



ЗНАК КАЧЕСТВА

Несколько лет назад, а именно после триумфального похода т/х «SCF Baltica» по трассе Северного морского пути, «Совкомфлот» учредил Лигу ледовых капитанов. В этот, в некотором роде, закрытый клуб входят самые опытные и профессионально подготовленные капитаны компании, имеющие стаж безаварийного ледового плавания не менее трех лет. Всем капитанам, входящим в Лигу, вручаются отличительные знаки «Ледовый капитан СКФ».

В преддверии профессионального праздника, Дня работников морского и речного флота, такой почетный знак получил капитан т/х «РН Архангельск» Владимир Иванович Малышев. Владимир Иванович в 1973 году закончил Архангельскую мореходку, позже – Ленинградский институт водного транспорта. На флоте – с 1974 года, после распределения попал на работу в Беломорско-Онежское пароходство, достиг звания капитана дальнего плавания в 1987-м. В жизни Владимира Ивановича было много судов, несколько компаний, в том числе иностранных, а в «Совкомфлот» капитан Малышев пришел в 2004 году. Последние пять лет капитан работал на т/х «РН Архангельск» как раз в ледовых условиях – ведь «Роснефть» и строила этот танкер для работы на Крайнем Севере, на линии Архангельск – Кольский залив.

Как говорит Владимир Иванович, несколько не умаляя труд своих коллег, работа ледового капитана отличается не столько трудностью и сложностью, сколько высоким профессионализмом. Ледовому капитану приходится постоянно держать в голове уйму информации: правильно оценивать текущую ледовую ситуацию, своевременно анализировать погодные данные, следить за перемещением льда, чувствовать ледовый прогноз. А самое главное – постоянно опираться на накопленный опыт, ведь, как рассказывает Владимир Иванович, бороться с непреодолимыми силами природы, особенно на Севере, бесполезно, лучше искать возможности их обойти.

Между прочим, и принимать решения, противоречащие рекомендациям, получаемым из центра, капитанам тоже приходится. Владимир Иванович может припомнить, как минимум, три случая, когда интуиция и опыт его не подвели. Например, когда они отказывались от ледовой проводки, но учитывая погодные условия и движение льда, приходили на сутки раньше, чем караван судов в сопровождении атомного ледокола. И даже если и случались непредвиденные обстоятельства, знания и опыт экипажа «РН Архангельск» всегда их побеждали.

Однажды, например, судно не встало в караван и пошло самостоятельно, севернее обычного маршрута, потому что там лед был более разряжен. Однако прямо по курсу возник такой торос, что буквально заблокировал судно, движения не было ни вперед, ни назад. А от каравана «РН Архангельск» ушел уже далеко, и ледокол к ним подойти



не может. Как говорит капитан Малышев, в этой ситуации главное – проявить выдержку, не дергаться, не мучить экипаж и судно. Важно правильно оценить прогноз и силы, которые будут действовать на судно и лед. Просчитав ситуацию, штурмана поняли, что через некоторое время начнется отлив и, соответственно, подвижка льда, и тот участок, где они застряли, раздвинет течением. Так и получилось. Заблокированное судно работало на небольших ходах, подмывая

ПЕРВЫЕ ТРИ ЗНАКА ОТЛИЧИЯ ПОЛУЧИЛИ КАПИТАН, ДУБЛЕР КАПИТАНА И ЛОЦМАН ТАНКЕРА «SCF BALTICA» СРАЗУ ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ ЛЕДОВОЙ ЧАСТИ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО РЕЙСА ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ. ИХ ВРУЧАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «СОВКОМФЛОТ» СЕРГЕЙ ФРАНК 25 АВГУСТА 2010 ГОДА В ПОРТУ ПЕВЕК.

борта, чтобы не было сжатия, а когда ледовое поле раздвинулось, прямо перед ним открылась дорога.

И еще капитан Малышев уверен, что если в северных широтах и случается какая-либо внештатная ситуация, то происходит это отнюдь не из-за некомпетентности экипажа. Ведь не зря считают, что лед – это всегда форс-мажор, то есть обстоятельства непреодолимой силы, а моряки, работающие на Крайнем Севере, постоянно их преодолевают. И если что-то пошло не так, значит, эти обстоятельства просто оказались сильнее.

Так за что вручают знак «Ледовый капитан СКФ»? Как сказал в свое время представитель компании, знак учрежден для того, чтобы поднять престиж капитанов, работающих в арктических и субарктических условиях, для того, чтобы повысить интерес молодых моряков к Арктике, создать среди них конкуренцию за право работать в этом регионе. Представителя компании понять можно, он – лицо официальное, и изъясняется официальным языком. Но говоря простыми словами, знак вручают за профессиональный и жизненный опыт, за гражданское мужество, за выдержку, за высокую ответственность и силу духа. Знак «Ледовый капитан» – это знак качества.

НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ

30 июня, накануне Дня работников морского и речного флота, в офисе Балтийской территориальной организации РПСМ состоялись торжественные проводы уходящих на заслуженный отдых членов экипажей судов компании «Совкомфлот». Подобные мероприятия стали уже доброй традицией, и проводятся в рамках совместной программы ПАО «Совкомфлот» и Российского профсоюза моряков не только в Санкт-Петербурге, но и в других городах, где расположены кадровые офисы компании – Владивостоке и Новороссийске.

В Санкт-Петербурге кроме представителей профсоюза проводить моряков на пенсию пришли и представители работодателя. В адрес ветеранов флота было сказано много теплых слов. Председатель БТО РПСМ Александр Бодня, обращаясь к присутствующим, сказал: «Хотелось бы выразить огромную благодарность за многолетний добросовестный труд и верность традициям отечественного флота. От всей души желаю вам здоровья, благополучия и больше времени проводить в кругу родных и близких». Заместитель генерального директора по административным вопросам «СКФ Арктика» Александр Носко отметил: «Таковыми специалистами, как вы, гордилась бы любая компания. Мы это знаем не понаслышке, а судим по вашей многолетней работе на судах «Совкомфлота». Сейчас же я желаю вам удачи на берегу и, как говорится, «не теряйте бодрость духа никогда!»

У каждого из ветеранов своя история жизни, и моряки, еще не привыкшие к своему новому статусу пенсионеров, с удовольствием поделились воспоминаниями о том, как начиналась их долгая дорога в море.

Например, матрос Борис Захаров родом с Урала, родственников-моряков не имел, но с детства мечтал о море. И вот однажды, уже проживая в Эстонии, случайно увидел в газете объявление, что мореходная школа в Пярну набирает курсантов. Это был шанс. После окончания обучения в 1983 году работал в Эстонском морском пароходстве. Когда Советский союз распался, семья Захаровых переехала в Петербург. Десять лет Борис проработал в «Балтинтере» матросом и боцманом, а потом пароход, на котором он ходил, списали на металлолом. Конечно, расставаться с «Балтинтером» было грустно,



но работать-то все равно где-то надо. Борис Захаров считает, что ему просто повезло, что у него были знакомые моряки, которые буквально за руку привели его в «СКФ Юником». С тех пор он работал только там.

А вот матрос Михаил Климов мореходную школу заканчивал в Ленинграде – знаменитую ЛМШ. После выпуска работал в Балтийском морском пароходстве на таких судах, как «Гусь-Хрустальный», «Воронеж», но в основном – на лесовозах. Когда пароходство развалилось, Михаил работал через многие круинговые компании Санкт-Петербурга на судах разных типов, в том числе и на пассажирских. Уже будучи в зрелом возрасте он пришёл в «СКФ Юником», где и проработал все время до выхода на пенсию.

Матрос же Владимир Мышковец честно признается, что решил стать моряком, потому что, во-первых, считал, что они хорошо зарабатывают, а во-вторых, хотел посмотреть мир. А в советское время это можно было сделать только с борта судна заграничания. Владимир поступил в ЛМШ, уже имея за плечами кое-какой опыт: службу в армии и специальность киномеханика. Через два года, когда после окончания школы Владимир пришел в БМП устраиваться на работу, этот факт сыграл с ним шутку. В отделе кадров ему сразу же предложили пойти на пассажирское судно, только не матросом, а... киномехаником. Владимир наотрез отказался, и в результате ушел в первый рейс на «Новомиргороде». В дальнейшем

и вплоть до самого развала БМП Владимир Мышковец работал, в основном, на контейнеровозах.

В тяжелые времена, наступившие вместе с крахом БМП, как и многие другие бывшие работники пароходства, Владимир пробовал трудоустроиться, если не по своей специальности в море, то хотя бы на берегу. Первое время даже автослесарем трудился, признается он. Затем, когда появилась возможность уйти «под флаг», без особой надежды отнес свои документы в «Юником». Однако, его пригласили на работу. За последние восемь лет в «Юникоме» Владимир сделал тринадцать кругосветок, но потом компания стала менять флот, контейнеровозы продали, и Владимиру пришлось уйти. Как он сам говорит, он пытался задержаться в разных судоходных компаниях, но куда бы ни приходил работать, нигде не было привычной ему стабильности, и он чувствовал себя неуютно. В итоге вернулся в «Юником» и ни разу не пожалел. В последние годы работал на судах «Приморский проспект», «Олимпийский проспект», «РН Архангельск».

Конечно, каждому из моряков-ветеранов было много чего рассказать, ведь они отдали морю по три-четыре десятка лет своей жизни, но уже подходило время ехать на праздничный концерт в честь работников морского и речного флота в БКЗ «Октябрьский». В знак признательности от компании и профсоюза новоиспеченные пенсионеры получили памятные подарки, почетные грамоты и денежные вознаграждения. Со своей стороны, ветераны флота были тронуты душевной атмосферой мероприятия. «Такое внимание к скромному труду простого моряка дорогого стоит, – сказал Владимир Мышковец, – за это спасибо».

СМЕРТЬ «СОСУЛЯМ»!

Зря, зря смеялись над питерским губернатором Валентиной Матвиенко, предлагавшей в свое время сбивать «сосули» лазером. Каменный век, говорила она, сбивать лед с петербургских крыш ломками, когда в стране имеется шикарная научно-техническая база. И даже призывала собрать научно-технический совет и провести конкурс на лучший проект. Неизвестно, кто у кого позаимствовал идею, но факт остается фактом – в ноябре начинаются испытания судовой лазерной установки на ледоколе «Диксон», которые состоятся в Белом море и устье Северной Двины.

А если без шуток, то действительно, Национальный центр лазерных систем и комплексов «Астрофизика» совместно с учеными из Арктического и Антарктического НИИ Санкт-Петербурга разработали и создали лазерную установку для ледоколов мощностью 30 кВт в рамках федеральной целевой программы «Гражданское судостроение». Об этом подробно пишут наши коллеги из архангельской газеты «У Белого моря» (№26, 2017). Пока эффективность действия лазерной установки подтверждена только в лаборатории, но, по словам разработчиков, на испытательном стенде им удалось разрезать метровую толщу льда с расстояния в шесть метров.

Как пишут архангелогородцы, «Диксон» уже посетила команда конструкторов. В ходе визита были согласованы технические особенности установки лазерного комплекса: обозначено место расположения, крепления, требуемая мощность и точки подключения. Комплекс включает в себя волоконный лазер, волоконно-оптический кабель, систему наведения и фокусировки луча и систему энергообеспечения. Комплекс способен обнаруживать в ледяной корке трещины или точки напряженности и фокусировать на них лазер. Масса оборудования составляет около 3,5 тонны без учета системы энергообеспечения. Что касается назначенного времени испытаний, то ноябрь выбран не случайно. Ледокольные проводки от приемного буя до порта Архангельск начинаются с середины ноября. Как раз в этот период лазер будет опробован в разных режимах и средах: в речной пресноводной и соленой



Ледокол «Диксон» (фото Виталия Вашуткина)

морской. «Обслуживать» комплекс на борту судна будут два человека – оператор и механик установки.

Для чего это все нужно, спросит обыватель. Неужели для той работы, с которой успешно справлялись портовые ледоколы, теперь нужны лазеры? Естественно, нет. Тут стоит задача помасштабней. Конечной целью проекта является создание судового лазера мощностью в 200 кВт, способного резать лед толщиной до четырех метров. Лазер, во-первых, предполагается использовать для проводок ледовых караванов по трассе Северного морского пути. По словам разработчиков, установки такой мощности позволят повысить ледовый класс ледокольного судна и, таким образом, уве-

личить срок навигации в высоких широтах для ледоколов среднего уровня, которые в обычном режиме работают только три месяца в году.

Во-вторых, благодаря многоплановости технологии, лазер можно использовать для резки не только льда, но и металла. Например, утилизировать и вывезти из российской Арктики крупногабаритные металлические конструкции или старые брошенные суда, а этого добра, чего уж там, скопилось предостаточно. За короткий период арктической навигации и при большой удаленности от промышленных центров сделать это довольно сложно, а новые лазерные технологии вполне способны помочь очистить наш север от техногенного мусора.



Капитан «BBC Asia»
Максим Киреев
и старший помощник
Анатолий Яровой

«BBC ASIA» СПЕШИТ НА ПОМОЩЬ

Неизвестно, какие планы были у капитана яхты «Spica» Биргера Йансена, когда он выходил из Картахены. То ли он вообще не смотрел карту погоды, то ли неправильно оценил погодную обстановку, то ли рассчитывал, что циклон пройдет стороной, и шторм их минует. Как бы то ни было, по пути в Кристоаль именно в шторм они и попали. Да так попали, что сломалось перо руля, и четверо человек оказались полностью беспомощными и не способными даже подать сигнал бедствия – из средств связи на борту имелась только маломощная радиостанция, работающая на 16-м канале. Надеяться оставалось лишь на то, что в радиусе действия радиостанции появится какое-либо судно, и их услышат.

Их услышали. В ночь на 1 февраля вахтенный офицер т/х «BBC Asia» принял сообщение с контейнеровоза «Bodo Schulte» о том, что в пятнадцати милях по курсу от «BBC Asia» терпит бедствие парусная яхта, на борту четверо граждан Дании, одна из них женщина. Сам «Bodo Schulte» по причине высокого надводного борта и больших габаритов помочь оказать не может, поэтому просит принять информацию к сведению и сообщает точные координаты. Теперь принять решение пришлось российскому капитану «BBC Asia» Максиму Кирееву. С яхтой связаться не удалось, поэтому через тот же «Bodo Schulte» передали, что помощь будет.

Капитан Киреев немедленно стал связываться по спутниковому телефону с ближайшими МСКЦ Венесуэлы, но из шести набранных номеров ни один не ответил. По одному из номеров ответили, что понимают только по-испански. На английском ответил МСКЦ Панамы, которые затем передали всю информацию в Венесуэлу. Хотя до главного офиса Береговой охраны Колумбии капитан все-таки дозвонился, правда, там ему ответили, что говорят только по-испански. В итоге, информацию удалось передать в Морской спасательно-координационный центр Венесуэлы, и там пообещали оповестить всех курирующих регион спасателей и направить кого-нибудь на подмогу.

Яхту засекли на радаре около шести утра, к этому времени удалось установить с ней радиосвязь. Экипаж на «Spica» уже был так измучен, что был готов бросить свое судно и перейти на борт «BBC Asia». Однако в крошечной темноте и при сильном волнении делать это было очень опасно. Ни шлюпку, ни спасательный плот спустить было нельзя, более того, даже подойти на близкое расстояние было бы смертельно опасно для яхты – волнение моря достигало семи баллов, и волны просто разбили бы восьмиметровое суденышко или затянули его под борт «BBC Asia».

Капитан принял решение взять яхту на буксир. От идеи использовать линемет отказались

сразу, но сильный ветер сносил легкую выброску. Для того что бы взять яхту на буксир, BBC Asia зашла с наветренной стороны от яхты, к выброске был привязан спасательный круг, брошен с кормы на воду. Спасательный круг под действием сильного ветра и волны сдвинулся в сторону яхты, был выловлен ее экипажем, который затем выбрал выброску с буксирным концом и после нескольких попыток надежно закрепил на носу яхты. Около девяти утра «Spica» была взята на буксир.

Буксировка продолжилась до полуночи. Из-за большой волны капитан принял решение буксировать яхту с безопасной скоростью и курсом в безопасное место, которое позже было согласовано с береговой охраной Колумбии, не допуская рывков – в противном случае яхта выскочила бы из воды, как тунец, оставив своих обитателей за бортом. Капитан в течении спасательной операции постоянно находился на мостике. Благодаря слаженной работе экипажа все закончилось благополучно, яхту вывели из зоны шторма и передали на попечение корабля береговой охраны Колумбии. Спасенные и спасатели так и не пожали друг другу руки, но по радио датчане сказали много слов благодарности в адрес экипажа «BBC Asia».

Наша газета узнала о случившемся благодаря руководству компании «Breise Shipping Srb», которое, собственно, и организовало нам интервью с капитаном Максимом Киреевым и старпомом Анатолием Яровым, когда они вернулись из рейса. Иностранная пресса об этом происшествии ничего не рассказывала, российская, конечно, тоже, и в Балтийской территориальной организации РПСМ считают, что это неправильно и собираются исправить ситуацию. С профсоюзом полностью согласилось российское консульство в Копенгагене, и наш консул уже сделал запрос в королевский яхтенный клуб Дании с тем, чтобы найти экипаж «Spica». Пусть у них будет еще одна возможность поблагодарить наших моряков, так сказать, официально.

ФАЛЬСТРАХ ГОСПОДИНА ПИВНЕВА

Новый вид мошенничества в отношении моряков обнаружил председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов. На этот раз обман касается страхования финансовой ответственности судовладельца перед экипажем. Как известно, эти правила вступили в силу 18 января текущего года, и предполагают, что начиная с этой даты на борту любого морского судна должны иметься две страховки: одна на случай невыплаты заработной платы и репатриации, вторая – гарантирующая компенсацию в случае смерти члена экипажа или длительной потери им трудоспособности. Однако, как показывает практика, находятся судовладельцы, которые и в этом вопросе не могут не смухлевать.

В общем, в конце июля Николай Михайлович, имеющий многолетнюю привычку посещать суда в порту Находка и интересоваться, как живется экипажам, зашел с этой целью на т/х «СТ Винд», работающий под российским флагом. Тут надо отметить, что у дальневосточных профсоюзников особая, давняя, хотя и безответная, любовь к собственнику этого парохода, товарищу Ивану Вячеславовичу Пивневу, гендиректору южно-сахалинской компании «Вип-строй Холдинг». Благодаря стараниям ДВРО РПСМ и Дальневосточной транспортной прокуратуры против товарища не далее как в этом июне возбуждено два десятка уголовных дел, и все по длительной и систематической невыплате заработной платы. Хотя, надо сказать, этот факт совершенно не мешает предприимчивому товарищу и дальше спокойно жить и работать, а морякам – продолжать наниматься на суда этого гражданина. Если суда Пивнева – раньше их было четыре, сейчас осталось только два – задерживаются в порту, он расплачивается по долгам, ну, или предъявляет фальшивые платежки на перевод зарплаты, если жареным не пахнет – экипажи продолжают сосать лапу и писать заявления в профсоюз и прокурору. Такая любовь длится уже последние два года, и становится только сильнее. Ну, это так, лирическое отступление, чтоб стало понятно, почему Суханов просто не смог не зайти на «СТ Винд», появившийся в Находке.

Короче, еще раз: пришел Суханов на пароход. Спрашивать про зарплату у моряков этого работодателя глупо, и так ясно, что ее в принципе нет, поэтому этак невзначай попросили показать страховые свидетельства. И, как оказалось, попали в яблочко. Старпом сказал, что капитана на борту нету, а все бумаги, якобы, у него. Пришли на следующий

день – страховок нету, но обещали прислать в профсоюз по электронной почте. Долго ли коротко ли, но прислали – профсоюз получил в электронном виде страховые полисы, выданные СК «Ингосстрах». На этом можно было бы и остановиться, но любовь, как известно, толкает на необдуманные поступки, и Николай Михайлович обратился в «Ингосстрах», ну так, чисто проверить подлинность полученных документов. В ответ сотрудники страховой компании выслали базу данных застрахованных судов, в которой теплохода «СТ Винд» не оказалось. «Как так? Почему???» – заперевались ими от всех надоедливых инспекций, профсоюза и моряков, а потом перестает вносить платежи. Страховые сертификаты остаются у него на руках, но действительными не являются, при этом портовые власти продолжают выпускать судно в очередные рейсы, а ни о чем не подозревающие моряки снова остаются с носом. В том смысле, что в случае чего ни зарплату за два месяца по этой страховке, ни компенсацию в случае увечья, ни репатриацию они не получат.

А теперь, собственно, сама мошенническая схема. И это уже не слова Суханова, а комментарии страховщиков. Судовладелец подписывает договор страхования с оплатой в рассрочку, получает бланки страховых свидетельств, отматывает ими от всех надоедливых инспекций, профсоюза и моряков, а потом перестает вносить платежи. Страховые сертификаты остаются у него на руках, но действительными не являются, при этом портовые власти продолжают выпускать судно в очередные рейсы, а ни о чем не подозревающие моряки снова остаются с носом. В том смысле, что в случае чего ни зарплату за два месяца по этой страховке, ни компенсацию в случае увечья, ни репатриацию они не получают.

Конечно, Суханов отнес эти фальшивые страховки к прокурору, и ими сильно заинтересовались следователи Сахалинского следственного комитета на транспорте. А дальше вышел анекдот. Задержать «СТ Винд» в Находке не удалось, портовые власти чуть-чуть с этим делом опоздали, но зато выяснилось, что, согласно судовой роли, поданной на отход, гражданин Пивнев Иван Вячеславович в составе

экипажа покинул пределы Российской Федерации и направился в сторону Китая, унеся с собой всю уголовную ответственность. Ивана Вячеславовича понять, безусловно, можно, другое дело, чтобы выйти в открытое море с экипажем, который ты регулярно кидал, нужно быть, м-м-м, рискованым парнем. Мало ли, что может в море случиться...

И вот как, спрашивается, не любить такого замечательного человека? Самое главное, что взять с товарища нечего – уставной капитал ООО «Вип-строй Холдинг» составляет традиционные десять тысяч рублей, и можно ставить на что угодно, что даже если следователи и придут по юридическому адресу конторы, то увидят стол и стул, ну, может еще календарик на стене.

Хотя... Есть еще вариант. Там же на Сахалине, в Шахтерске, стоит второе судно этой замечательной фирмы – «Port May». Почему бы сахалинским следователям не сходить на этот пароход чисто побеседовать. Тем более, что согласно судовой роли, капитаном этого судна является Пивнев Вячеслав Николаевич. Попросить показать страховые свидетельства, трудовые контракты, поинтересоваться, как у Пивнева-старшего с зарплатой, может, человек последний хрен без соли доедает с таким работодателем. Помочь что ли. Можно также зайти в гости ко второму учредителю ООО «Вип-строй Холдинг», гражданину Пивневу Вадиму Вячеславовичу, поспрашивать, как так, работа у пароходов есть, они регулярно возят уголь-лес-металлом между портами нашего Дальнего Востока, Японии и Китая, а денег на зарплату работникам у конторы нету. Можно еще поднять дела по несчастным случаям на борту, да-да, такое тоже было, собрать с моряков свидетельские показания об угрозах «отвернуть башку» в случае жалоб в профсоюз. Сделать можно много чего, в конце концов, не все же профсоюзу лю-



Председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов

бить Пивнева, пусть и у него будет возможность полюбить профсоюз хоть немножко, а заодно и прокурора – года два, у нас за мошенничество много не дают. Ну, это так, тоже лирика.

Короче говоря, следствие работает, чем дело кончится, посмотрим, а мы все о том же. Каждый моряк должен знать, что на любом морском судне, на видном месте, в кают-компании, в красном уголке или еще где, в рамочке должны быть вывешены копии двух страховых сертификатов финансовой ответственности судовладельца. Подлинность этих сертификатов можно проверить, обратившись в страховую компанию – в подлинных документах указываются контакты представителя страховщика. А вот если там указаны бешеные цифры страхового покрытия, то это как раз и есть фальшивка: суммы в сертификатах не указываются – они должны быть прописаны в контрактах моряка.

ЗОЛОТЫЕ РЕЙСЫ КАПИТАНА ЛИПШТЕЙНА

Летом 1968 года у работников Балтийского морского пароходства была одна тема для разговоров. С бешеной скоростью среди плавсостава и в береговых службах распространялась информация о грандиозной контрабанде. Речь при этом шла не каких-то гипюровых кофточках или плащах «болонья» – пароходский народ вполголоса говорил о килограммах золота, огромных денежных суммах в валюте и целой банде высокоорганизованных контрабандистов. Откуда-то появлялись на свет божий яркие подробности контрабандной истории, «свидетели» и знакомые «свидетелей», слухи ширились – в общем, народ находился в возбужденном состоянии.

А началось все с того, что с приходом в Ленинград чекисты сняли с теплохода «Ангарск» весьма уважаемого капитана Леонида Михайловича Липштейна. Как водится, тут же нашлись десяток очевидцев этого ареста, которые якобы чуть ли не своими руками вынимали золотые слитки из шлюпбалок, помогая «органам» собирать вещдоки.

Справедливости ради надо отметить, что случаи контрабанды государственного масштаба были выявлены не только в БМП, но и в других советских пароходствах, и по следам этих громких дел в газете «Водный Транспорт» вышел целый детектив под названием «Грязное золото Флиса», растянувшийся аж на девять номеров, и основанный, без сомнения, на реальных событиях. Но коль скоро наша газета выходит в Санкт-Петербурге, остановимся на «Ангарске».

Надо ли говорить, что материалы уголовного дела, как и приговор суда, раздобыть не удалось. Запрашивали и Верховный суд, и ФСБ, но получили отказ. Зато нашли в архивах личное дело капитана Липштейна, и, удивительное дело, моряка, который присутствовал на суде над Липштейном в качестве представителя от пароходства. Честное слово, стало очень интересно, что подвигло успешного капитана, имеющего определенный авторитет, хорошую семью, устроенный быт, заняться «уголовщиной»?

В жизни нашего героя все складывалось, казалось бы, гладко. Коренной москвич с Арбата, отец – главный инженер текстильной фабрики, мать – экономист, все с высшим образованием. Во время войны семья была эвакуирована в Узбекистан, где Липштейн экстерном закончил десятилетку и поступил в Одесский институт инженеров водного транспорта, также эвакуированный в Самарканд. В 1944 году было образовано Ленинградское высшее мореходное училище, куда и перевели пареня. И с этого времени он прочно обосновался в Ленинграде. Еще будучи курсантом женился, и в числе первого выпуска ЛВМУ получил назначение в БМП. Кстати, надо отметить, при открытии «визы» рекомендацию ему давал Герой Советского Союза Владимир Иванович Немчиков – личность легендарная, герой войны, ставший первым послевоенным редактором и начальником Ленинградского отделения издательства «Морской транспорт», а впоследствии завкафедрой в «Макаровке».

Так что начинал свою морскую жизнь Леонид Михайлович очень хорошо: «... честный, дисциплинированный, преданный Родине товарищ». За три года работы стал старшим помощником капитана, работал с удовольствием везде, куда бы его направляли: и на буксирных пароходах, перегоняя лихтеры из Германии и Польши, и лоцманом по проводке иностранных судов в Игарку. После успешной операции, где он в качестве капитана буксира «Сахалинец» перегонял плавдоки из Черного моря во Владивосток, получил звание «Почетный работник морского флота». В 1955 году принял под командование новейший пароход «Каменск», а в 1956 году Приказом Министра был утвержден капитаном парохода «Ангарск».

Пароходы «Колпино», «Каменск», «Коломна» и «Ангарск» стояли на самой престижной в БМП линии Роттердам – Антверпен – Гамбург – Лондон. Рейсы по две недели, всегда с хорошей «отоваркой» – так моряки называли товары, купленные в соответствии с таможенными нормами и предназначенные для последующей перепродажи.



т/х «Ангарск»

Попасть на такой пароход было очень и очень не просто. За моряками наблюдали очень внимательно, в каждом экипаже были осведомители, которые докладывали, куда нужно, обо всем подозрительном, что происходило во время рейса. К тому же существовали «Правила поведения советского моряка за границей». Все советские моряки, выходящие за границу, независимо от занимаемой должности, оформляли «подписку»: «Обязуюсь выполнять обязательства советского моряка о поведении за границей, сознательно и честно, как патриот своей социалистической Родины».

Безусловно, именно моряки заполнили пустую нишу нашей легкой промышленности и практически одели советских граждан в плащи «болонья», снабдили мохеровой пряжей, синтетическими покрывалами и коврами. Но все это привозилось в соответствии с таможенными нормами, а потом уже перепродавалось по, так сказать, рыночным ценам. Спекуляция да, имела место быть, а именно крупная контрабанда случалась очень и очень редко.

Но, очевидно, строгие правила распространялись далеко не на всех. Капитан Липштейн слыл щедрым человеком, одаривая всех, от кого зависела работа судна, вроде как ни к чему не обязывающими презентами: импортные конфеты, спиртное, сувениры. Как видно из материалов личного дела, еще до скандала с золотом Липштейн начал возить именно что контрабанду, причем в достаточно крупных размерах: за двухнедельный рейс – пятьдесят штук плащей, которые в то время можно было продать по 100 рублей каждый.

Авторитетный, знающий, уважаемый во всех инстанциях человек, множество раз премированный и поощренный, капитан сам себе установил правила: один ходил на берег, встречался с кем хотел, а шипчандлер доставлял на судно все, что он заказывал. Как известно, легкость разворачивает, и от контрабанды текстиля потянуло к более существенным вещам.

В те годы моряки покупали товары в основном у так называемых «маклаков»: в магазинах, которых продавали ходовой товар, годный для выгодной перепродажи в Союзе. Цены там были ниже, чем в городских магазинах, за счет огромного количества реализации и отсутствия налоговых пошлин для моряков. Здесь же можно было и кое-что продать: например, икру и железные советские рубли.

Одной из таких популярных у советских моряков «лавочек» был магазин некоего господина Флиса в Антверпене. Кроме того, Флис был шипчандлером, занимался снабжением советских судов. Будучи родом из Тби-



Капитан Леонид Липштейн, фотография из личного дела

лиси, Флис какими-то неведомыми путями легально выехал из СССР, женился на гражданке Бельгии, и там, собственно, обосновался. Обслуживая советские суда, этот товарищ находил людей, которые делали у него заказы для судовых нужд, не забывая про свой «откат» или процент от заказа. В общем, Флис был деловым человеком. Как говорится, рыбак рыбака видит издалека, и Флис с Липштейном поняли друг друга. Флис был готов продавать, а Липштейн был готов покупать. Но что?

Тут надо отметить, что у некоторых граждан СССР на руках имелись огромные суммы в рублях. Вполне естественно, что их хотелось куда-то вложить, и вложить надежно, причем так, чтоб никто не задавал лишних вопросов. Легально это сделать было практически невозможно, поэтому вкладывали преимущественно в изделия из золота или просто... золото. Конечно, золотые изделия в СССР не были в дефиците, но стоили они при покупке довольно дорого, а при обратной операции шли по цене «лома», так что выгодным такое вложение назвать было нельзя. Гораздо выгоднее было купить сразу слиток, но кто тебе его продаст?

С другой стороны – удивительно, но факт – советские деньги за границей имели определенную ценность. Дело в том, что иностранцы, приезжающие в Союз со своей валютой, были вынуждены менять ее по весьма невыгодному курсу – в шестидесятые годы в СССР за один доллар давали не больше девяносто копеек. Так что гораздо удобнее было покупать рубли до пересечения советской границы.

Флис с Липштейном, будучи деловыми людьми, как говорится, тонко чувствовали конъюнктуру рынка. Схема заработала. В Антверпене Флис передавал капитану золотые слитки весом от 250 грамм до одного килограмма с клеймом Лондонского банка. Обычно за рейс привозилось до двух килограммов золота, продажная цена была 7500 рублей за кило. В Ленинграде золотые слитки уходили в два раза дороже, и круг желающих их заполучить был довольно широк.

Но, как уже говорилось выше, легкость разворачивает, а вместе с тем создается иллюзия вседозволенности и безнаказанности. Понятно дело, что долго эта эффективная схема работать не могла: во-первых, слишком много людей были ее участниками, а во-вторых, советские правоохранительные органы, что бы про них ни говорили, свое дело знали хорошо.

И вот 3 июля 1968 года, по окончании очередного рейса при подходе к приемному бую, на борт «Ангарска» сели несколько человек, сказали, что таможенники. Пока судно шло к причалу, провели досмотр. Сразу ли понял Липштейн, что «пришли» за ним, неизвестно, но «таможенники» довольно быстро обнаружили три тайника: в шлюпбалке – два слитка золота по кило каждый, в каюте в шкафу – пресловутые плащи, а на мостике – тайник с драгоценностями.

Позже пароходские «свидетели» рассказывали, что Липштейн вез огромный бриллиант, который спрятал за кокардой капитанской фуражки, и на глазах у следователей фуражка упала и «брюлик» выкатился. Было такое или не было, утверждать не беремся, но все участники «Липштейн и Ко» были арестованы в течение нескольких дней. Известно также, что всего Липштейном в СССР было привезено около десяти килограммов золота, не считая другой отоварки, а в «грязные руки Флиса» ушло около ста тысяч советских рублей...

Как обычно, не дожидаясь суда, были сделаны «оргвыводы». Партком БМП 14 августа 1968 года освободил Липштейна от должности капитана и исключил из рядов КПСС. На борту «Ангарска» было проведено партийное собрание, где осудили серьезные недостатки в поведении бывшего капитана Липштейна, и из «преданного Родине и делу Партии» надежного товарища Липштейн быстро превратился в «высокомерного дельяка, грубого в обращении с подчиненными и халатно относящегося к партийным поручениям».

В Москве, напротив, ждали официального приговора, и только в июле 1969 года, после его оглашения, Министерство морского флота приняло решение лишить капитана «Диплома капитана дальнего плавания» и Знака «Почетный работник морского флота». Защищал Липштейна самый «крутой» ленинградский адвокат по уголовным делам Семен Хейфец, и за «расстрельную», в сущности, статью Липштейн получил пятнадцать лет тюрьмы.

Что с капитаном стало дальше – неизвестно. Однако, как рассказывает случайный обнаруженный нами присутствующий на суде моряк – между прочим, известный балтийский капитан Н. Т. Шайхутдинов – выглядел Липштейн на суде очень плохо. Видно было, что он раздавлен не столько тяжестью предстоящего наказания, сколько презрением окружающих и пониманием того, что отныне в любом нормальном обществе он всегда будет изгоем. Конечно, в профессию капитан больше не вернулся, но в пароходстве еще долгое время вспоминали Липштейна с его золотом, хотя и нельзя сказать, что с глубоким осуждением.