

Виктор САВЕЛЬЕВ

# МОЯ РЕКА



*Речные были, репортажи  
и расследования разных лет*

Виктор Савельев

**Моя река. Речные  
были, репортажи и  
расследования разных лет**

«Издательские решения»

**Савельев В.**

Моя река. Речные были, репортажи и расследования разных лет /  
В. Савельев — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-909436-0

Сборник «Моя река» — как и книги автора «Я судебный репортер» и «Я криминальный репортер» — составлен из опубликованных в былые годы репортажей и расследований автора-журналиста. Такой книги о реке еще не было! Ночные рейды с рыбнадзором, погони за браконьерами, острые ситуации — это не «кабинетная журналистика», где самая большая угроза — падение словаря с полки на ногу. «Эти репортажи были самыми опасными, — говорит автор. — Они превосходили по риску даже мои выезды с уголовным розыском».

ISBN 978-5-44-909436-0

© Савельев В.

© Издательские решения

## Содержание

Спрячь блокнот и ничего не записывай!	6
ОДНАЖДЫ НА РЕКЕ...	7
ЧТОБЫ СМОТРЕТЬ И СЛУШАТЬ НОЧЬ	7
1	7
2	8
3	10
4	11
Конец ознакомительного фрагмента.	12

# **Моя река Речные были, репортажи и расследования разных лет**

**Виктор Савельев**

© Виктор Савельев, 2018

ISBN 978-5-4490-9436-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## **Спрячь блокнот и ничего не записывай!**

### **Введение в книгу о реке**

У метода репортажа, который я люблю и условно зову «полным погружением», – самая полная степень участия репортера в материале его исследования.

Для меня таким путем глубокого «погружения» в среду «речных людей» (живущих рекой и не мыслящих себя без нее) были многодневные репортажи-плавания с экипажами судов и теми, для кого река – нелегкая и порой опасная работа. Вот ты, к примеру, садишься в моторную лодку с рыбоохраной и отчаливаешь от берега. И твоя интеллигентская, бумажная жизнь остается где-то сзади, за мелкими брызгами воды и бурунами от лодочного мотора, уносящего тебя к суровым приключениям. Ты уже не писатель, и не человек, боящийся сквозняка, – тебе в лицо бьют ветры, слепит солнце, летят мимо километры реки, ее повороты и изгибы, пейзажи, чьи-то лица на пристанях и в прибрежных деревнях, и эпизоды, эпизоды встреч...

Начинается «детектив», имя которому – другая жизнь. Ты, как птица, гоняешь по волнам на моторках; ты сорвал голос и охрип на ветру; ты уже сбился со счета новых встреч и ночных погонь; ты кричишь от досады, когда браконьер, бросив сеть со стерлядью, уходит в туман, и валишься от усталости с ног на ночлеге прямо в лодке... Ты глотаешь консервы и варишь уху под писк комаров, пропах костром и рекой. Ты почти забываешь, откуда ты и что ты репортер, ты живешь жизнью людей на реке: бакенщиков, инспекторов рыбоохраны, трудяг с плавкранов и барж, рыбаков и браконьеров, артельщиков рыбных хозяйств, капитанов теплоходов, матросов, бабок с прибрежных деревень, паромщиков... Где-то далеко-далеко, в нереальной уже действительности, остался пыльный загазованный город и суета, редакция, разборки на редакционных летучках, зависть, подсчет строк и гонораров, мелкие интересы, обиды, политкорректность, боязнь простуд или накачки от начальства...

Теперь ты уже не чужак в другой жизни с ее ветром в лицо! Есть только Ты, Река и эти Люди, что плывут с тобой или встречаются за каждым поворотом твоей летящей моторной лодки! В сущности, это почти транс с постижением новой сути и новых миров...

Через неделю такого «погружения» трудно возвращаться в «дорепортажное» состояние: новая действительность еще цепко держит тебя... Но зато потом с написанием текста не будет проблем: все краски твоей поездки, как из рога изобилия, польются на бумагу – лишь остро жаль, что не все впечатления вместятся в тесные рамки репортажа.

В какой-то степени метод «полного погружения» можно еще назвать: «Испытай всё на собственной шкуре!». Это отличный прием для тех, кто не боится окунуться в жизнь, оторвавшись от привычной жизни! Ибо испытанное на себе всегда ярче вялого «улова» нейтрального наблюдателя!

...Разные ситуации мне дарила река. Красочные закаты и рассветы, встречи с людьми, не придуманную – и не видную из редакционных кабинетов настоящую жизнь, вольные просторы, легенды и были реки, упоение новой реальностью, душевной свободой...

В книгу «Моя река» я собрал свои публикации за разные годы, так или иначе связанные с речной темой. Мне никогда не забыть реки моей юности и лучших лет с ветром в лицо.

*Автор книги*

## ОДНАЖДЫ НА РЕКЕ...

### **ЧТОБЫ СМОТРЕТЬ И СЛУШАТЬ НОЧЬ вышел наш корреспондент на патрульном судне. О некоторых наиболее острых ситуациях плавания и пойдет рассказ.**

#### 1

Это случилось ветреной темной ночью на Белой-реке – я успел посмотреть на часы: было двадцать минут первого. Мы уже миновали Дюргюли, над которыми тихо умер раскаленный, в желтых полосах закат, и шли на хорошем ходу мимо поросшей лесом темной горы, прозванной Селивановской. За горой по левому борту открылись ночные поля и дальние огни бакенов и деревень на берегу. Еще там светил какой-то подвешенный над рекой луч – я даже подумал, что это прожектор на мачте. Но тут же увидел, что мачты... не было.

– Смотрите! – крикнул стоящий за штурвалом первый штурман и механик Марат Шарфудинов. Необычное зрелище разворачивалось у нас на глазах: луч расширялся и рос – уже нельзя было принять его за прожекторный. Я понял, что это был обычный оптический обман – мираж, который поражает наше воображение где-нибудь в пустыне или на открытых просторах, перенося отраженный в атмосфере свет за сотни километров. Мы бросились вглубь рубки – я за биноклем, а Урал Гафаров за фотоаппаратом. Но было поздно: то, что еще недавно казалось лучом, теперь расплылось в молочно-мутное пятно и катастрофически быстро таяло на ночном небе.

– Ты видел? – забыв о строгостях на судовом УКВ-радиоканале, спросил кто-то у идущей впереди самоходки «СТ-556».

– Еще бы! – откликнулся в динамике сквозь шипение эфира ее стоявший на вахте штурман.

С левого берега выглянула луна, я вышел из теплоты рубки на свистящий ночной ветер палубы. Ночь была хороша, как само очарование. Одинокая звезда сверкала в паре с луной и купалась в ее свете. Темнели берега, и с металлическим блеском мерцала вода, разливаясь по широкой лунной дорожке... Впрочем, для поэзии было холодновато. Быстро озябнув, я юркнул в уютную темноту рубки, где все так же попискивал динамик и попыхивали сигареты моих спутников. Их лица были напряжены, и уже ничто не напоминало о маленьком происшествии.

– Как обстановка на реке, Марат?

– Все в порядке. Сейчас будем обгонять «СТ-556», – Марат взял микрофон. – Я – «Патрульный-7», прошу разрешения на обгон...

– Добро, «Патрульный», – откликнулся эфир. – По левому борту обгон разрешаю!

– Вас понял...

Итак, мы шли этой сентябрьской ночью по реке – не прекращая ни на минуту наблюдения, чтобы все видеть, все знать и в любой миг вмешаться, если будут какие-нибудь нарушения. Такая уж работа у судоходной инспекции Бельского участка Камского бассейна – ночной дозор, дневной дозор, контроль за безопасностью судоходной обстановки. Кстати, такой контроль ведется с давних пор, с прошлого века...

**«Органы, регулирующие безопасность судоходства на реке Белой и ее притоках, организовались в Уфе в 1876 – 1880 гг. Это была 5-я Уфимская судоходная дистанция... Деятельность ее была обширной. Вели жесткий контроль за соблюдением правил судоходства. Расследовали происшествия с судами и несчастные случаи на воде. Принимали активное участие в работах по удалению затонувших судов с фарватера – в те времена случаи затопления судов, особенно несамоходных, деревянных, были довольно часты. Объяснялось это неустроенностью фарватера, засоренностью реки древесиной. Позднее, когда судоходство на Белой приняло организованный характер и сформировались постоянные кадры бельских речников, случаи затопления судов стали редкостью...»**

**[Башархив. Фонд 376. Опись 1].**

## **2**

Хотя случаи затопления и крупные аварии с судами в настоящее время редки, не все так уж спокойно на водных магистралях. В этом я убедился, листая специальный журнал на нашем «Патрульном-7».

**Из журнала патрулирования судоходной инспекции:**

**14.05.1986 г. На Нижнебирском перекате во время совершения маневра обгона теплоход «А. Киселев» своей кормовой частью сорвал кнехт у баржи состава «Урал-7».**

**17.06. 1986 г. Сообщили из Уфы, что на Нижнегруздевском перекате произошло столкновение теплохода «Урал-25» и «Дунайского-37», идущих вверх. Столкновение произошло при обгоне по правому борту. Следуем без остановки в Груздевку...**

**19.06. 1986 г. Взяли рапорт по поводу нарушения правил плавания на Среднедуванейском перекате со стороны вахтенного начальника теплохода «РТ-274», допустившего предпосылку к аварии.**

В Благовещенский РЭБ, куда мы завернули, следуя вниз по Белой, я попал на настоящее расследование по теплоходу «Речной-38», чуть не ударившему нефтеналивную баржу в районе Дюртюлей об опору строящегося моста. Баржу эту «Речной» засадил на мель так, что ее снимали с мелкого места четырьмя теплоходами, и сам теперь стоял, поднятый в доке, и чинил свою поврежденную насадку – помятое кольцо вокруг правого гребного винта.





Так выглядела верстка публикации.

Тут-то я воочию убедился, что фотоаппарат свой Гафаров возит вовсе не для красот природы. Сначала он с фотоаппаратом, а после старший в этой поездке – инспектор-капитан Владимир Иванович Марков прощупали и осмотрели каждую царапину на «Речном» вместе со специалистами дока.

Разворачивалось нечто напоминающее популярную серию «Следствие ведут Знаатоки» – в судоходной инспекции каждый из инспекторов при разборе аварий становится экспертом. Вот только реакцию капитана с «Речного-38» Т. Н. Талибуллина я не мог предвидеть.

Он появился перед Марковым после осмотра и сразу выложил свою программу:

– В происшествии под Дюртюлями я несколько не виновен! Я маневр делал со своим составом, чтобы не войти с ним в полосу тумана, но у меня, по непонятной причине, три раза глох правый двигатель – вот и затащило на мель... Думаю, виновато во всем какое-то попавшее под винт инородное тело – может, бревно.

И Талибуллин положил на стол инспектору заранее вычерченную аккуратную схему своих маневров в тот злополучный день 12 сентября и объяснительную с подробным описанием версии.

– А, может, вы просто зашли в туман и потеряли ориентиры? А насадку потом помяли о мель? – изучая бумаги, спросил многоопытный Марков.

Капитан Талибуллин делает возмущенное лицо и снова твердит про инородное тело.

– Ну, что ж! Зовите стоявшего на вахте рулевого и давайте ваш вахтенный журнал, – вздыхает Владимир Иванович.

Приходит рулевой-моторист Шарипов, настороженный промасленный парень. Он мнетя и путается в объяснениях – а посему сразу же вынимает из кармана и кладет перед Марковым готовенький листочек:

– Да чего спрашивать! Тут вот, в бумажке, все написано...

– И кто же вас научил заранее написать объяснение? Откуда такая подготовка? – интересуется Марков и, отодвинув листочек в сторону, начинает, фиксируя каждое слово в протоколе, задавать затосковавшему Шарипову один уточняющий вопрос за другим. Мне уже понятен их смысл: если команда «Речного-38» посадила на мель состав потому, что не остановилась в тумане, – это тяжелый и карающийся судоходными правилами проступок. Проступок, чреватый последствиями...

Шарипов, наконец, уходит, облегченно вздохнув, а Марков потирает глаза под очками и кивает на вахтенный журнал «Речного»:

– А вы не заметили, что запись о попадании в гребной винт инородного тела сделана капитаном между строчек? Очень похоже, что дописали ее задним числом...

Мы трогаемся из затона и выходим на широкую чистую гладь Белой, а Владимир Иванович все сидит в рубке за столиком и, читая по пятому разу объяснительные, задумчиво стучит карандашом по столу.

Я понимаю, что расследование по «Речному-38» еще только начинается...

### 3

На пристани с аппетитным названием Груздевка, куда подошел «Патрульный-7», высокая волна бьет в дебаркадер и вздымает речную гладь – к радости местных гусей, катающихся на водяных горах. Пока Марков звонит по телефону в Уфу, я засовываю руки поглубже в карманы куртки и иду гулять на палубу железной баржи, пришвартованной за дебаркадером, где не так дует. Торжествующий громкий крик разносится над головой: стая тяжелых домашних гусей, взлетев с высокого берега, пронесится над баржей к реке, паря на крыльях в тугом звенящем ветре. Но вдруг сильный порыв ветра рассыпает гомонящую эскадрилью – один гусь, даже не выпустив лап, шлепается передо мной на железную палубу и, очень сконфузясь, с ворчанием ковыляет к воде...

Нет, ветер в самом деле сегодня творит чудеса: в такт его раскачке на «Патрульном» сам собой звонит повешенный возле рубки колокол-рында, во время обеда тарелки подрагивают в каюте на столе.

– Пожалуй, балла четыре будет, судя по барашкам на волне, – говорит Владимир Иванович нашему капитану Курбатову Герману Александровичу, невысокому и приветливому человеку.

Мы держим путь к Ямалам, и река играет с нами в зависимости от капризов погоды. Она – как зеркало неба – то чернеет от низких туч и ярится пенными гребешками, то притихает на полчаса под солнцем – и тогда вспыхивают золотистые копны на узком мысу, и меж ними, как в сказке, проплывает высокая белоснежная рубка красавца-теплохода, идущего по ту сторону поля по закрытой от глаза реке.

– «Двухтысячник» плывет, – вздыхает кто-то и ждет, подаст ли теплоход положенные сигналы на крутом повороте реки. У судходной инспекции, как у ГАИ на дорогах, все внимание приковано к безопасности движения. А в том, что беспечных голов на реке еще хватает, убеждаемся мы уже на подходе к Верхнемоховскому перекату: странный состав выползает из-за речного изгиба, топорщась вверх покачивающейся высокой фермой.

– Это кто ж в такую волну кран ведет с поднятой стрелой? – кипятятся, поглядывая в бинокль, судходные инспектора. – Неужели опять шестьдесят пятый? Да случись хоть один сильный порыв ветра – и не оберешься беды...

Я тоже гляжу в бинокль на кран и невольно вспоминаю гуся, шлепнувшегося на баржу... По рации инспектор-капитан Гафаров вовсю ругает капитана встреченного состава:

– Вы что там, на «Шлюзовом-65», совсем не понимаете, что ветер достиг 12 метров в секунду! Немедленно остановите состав и опустите стрелу для буксировки... Как тросов нет? Это меня не касается – троса найдите и помните, что предупреждаем вас в последний раз! Выполняйте...

– Это что, ваш старый знакомец? – спрашиваю у Владимира Ивановича, припоминая его запись в патрульном журнале насчет крана №65.

– Да, тот самый! – кивает головой Марков. – Его ночью, 2 сентября, механик капитан-дублер Саттаров с «Речного-19» – тоже с нарушениями правил вел и чуть не столкнулся с пассажирским теплоходом «Николай Островский», потому что закрыл краном все свои бортовые отличительные огни. В час ночи меня подняли по радиогамме с теплохода – только минут

двадцать поспать и удалось. Всю ночь потом летели останавливать состав «Речного-19» и под утро догнали его на Ямалинском спрямлении...

#### **ДЛЯ СПРАВКИ:**

**Благодаря предупредительной работе, проводимой судоходными инспекторами, и контролю за правилами судоходства, за прошедшие месяцы навигации 1986 года аварийность на флоте Бельского речного пароходства снизилась в два раза по сравнению с тем же периодом прошлого года, есть снижение ее и по Башкирскому управлению пароходства «Волготанкер». Не допущено ни одного крупного транспортного происшествия.**

**\* \* \***

**Напомним, что в 1985 году такое происшествие было: при столкновении теплохода «Марина Раскова» с сухогрузом в Куйбышевском водохранилище получили травмы пассажиры, был осужден капитан.**

## **4**

Вот уже три дня Владимир Иванович Марков ломает голову над разгадкой происшествия с «Речным-38» и объяснением его капитана Талибуллина. Я уже привык, что мы прямо на ходу то и дело пришвартовываемся к встреченным судам, и Марков, захватив с собой папку с материалами, идет к очередному речнику в рулевую рубку. Там с высоты в четыре этажа наш «Патрульный» внизу кажется букашкой, плывут мимо медлительные просторы Белой и ведутся долгие разговоры с вахтенными начальниками. Опрашиваются все, кто видел «Речной-38» перед неудачным маневром, восстанавливается по крупницам обстановка на реке и распространение тумана, припоминаются запросы и команды, посланные в эфир. Папка у Маркова распухает объяснениями и бумагами, что-то зреет у Владимира Ивановича, какое-то решение, по мере того как пополняется материал.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.