

В летние каникулы в Тикси некоторые старшеклассники с согласия родителей устраивались на временную сезонную работу матросами в период навигации на морские суда, или докерами (грузчиками) в морском порту. Я тоже решил проверить себя в море. При содействии отца сначала поработал матросом на гидрографическом судне, но когда узнал, что это судно пойдет в длительное плавание, и я не успею вернуться к началу занятий в школе, мне пришлось уволиться с него. В это время в морском порту готовился отправиться в двухмесячное плавание на полуостров Таймыр лихтер «Тиксинец». Это меня устраивало, и меня взяли матросом на это судно.

Несмотря на то, что лихтер был не самоходным судном, а по существу, это была огромная железная баржа, которая буксировалась мощным теплоходом на длинном стальном тросе. В отличие от обыкновенной баржи на лихтере имеется паровая машина, которая вырабатывает электричество и дает пар на лебедки, с помощью которых производится погрузка и выгрузка грузов в трюмы лихтера, а также из трюмов на берег или на другие суда. Лихтер носил название своего порта приписки «Тиксинец». Готовился лихтер следовать с грузом на полуостров Таймыр. Возвращение его в Тикси планировалось на сентябрь месяц, поэтому я не много мог опоздать на занятия в школе, родители и директор школы с этим согласились.

Этой возможности провести летние каникулы, работая матросом на судне в длительном плавании в настоящем море, я был очень рад. Буксиру с груженным лихтером предстояло пройти, как позднее я узнал, маршрутом дубель-шлюпа «Якутск» под командованием лейтенанта Василия Прончищева, участвующего более двух сот лет назад по поручению Российского императора Петра I в Великой Северной экспедиции по освоению Северного морского пути для организации торговли России с Восточными странами. Прончищев первым провел свой корабль этим маршрутом и обследовал восточное побережье полуострова Таймыр. При возвращении на зимовку в Оленекский залив в августе 1736 года он умер от цинги. Через несколько дней от этой же болезни умерла его верная спутница и жена Мария Прончищева. Оба они были похоронены на утесе мыса Тумуль на правом берегу реки Оленек. Могила Прончищевых сохранилась до наших дней.

Конечно летом в 1958 году, когда мы шли, ведомые морским буксиром на лихтере в Хатангский залив, я мало знал об участниках Первой Великой Северной экспедиции, и в частности, о лейтенанте Василии Прончищеве. Но когда в начале 70-ых годов XX-го века перешел на работу в Тульскую область, увлекся литературой об освоении русскими мореходами и землепроходцами Северного морского пути. Этой теме посвящено много исторической литературы, в том числе, об участниках Первой Великой Северной

экспедиции.

Наиболее полное жизнеописание В. Прончищева я встретил в изданной в Туле Приокским книжным издательством в 1982 году книге тульского писателя Д. М. Романова «Колумбы Арктики». Оказывается Василий Прончищев является уроженцем Тульской губернии, он родился в 12 километрах от города Алексина в старинном селе Богимово, что на речке Мышеге притоке реки Оки. Родился он в большой семье ротмистра Василия Парфеновича Прончищева. Род Прончищевых известен с XV-го века. Они из поколения в поколение исправно несли царскую службу. В 1718 году Василий Прончищев окончил Московскую Навигацкую школу и был произведен в гардемарины. К 1732 году стал штурманом и заслужил репутацию опытного судоводителя. Вот почему Витус Беринг, составляя список кандидатов в Северную экспедицию, одним из первых включил в него Василия Прончищева.

В связи с назначением Прончищева в экспедицию его произвели в лейтенанты. Как пишет в своей книге Д.М. Романов: «Результаты плавания Прончищева в 1735-1736 гг. оказались значительными. Впервые на основе инструментальной съемки были нанесены на карту нижнее течение реки Лены и большой участок арктического побережья от Лены до Хатанги. Открыты и в общих чертах положены на карту восточный берег Таймыра и несколько островов...»

Так мне посчастливилось дважды встретиться в своей жизни с легендарной судьбой одного из первооткрывателей Северного морского пути Василия Прончищева. На лихтере я проследовал по его героическому маршруту в Северном Ледовитом океане, и в настоящее время живу в Туле, не далеко от его малой родины села Богимово.

Вернусь к описанию моего плавания по этому маршруту спустя два с лишним века после Василия Прончищева по морю Лаптевых из порта Тикси в заливе Буор-Хая в Хатангский залив у полуострова Таймыр. Это плавание в течение двух месяцев я совершил шестнадцатилетним юношей в должности матроса на лихтере «Тиксинец». За это время я смог успешно освоить профессию моряка, и был аттестован на должность матроса 2 класса. Несмотря на несовершеннолетний возраст, я проявлял старание и исполнительность в работе, чем завоевал расположение бывалых матросов. Поэтому у меня не возникало никаких проблем с капитаном, механиком и командой судна.

**матросу, мне досталась койка на втором ярусе. Видя, что я не чураюсь никаких работ, ко мне все относились, как равному. В чем состояла моя работа? В обязанности матроса входили такие виды работ: уборка палубы и помещений, швартовые работы, участие в погрузке и выгрузке грузов в трюмы и из трюмов на берег или на другие суда. Ответственной работой считается штурвальная работа в капитанской рубке судна. Управлять большим лихтером, который буксирует на длинном, тяжелом стальном тросе мощный теплоход, достаточно тяжелая работа. Крутить большущий штурвал, стоя на ногах в течение двух часов, так, чтобы лихтер не гулял из стороны в сторону, чтобы не оборвать трос и не дергать теплоход, требуется большая сноровка и быстрая реакция. На штурвальную вахту заступают два человека – старший (капитан или его помощник) и рулевой матрос. Вахта длится четыре часа, управляют штурвалом поочередности, по два часа.**

□ □ □ □                    **Особенно тяжелой является ночная вахта с 4 до 8 часов утра, когда организм человека как раз расположен к активному сну. Весьма сложной работой является удержание тяжелого лихтера от рыскания по сторонам в створе следования буксира. Напряжение физическое и психическое возрастает в штормовую погоду на море, когда огромные волны сбивают судно с прямой линии, и норовят перевернуть его. Конечно, к штурвальной вахте меня допустили не сразу, а неделе через две. Сначала меня приучали просто стоять и наблюдать за действиями рулевого в течение двух часов подряд, затем постепенно учили работать со штурвалом. Потом я отстоял несколько вахт непосредственно с капитаном, и только потом мне доверили управление лихтером в течение двух часов подряд.**

Быстро я освоил и работу на паровых лебедках по погрузке и выгрузке грузов. Конечно, тоже сначала под контролем опытных матросов. Сложность этой работы в том, что работаешь не на одной лебедке, а сразу на двух. И надо обеспечивать синхронность работы одновременно обеих лебедок. Скажем, чтобы поднять груз из трюма сначала на одной лебедке выполняешь команду «Вира» (подъем), одновременно на второй лебедке выполняешь команду «Майна» (опустить). Замешкаешься на одной лебедке, отстанешь, тогда тросы на обеих стрелах натянутся, порвутся, или из-за натяжения сломаются стрелы, на которых на стропах висит груз. В результате груз рухнет в трюм или в море, будет поврежден или утрачен, непрофессиональными действиями будет причинен большой материальный ущерб. Такова цена ошибки нерадивого матроса. Мне повезло, у меня не было таких происшествий.

Работа на лебедках мне очень нравилась, и я даже брался за нее в часы своего отдыха. Я достаточно профессионально делал эту работу, и как другие опытные

матросы, один управлял обеими лебедками одновременно, бегая от одной к другой. Когда мы пришли на Таймыр, и зашли в Хатангский залив, из-за малой глубины не смогли подойти к берегу, пришлось заниматься выгрузкой на середине залива. К нашему лихтеру причалили баржу, и мы стали выгружать груз лебедками из своих двух трюмов в трюмы баржи. На, качающихся на волнах судах, справиться с этой работой можно было только, обладая достаточным мастерством в управлении лебедками. Но я с этой работой успешно справился. При этом, работа усложнялась и тем, что из-за утреннего, большого отлива, чтобы не оказаться на мели, мы вынуждены были ускорить выгрузку, и работать ночью при включенных прожекторах.

Теперь расскажу о своих впечатлениях в ходе первого в моей жизни морского плавания все по порядку. Когда мы вышли из Тиксинской бухты и вошли в залив Буор-Хая, еще не выйдя в море Лаптевых, сразу почувствовали его близость. В самой бухте волн еще не было, не было качки, и лихтер легко удерживался на тросе, следуя за буксиром, почти не рыская по сторонам. В заливе, хотя не штормило, сразу ощутили плавную качку судна. Широкие, но спокойные волны, то опускали судно вниз, то плавно поднимали на их вершину. Шли мы вдоль западного берега залива.

Свободные от вахты, я с несколькими товарищами находились на палубе, и с интересом осматривали остающиеся за кормой лихтера берега залива, а впереди надвигались безбрежные просторы серого моря, от которого веяло холодом. Мы были не в теплых южных морях, а в одном из арктических морей Северного Ледовитого океана. Вдали по правому борту показался острый мыс, бывалые матросы с удовлетворением отметили, что проходим «Денежный камень». Так моряки между собой называли этот мыс, за которым начиналось суровое холодное море Лаптевых. И с этого времени у моряков по закону появлялось право на денежную надбавку к окладу за длительное плавание.

Выйдя в открытое море наш караван в составе двух судов, буксира и лихтера, повернул налево и взял курс на запад, в обход дельты реки Лены к восточному берегу полуострова Таймыр. Постепенно караван удалялся все дальше и дальше от берегов залива, а впереди распростерлось до самого горизонта море. Начинало штормить, на острых гребнях волн появилась белая пена. С севера все больше потянуло холодом, ощущалась близость ледяных полей. Потемнело, и мы разошлись по своим кубрикам.

Утром, проснувшись, вышел на палубу и удивился резкому изменению картины моря. На календаре середина лета, а на море настоящая зима. Дул резкий ледяной ветер. Вокруг темное холодное штормовое море. Справа по борту ледяные поля с

нагромождением торосов. Как мне объяснили, из-за разыгравшейся ночью штормовой погоды капитан буксира принял решение следовать вдоль кромки льдов, где волнение моря всегда незначительное. Это обеспечивало безопасное плавание нашему маленькому каравану. Так как в открытом море в штормовую погоду буксиру удержать на тресе лихтер очень затруднительно.

Хотя море в такую погоду неприветливое, тем не менее, интересно было наблюдать за, казалось бы, пустынными ледяными полями. Однако, скоро мы заметили, что льды были не безжизненным пространством. К нашему восторгу, около разводий появилось по два-три белых медведей, и небольшие группы тюленей. В полярных морях они были настоящими хозяевами, и нисколько не боялись следующих рядом редких кораблей и судов. Белые медведи либо лежали на льду, либо степенно прохаживались или плавали в разводьях или широких полыньях. Тюлени также либо лениво спали, либо плавали в воде. Животный мир Арктики я впервые видел в естественной среде их обитания, а не через решетки городских зоопарков – и это вдохновляло и умножало силы в нелегком морском труде.

О других впечатлениях от нашего плавания. С благодарностью вспоминаю своего капитана, к моему стыду, я забыл его фамилию и имя, он был очень внимательным моим наставником. Он всегда находился рядом со мной в рулевой рубке, во время замечал, когда я начинал уставать и доброжелательным тоном уговаривал меня не много отдохнуть, и сам вставал к штурвалу. Особенно ценной для меня была его помощь во время шторма на море. Серьезным моим недостатком было то, что я не переносил морскую качку. Мой организм не выдерживал этого состояния на море. От качки у меня темнело в глазах, кружилась голова, и тошнило. В такие моменты мой добрый капитан, наверное, не раз проклинал то время, когда согласился взять на судно матросом несовершеннолетнего юнца.

Обойдя дельту реки Лены, мы проследовали устье реки Оленек, оставив за кормой территорию Якутии. Вошли в воды, омывающие полуостров Таймыр, входящий в Красноярский край. Конечным пунктом нашего плавания являлся морской порт Хатанга, расположенный в глубине полуострова, на одноименной реке Хатанга. В этот период дельта реки обмелела, поэтому наш тяжело груженный морской лихтер войти в Хатангу не смог, и было принято решение выгрузку производить на рейде.

Мы встали в заливе на якоря. Речные буксиры причалили к нам несколько барж, и мы стали лебедками выгружать груз из наших трюмов в трюмы барж. Волны в заливе были небольшие, и выгрузка шла спокойно.

Суток за двое мы разгрузили лихтер, затем сутки готовились к обратному плаванию. Загрузили для своих котлов уголь и пресную воду. Должен заметить, что хотя наш лихтер был не самоходным судном, на нем была паровая машина, которая работала на угле, и обеспечивала его жизнедеятельность: выработку электроэнергии, работу паровых лебедок, рулевого управление, камбуза для приготовления пищи, душа для помывки команды, и водяное отопление.

Возвращались в Тикси мы прежним маршрутом. Никаких особых событий на обратном пути не произошло. Я освоился с обязанностями матроса, а однообразная картина северного моря с далекими едва видимыми берегами уже не впечатляла, как это было в начале моего плавания. Все дни прошли в рабочих буднях, поэтому в памяти моей более ничего не сохранилось.

Домой я вернулся физически окрепшим юношей, с трудовой закалкой, и с большей уверенностью в самом себе. В шестнадцатилетнем возрасте меня уже не пугала будущая неопределенность моей судьбы после окончания школы. Я был готов к тому, что если не поступлю сразу в высшее учебное заведение, то пойду работать, а потом вновь буду стремиться к заветной цели – получению высшего образования, к приобретению достойной профессии. В пятидесятые годы средняя школа ориентировала на получение высшего образования не только отличников, но и хорошистов, к которым я себя и причислял.

К началу учебного года я опоздал на 18 дней. Опоздание сочли уважительным, и я приступил к учебе в выпускном десятом классе.

Здесь я заканчиваю свои воспоминания в части приобретения мною трудовых навыков еще в школьные годы, и возвращаюсь к хронологическому изложению событий в моей жизни.