал обстановку и тут же на месте принимал меры — его боялись, им восхищались, ему беспрекословно повиновались. Порт при нем менял не только технику и оборудование — перестройке подвергалась и сама организация разгрузочно-погрузочных работ. Именно при капитане Шевченко докеры стали работать по-новому — комплексными бригадами.

Эта прогрессивная форма позволила значительно повысить производительность труда, разгружать суда в несколько раз быстрее. Вместо десятка, как было ранее, сейчас в порту всего четыре комплексные бригады. И это тоже память о нем... Знаменитые бригады комплексных бригад — Гусаров и Амвросов, начинали работать при нем, учились у него организации производства.

Кавалер ордена Ленина, двух орденов Трудового Красного Знамени, ордена «Знак Почета» и многих медалей, ветеран Магаданской области и Дальневосточного пароходства, Почетный гражданин города Магадана А. Н. Шевченко неоднократно избирался членом городского и областного комитетов КПСС и партийным обязанностям отда-

вался с такой же энергией и страстью, как и служебным.

Александр Никитович скончался в марте 1975-го. А через два года со стапелей Гданьской судовой верфи сошло большое океанское судно «Капитан Шевченко». Так по ходатайству коллектива, партийной организации и администрации Магаданского морского торгового порта была увековечена память о незаурядном труженике и энтузиасте Северо-Востока. «Капитан Шевченко» представляет собой современный пакетовоз грузоподъемностью 14 тысяч тонн. Как бы продолжая морские дороги человека, именем которого он назван, теплоход сегодня ходит с грузами в США, Канаду, Австралию. Приписан он к Владивостоку, но каждое его прибытие в Магадан не остается незамеченным для коллектива порта и жителей города.

Вот и сегодня придут на судно ребята из клуба «Тайфун» — будущие моряки. А завтра — ученики из школы № 21, над которой шефствует экипаж. К приему их готовятся четвертый помощник капитана Сергей Захаров и секретарь комсомольской организации порта Людмила Шубина.

«Капитан Шевченко» — современное судно. На теплоходе все предусмотрено для нормальной работы и полноценного отдыха экипажа. Столовая, кают-компания, спортивный зал. Удобные одно- и двухместные каюты, телевизоры, большая библиотека.

Первый помощник капитана Лев Андреевич Копыл рассказывает:

— Партийная организация, идеологический актив стараются строить политико-массовую работу так, чтобы матросы постоянно видели внимание к себе, заботу, ощущали причастность к делам Родины, в какой бы удаленности от нее не находилось судно.

Список политинформаторов открывает сам капитан — Владимир Игнатьевич Седов. Более четверти века отдал он морю. Большой опыт, хорошее знание людей и судовых профессий делают каждое его слово по-особому весомым и авторитетным.

В деятельности активистов предусматривается пропагандистская работа с зарубежными гостями судна: во время стоянок в заграничных портах велик интерес к советским людям, к плавучему островку Страны Советов.

Вот и на этот раз, освободившись от груза для Колымы, «Капитан Шевченко» уходит от причала и берет курс на далекий американский порт Лонг-Бич.

Счастливого плавания, «Капитан Шевченко»!

«КАПИТАН СЫЩИКОВ»

Есть такие люди, малозаметные, тихие, скромные. Ничем особенным они не выделяются, нет за ними ни проступков, ни громких дел. И только когда уходят, выясняется, какую недюжинную нагрузку несли они на себе. Из таких людей и был Петр Иванович Сыщиков.

Родился он 19 января 1927 года в селе Старая Барда в семье рабочего. В 1934 году его родители переехали в город Бийск. Когда Петру исполнилось семнадцать лет, он неожиданно для всех поступил учиться на курсы матросов, по окончании их направлен в Балтийское государственное пароходство, где плавал на теплоходе «Пулково».

В августе 1947 года Петр Сыщиков прибыл на работу в Нагаевский морской порт, где и трудился до последних дней своей жизни и прошел путь от матроса до капитана судна и капитана портфлота.

В коллективе Петра Ивановича уважали за его чуткость, внимание, умение держать слово, за пунктуальность в любом деле. Точно так же относился он и к своим многочисленным общественным обязанностям: пятнадцать лет подряд избирался народным заседателем Магаданского городского суда, был старшим агитатором и членом партийного бюро цеховой партийной организации.

За многолетний добросовестный труд он награжден медалями «За трудовое отличие», «За трудовую доблесть»



Капитан П. И. Сыщиков

и юбилейной медалью «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина».

А в августе 1980 года по ходатайству руководства, общественных организаций Магаданского морского торгового порта и Магаданского городского комитета КПСС морскому буксиру БК-1210 присвоено название «Капитан Сыщиков» в память бывшего капитана портфлота Магаданского порта, ветерана труда Магаданской области и Дальневосточного пароходства Сыщикова Петра Ивановича.

...Когда к причалам порта швартуется громадный океанский корабль, то за его бортом не сразу различишь буксирный катер со скромной надписью «Капитан Сыщиков». Но именно его усилиями поворачивается и становится в на-

значенное место судно. А буксир, деловито стуча дизелями, уже торопится к следующему кораблю.

Добро пожаловать в Магадан!

«КАПИТАН СТАРОСТИН»

Николай Алексеевич родился 31 января 1922 года в рабочей семье в деревне Воскресенское Калининской области. После окончания семи классов поступил в железнодорожный техникум, работал мастером, технологом на заводах Иркутска. В 1942 году призван в ряды Советской Армии, участвовал в боевых действиях. После демобилизации (1946 год) работал в системе Министерства морского флота в Бакинском, Красноводском, Ждановском, Находкинском морских портах. В 1962 году был назначен начальником порта Певек, а в 1971 — начальником Магаданского морского торгового порта. В 1965 году заочно окончил Институт инженеров водного транспорта в Новосибирске. С 1937 — член ВЛКСМ, а в 1946 стал коммунистом.

Трудясь на Крайнем Севере, Старостин активно участвовал в работе по претворению в жизнь решений партии и правительства по развитию производительных сил нашей области. При нем осуществлялись строительство и реконструкция морских портов в Певеке и Магадане.

Особенно много сделал Н. А. Старостин в десятой пятилетке, когда Магаданский морской торговый порт стал директивной стройкой. Возведены новые, технически оснащенные причалы № 4 и 5. Реконструирован причал № 2 (нефтепирс). Введены в эксплуатацию два блока бытовых санитарных помещений, гараж на 40 автопогрузчиков, автозаправочная станция и другие объекты.

Особое внимание Старостин уделял строительству жилья. В зоне отдыха был расширен пионерский лагерь.

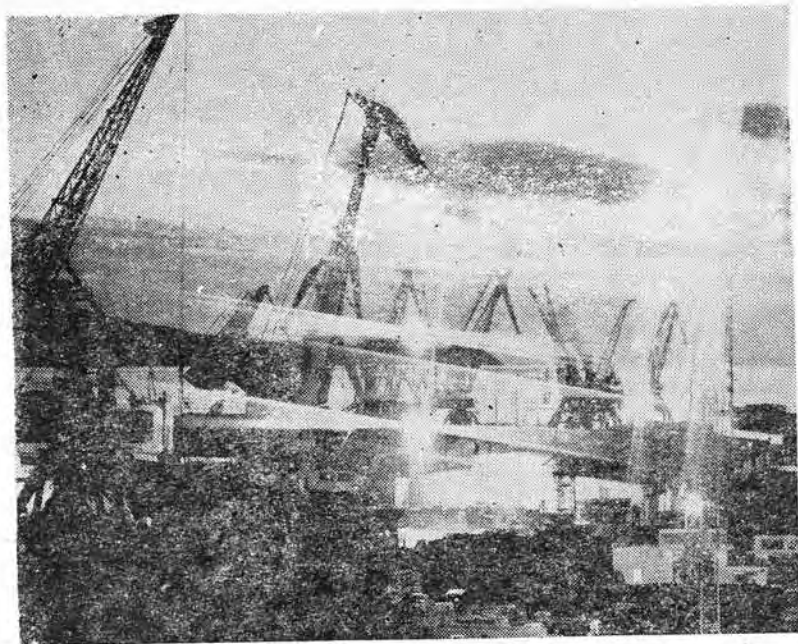
Николай Алексеевич обладал хорошими организаторскими способностями. Намеченные планы всегда доводил



Капитан Н. А. Старостин

до конца. Активно участвовал в общественной работе: в Певеке был депутатом райсовета и членом Чаунского райисполкома, членом райкома партии, в Магаданском морском торговом порту постоянно избирался членом парткома, выполнял поручения горкома партии. Награжден орденами Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», несколькими медалями. За долголетнюю и безупречную работу на Крайнем Севере отмечен знаком «Ветеран труда Магаданской области». Николай Алексеевич Старостин был человек большой души, завоевавший уважение коллектива порта, моряков и всех тех, кто его знал.

Его имя носит буксирный катер в порту Певек.



ВЕТЕРАНЫ

РАБОЧАЯ ВЫСОТА

Что сегодня в любом порту прежде всего бросается в глаза? На этот вопрос ответит любой школьник... Ну конечно же краны. Это их громадные ажурные конструкции замечаешь прежде всего, подходя к причалам морем или сушей, это их железные ловкие руки без усталости парят между сушей и трюмами океанских кораблей, легко подхватывая контейнеры, поддоны с цементом, пачки стальных листов и другой всевозможный груз. Сегодня на вооружении докеров мощные краны, поднимающие за один раз груз до сорока тонн. Но есть и такие грузы, что даже этим силачам не под силу. Тогда уже два соседних крана объединяют усилия и двумя стрелами поднимают из трюма мощный бульдозер или трансформатор. Сложная, филигранная работа. Тяжелая работа, долгое время считавшаяся делом мужчин.

А Мария Гавриловна Коробцова овладела профессией крановщицы еще в 1957 году. Тогда она была комсомолкой, новичком в коллективе. Это потом придут к ней опыт, знания, это уже позже примут ее в члены КПСС. Здесь она окончит и десять классов, и институт, и вручат ей правительственные награды — орден «Знак Почета», Ленинскую юбилейную медаль.

В Магадан Маша приехала из далекой алтайской деревеньки Талица, что привольно раскинулась всего в трех километрах от знаменитого ныне села Сrostки — родины Василия Шукшина. Отец и мачеха (мама умерла, когда Машеньке было всего два года) работали в колхозе, и с ранних лет девочка привыкла помогать им. В любом деле. Лишь бы только по силам.

Жили нелегко. В семье появились другие дети, надо было помогать, и уже после семилетки начала Маша самостоятельную трудовую жизнь. Но сначала было ФЗО при текстильной фабрике в Бийске, где она выучилась на ров-

нильщицу. Потом без отрыва от производства освоила специальность бухгалтера. Три года — оператор в госбанке села Сростки...

Эту работу и эти годы можно было назвать прелюдией, подступом к тому, чему отдала затем Мария Гавриловна всю свою жизнь — Северу. Вместе с подружкой Олей в октябре 1956 года она приехала в Магадан. Приехали, что называется, «дикарями» — без вызовов, без путевок, не имея твердого представления о том, что их ожидает.

«В крайнем случае, — вспоминает Мария Гавриловна, — думали, посмотрим и — назад».

Смотрины были взаимными. Подруги привыкали к Магадану, оценивая мужество и доброту хозяев этого сурового края. Магадан, а вернее коллектив порта, куда перешла работать кассиром Коробцова, экзаменовал их.

Больше четверти века продолжается этот экзамен. Правда, «кассирство» Марии Гавриловны было непродолжительным. Не по ее живому, горячему характеру эта тихая, как стоячая вода, должность. Рядом за окнами призывно гудели океанские корабли, суетливо кланялись длинноногие краны, стремительно текла трудная, захватывающая жизнь.

И опять курсы... На этот раз крановщиц. И вот наступил момент, когда она, робкая, неумелая, поднялась в кабину десятитонного «Кировца» и с его высоты окинула взглядом весь порт. Тогда она еще не знала, что эта высота станет главной в жизни. Наставник Марии Гавриловны, Егор Данилович Еськов, требовательный и добрый человек, сразу приметил в новенькой точный расчет и глазомер (не от бухгалтерской ли должности?), жадность к работе и щедро открыл ей секреты и тонкости своей профессии, а открывать ему, признанному мастеру, было что.

Потом она стала работать самостоятельно, но уроки Еськова не пропали, соединившись с ее качествами. В ней просто талант открылся, превратившийся со временем в тот сплав, из которого выковываются герои труда.

Росли ее трудовые показатели, постоянно перевыполняла она все нормы. И вскоре докеры, с явной неохотой принимавшие женщин в бригаду, уже сами требовали: «Дайте нам Коробцову!»

В 1961 году ее приняли в партию.

В 1963-м наградили орденом «Знак Почета».

...В тот день она «бюллетенила» — заболел трехлетний сынишка. И прибежала вдруг ее подруга Надя Иванова, возбужденная и радостная. Стала поздравлять.

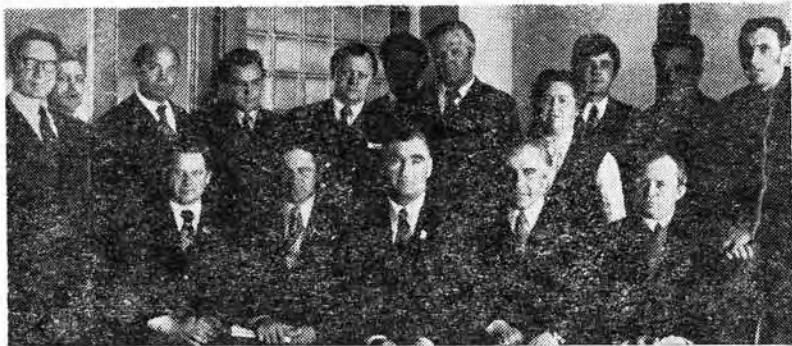
— Обожди, — не поняла Мария Гавриловна, — ты о чем?

— А ты и не знаешь! Так читай же, читай!

В газете публиковались списки делегатов XXIII съезда КПСС от Магаданской области, и среди них Мария Гавриловна увидела свою фамилию. Знала, что выбрали ее, ждала публикацию, но все равно обрадовалась как неожиданной новости...

Пролетели годы. Уже служит в армии ее сын Саша, сама она успела за это время закончить институт и теперь работает старшим мастером учебно-курсового комбината порта. Комбинат готовит крановщиков, докеров, тальманов и других необходимых предприятию специалистов. И как когда-то ей Еськов, так нынче она щедро передает курсантам свой опыт и знания. Из окна учебного кабинета видит она, как по-прежнему покачиваются над причалами ее любовь — краны, слышит, как прощально трубят, уходя в океан, суда. И курсанты Марии Гавриловны иногда не понимают, о чем вдруг задумывается в эти минуты их преподаватель. Может быть, о том, что годы уходят и уже совсем немного остается до пенсии, что все силы ее и жизнь были честно отданы родному порту и, значит, все было правильно...

Любознательной девчонкой пришла в порт Надя Иванова. В 1958 году окончила курсы крановщиков. Работая на порталном кране, завоевала любовь и уважение портовиков. Активную комсомолку, хорошую производственницу



Ветераны порта. Снимок на память

избирают секретарем комсомольской организации и принимают в ряды КПСС. Дважды она — член облисполкома. Награждена медалью «За трудовое отличие». Была делегатом XXIV съезда КПСС.

Достаточно посмотреть, как элегантно, по-женски нежно, но в то же время точно и сноровисто ставит контейнеры Маргарита Михайловна Беспятова, чтобы понять — это работает мастер своего дела. Комсомолкой начинала свою трудовую биографию в порту Рита Беспятова. Здесь она проявила себя как отличный работник и замечательный товарищ, как душевный и прекрасный человек, и вполне понятно, что коллектив оказал ей высокое доверие, избрав в 1972 году делегатом на IX съезд профсоюзов морского и речного флота СССР. Ее уже пятый раз избирают депутатом в Магаданский городской Совет, она награждена значками «Победитель соцсоревнования», «15 лет труда в Дальневосточном пароходстве», знаком ЦК ВЛКСМ «Молодому передовику производства», многочисленными грамотами за долголетнюю работу на морском транспорте.

Три примера, три женские судьбы... Народные избранницы, уважаемые в коллективе люди.

ЗАБОТЫ НАЛИВАЙСКОГО

Последний день уходящего года вставал над морем в морозной дымке, с трудом разгоняя ночные тени. Изломанный многотонными корпусами судов лед в бухте дыбился торосами, дымился полыньями.

Считанные часы оставались до наступления нового года. По всей причальной линии стояли под разгрузкой суда, а еще больше дожидались своей очереди на рейде.

Близился диспетчерский час, последний в 1982 году.

Алексей Андреевич Наливайский, старший диспетчер, перелистал свои записи, задумался...

Три дня назад в кабинете начальника порта состоялось короткое совещание. Речь шла о разгрузке судов до наступления нового года. В расчет принимались два фактора — важность груза и очередность. Все остальное зависело от докеров, шоферов, диспетчеров и многих людей самой разной профессии в длинной цепочке «борт — склад». 4200 тонн хлебофуража привез теплоход «Пржевальск», 4600 тонн селитры, минеральных удобрений и стройматериалов находились на палубе и в трюмах теплохода «Хатанга», 6500 тонн грузов в контейнерах на «Капитане Кирий», пиломатериалы — на теплоходе «Сибирцев», уголь — на «Березина-лес»... Надо было загрузить металлоломом теплоход «Парамушир», отправляющийся в Японию.

Разгрузку «Пржевальска» закончили в семь часов утра. Работала бригада Гусарова, портовика, отдавшего предприятию лучшие годы своей жизни. «Хатангу» разгружала бригада амвросовцев. «Капитан Кирий» — бригада Николая Петровича Грамотенко. На «Парамушире» и «Березина-лес» хлопотали докеры Анатолия Реки. Инициаторы, передовики, народ с огоньком.

Теперь под разгрузку надо ставить теплоход «Холмск» с удобрениями и селитрой, «Паромай» — с хлебофуражом, дизель-электроход «Профессор Верещагин» — с мясо-молочными продуктами.

На диспетчерском часе о ходе разгрузки, вывозе контейнеров, работе автотранспорта отчитывались начальники погрузрайонов, заведующие складами, представитель Востокавтотранса.

Хуже всего обстояло дело с вывозом грузов. Автотранспорт, которого и так-то не густо, простаивает на реалбазе, промбазе и у других получателей. За прошедшие сутки вывезено всего 4563 тонны — половина запланированного. Из-за этого в основном тормозится и разгрузка судов.

Возникли сложности с погрузкой металлолома на «Парамушир»: не рассчитали и в итоге в четвертый трюм металлолома не хватило. Возник крен на правый борт. Теперь либо перегружать из других трюмов (работенка!), либо подбирать, подчищать весь железный хлам по причалам. Но теплоход-то должен быть загружен вовремя. Что делать, как выйти из цейтнота? Шевелись, диспетчер!

Круг забот диспетчера необъятен. Его дело — организовать грузовые работы. В его подчинении вся армия докеров, стивидоров, тальманов, складских работников. На нем же лежит контроль за оформлением судовых документов, своевременная постановка судов к причалу. Именно этим занимается сейчас диспетчер Виктор Архипович Жуков, один из ветеранов порта. По его приказу теплоход «Холмск» перешвартовывается с седьмого причала на первый.

Пока Жуков, поживаясь на злом ледяном ветру, топчется на причале, наблюдая, как идет швартовка, главный диспетчер рассматривает грузовой план судна, прикидывая, как бы удобнее организовать разгрузку. Такие планы капитаны подходящих к порту судов передают по радио, и у портовиков всегда есть возможность сориентироваться.

Да, над этим планом бригадиру докеров голову поломать придется. В трюмах — ассорти: десятки наименований грузов. В первом трюме 766 тонн селитры, 13 тонн минеральной плиты, 41 тонна рудоконтейнеров... Во втором — минвата, суперфосфат, шифер, сталь, трубы, котлы, за-



Сменный диспетчер Александр Деранок (справа) и ветеран порта В. В. Брянцева

пасные части к автомобилям... В третьем — минвата, шифер, гипс, минеральные удобрения... В четвертом — продовольствие: подсолнечное масло, мясные консервы, сухое молоко, кофе и так далее. А на палубе: пиломатериалы, селитра, сталь, промышленное оборудование и даже... экскаватор!

Но вот «Холмск» пришвартован, дело за докерами.

У докеров есть такое выражение: «Груз идет в две, три, четыре руки». Означает оно, что выгрузка организована двумя, тремя или четырьмя кранами. Если использовать этот термин, можно сказать, что Алексей Андреевич Наливайский работает «в две руки». Уже год, как он назначен заместителем начальника порта, но не так-то просто оказа-

лось подобрать ему замену в диспетчерской. И Наливайский справляется с теми и другими обязанностями. Он не суетится, не нервничает, на первый взгляд даже медлителен. Но впечатление потому такое, что комплекция у старшего диспетчера солидная: высокого роста, плечистый, с тяжелой крупной головой — всем своим обликом он напоминает то ли штангиста, то ли молотобойца.

— А я и был молотобойцем, — улыбается Алексей Андреевич. — Давно, правда, году так в пятьдесят шестом, когда закончил десятилетку и пошел к отцу в кузницу подручным.

Родом Наливайский из Кировограда. До войны и отец и мать работали на заводе «Красная звезда». Но в 1947 году, когда Алексею было уже девять лет, его отец решил возвратиться в деревню, на свою родину, где в живописном украинском селе и прошла юность Алексея.

У наковальни Алексей простоял недолго. В 1957 году он поступил в Одесский институт инженеров морского флота на эксплуатационный факультет. После учебы молодой специалист был направлен на работу в порт Певек. А в апреле 1968 года откомандирован в распоряжение руководства морского порта Нагаево. Перемещение это было связано с тем, что в Певеке не нашлось работы по специальности его жене.

Так стивидор Наливайский, а приняли его именно на эту должность, очутился в Магадане. И прошло почти десять лет, пока он поднялся до должности старшего диспетчера порта. Тогда, двадцать лет назад, морской порт Нагаево имел всего три причала и один пирс. Заканчивалось переоборудование второго причала со шпунтовой стенкой, и порт одновременно мог обрабатывать четыре судна. По тем временам это немало, но гораздо меньше, чем сегодня. К тому же время обработки судов было почти вдвое больше.

В юбилейном 1983 году коллектив Магаданского морского порта добился еще одной замечательной победы —



Н. А. Старостин вручает памятный вымпел коллективу причала № 1, переработавшему двухмиллионную тонну груза

докеры обработали два с половиной миллиона тонн грузов.

Два с половиной миллиона! Вдумайтесь в эту цифру. Вспомните: полвека назад один из первых строителей порта, комсомолец Сергей Барков, трагически погибший во время разгрузки парохода «Теодор Нетте», мечтал о времени, когда «...на Колыму будет поступать около миллиона тонн грузов в год, откроется широкий доступ к богатствам Северо-Востока...»

Время опережает самые дерзкие мечты. А точнее, не время, а усилия самого человека, его неустанный труд, преобразующий северную землю.

Результат юбилейного года — победа не только потому, что сегодня это рекорд, а прежде всего потому, что завтра этот рекорд будет превзойден. Это логика движения коллектива портовиков: только вперед. Есть в этой победе и вклад диспетчеров — «дирижеров» погрузки. От их умения правильно и порой молниеносно сориентироваться в суматохе рабочего дня, найти быстрое и единственно верное решение, от разворотливости зависит многое.

— А какие еще качества требуются от диспетчера? — спросил я у Алексея Андреевича.

— Отличное знание людей и портового хозяйства, — подумав, ответил он. — Знание всех тонкостей и деталей в работе.

Сам Наливайский этими качествами обладает сполна. За двадцать лет работы в порту он изучил характеры каждого докера и тальмана. Он знает их силу, слабости как поодиночке, так и в бригаде и исходит из этого знания в своих решениях. Наверное, если бы контакт с людьми ограничивался только работой, производством, знание это было бы односторонним, но Алексей Андреевич кроме многочисленных общественных нагрузок еще и пропагандист в школе партийного актива. Он ведет курс истории КПСС для слушателей второго года обучения.

Как и ко всему, к преподавательской, пропагандистской своей деятельности Наливайский стремится подходить твор-

чески. Запланированную по программе лекцию он обязательно дополняет оперативными сообщениями из жизни страны, из международной обстановки. И непременно — о положении в порту: события, итоги, проблемы. Учитывая, что все его восемнадцать слушателей самым прямым образом причастны к делам коллектива и оказывают по своему служебному положению заметное влияние на его работу, то разговор этот всегда заканчивается одним — как работать лучше...

По основным темам программы слушатели готовят рефераты, выступают с ними перед товарищами. Особенно активно в этом участвуют Василий Бескинский, Иван Алексеевич Кочубей, Михаил Мефодьевич Войтенко.

Такова еще одна грань жизни Алексея Андреевича. Пропагандистской работе он отдается с увлечением не меньшим, чем своим должностным обязанностям. Он всегда в круговороте дел, но вопроса, кто кем управляет — текучка диспетчером или наоборот — не возникает. Слушаешь его четкие распоряжения и видишь хозяина положения.

Увлеченность во всем — стиль Наливайского. Болеет ли он — страстно, до замирания сердца! — за свою любимую команду (киевское «Динамо»), сражается ли в шахматы, или, в который уже раз, перечитывает Достоевского.

За свою работу Алексей Андреевич неоднократно награждался почетными грамотами парткома, профсоюзного комитета порта, Министерства морского флота.

Мне неоднократно приходилось встречаться со старшим диспетчером и не только в диспетчерской — на служебных совещаниях, оперативках, на причалах и за шахматами. Алексей Андреевич немногословен, но получается как-то так, что его короткая сжатая фраза иной раз действует сильнее, чем развернутая речь иного говоруна-руководителя. Качество для диспетчера тоже важное.

Зимой ли, когда к причалам подходят обледеневшие, тяжело груженные суда, летом ли или осенью придете

в порт — и среди шума прибоя, переключки моторов и грохота железа услышите усиленный динамиками голос диспетчера:

«Капитану «Холмска» (а может «Парамушира» или «Сибирцева») подойти к причалу номер...»

Служба Наливайского ведет навигацию.

КОМИССАРША

Осень входила в город на цыпочках, по ночам, как деликатный гость, явившийся раньше времени. Днем высоко синело небо, и для этих мест жаркое сияло на нем солнце. Но все чаще и чаще шли дожди, и первый утренний холодок приходил как разведчик близкой стужи и штормов. Прибойная волна даже при взгляде на нее вызывала озноб, и еще пронзительнее казались крики чаек, неведомо о чем печалющихся.

Вера Семеновна уезжала из Магадана. И этот отъезд ее не был похож на прежние — в отпуск, командировку. Насовсем уезжала. Сама не успела заметить, как нахлынули годы; гоня перед собой ворох больших и малых дел, значимых событий и будничной мельтешни.

Пенсионная пора — пора невеселая.

Наконец-то вздохнула после долгого обмена квартиры. Не знала, что это так хлопотно и вообще не думала меняться. Старых северян, она это успела заметить, отъезд на материк всегда заставлял врасплох. Может быть потому, что у их поколения ценности были другие, может потому, что никогда всерьез не думала о прощании с Севером. Все здесь стало родным — и горькое и радостное.

— Да-а... Новое поколение пришло на Север, — задумчиво произносит Вера Семеновна, — вон они какие — умные, грамотные и работают совсем не хуже нас. Взять хоть бригаду, в которой работал когда-то Володя Гусаров, — парни как на подбор — вчерашние солдаты, почти все со

средним образованием, а то и со среднетехническим. И живут дружно, и с техникой на ты... Спортсмены, эрудиты, отличные, словом, парни. А пена... что ж, на то она и пена, что всегда сверху.

В последний раз прошла Вера Семеновна по кабинетам управления, по мастерским и цехам порта, долго, забыв о времени, с увлажненными глазами стояла на первом причале. На многие сотни метров тянулась отсюда широкая, как в аэропорту, бетонная полоса. Возвышались над ней порталные краны, сновали грузовики и погрузчики, суетились докеры в желтых касках между штабелями ящиков, контейнеров, мешков с цементом, мукой, картофелем и еще бог знает с чем. И эта картина, и рабочая суета людей, и гулкие тревожащие гудки океанских кораблей — все было до слез родным.

Отсюда начиналась ее жизнь.

* * *

Родителей своих Вера Сыщикова не помнит. Она лишилась их в том возрасте, когда младенческая память еще не задерживает ни лиц, ни событий. До трех лет воспитывалась в Киселевском детском доме в Кемеровской области. Она могла бы воспитываться в нем и до того известного возраста, когда принаряженных в меру того времени, с несколькими рублями в кармане — выходным пособием, воспитанниц и воспитанников отправляли в ФЗО, техникумы — в жизнь. Но трехлетняя бойкая девчушка понравилась бездетной чете Баклановых, и они удочерили ее. Возможно, название этого юридического акта когда-нибудь и совпало бы с его сущностью, и у Веры появилась бы своя семья, папа и мама, весь тот мир детства, где распускаются и крепнут самые светлые человеческие чувства — вера в добро и тепло большого мира, нежность и сострадание, сознание своего непременно высокого предназначения. Забегая вперед, скажем, что не обделила жизнь Веру этими чувствами. Только не все из них воспитала у нее семья.



Снимок на память у переходящего Красного знамени ЦК КПСС, Совмина СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Начальник порта Н. А. Старостин, председатель профкома В. А. Бирюков, секретарь парткома В. С. Сыщикова, секретарь комсомольской организации В. А. Васильчук. 1977 г.

Через два года Наталья Ивановна Бакланова родила дочь. И сразу же в семье пролегла тонкая, не осязаемая, но жесткая, а порой и жестокая для души грань: дочь и падчерица, мать и мачеха. Случалось, и нередко, что

мачеха, может даже невольно, обижала приемыша, и скорее всего Вера ушла бы из семьи, если бы не отчим.

О Семене Михайловиче Бакланове слово особое. Он был ей настоящим отцом. Этот усталый, редко появляющийся дома немногословный человек, работал машинистом и уходил в дальние поездки. Старый партизек, соратник самого Кирова, он любил рассказывать старшей дочурке о тех временах, когда они вместе с Сергеем Мироновичем работали в слесарных мастерских в Омске. Рассказывал о его человечности, душевной щедрости, бесстрашии и уме. Возвращаясь из поездок, он всегда привозил Вере подарки, но не только тряпичной кукле или глазированной тульскому прянику радовалась девочка — вместе с отцом в дом входил огромный, гудящий, интересный мир. И тогда на задний план отступали все обиды и горести, все ненастоящее, временное... Настоящее было там, за порогом, в неизвестной еще жизни.

После перенесенного тифа Семен Михайлович потерял слух. Пришлось менять место работы, и их семья оказалась на станции Усяты. Здесь Семена Михайловича избрали секретарем партийной организации. Думалось, будет полегче, а оказалось наоборот — партийная работа забирала его всего или, точнее, он отдавался ей без остатка. Рассказы отчима о революции навсегда остались в памяти девочки. Слово «большевик» засияло в ее сознании символом всего лучшего, что есть в человеке, и реальным выражением его был сам Семен Михайлович — прямой и справедливый, усталый и добродушный рядовой партии.

Возвращаясь назад, она любит повторять, что отчим не только дал ей азы политграмоты, он был для нее человеком с большой буквы.

Время шло. Жизнь с ее чудесными далями, захватывающими дух делами подталкивала вперед, звала за собой. А с другой стороны, конфликты с мачехой — тут уж и Семен Михайлович ничего не мог поделать — становились все невыносимей, и Вера принимает решение уйти.

Закончив седьмой класс, она уезжает в Новокузнецк, чтобы поступить в медицинское училище. Почему именно в медицинское, она и сама не могла ответить. С белым халатом ничего не вышло, в приеме ей отказали. Невеселая перспектива возвращения домой ее отнюдь не устраивала, и Вера, никого не известив, уехала в Кемерово и поступила там в строительное училище. Связи ее с приемными родителями фактически рвутся, и с четырнадцати лет она предоставлена сама себе...

Война началась, когда Вере уже пошел двадцать первый год. Она просится на фронт, но только в 1942 году, когда она закончила курсы шоферов, городской военкомат Новосибирска удовлетворяет ее просьбу. Она шофер. Возит к воинским эшелонам важные грузы, но работать приходится далеко от фронта. Это ее не устраивало. Она вновь берется за бумагу и просит направить ее на курсы танкистов.

Опять неудача... Вместо желаемых курсов ее вдруг направили на курсы Главного артиллерийского управления Советской Армии учиться на техника-артиллериста. И потом, до самого окончания войны, В. С. Сыщикова занималась только тем, что сопровождала орудия к фронту, дефектовала пушки различных калибров, подписывала акты к ремонту и удостоверяла готовность орудий к бою. Конечно, кому-то надо было заниматься и этой работой, безусловно, нужной, но у нее надолго сохранилось ощущение, что в чем-то тогда ее обошли...

Демобилизовали ее в 1946 году, но еще два года работала она в артиллерийском управлении, и только в июне 1948 года решила круто изменить свою жизнь.

...В отделе кадров Дальстроя, учтя воинскую службу и почти среднетехническое образование, направили В. С. Сыщикову инспектором отдела кадров в морской порт. На работу она явилась как на строевую поверку — в сапогах и шинели. И не потому, что хотела подчеркнуть свое армейское прошлое — просто другой, гражданской

одежды у нее не было. Это даже смущало. Но, к ее удивлению, навстречу ей поднялся из-за стола коренастый седоволосый майор:

— Начальник отдела кадров порта Сухоруков. Расскажите о себе.

«Добрый», — было первое впечатление Веры о своем новом руководителе. И затем, с годами, впечатление это не изменилось. Правда, майор Сухоруков был не только доброжелательным, но и требовательным, обладал высокой культурой, имел хорошее образование. Именно он помог Вере выхлопотать комнатку в Нагаево. И пусть было в ней всего одно окошко, вечно замерзшее и постоянно забитое снегом — это было первое собственное жилье, принесшее ей немало радостей. В ней, в этой комнатухе, родился ее первенец — сын...

С легкой грустью вспоминает она то счастливое время. Они познакомились на курсах судоводителей, где Вера Семеновна преподавала историю КПСС (к этому времени она уже окончила партийную школу). Тогда-то и приглянулся ей старший матрос с парохода «Джурма». Понравился его спокойный уверенный взгляд, надежность в его ладной фигуре.

Через год молодые сыграли свадьбу.

Она не ошиблась в выборе. Петр Иванович оказался ее верным спутником. Вся жизнь Вера Семеновна училась — средняя школа, университет марксизма-ленинизма, юридический институт, бесчисленные общественные нагрузки, художественная самодеятельность. Вскоре родился второй сын, и вновь всю тяжесть семейных хлопот взял на себя муж. Из-за нее, как она с опозданием поняла, муж не смог закончить мореходку.

— Учись уж лучше ты, — добродушно отшучивался он, — по мне легче штормовать в открытом море, чем зубрить эти учебники.

За всю историю своего существования порт пережил много реорганизаций. К тому времени его разделили на

управление морского пароходства и собственно Нагаевский торговый порт. Управлением командовал В. Миронов, а портом — П. Ларин. Начальником портофлота тогда был Григорий Силуянович Михашин, фронтовик, честный, справедливый человек. До сих пор помнят его ветераны порта. Как член бюро партийной организации управления вместе с начальником портофлота Вера Семеновна часто бывала на судах, вела воспитательную работу.

— Зимой, во время вынужденного безделья, на рейде бывали и пьянки, и картежные игры. Контингент тогда, сами понимаете, какой был. Однажды вместе с Григорием Силуяновичем по льду прошли мы к одной из барж, спустились в кубрик — там шла пьянка. Визит грозной комиссарши, как уже тогда прозвали меня матросы, застал их врасплох. Один из моряков даже в рундук спрятался. Выбросила я бутылки в иллюминатор, провели на барже собрание. Повлияло.

В 1962 году Нагаевский порт передали в ведение Дальневосточного пароходства. Это была последняя реформа. Но почти за десять лет перед этим управление и порт стали единой организацией, и тогда-то встал вопрос о начальнике отдела кадров. Эту очень ответственную должность предложили В. С. Сыщиковой.

Нелегко давалась ей новая работа. С армейской службы еще, с трудного детства, быть может, сохранились в ней резкость и прямота, которые, как она потом поняла, не всегда были уместны. «Обтесал» ее коллектив, хорошие люди, старшие товарищи. Ее воспитывали, заставляли учиться и помогали. Разве забыть ей, как после трехкратного провала вызвал ее к себе заведующий учебно-консультационным пунктом Всесоюзного юридического заочного института Дмитрий Петрович Водяников и с досадой приказал:

— Пишите заявление об отчислении.

Она написала, но он тут же порвал его и с раздражением произнес:

— Легко хотите отделаться! Учитесь!

Подействовало. Она довольно быстро расправилась с «хвостами». В Хабаровске сдала административное право, в Новосибирске — колхозное, и при очередной их встрече Водяников изумился: «Когда вы это успели?»

Жизнь подталкивала ее вперед и вперед. Люди поняли и оценили энергию, хватку, принципиальность Сыщиковой, которой до всего есть дело. Ее избирают председателем портового комитета моряков, а вскоре она становится секретарем партийной организации порта и оставалась им почти до последних лет работы в порту. Но даже когда Вера Семеновна уже не была секретарем, к ней обращались по самым разным, большим и малым вопросам. И не только по привычке, в силу инерции — знали: Сыщикова рассудит верно, даст справку по любому делу, поможет и поправит с позиций высокой партийности.

Разные есть партийные вожаки. Сыщикова была вожаком масс. Она уже в силу своего характера и убеждений не могла быть рядом или над. Молодые завидовали ее энергии, ее вечной хлопотливости, и думалось иногда, что вот-вот запутается она в этой текучке, но каким-то непостижимым образом могла эта женщина находить ту самую точку опоры, из которой потом вырастало большое и нужное дело очередного почина или метода работы. Именно она одной из первых заметила и оценила росток нового и большого дела в незаметной тогда бригаде Азария Амвросова.

Среди многочисленных (их больше пятидесяти) почетных грамот, благодарностей, наград особенно дорожит Вера Семеновна памятным знаком Всемирного конгресса миролюбивых сил и почетной медалью правления Советского Фонда мира. Она активно участвовала в движении за укрепление мира, организовывала кампании по сбору средств в Фонд мира. Но, кроме того, был в ее жизни случай, когда она лично помогала укреплению рабочей солидарности, дружбы между русским и польским народами.



Портовики Нагаево встречают теплоход «Капитан Шевченко»

...В июне 1976 года в порт Нагаево пришел приказ министра морского флота СССР, в котором извещалось, что в Польской Народной Республике будет строиться серия судов для Советского Союза, в числе которых значился и теплоход, которому присваивалось имя капитана Шевченко. Строилось судно на судовой верфи в Гданьске, и в мае 1977 года сошло оно со стапелей. А в адрес морского порта пришла радиограмма о намечаемой дате подъема на судне советского флага. Такое большое событие требовало присутствия и делегации северян.

Вера Семеновна вспоминает:

— В Варшаву мы прибыли 18 ноября 1977 года. Нам предстояло пересесть на поезд до Гданьска. Какое же было удивление, когда нас встретил первый помощник капитана теплохода «Капитан Шевченко» Лев Валентинович Телик, и мы на автомашине «Волга» поехали в Гданьск, а там, в гостинице «Монополь», нас встретил представи-

тель судовой верфи имени В. И. Ленина Николай Николаевич Крутиков.

Уже на другой день мы были приглашены на беседу к генеральному консулу СССР в Гданьске, чрезвычайному и полномочному послу Федору Ефимовичу Шарыкину, который очень гостеприимно нас принял. Тогда же мы встретились и с крестной матерью «Капитана Шевченко» товарищем Феликсой Антоновной Фернальской, а также были приглашены на встречу в клуб крестных матерей.

Что из себя представляет клуб крестных матерей и какое это имеет значение? Членами его являются заслуженные женщины Польши. Когда судно сходит со стапелей, по морскому обычаю о борт разбивается бутылка шампанского. Это делает названная крестная мать, которая затем поддерживает связь с экипажем судна, интересуется его трудовыми делами. Клуб имеет большое интернациональное значение. Ведь на судовой верфи имени В. И. Ленина строятся корабли для многих стран мира...

— На торжества, — продолжает рассказ В. С. Сыщикова, — собралось много людей — представители судовой верфи имени В. И. Ленина во главе с генеральным директором, генеральный консул СССР, экипаж советского судна в полном составе, представители общественности, гости. Звучит гимн Советского Союза, в ярко-голубое небо поднимается алый флаг. Все поздравляют нашу делегацию.

Буквально на следующий день теплоход взял курс на Ригу для загрузки и дальнейшего следования в порт приписки — Владивосток.

Накануне отъезда из Польши нас принял мэр Гданьска и рассказал о жизни города, работе предприятий, структуре управления. На приеме присутствовала и крестная мать экипажа «Капитана Шевченко» Ф. А. Фернальская.

Родилась Феликса Антоновна 26 октября 1893 года в деревне Файславице Люблинской губернии в семье бедного крестьянина и прожила богатую и счастливую жизнь. Она прошла школу Октябрьской революции, школу под-

поля и арестов. Она знала Ф. Э. Дзержинского, слышала выступления В. И. Ленина на VIII съезде Советов. В период Великой Отечественной войны работала в госпиталях Советского Союза. Феликса Антоновна награждена многими орденами и медалями ПНР, советскими наградами — орденом Трудового Красного Знамени, медалью, посвященной 30-летию со дня Победы, юбилейной медалью к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

Вера Семеновна и Феликса Антоновна подружились. В трудной судьбе советской женщины польская патриотка увидела продолжение своей жизни, родство душ — родство, основанное на борьбе за одни и те же идеи и идеалы. Между ними началась долгая переписка. Не оборвалась она и в трудные дни Польши дни 1981—1982 годов. В одном из писем с яростной убежденностью Фернальская писала, что, несмотря ни на что, Польская объединенная рабочая партия будет жить, не дрогнет дружба русских и поляков.

В судьбах этих, казалось бы далеких друг от друга, женщин увиделась мне вдруг живая связь времен и поколений, не жалеющих ничего для строительства нового, прекрасного мира. От Фернальской у Веры Семеновны осталось впечатление кристально чистого, непоколебимого в своих убеждениях коммуниста. И впечатление это Вера Семеновна как настоящий идеологический боец несет дальше — своим друзьям, товарищам, единомышленникам. Это тоже важная и нужная работа.

Коммунисты на пенсию не уходят.

ВСЕ ВОЗВРАЩАЕТСЯ СТОРИЦЕЙ

Внешность Гаганова я представлял еще до встречи с ним — по фотографиям на стендах «Передовики производства» и «Наши активисты», вывешенным в коридоре здания Нагаевского строительного-монтажного управления. Может быть, от искусственного освещения или от

неумелости фотографа лицо его на снимках вышло чересчур строгим, даже хмурым. Подумалось, что разговаривать с ним будет нелегко — такие люди больше любят спрашивать сами или командовать. И редко, очень редко раскрываются.

К счастью, ошибся. Борис Иванович Гаганов оказался дружелюбным и веселым человеком. Любит пошутить и умеет оценить хорошую шутку, в меру разговорчив и очень серьезен, когда речь заходит о вещах ему близких и волнующих — о работе, о товарищах, о жизни. Подумалось, что, наверное, этот неунывающий здоровяк прошел свои сорок шесть лет гладко, без конфликтов, уже в силу своего характера любимый всегда и всеми.

— Почти не ошиблись, — усмехнулся он. — Я в семье был шестым ребенком... и первым сыном. Можете представить, как относился ко мне отец. Дышать боялся. Вот видите рука обожжена — это по недосмотру деда я влез в манную кашу. Так он с дедом насмерть из-за этого разругался. А то еще эпизод — мы жили в деревне Теряево Горьковской области. Дорога прямо под окнами, всякая тогдашняя техника — автомобили, тракторы — ездили. Так вот, если я спал, отец выходил на дорогу, встречал тракториста и давал ему три рубля, лишь бы тот поехал кружной дорогой.

Недолго тетешкался со своим сыном Иван Гаганов. В сорок первом ушел он на фронт, а семья его переехала в Савелово, к старшей дочери, которая устроилась в тамошнем колхозе главбухом.

Там Борис в первую свою школу пошел — Пантелеевскую четырехлетку. Дорога к школе шла через поля, летом буйно зеленеющие картошкой и плещущиеся пшеницей, зимой покрытые белыми сугробами. Путь был неблизкий, да желанный — очень уж понравилась школа и учеба малышу. И учителей своих первых — Серафиму Ивановну и Юлию Ивановну (они были сестрами) до сих пор добром вспоминает. Правда, русский язык ему тяжело давал-

ся, математику, чтение знал прекрасно, а тут почерк подводил. Усидчивости не хватало. Вернувшийся с фронта отец взялся было за сына и, конечно, своего бы добился. Да беда: заболел Борис.

Можно сказать, поля и подвели его. Возвращался как-то из школы, а в степи вику сеют. Не удержался, подбежал к сеялке, зачерпнул пригоршней и — в рот. Времена-то трудные были — голод. А на другой день заболел: тошнота... Что ни день, то хуже. Повезли в районную больницу, и там врач-провидец, а может просто уже приходилось лечить таких, спросил:

— Вику ел? Ну ясно, протравленная она.

Ясно-то, ясно, а вот вылечить оказалось трудней. Мать хотела было Бориса в больнице оставить, да он взмолился:

— Мама, не оставляй, иначе умру...

И дома не лучше. Бледный как тень сидит десятилетний старичок на завалинке в тулупе и даже в жару ему холодно. Тает прямо на глазах.

Спасло его лекарство ветврача Игонина. Станный по нашим понятиям был старик. Жил на отшибе, пасеку имел, травами лечил и зимой, и летом ездил на собачьей упряжке — сама по себе для тех краев диковина. Лечил Игонин дочку молочницы Валю, а остаток лекарства, когда дочка поправилась, молочница предложила маме Бориса. Отец бы не взял, он и слышать не хотел о знахарских рецептах. Но помогло — ложку, вторую выпил Борис, аппетит появился, и с той поры пошел на поправку, и ни одна зараза больше его в жизни не брала.

А на учебе сказалося. И так-то переросток был, больше всех в классе, а тут еще на год отстал — стыдно. Бросил учебу, не пошел в школу.

Он запомнил этот день навсегда — и грустный и какой-то легкий одновременно. Вышел из дому, бесцельно остановился у ворот. А мимо торопится на наряд бригадир плотников дядя Вася Синев. Увидел его, удивился.

— Чего стоишь?

— Да вот, — замылся Борис, — школу, это, бросил...

— Вот это да-а-а... Ну, раз такое дело — бери лопату, пойдем.

Борис взял лопату и пошел за дядей Васей. В свою трудовую жизнь пошел...

Строили они тогда водокачку. Но через два месяца, присмотревшись к подростку и оценив его рвение, дядя Вася привел Бориса к столяру Сигирьянскому в ученики.

— Хватит тебе экскаватор заменять. Жизнь впереди большая — берись за профессию.

Шесть месяцев учился Борис столярному делу. Начинал с табуретки, а когда уже имел понятия о дереве, о тонкостях его обработки, когда появились точность и глазомер, дядя Вася опять забрал его к себе теперь уже полноправным членом бригады. И до самой службы в армии строил Борис дома, коровники, мастерил крестьянскую мебель и весь сельскохозяйственный инвентарь. А когда пришла повестка в армию, Борис стряхнул опилки с одежды, пошел в военкомат и... очутился аж в самой столице. Служить ему выпало в стрелковых войсках, а его часть располагалась в окрестностях Москвы.

Служил он хорошо, добросовестно, по службе имел только благодарности. Тогда же пошел в вечернюю школу и скоро уже писал в деревню Альке Майоровой длинные нежные письма. С Алькой дружба у него завязалась с того самого года, когда он бросил школу и летом одно время работал прицепщиком у ее брата-тракториста. Знакомство их было весьма своеобразным. Борис лежал под плугом, перетяжку в который раз уж за сегодняшний день делал, а Алька обед брату принесла. Увидела человека в комбинезоне, растянувшегося под плугом, и недолго думая пнула его — вставай.

— Ты что? — ошарашенно вскочил Борис.

— Ой, простите, — расхохоталась девушка, — я думала, братка.

А Борис смотрел на нее и чувствовал, как земля плывет

под ногами. С первого взгляда, что называется, влюбился, и любовь эту пронес через все свои годы.

Отслужил Борис, и молодые сыграли свадьбу. Немного поработал он в бригаде у дяди Васи, а затем перебрался в райцентр. Там окончил курсы шоферов и стал крутить баранку. Тогда и общественная жилка у него обнаружилась. Веселого, трудолюбивого парня выбрали секретарем комсомольской организации. Вступил в члены КПСС, и каждое свое партийное поручение выполнял, как и все, что он делал, на совесть, надежно.

Но тут опять вмешался в судьбу Алькин брат. Он уже к тому времени работал в Магадане и, приехав в отпуск, принялся уговаривать Бориса. Расхваливал северные края, людей, а пуще всего — высокие заработки. Борис доколебался, как-никак уже дочка на руках (Жанна родилась в 1965 году), но решился ехать.

Самый сложный, казалось, вопрос с жильем решился на удивление просто. Шурин отдал Борису свой сарай и сказал: «Ты плотник, отделявай и живи». Борис полдня ходил вокруг сараюхи, прикидывал, а потом взялся за инструменты. Укрепил и утеплил стены, прорубил окна, настелил полы. Через месяц дом стал не хуже соседских.

А вот с работой вначале не везло. Куда бы ни обращался Борис — шоферы были не нужны. А может и нужны были, да не такие как он — раньше-то только на ГАЗ-51 да ГАЗ-69 приходилось ему работать. Совсем уж было растерялся, чуть ли не домой засобирался, но решил попытать счастья в порту. Тогдашний начальник отдела кадров Вера Семеновна Сыщикова отрубила:

— Шоферов не надо.

Борис развернулся на выход, но спросил все-таки:

— А строителей?

— Строитель? — встрепелась Сыщикова. — А ну-ка, дайте вашу трудовую.

И тут Гаганов понял, что его возьмут. В трудовой у него пятый разряд плотника, множество благодарностей.

И 26 июля 1972 года пошел он на свой первый в Магадане объект — строить дом на улице Приморская.

Жизнь пошла веселей. В августе приехала жена с дочуркой и устроилась бухгалтером на торговую базу.

Через полгода Гаганова избрали председателем стройкома, а затем предложили руководить бригадой. Это было большое доверие, и молодой коммунист старался его оправдать в полной мере. Оправдать прежде всего работой. Его бригада все время в передовых, но сам бригадир никогда не ограничивался только руководящими, организационными обязанностями. Личный пример он считал главным воспитательным фактором. Докажи, что ты умеешь, и тебе поверят, за тобой пойдут.

Ему верили. Его постоянно избирали членом бюро партийной организации участка, парторганизации управления, которой руководил два года, а в 1984-м становится заместителем секретаря по идеологической работе. Почетных грамот и благодарностей у него не счесть. Он победитель социалистического соревнования 1979—1980 годов, награжден юбилейной медалью «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина».

Особо выделяю его донорские награды — медали первой, второй и третьей степени: бывали ситуации, когда только от него зависела жизнь человека. Года три назад в семье одного из членов их коллектива случилась беда, и потребовалась кровь маленькой девочке... Гаганов не только сам прибыл на станцию, но и привел своих товарищей...

Откуда в нем эта беспредельная доброта к людям, всегдашнее желание помочь им в большом и малом? Да конечно же — из детства, из розовой юности. Здесь и отцовская любовь, и опека сестер-учительниц, и уроки старого плотника дяди Васи. Он жил как росток, питаемый добротой хороших людей, и вот пришло время возвращать полученное. Далеко не каждому это, к сожалению, удается.

Борис Иванович счастлив и в жизни и в работе. Плотничье дело считает самым лучшим на земле.

— Работа с деревом интере-е-сна. А запах какой, а! Стружки, смола... Ясень долбишь, он подгорает — никакие духи не сравнятся. А рисунок какой! Вишь природа как намудрила.

Я смотрю на темную широкую доску и, признаюсь, не вижу никакого рисунка. А он восхищенно рассматривает.

— Столик вот попросили под телевизор сделать. Сижу, думаю, как получше. Ножки, конечно, фигурные, но по-строже, чтобы было элегантно и современно.

Инструменты его аккуратно расставлены в шкафчике, развешаны на специальных стеллажах. Рубанок, полуфуганок, отборник, зафальцовник. А тут стамески самые разные — и широкие, и узкие, и фигурные, собственноручно изготовленные. Сверла, ножовки — все сверкает металлом, отполированным до блеска его руками деревом.

— А что вы сейчас делаете?

Он непонимающе посмотрел на меня и улыбнулся.

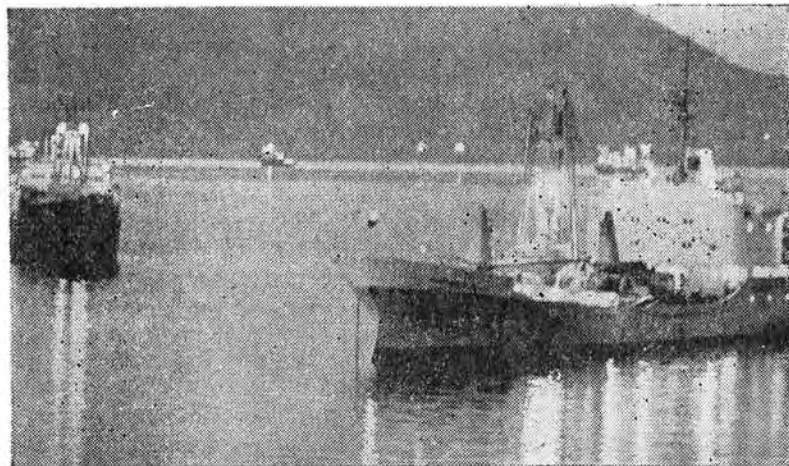
— Дверь открывали?

Я кивнул.

— По полу ходили. На лавке сидели. В окно смотрели. Вот это все, что из дерева, и есть наша работа.

Собственную базу они строили сами. А кроме того, и столы, что в приемной управления, и кое-какую мебель для красного уголка, и, словом, все что надо.

В цехе его стоят станки — токарный, фрезерный, сверлильный. И на всех он управляется, все знает и умеет. Высший разряд — должен уметь. База строителей стоит на самом берегу Нагаевской бухты. Прямо — море, сверкающее тяжелой позолотой волн с застывшими на рейде кораблями, справа — причалы, у которых день и ночь не прекращается рабочая суета. И здесь он тоже руку приложил — его бригада участвовала в их реконструкции, ремонте. И море, и порт — все ему здесь близко и дорого. Узами трудового родства связан он с ними.



ДОКЕРЫ

Порт, как узел, надежно соединяет дороги земли и моря. Тесно прижался к причалу борт океанского теплохода, но до борта грузовика, который повезет груз дальше, в глубинку, расстояние остается непреодолимым, пока не придут в движение мощные краны, не загудят погрузчики, тельферы. Пока не встанет на свою рабочую вахту портовый грузчик, или как сейчас все чаще называют их — докер.

Докер — центральная фигура порта. Конечно, в громадном современном хозяйстве, оснащенном сложнейшей техникой, нет должностей второстепенных. Тут все главные — и слесарь, и токарь, и электрик, и даже завскладом. От всех их зависит ход погрузочно-разгрузочных работ. Здесь как на фронте, где есть тыл и есть передняя линия. Только в порту она совпадает с линией причала. Здесь рабочее место докера, и от него зависит, сколько времени будут стоять под выгрузкой корабля, как скоро получат свои нужнейшие грузы труженики области.

С Магаданским морским торговым портом вышло так, что рост грузопотока постоянно опережал развитие его собственной производительной базы. Пять причалов — мало. Построили шесть — мало. Теперь уже вошел в действие седьмой причал, и все равно в любой день, не говоря уж о горячих днях летней навигации, видны на рейде терпеливо ждущие своей очереди корабли. В этих условиях коллектив морского порта главные свои усилия сосредоточил на внедрении передовых прогрессивных форм и методов труда, повышении его производительности, ускорении обработки судов. Достичь эти рубежи помогли комплексные бригады.

А самым первым в организации укрупненных комплексных бригад, объединивших в себе слесарей, крановщиков, грузчиков и всех-всех, от кого зависит разгрузка-погрузка,

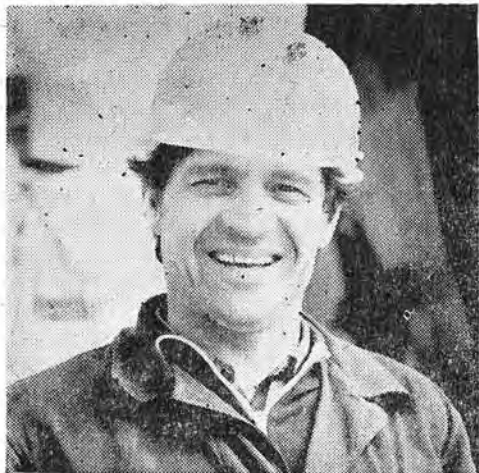
стал Азарий Семенович Амвросов. Его комплексная бригада родилась в 1956 году, что значительно раньше, чем принимался за это дело известный соперник Амвросова, бригадир Ильичевского порта Герой Социалистического Труда А. А. Барановский. С легкой руки новатора-магаданца почин его распространился по всей стране, а в самом Магаданском морском торговом порту сегодня работают всего четыре укрупненные бригады (это вместо тринадцати, существовавших еще три года назад).

Четыре — но каких!

«В прежних малочисленных бригадах рабочих фактически был лишен управленческих, организаторских и, в конечном счете, творческих функций. Выполняемые им операции были однообразны. Правда, в этих бригадах многие портовые рабочие имели среднее образование, многие учились в школе или техникуме, приобрели по несколько специальностей и умели управлять многими механизмами. Но, несмотря на это, все они оставались грузчиками — и по существу, и по названию. Они только погружали и выгружали. Ничего больше от них не требовалось. Комплексная бригада соединила, фигурально говоря, руки с головой, технику с человеком. И теперь стало недопустимо формальное, приблизительное знание смежных специальностей. Новые условия потребовали от вчерашнего грузчика широкого технического кругозора. Ему понадобились не знания вообще, а знания профессиональные, нужные для конкретных производственных ситуаций».

Так писал в своей книге А. А. Барановский.

Логично, что сохранив, а порой даже уменьшив количественный общий состав, новые бригады стали работать лучше, быстрее, экономичнее. В целом сегодня докеры-механизаторы порта стали справляться с такими объемами грузов, которые раньше казались просто недостижимыми. А имена бригадиров комплексных бригад Гусарова, Амвросова, Грамотенко, Реки стали символом действительно творческого ударного труда. Их статус и влияние, пожа-



Володя Гусаров.
Таким его помнят
в порту

луй, не меньше, чем у начальника цеха, подразделения, ибо именно бригады теперь определяли успех либо неуспех всего предприятия.

Я не случайно назвал здесь первым Владимира Гусарова. Он прожил чуть больше сорока лет, и вся сознательная часть его жизни отдана родному порту, родному коллективу. Коммунист, человек, овладевший многими механизаторскими специальностями, бригадир. За достигнутые успехи награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом Трудовой Славы III степени и медалью «За трудовую доблесть». Среднего роста, худощавый, с внимательными ясными глазами, всегда аккуратный, подтянутый, спокойный и по-солдатски обязательный Володя Гусаров располагал к себе немногословием и искренностью, серьезным и вдумчивым отношением к делу.

Под стать ему и члены бригады, молодые, уверенные

в себе и дружные в работе, в общественных делах. В бригаде, работающей теперь уже без Гусарова, существует своеобразный, в хорошем понимании, «культ бригадира». Гусаров никогда не повышал голоса, не взвинчивал настроение. Он был терпеливым и спокойным в любой ситуации. Его влияние на коллектив было огромно, не боясь, можно сказать — до обожания...

В этом коллективе выросли такие отличные производственники, как В. К. Русинов, И. Е. Заморока, В. М. Рыжов. Именно бригада Гусарова дала порту почти всех сегодняшних бригадиров. Легкий на подъем Гусаров всегда оказывался на самых трудных участках разгрузки, работал не то чтобы наравне со всеми, а лучше и больше. Болезнь его за общее дело, за честь бригады можно назвать беспримерной.

Был случай, когда при разгрузке К-700, трактор, за рулем которого находился Гусаров, стремительно покотился назад, в трюм... Владимир не бросил машину. Прижавши ее к стене трюма, ему удалось остановить трактор. Избежав нешуточной опасности, он внимательно осмотрел трактор — не поцарапал ли, не побил ли фары?

Было время, когда его хотели перевести в другой коллектив. Бригада предъявила администрации ультиматум: или оставляйте нам Володю, или уйдем все вместе. Его оставили.

Тон в бригаде Гусарова задавали и задают коммунисты, возглавляемые партгруппой. Велико ее влияние и на выполнение государственного плана и социалистических обязательств, в укреплении социалистической дисциплины труда, в борьбе за качественную переработку грузов. Особое внимание и партгруппорг, и бригадир, и профгруппорг уделяют индивидуальной работе с членами коллектива, контролируют не только производственные вопросы, но и общественные дела. Перелистайте документы партгруппы и вы увидите самые разнообразные вопросы в повестках дня: «О работе наставников», «О работе членов

бригады в подшефной школе № 21», «Работа комсомольского оперативного отряда»...

Бригада живет единой семьей. Ее партгруппа отвечает не только за выполнение плана, но и за поведение каждого члена бригады, где бы он ни находился: на работе, в семье, в общежитии, в общественных местах. Если человек оступился, от него не стараются избавиться — его воспитывают.

Можно привести и такой пример: в начале 1980 года руководство порта приняло решение создать бригаду для обработки навалочных грузов. Комплектовали ее за счет уже работающих в порту. Одновременно и партийное бюро погрузочно-разгрузочного района рассмотрело вопрос об организации партгруппы в новой бригаде. Гусаровцы откомандировали в новый коллектив докера А. А тот вдруг возьми и прогуляй. И вот уже на цеховом партийном собрании А. обсуждают как нарушителя трудовой дисциплины. Крепко досталось парню... А под конец обсуждения коммунисты бригады Гусарова выступили с необычной просьбой — вернуть в их коллектив провинившегося, так как, работая у них, тот не имел нарушений. Партийное собрание удовлетворило эту просьбу...

По итогам выполнения социалистических обязательств 1978 года бригаде присвоено звание «Имени 60-летия ВЛКСМ», в 1979 году этот коллектив завоевал первенство по Министерству морского флота и получил вымпел «Победитель соцсоревнования Министерства морского флота», а члены бригады награждены почетными дипломами. Несколько лет подряд этой комсомольско-молодежной бригаде присуждалось Красное знамя областного Совета ветеранов труда за коммунистическое отношение к труду. Ей присвоено звание «Бригада коммунистического труда», здесь были рекомендованы и стали членами КПСС передовые рабочие Н. А. Перевалов, Н. В. Лепявский, Н. Ф. Корнилов, И. А. Пантелеев, В. А. Тертычных, Н. П. Грамотенко, Н. С. Сериков, В. М. Рыжов.

* * *

«Амвросов Азарий Семенович в Магаданском морском торговом порту работает с 1955 года. С 1956 года возглавляет комплексную бригаду докеров-механизаторов. План по переработке грузов за 1981 год бригада выполнила 26 октября. Выполнение комплексных норм выработки составило 132,8 процента. План первого квартала 1981 года бригада выполнила ко дню открытия XXVI съезда КПСС и заняла первое место во внутривортовском социалистическом соревновании. За счет совершенствования организации работы по обработке судов методом бригадного подряда за 11 месяцев было сэкономлено 403 судочаса.

В день Ленинского коммунистического субботника члены бригады, руководимой А. С. Амвросовым, добились высокой производительности труда и перечислили свой заработок в сумме 599 рублей в фонд одиннадцатой пятилетки. Бригаде присвоено высокое звание коммунистического труда.

Бригада А. С. Амвросова выступила инициатором принятия повышенных социалистических обязательств на 1982 год под девизом «60-летию образования СССР — 60 ударных недель» и успешно справилась с ними.

На протяжении последних пятилеток А. С. Амвросову присваивается звание «Лучший по профессии». Начиная с 1973 года он ежегодно награждается знаком «Победитель социалистического соревнования». За высокий трудовой вклад А. С. Амвросов награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Трудовой Славы III степени, медалями «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина».

Тов. Амвросов активно участвует в общественной работе. Является депутатом Магаданского городского Совета народных депутатов. Большую работу проводит по наставничеству, передавая свой опыт молодым.

Пользуется заслуженным авторитетом в коллективе



А. С. Амвросов и А. А. Барановский подписывают договор о социалистическом соревновании

портовиков и трудящихся города Магадана. Ему присвоено звание «Почетный гражданин города Магадана».

Так сказано о бригадире докеров А. С. Амвросове в одной из характеристик партийной организации порта. Хорошо и много сказано, но не все... Жесткий, деловой, без скидок на ложную гуманность и терпимость, но товарищеское отношение друг к другу — таков моральный климат коллектива, поддерживаемый Амвросовым.

Активное участие коммунистов и всех членов бригады в судьбе плана и судьбе каждого человека, железная дисциплина и строжайший производственный порядок, моральная заинтересованность — все это сделало амвросовцев

боевым, высококвалифицированным производственным подразделением.

Об Амвросове и его бригаде написано и сказано очень много. Слава об этом коллективе давно перешагнула за пределы порта и города: это подлинный университет прогрессивных методов труда. Здесь отработывались и находили дальнейшее развитие все новаторские начинания — от масштаба порта до всесоюзного значения.

Докеры А. С. Амвросова давно и очень успешно соревнуются с бригадой Героя Социалистического Труда А. А. Барановского из Ильичевского порта. Как ни стараются соперники, а при подведении итогов чаще всего впереди оказываются магаданцы. Успехи их объясняются трудовым азартом, опытом, высокой квалификацией: более 90 процентов людей бригады — универсалы, умеющие работать на любом механизме, применяемом в погрузочно-разгрузочных операциях.

«Стать членом бригады Амвросова сложнее, чем поступить в Московский государственный университет, — шутят в порту. — Уж очень большой конкурс». Да, большой, но это не значит, что бригада замкнулась в своем мире побед и достижений. Амвросовцы всегда придут на помощь соседу, всегда подставят плечо, если это нужно, если это необходимо.

* * *

Н. П. Грамотенко я застал в парткоме. Он только что вернулся со встречи бригадиров и профсоюзных активистов с Героем Социалистического Труда секретарем ВЦСПС И. И. Гладким. Уже по первым репликам Николая Петровича почувствовалось, что разговор был насыщенным, задел за живое.

— Да, встреча была интересной, — подтвердил он. — Говорили о бригадном подряде, о проблемах хозрасчета, о том, как бороться с лодырями и прогульщиками. Взять хотя бы тот же КТУ — коэффициент трудового участия.

Применять-то его мы применяем, но всегда ли он срабатывает в наших условиях? И всегда ли верно за единичное нарушение наказывать человека материально? Ведь у того руки могут опуститься на весь месяц, и вреда от этого будет побольше, чем от совершенного проступка.

Говорил Грамотенко убедительно. Оживлением дышало его лицо, короткий жест руки как бы разделял фразы, подчеркивал их, усиливая смысл. Слова Николая Петрович подбирал без затруднения, терминами оперировал легко, как будто этим в своей жизни только и занимался.

— Нет, лектором работать не приходилось, — улыбнулся он на мой вопрос. — Разговор-то идет о бригадном подряде, это наша жизнь, наше дело. Не знать его — непростительно.

— Расскажите о себе, Николай Петрович, — попросил я Грамотенко, когда мы остались одни.

— А чего рассказать-то, — удивился он. — Родился, учился, работаю вот... Нормально.

Потом мы все-таки разговорились. И собеседником он оказался интересным: судил обо всем оригинально, по-своему. В оценке людей был строг и точен.

— Я на свою жизнь не жалею, даже больше. — доволен. Все у меня хорошо — в семье, на работе. И не просто хорошо, а устойчиво хорошо. Случайность меня из седла не вышибет. Но вот попросили вы меня вернуться в прошлое, и вижу я, что ничего, ну буквально никакой малости мне в своей жизни с ходу, с первого раза достичь не удавалось. Ну, например... Стукнуло мне двадцать пять лет, и решил я из родного города Шахты, где работал горным техником-электромехаником, поехать на Север. Приятель сманил, он сам в Певеке уже много лет работал. Добрались мы до Магадана, а тут — стоп: приятелю пропуск в Певек выписали, а мне нет. Не нужен, мол, ты там. Что делать? Решил идти в порт, грузчиком. Не приняли — не прошел комиссию. Врач не пустил. Нельзя, говорит, тебе на такой тяжелый труд идти. Пришлось пока устроиться электриком.

Да, не везло Грамотенко поначалу на магаданской земле, но и упорства он не занимал. Не раз и не два ходил на прием к врачу и каждый раз получал отказ. Тогда Николай решил обратиться прямо к городскому хирургу. Так и так, мол, из-за какого-то чепухового искривления носовой перегородки не берут в грузчики. Делайте операцию!

Операция не состоялась. Хирург выдал Грамотенко справку, в которой написал, что он абсолютно здоров и может работать и докером, и кем только захочет... Так Николай пришел в бригаду В. Гусарова. Знакомиться с новичком бригадиром было некогда, шел груз, но все равно он поговорил с ним, показал, что надо делать, поставил поначалу на самую простую работу — ящичный груз.

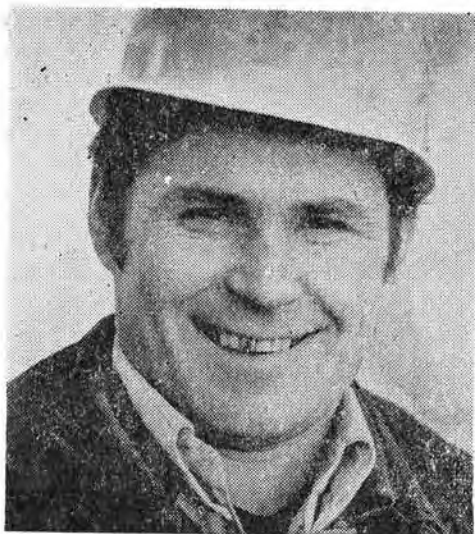
Повнимательнее присмотрелся Гусаров к Николаю, когда новичок в этот же день изъявил желание остаться на вторую смену: часть бригады, самые крепкие или, точнее, самые злые на работу, брали аккорд на угольный трюм. Остался на вторую смену и сам бригадир.

Восемь лет проработал Грамотенко у Гусарова. Здесь он научился управлять многими механизмами, освоил азы тальманского дела. Здесь приняли Николая Грамотенко в партию. А рекомендации ему дали товарищи по труду — Михаил Кравцов, Владимир Русинов.

А потом и сам принял бригаду. Принял и сразу же добился больших успехов. Как добился, об этом расскажем чуть позже, а сейчас нам хочется процитировать документ — справку о работе укрупненной комплексной бригады докеров-механизаторов Н. П. Грамотенко в 1980 году. Вот что в ней сказано:

«План 10-й пятилетки выполнен в августе 1979 года. План шести месяцев завершен к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. Выполнение комплексных норм выработки составило 135,7 процента.

За 1980 год порт переработал 424 тысячи тонн грузов, прибывших в контейнерах. В социалистическом соревновании этого года бригада Н. П. Грамотенко шесть раз зани-



Докер
Н. П. Грамотенко

мала призовые места. Решением коллегии ММФ и ЦК профсоюза рабочих морского и речного флота от 13 января 1981 года бригада Н. П. Грамотенко признана победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании. В честь XXVI съезда КПСС бригада взяла повышенные обязательства, которые с честью выполнила, завоевав второе место в социалистическом соревновании.

В бригаде — 35 ударников коммунистического труда и в их числе депутат городского Совета народных депутатов крановщица М. М. Беспятова; докер-механизатор первого класса В. М. Черноморец (за ударный труд в 1980 году по Министерству морского флота ему было присвоено звание «Лучший по профессии»); коммунист докер В. Г. Авдеенко (работает и успешно учится в институте); заместитель секретаря партбюро погрузочно-разгрузочного

района А. А. Надеин; докер Р. В. Бакалов (учится в институте, шефствует над школой № 21)...

Н. П. Грамотенко в порту работает с 1964 года, вырос в комсомольско-молодежной бригаде Владимира Гусарова. Уже около 10 раз награжден знаками «Победитель соцсоревнования...» За высокие показатели в десятой пятилетке награжден орденом Трудовой Славы III степени. Н. П. Грамотенко — председатель совета бригадиров, член парткома.

Доконы Н. П. Грамотенко соревнуются с такой же комплексной бригадой А. Г. Реки, с бригадой шоферов Ю. В. Максимова из автоколонны № 1342 Магаданского грузового предприятия № 1...»

Посторонним успех молодого бригадира мог показаться случайным. Но только не тем, кто его знает. Грамотенко — бригадир думающий, инициативный. Внимательно приглядываясь к опыту Гусарова, он не отрицал и достоинств Амбросова, учился деловому подходу ко всему, необходимости отстаивать свою точку зрения.

Семьдесят семь человек в его коллективе. Все они сегодня, естественно, доконы-механизаторы, а ведь раньше имели самые различные специальности. Грамотенко заинтересовался и этим, выяснил: в бригаде есть строители, плотники, монтажники, электрики, сантехники и даже прорабы. «Так они же любой объект могут возвести, — подумал бригадир. — А почему бы и нет... Потребность в жилье в порту большая, и люди пойдут на любую сверхурочную работу, лишь бы иметь несколько дополнительных квартир в год».

Весной 1982 года коллектив Грамотенко выступил с инициативой — построить хозспособом жилой дом, минуя лишь строительные-монтажные работы. В сущности они брали на себя самый узкий и сложный участок — отделочные и сантехнические работы. Опыт, правда, уже был. Звено из бригады в составе шести человек однажды работало на строительстве общежития автомобилистов. Так вот, звену

потребовался ровно месяц, чтобы полностью отделать пятый этаж. И производительность труда оказалась хорошей, и качество работ отменным.

Конечно, Грамотенко понимал, что отвлечение части людей на стройку — вариант далеко не лучший. Но в возникшей ситуации (нехватка жилья) он оправдан. Кстати, сам бригадир первую в своей жизни квартиру получил лишь два года назад. Есть дополнительные квартиры — очередь движется быстрее, возрастает заинтересованность в работе, крепнет стабильность бригады.

Особо выделяя роль бригадира как руководителя, следует заметить, что во всех своих задумках и начинаниях он опирается на лучших докеров, на тех, кто определяет рабочую обстановку. Это прежде всего сменные бригадиры Н. Ф. Коростов, П. В. Овчаров, В. Г. Черноморец, партгрупорг В. Г. Авдеенко.

Хозяйство бригады Грамотенко занимает почти полтора причала — пятый и часть четвертого. Его докеры работают с любыми грузами, но основные — контейнеры. И железнодорожные, и морские двадцатифутовые. Издали контейнерный терминал похож на детскую площадку, переполненную разноцветными кубиками.

Впрочем, в серый сентябрьский день, когда бригадир знакомил меня со своими владениями, на причале было просторно. Удалось разгрузить и отправить большинство контейнеров на склады. По этой же причине выкроил свободное время и бригадир.

— Наша бригада, — рассказывал Николай Петрович, — выполняет весь цикл: разгрузка, рассортировка контейнеров по получателям и погрузка для отправления на склады.

На причалах как раз заканчивалась разгрузка теплохода «Пионер Южного Сахалина». Пришвартовался он 26 сентября и вот сегодня, 28-го, уже был пуст. На кране работал Петр Семчук, тальманом — Алексей Кузьменко. Еще один докер строил, а остальные подвозили на автокарах уже пустые контейнеры.

— Обратите внимание, — показал Грамотенко на один из автокаров, — как четко работает... За рулем Петр Овчаров, бригадир сменной комсомольско-молодежной бригады, коммунист, один из лучших наших докеров.

Рядом с «Пионером Южного Сахалина» готовился к отходу контейнеровоз «Пионер Владивостока». Возвышаясь над его бортами, тянулись штабеля контейнеров. Матрос натягивал трос по диагонали штабеля — крепил... Предстоит долгая морская дорога.

Со стороны может показаться, что работа докера на удивление проста: подцепил контейнер, махнул крановщику «вира», и вот уже груз на берегу.

Однако не все так просто.

Знаете ли вы, что такое канлок? Это механическое устройство для закрепления контейнера. Канлоки бывают обычные и автоматические, по четыре штуки на каждом контейнере. Речь идет сейчас о канлоке автоматическом, который устроен так, что, попадая в «гнездо» на палубе судна или в «пятке» контейнера, он проворачивается и намертво скрепляет контейнеры друг с другом или контейнер с палубой (ручной канлок приходится проворачивать с помощью ломика). Хорошо и удобно. Но вся беда в том, что стоит попасть в канлок автоматический хоть капле воды, как устройство заклинивает. Причем заклинивает намертво.

— Представьте себе, — рассказывает Грамотенко, — условия зимней навигации, когда судно приходит к нам чаще всего в ледяной броне. Прежде чем разгрузить его, надо отпаривать контейнеры, а пар моряки дают нам неохотно, у них самих расход его ограничен. Пока отпаришь последний канлок, на первом контейнере они успевают замерзнуть. Мучаемся мы с ними иногда больше, чем тратим время на саму разгрузку.

И бригадир, и руководство порта неоднократно обращались с письмами в пароходство, в которых просили, учитывая условия зимней навигации в Охотском море, не от-

правлять к ним такие контейнеры. Реакции никакой. Кстати, на международных линиях от автоматических канлоков уже отказались.

Борт разгружен, начинается расстановка по получателям. А их у Магаданского морского торгового порта около пятисот. Бывает, и в одном контейнере около десятка адресатов — груз мелкими партиями. Немало хлопот докерам доставляют и неопознанные контейнеры. Их обычно отсортировывают в отдельный штабель, который порой насчитывает до сотен штук контейнеров. И ждут, пока порт-отправитель не разберется, куда какой направить.

Есть и другой сорт контейнеров — с браком, или, как называют их в порту, травмированные. Эти приходится в комиссионном порядке вскрывать и по описям, если они уцелели, проверять сохранность груза.

...По терминалу туда и сюда бегали контейнеропогрузчики «Кларки». Высоченные, неуклюжие на вид машины эти крутились однако с проворством неожиданным. Подкатит такая к штабелю, подхватит ловко контейнер и уже через минуту-другую опускает его в кузов автомобиля. Водители погрузчиков формально не входят в состав бригады. Но это формально — дело здесь поставлено так, что и те и другие работают в тесном контакте. Докеры помогают водителям ремонтировать машины-погрузчики, а при необходимости сами садятся за управление — вот она, прямая выгода универсальности сегодняшнего докера: большинство из них владеет двумя-тремя специальностями, имеет допуск для работы на многих машинах и механизмах.

Беседуя с бригадиром, я заметил, что контейнеры на площадке сложены в два этажа. А почему бы, для экономии места, — не в три?

— Правильно заметили. Это наша мечта, — отзывается бригадир. — Насколько выросла бы вместимость нашего терминала! Ровно на треть. Но и тут есть одно «но». Представьте, что из этого трехэтажного штабеля требуется вытащить контейнер нижнего ряда. Значит, водителю погруз-

чика надо снять и отвезти в сторону сначала верхний, потом средний контейнеры, и только тогда доберется до нужного. А времени на обработку одного контейнера дается всего 10 минут. И возникают противоречия между нормативами труда водителей погрузчиков и эффективностью использования терминала. Противоречия, которые не в силах пока устранить ни бригадир, ни руководство порта.

И еще я заметил, что контейнеры на площадке обязательно ставят дверь к двери. Впритык. И тут мне пояснил бригадир: так делается, чтобы никто «не польстился».

Дело прошлое, но был в бригаде Грамотенко случай, когда вытащили из «травмированного» контейнера десяток джинсов. Николай Петрович узнал об этом, находясь в отпуске, и сразу весь отдых был испорчен. Несколько ночей не спал, беспощадно дымя сигаретами. Мучился и анализировал: как, где, когда промашку сделали в воспитательной работе? Позор ведь, на всю бригаду позор! В бессонных своих бдениях пытался найти ответ, откуда вообще берется страсть к стяжательству, что служит питательной почвой ему? Вспоминались времена, когда рубль и только рубль был даже для передовых рабочих мерилом всего, когда отказывались от невыгодной работы. Какой-то не совсем хороший крен образовался в последние годы в сторону материального поощрения. Винил формализм. Винил и себя за то, что, обращаясь к рабочим, требовал тонны, проценты, рубли и гораздо реже говорил о совести, рабочей чести, сознательности. Да ведь не сам он выдумал этот стимул! Ох, как цепко въелся рубль в душу некоторых. Чище клеща. Некоторые даже от грамот отказывались — рубль, дескать, ценнее. Формализм... Азы позабывали... Почему бы, к примеру, на торжественное вручение грамот не пригласить семью отличившегося рабочего? А вручать-то их надо первому руководителю, заслуженному, видному человеку порта, и в соответствующей обстановке... Не в рабочей бытовке, а на больших собраниях, при кумаче и оркестре — чтоб все видели и знали, каков ты есть!

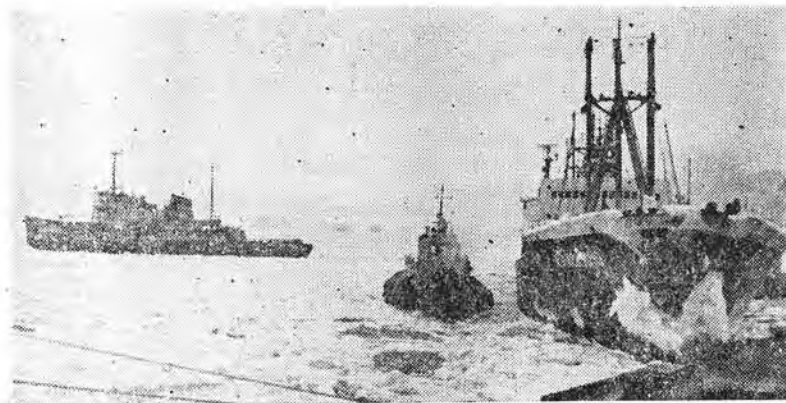
Порадовался, найдя подтверждение своим мыслям в материалах июньского (1983 г.) Пленума Центрального Комитета КПСС. Все точно, жизненно необходимо. Конечно, не сразу, не вдруг преодолеем этот отрыв пропаганды от реальности, но тут дело за самими коммунистами. Задача поставлена ясная, и надо ее выполнять. Порадовался и Закону о трудовых коллективах. Тут, к слову сказать, многого они уже достигли, фактически сами решали кадровые вопросы, сами участвовали в организации производства, а бывало, и администрацию поправляли.

Настоящий, крепкий коллектив, считает Грамотенко, не тот, который ограничен только производственными интересами. Нет, здесь все должно быть гармонично: и учеба, и отдых, и взаимовыручка. Бригаду его в этом плане можно считать за образец.

...У докера Леонида Константиновича Яковлева, что жил в маленьком частном домике, случилась беда: в сентябрьский паводок дом его едва не смыло — с фундамента сдвинуло. Как быть, тем более, что очередь на квартиру еще не подошла? За дело взялась бригада. Пошли представители ее и в партком, и к начальнику порта — надо помочь товарищу. Порт выделил технику и строительные материалы, а докеры в свободное от работы время построили Яковлеву новый дом на новом месте. Теперь не смывает.

Такие случаи покрепче цемента скрепляют людей. Нет, не только дом строила бригада для пострадавшего товарища — продолжалось строительство самого коллектива, его надежного, на все случаи жизни, фундамента.

Не хочу делать выводы из рассказанного. Не могу прямо утверждать, что идеал бригадира завтрашнего дня — Грамотенко. Время покажет... Каким бы ни был этот человек, жизнь и деятельность его будут основываться и на его личных качествах: скромности и требовательности, высоком профессиональном уровне и постоянном поиске нового, умении из опыта прошлого, из примет будущего искать лучший вариант сегодняшнего.



ТРУДНЫЕ МИЛИ

ЭКИПАЖ — ОДНА СЕМЬЯ

Маленькое, чуть больше портового буксира, суденышко покачивалось у причала. Это «Скрыплев», только что вернувшийся из очередного рейса в Эвенск, стоит под погрузкой. Его навигация — всего полгода, и за этот короткий срок надо успеть перевезти в Эвенск, Чайбуху, Ямск не одну тысячу тонн грузов. Но в социалистических обязательствах моряки решили увеличить план еще на 500 тонн.

В каюте капитана меня встретил полный, улыбающийся мужчина — Леонид Трофимович Баранов. Приветливым жестом пригласил располагаться, спросил:

— Значит, интересуетесь нашими делами? Ну что ж, похвастать есть чем. Сразу скажу, что на сегодня (на календаре было 17 июня) мы уже имеем пятьдесят пять процентов годового плана. Экипаж «Скрыплева» выступил инициатором социалистического соревнования и раньше срока выполнит июньский план. За счет чего? Чуть пораньше, чем обычно, начали навигацию — еще льды стояли. Сокращаем время выгрузки. Да и за счет правильной укладки грузов стараемся прихватить лишнюю тонну.

Он называл проценты, цифры, фамилии, а потом неожиданно предложил:

— А давайте с нами. Пройдете разок, сами увидите, как и за счет чего.

Предложение было заманчивым.

Договорились, что «Скрыплев» захватит меня, возвращаясь из Эвенска. Пока теплоход будет идти туда, я расправлюсь с редакционными делами и вылечу в пункт встречи самолетом.

...Самая главная бетонированная улица Эвенска — проспект Победы — ведет к морю. Впрочем, к морю выйдут сегодня все улицы. В короткое северное лето главные работы тут, где день и ночь, утихая только на время отлива, идет обработка судов.

Был как раз отлив.

Вода стремительно уходила от берега, обнажая серый песок, круглые камни и редкие ленты водорослей. Китовыми тушами сохли на берегу плашкоуты, а вдали на рейде неподвижно маячили суда.

«Скрыплев» стоял на отшибе, отдельно от всех, и вид у него был такой, словно вот-вот он рванется в открытое море. Я ошибся не намного.

— Вовремя вы успели, — заметил Леонид Трофимович. — Сегодня ночью должны разгрузиться и утром уходим.

Недалеко от берега беспомощно желтел на мели спасательный бот.

— С «Ново-Спасска», — ответил на мой взгляд капитан. — Ребята подошли к берегу, а не учли, что вода уходит здесь очень быстро, и сели. Теперь до вечера, до прилива им загорать.

От «Скрыплева» прибыла шлюпка. Рослые молодые ребята в высоких резиновых сапогах и штормовках подошли к нам.

— Старший помощник Виктор Детюк и матрос первого класса Радик Тадевосян, — представил их капитан. И тут же скомандовал Радикю:

— Отведи шлюпку подальше, а то сядет, когда вода уйдет.

Тот, шлепая сапогами, пошел назад и... по его жесту мы поняли — опоздал.

— Ладно, — не очень огорчился Баранов, — старпом, возьми «Урал», пусть оттянет.

Подошел «Урал» и, кряхтя, дотащил шлюпку до глубокой воды. Затарахтел мотор, и мы пошли к теплоходу.

На полпути мотор заглох, и волны стали разворачивать шлюпку. Капитан мельком взглянул на матроса, сидевшего у руля, но ничего не сказал. Потом я пойму: это его стиль — не вмешиваться по пустякам. Или, точнее, вмешиваться только по необходимости.

Мотор заработал, и скоро шлюпка приткнулась к невысокому борту «Скрыплева».

В два часа ночи буксирный катер подтащил к «Скрыплеву» плашкоуты. Команда уже ждала их. Переодетые в рабочие блузы, без суеты они заняли свои места. Старший механик Поляков залез в кабину крана и теперь только его очки поблескивали оттуда. Капитан перебрался на плашкоут — он будет укладывать груз, а это самая ответственная операция. Остальные — в трюм, туда, где монолитно белели штабеля мешков с цементом.

— Майна! — прозвучала первая команда, и с этой минуты выгрузка пошла практически без остановки.

Потом я узнал, что моряки «Скрыплева» всегда разгружают судно сами. Заключают договора с организациями-получателями и «вкальвают», как заправские грузчики.

Нет, быстрее.

Грузчикам чаще всего безразлично, когда уйдет судно, экипажу дорога каждая минута.

И качественнее.

Скрыплевцы стараются использовать каждый квадратный метр палубы плашкоута с максимальной нагрузкой. Грузить «внавал» им невыгодно — потребуются лишние рейсы, лишние плашкоуты, которых и так-то здесь считанные единицы.

Есть и третья сторона. Капитан судна превращается в бригадира грузчиков, и эта двойная ответственность толкает его на поиски наиболее эффективных путей выгрузки. Один из них — личный контакт с руководителями штаба разгрузочных работ. Доводы Баранова просты и убедительны — он привез то, в чем наиболее нуждаются люди, и, если быстрее освободится судно, район получит больше грузов.

Иные суда стоят на рейде четыре-пять и больше дней. «Скрыплев» разгружается за двое и меньше суток. В дополнительном заработке на выгрузке заинтересован эки-



Дружная семья — экипаж «Скрыплева». Крайний справа капитан Л. Т. Баранов

паж, и заинтересованность эту умело используют в воспитательных целях и капитан и судовой комитет. Отстранение от разгрузочных работ здесь считается тяжелым наказанием.

В этом рейсе таким штрафником был третий механик Сергей Трофимов, недавний выпускник Владивостокского мореходного училища. «Неправильно» вел себя на берегу.

Невысокий светловолосый Трофимов потерянно мыкался по судну, и по лицу его была видна степень его мук. Изоляция от коллектива тяжела сама по себе, а от коллектива, занятого тяжелой работой, для человека совестливого — самое горькое наказание.

— Честное слово дал, что в последний раз, — по секрету сказал мне капитан. — Так-то он паренек неплохой и спе-

циалист грамотный, да вот силы воли не хватает. А на берегу... «товарищи».

Последнюю фразу он произнес невесело и задумался. О чем? Может быть, о судьбах моряков, не выдержавших испытание берегом, может, о тех временах, когда берег не будет испытанием. Когда в противовес барам, ресторанам и шашлычным молодого матроса встретит Дом моряка, театр, стадион и слово товарищи потеряет свои кавычки.

Было о чем подумать.

...Загрузка закончилась в восемь утра. За четверть суток всего скрыплевцы (всемером, за исключением штрафника и повара Аллы Васильевны) выгрузили больше ста тонн и успели поставить в малый трюм с десяток контейнеров. И в этом уже была часть ответа на мой вопрос «как и за счет чего?».

Загрелась якорная цепь, свободные от вахты моряки ринулись в душевую, а теплоход «Скрыплев», не теряя ни минуты, уже ложился на курс.

Просыпался и входил в силу безмятежный солнечный день. Вода у берегов Гижигинской губы светилась глубинным малахитовым светом. Медленная, литая зыб катилась к далеким сопкам, на которых еще белел снег. Их дымная далекая кромка лишь подчеркивала беспредельность двух стихий — воды и воздуха. Кошунством казалось нарушить их чистоту, но тут и там, пока не отошли от берегов, глаз находил обломки досок, пустые ящики, бутылки, поплавки и прочий мусор. Одним из самых чистых в мире считается Охотское море, но надолго ли... По требованиям морского Регистра на каждом судне должны быть емкости (ящики ли, бочка ли) для сбора мусора. Стояла такая бочка и на корме «Скрыплева», и была она удивительной чистоты. Возможно, этот факт несколько выпирает из моего рассказа о передовом коллективе. Но это факт, и привел я его нарочно, чтобы подчеркнуть: экипаж «Скрыплева» — обычные люди со слабостями и недостатками. Но тем интереснее для меня они были.

Старшему помощнику Виктору Детюку 34 года. На теплоход пришел три года назад из рыбаков.

Капитан Баранов о старшем помощнике:

— Характер уживчивый. Отзывы положительные. Работу знает.

Виктор — человек думающий и, следовательно, сомневающийся. Нелегкая жизнь приучила его не доверять внешним явлениям и искать за ними глубинные, движущие силы. Много читает и любит над прочитанным поразмышлять. А диапазоном его интересов меня удивил своим размахом. Проблемы сельского хозяйства и место Шукшина в мировой литературе, происхождение суеверий и будущее флота, вопросы войны и мира, семьи и воспитания.

Точка его зрения, оценка человека или события всегда обнажены и граничили бы с максимализмом, если бы не та самая уживчивость характера, подчеркнутая капитаном. Она позволяет ему с терпением относиться к чужому мнению.

Не зря это качество капитан называет первым. В маленьком, оторванном от земли на многие дни, а то и месяцы, экипаже совместимость ценится ничуть не меньше, чем, скажем, у космонавтов.

Семья у старпома в Находке, и видится он с родными куда реже, чем живущие в Магадане. И потому скучает, грустит он по ним побольше, наверное. Говорю «наверное» от того, что уж в этом случае его чувства отнюдь не обнажены. Фотография младшего сынишки с ним, но спрятана она в его настольном календаре.

Потихоньку отступая, исчезли слева горы мыса Вархаламского, и теперь берег был виден только с одной стороны. Сколько я ни всматривался в бинокль, неспешной бесконечной чередой тянулись по правому борту «скалы, сумрачные, как легенда». Ни дымка, ни жилья. Но было понятно, что придет время, и в диких этих краях будут проложены дороги и вырастут поселки... И маленький теплоходик «Скрыплев», деловито урча машиной, каждым

своим рейсом, каждой тонной доставленного сюда груза работал на это будущее.

От берега далеко не уходили. «Скрыплев» — судно каботажного плавания и по морскому Регистру не имеет права удаляться от убежища дальше, чем на 100 миль. Борьба с циклонами и штормами Охотского моря ему просто не под силу: и габариты, то есть водоизмещение всего 430 тонн, и дизель мощностью в 400 лошадиных сил. Для сравнения скажем, что у того же портового буксира «Капитан Федоров» машина втрое сильнее.

Заканчивал драить палубу боцман Виктор Мельников — спокойный, флегматичный здоровяк. Когда-то он ловил рыбу, на «Скрыплев» пришел матросом, а теперь вот — боцман. Должность непростая, на уровне капитанской. За хлопотливость, хозяйскую жилку избрали его артельщиком, и сейчас Виктор заботится и о питании моряков.

О камбузе особое слово.

Еще во время ночной разгрузки я обратил внимание на два чайника с холодным компотом, стоявших на палубе. Когда разгоряченные работой моряки опустошали их, кто-то заботливо ставил новые. Это делала Алла Васильевна Давыдова — повар и буфетчица, главная хозяйка камбуза и зачастую... настроения экипажа.

Признаюсь, давно мне не приходилось отвеживать такие вкусные блюда, как на «Скрыплеве». Борщи, супы, омлеты, отбивные — все было на уровне перворазрядного ресторана. Даже хлеб на столах кают-компания был ее собственной выпечки — духовитый и пышный. Все стало на свои места, когда я узнал, что до прихода на «Скрыплев», четыре года назад, Алла Васильевна работала заведующей производством треста столовых и ресторанов в одном из крупных южных городов, что за плечами у нее Львовский технологический институт и богатейшая практика поварского дела.

Добавьте к этому ее добросовестность, исключительную чистоплотность, заботу («как мать родная») и поймете,

почему ее так любят и уважают в экипаже. Наверное, если бы проводился конкурс на популярность, Алла Васильевна оспаривала бы первый приз наравне с капитаном.

Привязанность ее к своим ребятам станет тем более понятней, если учесть, что Алла Васильевна абсолютно не переносит морской качки. После каждого тяжелого рейса, бледная, измученная морской болезнью, она начинает укладываться и заявляет:

— Все. Ухожу.

Ее начинают уговаривать, она не соглашается, и так длится до... ужина. Алла Васильевна спохватывается — экипаж-то не кормлен. И чемоданы оставляются в покое до нового трудного рейса.

В этот раз море было спокойным. Тяжело взмахивая крыльями, пролетел над палубой топорок, черные кайры кормились на волнах. А потом, уже на траверзе мыса Вилигинского, прошла навстречу теплоходу тройка веселых дельфинов. В бинокль хорошо было видно, как взлетали над водой их черные обтекаемые тела и без всплеска стремительно погружались вновь. Они казались похожими на игривых стригунков, вырвавшихся на вольный луг.

Безмятежно текла морская жизнь. И «бог эфира», Василий Сергеевич Мазур, поколдовав у радиостанции, обнадежил:

— Синоптики дают хорошую погоду. По картам японцев циклоны от нас далеко. Один уже «умирает» у полуострова Лисьянского, а тайфун Руби — о, этот страшнее, но не для нас! — только что начал свое путешествие по Тихому океану.

Василий Сергеевич светел лицом, невысок ростом, но сбит ладно, прочно. В молодости увлекался штангой, да и сейчас не прочь тряхнуть стариной при случае. В августе ему будет сорок девять, и ровно половину из них он здесь, в порту. Вместе с Барановым начал работать в 1958 году на пассажирском катере «Салют», обслуживавшем обширное побережье Амахтонского залива — Армань, Тауйск,

Балаганное. Потом расставались, учились, а в 1975 году вновь встретились на теплоходе «Скрыплев». Правда, Мазур пришел на него значительно раньше.

А лет тридцать назад море совсем не существовало в жизненных планах Васи Мазура. Был он вторым ребенком в большой крестьянской семье, и отец его — агроном и председатель колхоза — сына своего видел хлеборобом. И после семилетки Василий поступил в техникум учиться на агронома. Со второго курса ушел служить в Советскую Армию, и там был бортрадистом бомбардировщика. Вернулся в техникум и закончил бы его благополучно, но тут вмешался отпускник дядя Иван, шофер Колымснаба. Уговорил парня поехать с ним, а одним из главных аргументов его было то, что и в Магадане имеется сельскохозяйственный техникум, и, следовательно, учебе ущерба не будет.

Техникум действительно был, но... Василий пошел на курсы шоферов. Сработал пример дяди, его рассказы о легендарной Колымской трассе, о мужественном братстве ее покорителей и хозяев.

Курсы-то закончил, а за баранку так и не сел. Как раз в этот момент автобаза получила три пассажирских катера и на один из них нужен был радист.

На этом его жизненные зигзаги кончились. Морю не изменял он никогда, даже в мыслях, даже попадая в тяжелые переделки. Всякое бывало. В 1959 году у Армии в шторм спасали катер «Стремительный» с бригадой врачей, и ситуация сложилась, хоть самих спасай. И еще был момент, когда оступился и упал с палубы в море, и только обломок доски, случайно оказавшийся рядом, выручил его, продержал на плаву, пока не подобрали.

Об этих случаях Василий Сергеевич вспоминать не любит. Море есть море, работа есть работа, и приключения; по его мнению, случаются чаще всего с теми, кто работает плохо.

Сегодня с восьми до девяти утра он «принимал погоду». Ветер юго-западный, 7—10 метров в секунду. У полуост-

рова Лисянского штормит. В одиннадцать — гидрометеонаблюдения. В тринадцать — так называемая «повестка», в семнадцать — снова гидрометеонаблюдения. Вечером — «прием погоды» на сутки, работа с синоптическими картами. Заканчивается его рабочий день в полночь, если все нормально.

От опыта радиста, его мастерства на современном судне зависит многое. Он один может четко сказать, что ждет экипаж через несколько часов, и, руководствуясь его данными, капитан принимает решение — спрятаться в бухту, идти вперед или стать на якорь.

Одной из причин трагической гибели рефрижератора «Аян» в Кекурном заливе в 1965 году Мазур считает явилось то, что радист не смог почему-то принять штормовое предупреждение, а потом, когда судно уже получило пробоину, наткнувшись на риф, не дал «SOS».

— Ну, мало ли что, — предположил я, — а вдруг радиостанция откажет.

— Есть аварийная. И потом — радист обязан уметь устранить неполадку. Должен быть готов ко всему.

— У вас такие случаи были?

— В шестьдесят шестом году сгорел трансформатор. Вместе с механиками перемотали за час.

В этих местах часто бывает и такое явление, как непрохождение волн. Тогда радист связывается с судном, имеющим выход на объект, и передает информацию через него. Сегодня, например, из-за этого не мог связаться с Магаданом радист 406-го буксира, стоящего на рейде Чайбухи. Мазур получил его донесение и отправил по адресу.

На берегу у Василия Сергеевича жена, дочь, сын и четверо внуков. Самый любимый — двухлетний Сергуня. Ему дед везет подарки, а заодно и всему 37-му детскому садiku — полсотни коробок цветных карандашей. В Магадане их почему-то нет, а в Эвенске есть.

Подходит время очередной передачи, и снова летит в эфир стремительная «морзянка». Я представляю, какая

мешанина из звуков, помех, разрядов царит там и сколько надо умения, чтобы донести свой голос до далекого партнера.

А пока позывные «Скрылева» прокладывают свой путь среди радиоволн, среди волн морских уверенно ведет теплоход капитан Баранов.

О Баранове я слышал многое. И то, что он лучший капитан порта, его ветеран. И человек справедливый, и дисциплина у него — дай бог. А теперь я смотрел, как он листаает «Огонек» в штурманской рубке, задумчиво оглядывает далекий берег или о чем-то беседует с радистом, и в меня вкрадывалось подозрение, что жизнь на теплоходе идет сама по себе и без него. Сменялась вахта, штурман колдовал над картой, деловито дудукал двигатель, сновал по палубе боцман — словом, все было при деле. А капитан — вот это да-а — загорать устроился на подветренной стороне!

Это уже потом, на вторые сутки плавания, дошло до меня: капитан Баранов тем и силен, что не давит своим авторитетом, не суетится, не опекает по мелочам. Каждый член экипажа четко знает свои обязанности и работает, не оглядываясь и не ожидая подсказки. И не загорал он вовсе, а отдыхал после трудной ночи, после разгрузки, где работал, несмотря на возраст, наравне со всеми.

...Если Мазур принял море в общем-то случайно, то Леонид Трофимович с водой дело имел с раннего детства. Отец его плотник, строил прекрасные «дубки», под парусами бороздившие Днепр до самого устья. И родное село Баранова называлось не как-нибудь, а Лиман — словом, в котором для мальчишки уже плескались волны и ветер далеких странствий туго держал паруса стремительных кораблей. Поэтому и не удивительно, что сразу после школы Баранов поступил в мореходку. А потом матросом первого класса ходил по Черному морю на пароходе «Совтанкер», на танкере «Москва» и, приехав в Магадан, очутился на барже № 200.

Матросом на ней он проработал недолго. Молодого, энергичного парня, комсомольца направили на курсы судоводителей-двадцатитонников, и после их окончания он стал шкипером. Следующей ступенькой были курсы 200-тонников и должность старшего помощника на теплоходе «Гижига», переделанном из баржи. «Гижига» ходила с грузом по Тауйской губе, доставляя жителям Балаганного, Тауйска, Армани все необходимое для работы и жизни.

Капитанство его началось четверть века назад, когда он принял пассажирский катер «Салют». Надо было учиться дальше, и в возрасте двадцати восьми лет Леонид Трофимович поступает в вечернюю школу, а после ее окончания — в Холмское мореходное училище.

В 1965 году Баранов — капитан линейного буксира № 407, водил который вплоть до 1974 года.

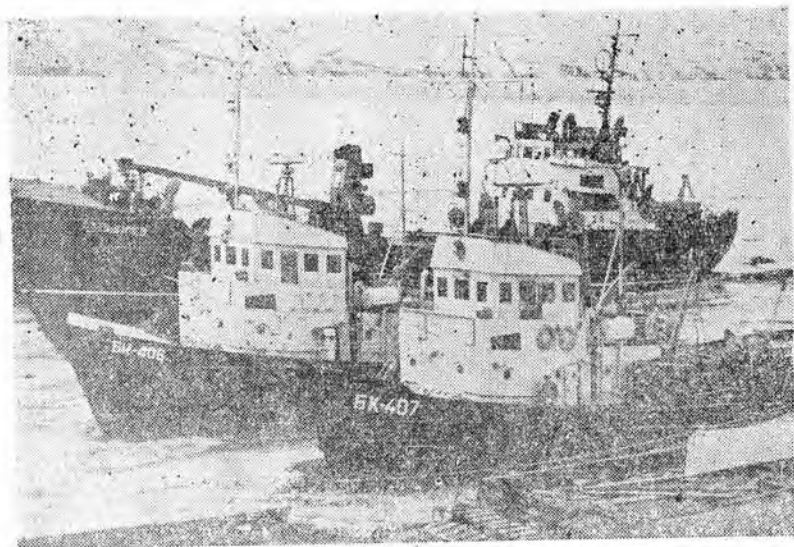
И в это время по рекомендации парткома порта выдвинули его на должность начальника портофлота. Не усидел на берегу Баранов и года — ушел на теплоход «Скрыплев».

С тех пор он здесь. И не было еще случая, чтобы экипаж «Скрылева» не выполнил своих обязательств, чтобы, дав слово, от него отступился.

Тут главный спрос с капитана.

К примеру, навигацию в прошлом году «Скрыплев» начал, когда еще припайные льды не оторвались от берега. А это главная опасность весной и помеха движению. Почти по чистой воде провел Баранов теплоход в Эвенск и обратно, а вот во второй рейс эти льды уже так перегородили дорогу, что пришлось просить авиаторов провести ледовую разведку. Но лишний рейс экипаж «Скрылева» выгадал. А это 400—500 тонн очень нужного груза.

Капитан налаживает контакты с грузополучателями, со штабом погрузочно-разгрузочных работ. И до тех пор, пока плашкоуты не закачаются у борта теплохода, Баранов не знает покоя. И когда в родном порту «Скрыплев» принимает груз, капитан лично контролирует его уборку в трю-



Скромные трудяги северного порта. На заднем плане «Скрыплев»

мы. Тут у него две заботы: чтобы больше вошло и не была нарушена устойчивость судна.

Как это ни странно, в открытом море ему легче. Тут знакомая до мелочей работа, проверенный, слаженный экипаж; а капризам моря капитан может противопоставить свой опыт и знания. В море все зависит только от них самих. В жизни капитана Баранова были случаи, подтверждающие эту истину. И когда возле острова Ионы заклинило двигатель буксира, и когда на пути в Находку в Сахалинском заливе «Скрыплева» прихватил шторм и пришлось на 90 градусов менять курс и пробиваться к берегу... Профессиональная выучка, взаимозаменяемость, уверен-

ность в себе и других — эти качества капитан хочет видеть в каждом члене экипажа.

И не только хочет.

К вечеру электрический трезвон разнесся по судну, и тугой голос старпома ворвался в кубрики:

— Общесудовая тревога! Общесудовая тревога!

Несколько минут — и моряки на своих местах! Следует первая вводная:

— Пожар на баке!

Пожарный расчет во главе с боцманом приступает к «тушению очага».

— Шлюпочная тревога!

Моряки освобождают и готовят к спуску на воду шлюпку, капитан следит за секундной стрелкой. Удовлетворен не вполне. Можно и быстрее — провозились с таями.

После отбоя тревоги следует разбор: кто хорошо действовал, кто не очень. Выводы. Предложения.

...Второй день, делая по десять-одиннадцать узлов в час, бежал «Скрыплев» в Магадан. Уже остались позади Ямские острова, мыс Бабушкина, и в туманной дымке показались угрюмые обрывистые скалы мыса Евреннова. На море — полный штиль. Стрелка кренометра, на которую я время от времени с уважением поглядываю, на нуле.

— Повезло вам,— улыбается капитан.— Такая тишь здесь бывает редко.

Я тоже считаю, что повезло, но шучу в том духе, что как журналиста меня больше устраивал какой-нибудь средненький шторм. Было бы что расписывать. И накаркал.

У мыса Алевина «Скрыплев» наталкивается на тяжелую и злую волну. Она пока невысока — около двух метров, но бьет поперек курса, и скорость судна падает: «Скрыплев» начинает ощутимо раскачиваться. В каюте посыпались со стола книги, настольный календарь. Детюк, ворча, собирает их и укладывает на диван. Задраивает иллюминаторы. В столовой боцман помогает Алле Васильевне закрепить мешки, посуду. Затем Алла Васильевна с мученическим

видом отправляется в свой кубрик переживать качку.

Гладкая водная поверхность моря становится похожей на вспаханное поле. Кругом все гуще и гуще вскипают белой пеной гребешки волн, как будто кто-то где-то затеял большую стирку.

— Это тот самый шторм у Лисянского, — замечает капитан. — Достал-таки нас.

Обогнали буксир, который тащил за собой два плашкоута. Издали он похож на ныряющую в волнах утку. Представилось, каково там, на палубе этого малыша, которая, казалось, вот-вот скроется под водой.

— Эй, на буксире, — запросили с теплохода. — Как обстановка?

— Порядок.

Остров Завьялова надежно прикрыл нас от волн, и «Скрыплев» вновь пошел по спокойной воде. И, видимо, покой этот обманул Виктора Мельникова, стоявшего за рулем: выскочив из-за острова, он нечаянно подставил волне борт. «Вышел лагом», как говорят моряки. Показалось, что теплоход упал на бок и больше не поднимется. Меня с размаху швырнуло на иллюминатор, затем к двери, где-то далеко зазвенела посуда... Я поднялся на мостик.

— Ну вот, — сообщил Леонид Трофимович, — кренометр за тридцать градусов заскочил.

Здесь волна была еще больше. Нос «Скрыплева» то высоко поднимался в небо, то с пушечным грохотом обрушивался вниз.

Капитан озабоченно смотрел в ту сторону, откуда катила волна.

— Представляю, как сейчас тот буксир валяет, — заговорил я с ним.

— Щас и нас положит, — стремительной скороговоркой ответил он и неожиданно рывкнул рулевому:

— Тридцать вправо!!

Тут впервые в его голосе прорезалась капитанская сталь, и я увидел совсем другого Баранова — он как бы

затвердел, движения его стали четкими и быстрыми. Серьезность ситуации я понял потому, что «Скрыплев» менял курс, подставляя волнам корму. Теплоход мотало, как пустую бочку. Капитан с мостика не уходил уже до самой Нагаевской бухты.

Наверное, для моряков это была заурядная ситуация. Но мне она лишней раз напомнила о суровом характере их профессии, о повседневном мужестве как обязательном качестве морехода: в Охотском море прогулочных рейсов не бывает. Однако меня поразило, что в самую критическую часть перехода старпом, недавно сменившийся с вахты, спал безмятежным сном.

Глубокой ночью теплоход «Скрыплев» вышел на створные огни порта и скоро пришвартовался к первому причалу. Я попрощался с экипажем и, уходя, оглянулся. Среди океанских судов мачта «Скрыплева» еле проглядывала, но почему-то сейчас он мне не показался маленьким. Это был настоящий морской труженик, и в экипаже его были настоящие — по самому высокому счету — моряки.

* * *

А после поездки я встретился с начальником портофлота Василием Андреевичем Матвеевым. Кабинет его находится на самом верхнем, шестом, этаже новенького здания, и из торцевого круглого (под иллюминатор) окна коридора виднелось море и белые корпуса судов на рейде.

— Что, собственно, представляет собой сегодня портовый флот?

— Двести пятьдесят моряков и тринадцать судов самого различного назначения. Это прежде всего два теплохода — «Скрыплев» и «Тарутино». Суда эти одного типа, отличие лишь в том, что «Тарутино» в основном занято перевозкой горюче-смазочных материалов в бочках. В эту навигацию он еще не вышел — стоит в Находке на ремонте. Но в начале августа будет работать. Есть в портофлоте и пять грузовых буксиров, за каждым из которых приписа-

на баржа. Один из них (буксир 369) арендовал рыбпром.

Постоянно в порту на обработке судов работает три буксира-кантовщика. Суда, приходящие в Нагаево, обслуживает пассажирский катер «Рейд-17». Кроме них, в порту есть специальная баржа, собирающая загрязненные воды, и мусоросборник типа МНС-24. От экипажей этих судов во многом зависит чистота вод нашей бухты, и они, надо сказать, со своей задачей справляются.

— А как выглядит общий вклад коллектива портофлота в экономику Магаданского порта?

— Назову только одну цифру. Годовой план по доходам для нас составляет около четырех миллионов рублей. С планами и обязательствами коллектив справляется: в прошлом году мы завоевали переходящее Красное знамя баскомфлота, за первую половину этого года план по доходам уже выполнен на сто восемнадцать процентов.

Большая заслуга в стабильной работе коллектива принадлежит, конечно, коммунистам и комсомольцам. На судах они являются агитаторами, политинформаторами, пропагандистами, а в целом — организаторами активного социалистического соревнования. Примечателен в этом отношении пример трудового соперничества между экипажами теплоходов «Скрыплев» и «Тарутино». Моряки этих судов ревниво (в хорошем смысле слова) следят за успехами друг друга и стараются сделать все, чтобы победить. Правда, в последнее время чаще всего впереди идет экипаж «Скрыплева», но тут есть один нюанс. «Тарутино» перевозит горючее в бочках и больше трехсот тонн в таком случае на борт брать не имеет права, хотя план ему спускается на полную загрузку, до 400 тонн. Несправедливость эта будет устранена.

— Что ожидает портофлот в недалеком будущем?

— Будем расти. Вы видите, как интенсивно идет отсыпка на участке между морем и дорогой, ведущей в порт. Там должны быть построены механические мастерские, где станут трудиться бригады по обслуживанию портофлота.

Будет свой причал... В августе этого года ожидается, наконец-то, прибытие плавучего копра, построенного по нашему заказу в Японии. Придут два судна типа «Лавчуга» — пятисоттонники и лоцманский катер...

— Недавно газета «Магаданская правда» писала о том, что суда каботажного портофлота слабо используются на аренде в южных районах во время зимы. Что изменилось в этом плане?

— Проблемы, полагаю, нет. Зимой, перед ремонтом, и «Скрыплев» и «Тарутино» уходят в южные районы. Учитывая, что круглогодичная навигация этих судов приносит немалую прибыль порту, есть смысл зимнюю аренду теплоходов сделать фактором постоянным, тем более, что круглогодичная занятость экипажей помогает бороться с текучестью кадров и укрепляет коллектив.

СЛУЖБА ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

В чужой бухте — не в открытом море. Мели, подводные течения, скалы, ограниченное пространство для маневра. Усложняют обстановку туманы и льды. Потому-то еще на траверзе причала океанские суда с бывальыми капитанами становятся на якорь и с нетерпением ждут, пока подвалит к борту буксир-кантовщик с лоцманом.

Впрочем, ждать их почти не приходится. Лоцманская служба в Магаданском морском торговом порту, как говорят, на высоте: дорогих гостей здесь встречают уже на подходе к акватории бухты.

— Нагаевская бухта в отношении безопасности плавания — трудная по своим гидрометеорологическим условиям, и от каждого лоцмана требуется, чтобы он знал ее как свои пять пальцев, — рассказывал мне капитан порта А. А. Башкирев. — Почти все рейсы в Магадан — конечные, и перед нами стоит задача завершить их благополучно. А ведь в нашей лоцманской службе — всего девять че-

ловек. Соответственно и требования к этим людям. Все они должны быть рангом не ниже штурмана или капитана малого плавания. К примеру, лоцманскую службу в Магаданском морском порту возглавляет А. А. Плавинский, бывший капитан дальнего плавания. В этой же системе работают И. И. Подгорный, Р. М. Зарипов, недавно пришедший сюда А. Н. Алышев. Все они — штурманы или капитаны, находившие тысячи миль суровых северных морей.

Мне не раз доводилось наблюдать, как под командой лоцмана швартуется корабль. Не сразу идет он к причальной стенке: сперва поманеврирует, разгонит льды и только после этого осторожно становится на отведенное ему место. Достаточно чуть-чуть ошибиться и может случиться непредвиденное. Именно так произошло в 1978 году с судном «Пионер Бурятии», когда из-за неверного маневра судно «навалили» на причал, пострадала и «скула» корабля и сама причальная стенка. Но этот случай в истории Нагаево единственный. Лоцман, допустивший ошибку, — не лоцман.

В лоцманской службе Магаданского порта, как уже упоминалось, девять человек, и потому, особенно зимой, когда суда идут «пачками», людям нелегко. Нелегко и службе портнадзора, так как она тоже малочисленна — семь человек в ней, семь капитанов — такова их официальная должность.

После того как капитан очередного судна заявляет капитану порта о своем прибытии, служба портнадзора приступает к своим обязанностям. Она фиксирует приход судна в порт, должным образом оформляет его, берет на время стоянки экипаж под контроль и опеку. То есть капитаны портнадзора следят за тем, как проходят вахты, в обязательном порядке информируют экипаж судна обо всех предупреждениях, больше того, стараются помочь организовать команде хороший отдых на берегу.

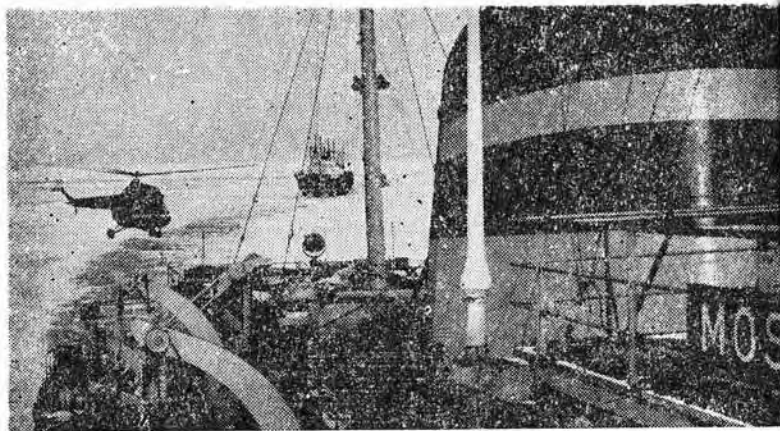
Но самый ответственный момент для службы портнадзора начинается перед выпуском корабля в рейс. Тут капитаны портнадзора осматривают его буквально от клотика

до киля: состояние документов, двигателей, корпуса, спасательных, противопожарных и иных средств. Не просрочено ли свидетельство о сроке годности данного судна, соответствует ли экипаж, каждый член его судовой роли? Их множество этих вопросов, на которые должен дать себе четкий ответ капитан портнадзора, прежде чем корабль уйдет в плавание. И тут случается всякое. Уставший путешествовать по чужим портам экипаж, сам капитан (и над ним есть план, обязательства, сроки) — все настаивают на досрочном выпуске судна из порта. Однако долг портнадзора разрешить рейс только в том случае, если он на все сто процентов уверен в надежности судна и экипажа.

И здесь особенно тщательно и строго работают старший капитан портнадзора О. Н. Федотов, капитаны И. А. Загоруля, А. А. Немцев, В. П. Шестаков, Н. Г. Рудых. В самых сложных и спорных случаях вмешивается и сам А. А. Башкирев. Именно за ним право окончательного решения. Право и, добавим, ответственность.

— Такая вот, к примеру, ситуация, — рассказывает Александр Алексеевич, — скорость ветра в бухте, допустим, превысила четырнадцать метров в секунду. В такую погоду швартовка судов запрещена и, согласно инструкции, они должны отстояться на рейде. Формально, — продолжает А. А. Башкирев, — мы будем правы, запретив швартовку. Но фактически мы сами себе срываем этим график выгрузки, увеличиваем часы бесполезных простоев и судна и докеров. И тогда, с учетом, конечно, мнения капитана, мастерства и опыта экипажа судна, мы разрешаем швартовку. И проходит она, естественно, при максимальном нашем участии.

Кстати, по инструкции присутствие при швартовке судна капитана портнадзора не обязательно, но у нас он присутствует. И это наша инициатива. Сегодня на швартовке хозяйничают сами докеры-механизаторы. А ведь несколько лет назад здесь работала специально обученная бригада швартовщиков в составе десяти-двенадцати чело-



Ледовую проводку осуществляет ледокол «Москва»

век. Докеры взяли на себя эту операцию с целью улучшения экономических показателей — число людей в общем объеме работ сократилось.

У капитана порта забот много. Кроме служб лоцманской и портового надзора, он еще обязан обеспечивать безопасность плавания в родной бухте. И хотя поговорка «чем меньше корабль, тем меньше на нем порядка», возможно, неверна, все же хлопот с портовым флотом, с капитанами буксирных катеров хватает в любое время года. Кроме того, зимой капитан порта становится руководителем ледовых операций в Охотском море и Нагаевской бухте. В его ведении — ледоколы, и от того, как он ими распоряжается, зависит, придут или не придут в назначенный срок в Нагаевскую бухту караваны судов с грузами.

...В кабинете тишина, чуть слышно потрескивает рация. Капитан порта ждет сеанса связи с теплоходом «Капитан Кондратьев», только вчера покинувшем Магадан.

— «Капитан Кондратьев», «Капитан Кондратьев», — вызывает Башкирев, — Магадан-радио слушает вас.

Вместе со старшим лоцманом Плавинским они напряженно прислушиваются к голосам эфира: как там дела на сухогрузе? Наконец из эфирной разноголосицы выделяют-ся искомые позывные:

— Магадан-радио, Магадан-радио, настройка рации, настройка рации. Как поняли?

— Понял хорошо. Доложите ледовую обстановку.

— Идем по чистой воде.

Башкирев, недоуменно пожав плечами, подходит к карте. На ней магнитные силуэтики судов. Те, что идут в Магадан, — в формальном положении, те, что уходят, — перевернуты. Находит теплоход «Капитан Кондратьев». Согласно всем данным он должен быть чуть ли не в центре ледового поля, а тут — «идем по чистой воде».

— Как далеко льды? — с полувзгляда понимая капитана, спрашивает по рации Плавинский.

— Километрах в сорока.

— По льду, — определяет Башкирев и распоряжается. — Дойдете до кромки поля — ждите ледокол. «Ерофей Хабаров» идет к вам.

— Вас понял.

Показалось, когда Башкирев упоминал о ледоколе, голос у него слегка дрогнул. Позже понял почему. Еще в 1974 году ходил Александр Алексеевич капитаном этого ледокола в «полярку». В море Лаптевых вместе с ледоколом «Семен Челюскин» помогали пробиваться судам сквозь льды. Это был последний рейс Башкирева. Теперь он капитан сухопутный.

Вся жизнь Башкирева связана с морем. После окончания Архангельской мореходки четыре года работал на гидрографических судах «Створ» и «Лот», приписанных к Певеку. Ходил на них штурманом, а затем третьим помощником капитана на ледоколе «Ерофей Хабаров», дублером капитана, капитаном.

— Как же вы решились... уйти на берег?
— Непросто это было. Уговорили меня начальник порта и секретарь парткома — надо, мол, Очень ответственная работа.

— Не жалееете?

— Здесь есть свои прелести,— уклончиво ответил Александр Алексеевич.— А с морем я не расстался — вот оно, море, и все заботы мои связаны с ним. И забот — море.

Он улыбается неожиданной тавтологии. Невысокого роста, худощавый. Люди с такой комплекцией быстры и подвижны, а Башкирев наоборот — спокоен, в движениях экономен. Сказывается капитанская выучка — семь раз отмерь, прежде чем что-то сделать. Башкирев протягивает мне фотографию: белесые с темными разводами пятна.

— Это снимок Охотского моря со спутника,— поясняет он.— Такие фото поступают к нам ежедневно, и мы теперь хорошо знаем ледовую обстановку.

— А вот, кстати,— продолжает он,— и та самая льдыня, по которой идет сейчас «Капитан Кондратьев». Здесь, у южной оконечности Камчатки, это бывает...

— Куроисио, теплое течение,— подсказывает Плавинский.

— Да... Но, как видите, нынешняя ледовая обстановка тяжелая.

Присматриваемся: темные пятна (море свободное ото льда) редки, мощные ледовые поля блокируют Охотское море. Вот почему так придирчивы в эту пору капитаны портнадзора — судно должно отправиться в рейс с гарантией благополучного плавания.

Уходя из бухты, корабли дают прощальные гудки: в них слышатся и ноты благодарности всем, кто хорошо принял моряков, досрочно разгрузил их судно, проявил к ним максимум заботы и внимания.

А служба особого назначения принимает новый караван судов. И опять раскручивается маховик горячей, беспокойной работы.



**МЫ
СТРОИМ
ПОРТ**

В трудное для коллектива Нагаевского строительного-монтажного управления время пришлось мне побывать на его рабочем объекте. Тогда, в первые дни 1981 года, началось строительство седьмого причала. На площадке полыхали молнии электросварки, грохотал металл — работала бригада Михаила Ивановича Макаренко. К слову, его же бригада успешно и в сроки, определенные документами XXV съезда КПСС, сдала в эксплуатацию и шестой причал. Так что опыта и умения им было не занимать.

Помню короткий разговор с бригадиром, в котором он популярно изложил схему строительства морского причала.

— Главное — забить шпунт, сваю. Ее длина составляет двадцать два метра и восемь из них должны находиться в подводном грунте. Именно система шпунтов, скрепленных между собой стальными перемычками, будет держать на себе весь причал с грузами, кранами и прочей портовой техникой. Отсюда и повышенные требования к качеству работ.

Забивали шпунт строители на первый взгляд просто. Громадным краном «Сокол» поднимали вибропогружатель, устанавливали в намеченной точке шпунт и медленно, по миллиметрам, вгоняли его в землю.

Работа шла неважно. Вибратор был маломощный, неотлаженный, буквально через три-четыре минуты перегревался, и его то и дело приходилось останавливать. Очень часто на пути шпунта попадались скалы. Если в обычной твердости грунт шпунт забивали за два-три часа, то здесь на это дело уходила вся смена. Бывало, бьют-бьют шпунт, а он на месте. Застрял. Тогда вызывали водолаза, тот опускался под воду и определял — шпунт изогнулся.

Извлекали его наверх, исковерканную часть отрезали, укрепляли для жесткости стальными клиньями и снова включали вибратор.

— Конечно, — вздыхал бригадир, — будь у нас плавучий копер, работа шла бы куда быстрее. Вибратор вообще часто ломается, и много времени уходит на его ремонт. Тогда, понятно, забивку свай прекращаем.

Плавкопра в том году и, как оказалось, в следующем строители не получили. И чтобы не сорвать план ввода нового причала, он должен был заработать в начале 1983 года, бросили на этот объект все главные силы, оголив другие. Причал сдали в срок, не выполнив план 1981—1982 годов. Лишь только в 1983 году долгожданный плавучий копер поступил в распоряжение бригады. И сразу обстановка на причалах изменилась, пошли вверх производственные показатели управления, коллектив твердо вошел в график.

Пример этот привел я, чтобы подчеркнуть — даже слаженный, достаточно опытный коллектив, не имея соответствующего технического вооружения, может оказаться в отстающих. Действительно, с момента своего создания (в 1974 году) до 1981 года, когда сломался старенький копер, портовые строители выполняли и перевыполняли планы, несмотря на нелёгкие, порой даже критические условия, в которых они то и дело оказывались.

— Наше управление, — рассказывает бесменный начальник Нагаевского СМУ Геннадий Самойлович Веремеенко, — было создано на базе строительного участка порта и передано в непосредственное подчинение тресту «Ремстрой» Дальневосточного пароходства. Вся беда состояла в том, что трест тоже был новорожденным, и у него своих трудностей хватало. Мы фактически не получали от него ни техники, ни материалов, ни нужных специалистов — обходились тем, что давал нам порт. Не было жилья, не могли мы обеспечить своих строителей местами в дошкольных учреждениях, возникали и другие трудности. Текущее в первые годы нашего существования была ужасная: сколько людей уходило, столько и приходило. И если штат в управлении составляет примерно 200 человек, то в иной год увольнялось и принималось к нам до 360 человек.

В таких вот условиях нам удалось сохранить ядро коллектива, организовать учебу рабочих, построить 55-квартирный жилой дом и начать строительство собственной базы. Уже к 1977 году мы получили 42 дипломированных сварщика (для сравнения отметим, что в 1974 году у нас таких сварщиков было всего четыре)...

Большую помощь оказывала в этой работе партийная организация управления, которая к этому периоду также выросла и количественно и качественно. Сегодня на учете в нашей партийной организации насчитывается более 20 коммунистов (в первые дни становления управления было лишь пять).

Жилье, места в детском садике и школах, появление собственной базы — это важные факторы закрепления коллектива. Немаловажное значение сыграли и стабильность наших работ, постоянство основных объектов. Словом, сегодня текучки в управлении фактически нет. Теперь вынуждены отказывать в приеме иногда даже высококвалифицированным специалистам.

В структуре Нагаевского СМУ сегодня три бригады строителей-монтажников. Они работают в основном на причалах, строительстве домов, на промышленных объектах. Две комплексные бригады тоже заняты на жилье, инженерных сетях... Главный наш объект, еще раз подчеркиваю, порт. Все наши планы, вся перспектива развития связаны с ним. В этой пятилетке мы должны сдать склад контейнеров — корпуса уже стоят. Затем смонтировать два склада для стоянки техники, построить две станции смешения для снабжения порта горячей водой. В перспективе — строительство цеха железобетонных изделий, а затем начнется дальнейшее расширение порта, то есть возведение восьмого и девятого причалов.

Смело можно заявить, что с поставленными задачами коллектив наш справится. Он у нас дружный, климат в нем здоровый, задачи все рабочие торгового порта понимают правильно.

Организация дела, дисциплина, морально-психологический климат в коллективе зависят в первую очередь и от самого руководителя. В пользу Геннадия Самойловича говорит уже тот факт, что он опытный строитель, ветеран управления, отлично знает людей и производство. Но, как говорится, не хлебом единым сыт человек, немаловажную роль для руководителя и его подчиненных играет то, как строятся их отношения, каких принципов придерживается первый.

— Они просты, — улыбнулся Геннадий Самойлович, когда я спросил его об этом. — И общеизвестны. Максимум уважения к рабочему человеку! Ошибся в решении — извинись, не обижайся, не таи зла, если получил критическое замечание. Известный такт надо соблюдать и в тех случаях, когда человек виноват. Ну, вот есть у нас один прораб — иногда его на объекте не сыщешь. Но специалист ценный. И самолюбивый. Распеки его на людях — руки опустит или на рожон полезет. Приходится «воспитывать» наедине, спокойно, без нервов. Не любят у нас в управлении подхалимов, шептунов. И я их не люблю. Был случай, не так давно. Шло собрание. Разные вопросы на нем обсуждали. Рабочие говорили, что спецовку не всегда вовремя выдают, цемент нерегулярно подвозят и тому подобное. Словом, о своих делах. А через несколько дней после этого разговора приходит ко мне рабочий (он тоже был на собрании) и начинает жаловаться, что его бригадир, дескать, нехороший человек, хамит и так далее. А я ему про собрание, почему, мол, на нем не поднял этот вопрос, чего испугался? Вот будет следующее собрание, говорю, и выступи, и пусть твои товарищи тебя послушают и оценят — правду говоришь или нет.

Примерно такого же отношения к делу добиваюсь и от всего управленческого аппарата.

Понятно, что основная роль в формировании нормальных отношений, в воспитании чувства коллективизма, взаимовыручки, коммунистической сознательности принадле-

жит нашей партийной организации. Не проходит мимо ее внимания ни один значительный случай нарушения трудовой дисциплины, общественного правопорядка. Сейчас партийную организацию возглавляет Дмитрий Васильевич Евсюков, а заместителем его по идеологической работе является Борис Иванович Гаганов.

Сегодня среди лучших, передовиков и ветеранов нашего коллектива называют Емельяна Прокопьевича Самсонова — бригадира комплексной бригады, Николая Павловича Быстримовича, Николая Петровича Осипкова, Николая Дацюка и многих других. Это благодаря им, нашим золотым кадрам, вышло управление из отставания, и нам удалось скомплектовать достаточно боеспособный и сильный коллектив...

СЕДЬМОЙ ПРИЧАЛ

Порт растет. Все чаще и чаще рядом с порталными встают краны строителей. Удлиняется причальная линия, поднимаются новые здания самого различного назначения, дорожки упрямо вгрызаются в крутой обрыв сопки, отодвигая ее в сторону.

План социально-экономического развития коллектива в одиннадцатой пятилетке предусматривает обширный комплекс мероприятий, но главная их цель — увеличить объем грузопереработок на 17 процентов. А чтобы достичь ее, необходимы не только новые производственные площади и техника, не только новая технология, но и новый рабочий — грамотный, образованный специалист, сознательно отдающий силы и знания, свой талант общему делу. Задача эта не одного дня и, может быть, не одной пятилетки, но решаться она должна сейчас. Комплексное воспитание трудящихся предусматривает не только заботу об улучшении быта, условий труда и отдыха, повышение общеобразовательного уровня, но и улучшение всей идеологической ра-

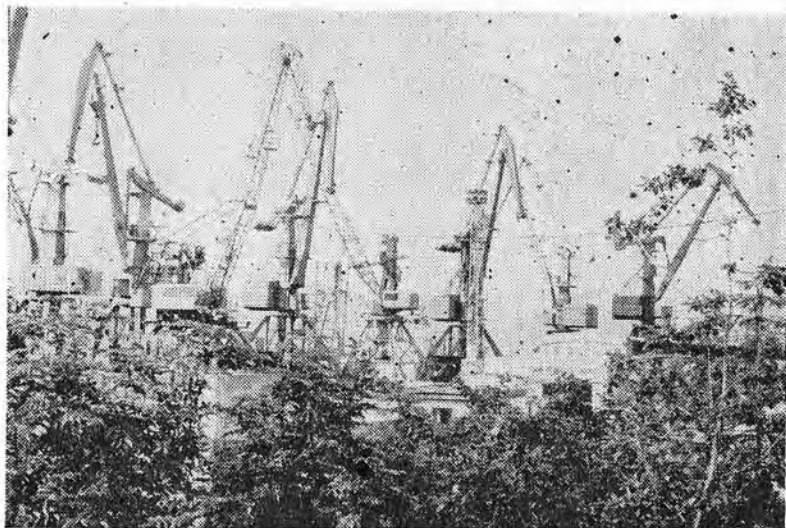
боты, укрепление коммунистического начала в мировоззрении каждого человека — это главное в сегодняшних заботах администрации, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций порта.

«Правильное, последовательное решение вопросов коммунистического воспитания, — записано в плане социально-экономического развития коллектива Магаданского морского торгового порта на 1981—1985 годы, — является, в конечном итоге, одним из важнейших факторов и в повышении производительности труда, и в социальном развитии трудящихся».

За эти годы коллектив должен подняться на новую ступень своей производственной деятельности. Увеличатся, как уже было отмечено, объемы грузопереработок, доходы от хозяйственной деятельности, почти на 15 тысяч рублей возрастет фондовооруженность труда.

В плане строительства новых объектов намечено сдать в эксплуатацию седьмой и восьмой причалы общей протяженностью 385 погонных метров. Будет построен механизированный склад контейнеров, портовый и судоремонтный причалы, ремонтно-механические мастерские с бытовыми помещениями, гараж, компрессорная станция, дорожно-заправочный пункт и другие объекты. Рабочие в этот период получат 15 400 квадратных метров жилья, общежитие на 340 мест и общежитие для временных рабочих и плавсостава на 2140 мест. К концу пятилетки запланировано также строительство детского сада на 280 мест и поликлиники. Одновременно с перечисленным будет идти реконструкция и ремонт третьего и четвертого причалов, специального пирса, грузовых складов, бетонного покрытия и подкрановых путей, оборудования, инженерных сетей и коммуникаций.

Значительно увеличится парк порталных кранов типа «Сокол», «Альбатрос», «Ганс», портовики получают 115 новых автопогрузчиков, 3 автоконтейнеровоза, 16 портовых тягачей. Вырастет число катучих кранов, малогабаритных



В Магадан пришло лето — разгар навигации

триумных бульдозеров, автокранов и автомашин. Строительство и новая техника будут способствовать дальнейшему повышению производительности труда, уровня комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ. Получат дальнейшее совершенствование и развитие пакетные и контейнерные перевозки. Полностью будет механизирован труд на обработке таких грузов, как хлебные и канатно-кабельные, на 90 процентов — бочковые, на 80 — химические.

В борьбе за экономию фонда заработной платы внедряется комплексный план прогрессивных норм выработки, сокращаются простои на погрузочно-разгрузочных работах, проводятся общественные смотры-хронометражи рабочего дня. Мероприятия по научной организации труда позволяют

внедрить типовые проекты, расширить совмещение профессий и должностей, освоить методы работы экипажей судов по примеру коллектива Щекинского комбината.

Разумеется, производительно использовать новую технику и успешно внедрять передовые методы труда можно только при наличии квалифицированных специалистов. И с этой целью в Нагаево планируется строительство учебно-курсового комбината на 200 мест, выпускники которого будут трудиться во всех портах Северо-Востока.

Много внимания уделяют в порту и планам социально-экономического развития коллектива, укреплению трудовой дисциплины и правопорядка, повышению качества работы и борьбе за сохранность социалистической собственности, за сокращение текучести кадров. Наставничество, привлечение молодых и вновь прибывших рабочих к активной общественной деятельности, постоянная связь с ушедшими служить в Советскую Армию, сохранение за ними очереди на жилье и на место в детском учреждении способствуют закреплению кадров в порту, росту социальной активности и сознательности его работников. Развитие производительных сил Магаданской области прямо связано и во многом зависит от дальнейшего процесса становления коллектива порта, его возмужания, ибо задачи завтрашнего дня способен решить только коллектив, выросший до уровня современных требований.

Как известно, седьмой причал был принят в эксплуатацию в начале 1983 года. Магаданский тележурналист Ю. Гутин накануне этого события (конец 1982 года) встретился с первым заместителем министра морского флота СССР В. И. Тихоновым и попросил ответить его на ряд вопросов, связанных с развитием Магаданского морского порта в ближайшем будущем.

Вопрос:

— Владимир Иванович, расскажите, пожалуйста, как реализуется постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему комплексному развитию

в 1981—1985 годах и на период до 1990 года производительных сил Магаданской области», разумеется, в части, касающейся Минморфлота?

Ответ:

— Старожилы помнят, что еще сравнительно недавно с января по май включительно навигация на Магадан прекращалась. Замирала работа в порту, останавливались краны, не было ледоколов, которые могли бы пробиться на расстояние шестьсот — восемьсот миль сквозь тяжелые льды Охотского моря и вести за собой транспортные суда. Такой длительный перерыв в навигации отрицательно сказывался на снабжении населения и промышленности Магадана необходимыми товарами и грузами. Для этого приходилось создавать в городе большие запасы материальных ценностей. Поэтому важнейшим делом того времени было открытие круглогодичной навигации в ваш северный город. Эта задача, как вы знаете, решена.

Сейчас на зимней линии работают мощные ледоколы «Ермак», «Адмирал Макаров», «Москва», «Ленинград», «Капитан Хлебников» и большая группа первоклассных ледокольно-транспортных судов. Порт трудится двенадцать месяцев в году, перевалка грузов увеличилась более чем в четыре раза, улучшилась равномерность перевозок и доставки грузов потребителям. Магадан стал одним из крупнейших портов вашего региона. Растут, развиваются и другие порты Магаданской области, в том числе Беринговский, Анадырский, Эгвекинотский. Воротами советской Восточной Арктики называют порт Провидения. Сегодня десятки тысяч тонн груза перемещаются (непосредственно) с морских судов на речные прямо на рейде порта Анадырь и следуют в самые далекие пункты Чукотского полуострова.

Или возьмите, к примеру, порт Певек, где после реконструкции большая площадь порта одета в бетон, где есть неплохие склады, высокопроизводительные краны, автопогрузчики и другая техника. Вопросы бесперебойного снабжения товарами побережья Чукотки решены. Разу-

меется, все эти дела вершились совместно с партийными и советскими органами Магаданской области при посильной помощи партии и правительства.

Вопрос:

— Коль скоро мы затронули недавнее прошлое, не скажете ли вы, какие капитальные вложения на развитие морского транспорта Магаданской области были освоены министерством в десятой пятилетке и что намечено сделать в текущей?

Ответ:

— Всего в десятой пятилетке было израсходовано на эти цели свыше восьмидесяти миллионов рублей, в том числе на Магаданский порт — около пятидесяти двух миллионов. В порту введено в эксплуатацию четыреста погонных метров причального «фронта». За эти годы были осуществлены работы по реконструкции и других портов области, построено свыше тридцати тысяч квадратных метров жилья, детские учреждения, магазины и другие объекты.

Вопрос:

— Скажите, пожалуйста, как намечается реализовать решения партии и правительства по комплексному развитию производительных сил Магаданской области в затронутых нами вопросах, то есть по морскому транспорту?

Ответ:

— В текущей пятилетке предусмотрено закончить вторую очередь расширения Магаданского порта, что позволит увеличить его пропускную способность более чем на полтора миллиона тонн груза. Работа в этом направлении уже ведется. Для тружеников морского транспорта области будет построено тридцать тысяч квадратных метров жилого фонда, приняты меры к поддержанию в должном эксплуатационном состоянии всех гидротехнических сооружений, культурно-бытовых учреждений... В текущем году в Магадане будет построен перегрузочный комплекс для обработки судов типа «Ро-ро», вводится в эксплуатацию свыше тысячи трехсот квадратных метров жилой площади.

В порту Провидения планируются работы по строительству, механизации и развитию других подразделений морского транспорта.

Вопрос:

— А как обстоят дела с перевозками?

Ответ:

— Должен отметить: несмотря на сложные условия арктической навигации, суда с грузами для нашей области прибывают с Востока и с Запада. Работы предстоит много, но нужно сделать все, чтобы каждая запланированная и предъявленная к перевозке тонна груза была своевременно и в полной сохранности доставлена потребителям.

Вопрос:

— Планируется ли вывод Магаданского порта из категории транзитных?

Ответ:

— Практически большинство морских портов являются транзитными. Только чаще всего транзитные отправки осуществляются по железной дороге или с передачей грузов на речные суда... У вас положение иное. Подавляющее количество грузов, прибывающих в Магадан, отправляют на автомашинах (транзитом) на Колыму. Поэтому особо важно не только со стороны нашего министерства, но и областного координационного совета, местных партийных и советских органов сделать все возможное для дальнейшего совершенствования работы всех видов транспорта (в рамках Магаданского транспортного узла) по опыту ленинградцев с тем, чтобы грузы вывозились из порта своевременно и оперативно отправлялись в пункты назначения. Это большая народнохозяйственная задача.

Вопрос:

— Как обстоят дела с завозом в Магадан промышленных и продовольственных товаров, машин, оборудования, других грузов?

Ответ:

— За последние годы, хотя и в небольших объемах, но

мы систематически увеличиваем завоз грузов в ваш город. Так, по сравнению с 1978 годом перевозки сухогрузов возросли уже в 1981 году более чем на двести пятьдесят тысяч тонн. Осуществлена большая работа по переключению грузов смешанного сообщения на перевалку через порт Ванино, что существенно сокращает расстояние перевозки. В Магадане создан и действует местный транспортный узел. Мы надеемся и впредь увеличивать объем доставки грузов в Магадан. Но положение с этим делом не всегда бывает нормальным — подводят железнодорожники, задача которых в точно определенные сроки забрасывать грузы в порт Ванино, нарушают графики и руководители предприятий морского транспорта, этим нередко грешат Дальневосточное и Сахалинское пароходства... В свое время министерством были строго наказаны работники Дальневосточного пароходства, повинные в невыполнении заданий по вывозу продукции Минчермета из Магаданского порта.

Итак, министерство приняло необходимые меры к бесперебойной работе транспортного конвейера на Магадан в осенне-зимний период. Но я хотел бы сказать, что у моряков и портовиков есть серьезные просьбы к магаданским автотранспортным организациям. И не только к ним... Бывает, приходящие в порт суда простаивают, так как портовые склады переполнены, а согласованные и подписанные заинтересованными ведомствами нормы среднесуточного вывоза грузов выполняются только на семьдесят пять — восемьдесят процентов. И все это из-за систематической нехватки автомашин. Ценные грузы залеживаются в порту, провозная способность флота снижается...

Я бы хотел обратить на это самое пристальное внимание, дабы обеспечить выполнение принятых на себя обязательств. Только лишь общими усилиями, в тесном сотрудничестве мы добьемся устойчивого выполнения планов завоза грузов на Магадан, что и заложит основу для успешного выполнения решений по дальнейшему развитию производительных сил Магаданской области.

СОДЕРЖАНИЕ

ДЕНЬ ВЧЕРАШНИЙ	4	ДОКЕРЫ	73
«...порт для нас — жизнь!»	5	Амвросов, Гусаров и другие	74
ИМЯ НА БОРТУ	32	ТРУДНЫЕ МИЛИ	91
«Капитан Федоров»	33	Экипаж — одна семья	92
«Капитан Шевченко»	35	Служба особого назна- чения	109
«Капитан Сычков»	40		
«Капитан Старостин»	42		
ВETERАНЫ	44	МЫ СТРОИМ ПОРТ	115
Рабочая высота	45	...не только порталные краны	116
Заботы Наливайского	49	Седьмой причал	120
Комиссарша	56		
Все возвращается сто- рицей	66		

Фотографии А. В. Кузнецова, В. Б. Маргаритто,
В. Н. Шумкова,
репродукции Магаданского краеведческого музея

Валерий Михайлович Фатеев

СЕДЬМОЙ ПРИЧАЛ

Редакторы А. А. Кирушин, Л. А. Савельева
Художественный редактор Б. Д. Зевин
Обложка художника М. А. Черкасова
Технический редактор К. И. Болдырева
Корректор В. И. Огрызко

ИБ 09670

Сдано в набор 13.02.85. Подписано к печати 20.05.85. АХ—03368. Формат 70×108/32.
Бумага тип. № 2. Гарнитура литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 5,6.
Усл. кр.-отт. 5,95. Уч.-изд. л. 5,69. Тираж 3000 экз. Заказ 618. Цена 15 к.
Магаданское книжное издательство, 685000, Магадан, пр. Ленина, 2
Магаданская областная типография Управления издательств, полиграфии и
книжной торговли Магаданского облисполкома, 685000, Магадан, пл. Горького, 9

15 κοπ.

