

Ведущий рубрики — кандидат исторических наук Алексей Манаев

Два капитана

Иногда мне попадают публикации о женщинах — покорителях водной стихии. Сплошной восторг и благоухание! Потому что женщины эти были флибустьерами. Одна из первых — Альвильда — хозяйничала в водах Скандинавии в годы раннего Средневековья.

Согласно преданию Альвильда, дочь короля с острова Готланд, стала «морской амазонкой», чтобы уклониться от навязываемого ей брака с Альфом, сыном датского короля. Она отправилась в пиратский вояж с командой из молодых женщин, переодетых в мужское платье. Лихие налеты Альвильды на суда были притчей во языцех. Поэтому принц Альф сам пустился в погоню за фурией. Убив часть морских разбойников, он вступил в поединок с их предводителем и принудил его сдаться. Но когда пират снял с головы шлем и предстал перед Альфом, тот чуть в обморок не упал. Во-первых, от того, что предводителем корсаров оказалась женщина. Во-вторых, эта была не просто женщина, а юная девица сказочной красоты. И Альф, попав в любовные сети, сдался без боя. Свадьбу сыграли на борту пиратского судна. Принц поклялся принцессе любить ее до гроба, а она торжественно пообещала никогда не выходить в море без возлюбленного.

А вот еще одна душещипательная история. Француженка Жанна де

Бельвиль в середине тридцатых годов XIV века вышла замуж за бретонского дворянина. По приказу короля Филиппа VI муж, подозреваемый в борьбе за престол, был казнен. Вдова начала мстить за любимого.

Вместе с двумя сыновьями, старшему из которых было четырнадцать лет, она отплыла в Англию, где добилась приема у короля. Эдуард III выдал три корабля, которые получили название: «Флот возмездия в Ла-Манше». Несколько лет флотилия Жанны де Бельвиль грабила французские торговые суда и нападала даже на военные корабли. Она первой бросалась на abordаж, вела пиратов в атаку на прибрежные замки. По свидетельствам очевидцев, Жанна превосходно владела как саблей, так и abordажным топором. Во Франции ее прозвали «кровожадной львицей».

Вчитываясь в подобные сюжеты, вспоминая снятые по ним фильмы, иной раз думаю: нашелся бы талантливый режиссер, обратил бы он внимание на биографии Героев Социалистического Труда, капитанов дальнего плавания Анны Иванов-

ны Щетининой и Валентины Яковлевны Орликовой, его заранее можно было бы поздравить с успехом. Фильм без абордажей, погонь и единоборств на шпагах получился бы захватывающим.

Мне, конечно, можно возразить, что сами по себе капитанские должности и высокие звания еще не повод для художественного кино. Нужны драматические коллизии, а их нет. Молодые годы — традиционного разлива, без бурной пены и фонтанов молодости. Родились в самых обычных семьях: Аня Щетинина — в 1908 году под Владивостоком, а Валя Орликова — в 1915 году в забайкальском городке Сретенске.

Самые, говорите, обычные? Ой ли? Представим себе, что в глубокой провинции, на дальней окраине страны, в самом настоящем захолустье у двух девчонок родилась мечта — стать капитанами дальнего плавания. Эта мечта не мотивировалась ничем: ни желанием быть первыми женщинами, которые вознамерились примерить на себе капитанские доспехи, ни материальными выгодами. Поэтому взрослые отнеслись к мечте по-разному. Кто как к детской быстро проходящей прихоти, кто как миражу, иллюзии, сказочному видению. Ошиблись все: девочки из захолустья не просто стали капитанами, а повелительницами морей, известными всему миру.

Им повезло.

Их молодость пришлось на время, когда страна стремительно расправляла крылья, примеряла на себе державные латы, стремилась к новым горизонтам с обескураживаю-

щей быстротой и настойчивостью. Вспомним строки марша:

«Нам ли стоять на месте?

В своих дерзаниях всегда мы правы.

Труд наш есть дело чести,

Есть дело доблести и подвиг славы.

К станку ли ты склоняешься,

В скалу ли ты врубаешься —

Мечта прекрасная, еще не ясная,

Уже зовет тебя вперед».

«Мечта прекрасная, еще не ясная» была притягательна и для мужчин, и для женщин. Так и повелось — рядом с мужчиной-героем должна была появиться женщина-герой, рядом с ударником труда — ударница, рядом с мужчиной-пилотом — женщина-летчица. Разве не о том знаменитая скульптура Веры Мухиной «Рабочий и колхозница»? Страна, будто догадываясь, какие предстоят испытания, заботливо пестовала Гризодубовых и Чкаловых, Стахановых и Ангелиных, для которых «нет преград на суше и на море». В этот прославленный ряд встали Щетинина и Орликова.

Подлинный талант не приспособляется к обстоятельствам, он взламывает их, как ледокол взламывает толщу льда. У девушек были именно такие характеры. Анна Щетинина была единственной девушкой на судоводительском отделении Водного техникума путей сообщения. Получив диплом, не осела в благоустроенном Владивостоке или где-то рядом с ним. Она отправилась покорять Камчатку. Рядовым моряком. Удалось. Прошло несколько лет — и перед нами первая в мире представительница слабого пола,

которая получила право водить корабли дальнего плавания.

Валя Орликова колыбелью детства тоже считала Владивосток, куда семья переехала, когда ей было три года. После школы и она поступила во Владивостокский морской техникум. Днем работала на одном из предприятий, а вечером училась. Четыре курса были позади, когда в 1932 году семья оказалась в Москве. И вот тут начались рифы и отмели. Белокаменная преподнесла сюрприз: в столице не было морских учебных заведений. Пришлось Валентине перебираться в Ленинград. Работала чертежницей в конструкторском бюро Балтийского завода и училась на рабфаке кораблестроительного института. И снова мель. Валентина заболела и вынужденно вернулась к родителям. В институте восстановилась только осенью 1937 года. Уж теперь-то, казалось, диплом кораблестроителя никуда не денется.

А она... А она неожиданно для многих перевелась в Ленинградский институт инженеров водного транспорта на судоводительский факультет. Деканом там был будущий министр морского флота Виктор Георгиевич Бакаев. Он и помог девчонке начать новую студенческую жизнь с третьего курса. Валентина не подкачала. За год догнала однокурсников, хотя пришлось выдержать дополнительные экзамены по одиннадцати предметам. «Мечта прекрасная» освещала ее настойчивость.

Подведем черту под этой частью биографий героев. В стране поднялось целое поколение юношей и девушек, для которых романтика от-



Валентина Яковлевна Орликова. Фотография сделана во время пребывания экипажа парохода «Двина» в Америке в 1943 году и хранится в библиотеке конгресса США

крытий, романтика преодолений себя и обстоятельств была неизмеримо важнее бытовой угодливой скатерти-самобранки. Шли не туда, где слаще и пышнее был стол. Шли туда, где пахло риском, обнимало ароматом душевного и духовного единения со сверстниками, с людьми старших поколений. Шли не выслуживаться. Шли служить.

Анна и Валентина торили один путь. Но у каждой были особые отметины, этапные события, повлиявшие на всю жизнь и, как мне кажется, любопытные кинематографу. Для Анны Щетининой таким событием была поездка в Германию.



*Анна Ивановна Щетина —
первая в мире женщина,
ставшая капитаном дальнего плавания*

1935 год. Советский Союз покупает в Германии несколько грузовых судов. Их предстоит отремонтировать, принять, назвать русскими именами, поднять советский флаг и перегнать на родину. Суднам почему-то было решено давать имена рыб и морских животных: «Чавыча», «Сима», «Кижуч», «Тунец», «Кит».

В Гамбург на верфь «Ховальдсверке» прибыла делегация. Шла кропотливая ежедневная работа. Хозяйка особенно интересовала миловидная девушка в голубой шелковой шляпке, сером пальто и светлых туфлях. Долго не могли понять, что эта пигалица делает среди серьезных, представительных людей. Некоторые «истинные арийцы» при-

нялись даже ухаживать за гостьей. Наверное, до ухажеров дошел слух, что хрупкая дама должна была возглавить команду парохода «Чавыча». Градус любопытства и удивления заметно подскочил. Многим не верилось, что девчонка поведет корабль. Но вот звучит команда: флаг Союза Советских Социалистических Республик и вымпел поднять! Медленно, развеваясь на ветру, вздымается алый стяг. А с ним — вымпел Камчатского акционерного общества. Сомнения рассеялись: в капитанской рубке она, русская леди. А Анна Ивановна позднее вспоминала: как много значит — быть вдали от Родины и чувствовать себя на своей земле! А судно — это тоже родная земля!

15 июня 1935 года пароход прибыл в Одессу. Через месяц с 2800 тоннами груза он убыл в порт приписки. Западные журналисты каждый день ожидали сенсаций. Вот-вот сядет на мель. Вот-вот столкнется с другим судном. Сенсация действительно случилась: утром 12 сентября 1935 года «Чавычу» торжественно встречали в порту столицы Камчатки. Корабль преодолел в общей сложности 12 тысяч миль без единого происшествия. Мало того, пришлось оказывать помощь судам, попавшим в затруднительное положение.

Выпало особое испытание и на долю Валентины Орликовой. Второй год война гуляла по просторам страны. Враг рвался к Сталинграду. Фюрер приказал во что бы то ни стало разрушить «мост дружбы», связывающий советскую Арктику с Атлантикой. Это важная транс-

портная артерия, по которой двигались караваны судов из союзных стран. Пути через Черное и Балтийское моря были блокированы. На Северный театр направлены десятки мощных военных кораблей, подводных лодок, авиация. Фашисты нападали на транспорты, которые шли в Мурманск и Архангельск. Сопровождали грузовые суда корабли английского военного флота. Но потери были. Порой значительные.

Чтобы избежать их, решили направить суда из Архангельска в США Северным морским путем. Не удалось. Фашисты настигали и здесь. От торпеды погиб теплоход «Куйбышев», подорвался на минах «Щорс», а «Эльна-2», стараясь держаться ближе к безопасному берегу, напоролась на камни.

В сентябре в Чукотском море путь каравану преградили ледяные поля. Пришлось возвращаться восвояси. Несколько советских транспортов, в их числе и теплоход «Двина», вошли в Белушью губу Новой Земли. Здесь к ним должны были присоединиться английские военные корабли. Под их охраной караван намеревался Баренцевым и Норвежским морями, Атлантическим океаном добраться до США за стратегическими грузами. Трюмы «Двины» были заполнены марганцевой рудой: плата союзникам за военную продукцию.

Увы, полтора месяца ожиданий оказались напрасными. Потом выяснится, что сопровождаемый союзниками караван PQ-17 фашисты уничтожили едва ли не полностью. Командование приказало капитанам идти в одиночку. И они пошли в тревожную даль. Первым — паро-

ход «Моссовет», через сутки — танкер «Донбасс». Покинула Белушью губу и «Двина», ведомая капитаном Иваном Васильевичем Пииром, третьим помощником которого была Валентина Орликова.

Шли навстречу штормам. Шли маршрутом, который оседлали немецкие подводные лодки, корабли и самолеты. «Холодный коридор ада» — так называли его моряки. Смертью грозил даже, казалось, спасительный от атак шторм. Не раз ураганные ветры и волны Атлантики скручивали, как фольгу, палубу и надстройки, а корпус корабля разламывали на части. И не дай Бог оказаться в воде, температура которой едва колеблется возле точки замерзания. Десять минут пребывания в ней не оставляли никакой надежды на спасение. Постоянное напряжение истощало, доводило до исступления, лишало рассудка.

Но путник без надежды не выходит в дорогу. Экипажи кораблей тоже. Она была. Она светила маленьким трепетным огоньком, который мерещится на горизонте. Однако — была!

Экипаж надеялся на непогоду, везение и на смекалку.

Непогода и смекалка выручали не раз. Вооружение «Двины» — пять винтовок, два ручных пулемета, две глубинные бомбы и дымовые шашки — было вооружением «психологической поддержки». Чтобы хоть как-то обезопасить себя, из толстых бревен сделали некое подобие пушек, накрыв муляжи брезентом. Командир корабля и штурманская служба не спали сутками.

Благополучно добрались до Исландии. В Рейкьявике заправились, отдохнули — и снова в путь. Продуктов было в обрез, зелень закончилась. У экипажа начиналась цинга. Что делать? Вновь выручила смекалка. Вспомнили о марганцевой руде. Начали промывать ее. Искали не золотые самородки. Экипажу был нужен клад драгоценней любых драгоценных камней — обыкновенная земля! Вот и полоскали руду в воде, чтобы намыть земельки на небольшую грядку. Получилось. На корабельном огороде посадили лук. Он и выручил. В январе 1943 года прибыли в американский Бостон, оттуда — в Нью-Йорк. Трюм разгрузили быстро, а вот ремонт в доке потребовался основательный: днище корабля помяло льдами. На транспорт установили пушки. Летом «Двина» направилась в обратный путь. Через Панамский канал, Сан-Франциско судно добралось до Владивостока. Рейс, таким образом, длился почти год!

Подведем итог и этой части биографий наших героинь. За плечами у каждой высшее морское образование. Нет, официальных корочек о высшем образовании у них тогда еще не было: из-за походов учебу приходилось откладывать. У них было свое высшее образование — почти кругосветные путешествия в экстремальнейших условиях! 27-летние барышни стали повелительницами морей. Бывалые моряки доверили им свои судьбы. Им и таким, как они, доверила свою судьбу страна! Пафосно? Может быть. Но разве не верно по сути? У них хватало мастерства и талан-

та, чтобы вопреки всему проводить грузовые суда к месту назначения. У них хватало ума и таланта, чтобы одерживать победы и на неприличном поприще — на дипломатическом фронте.

Команда «Двины» была нарасхват. Пригласили даже в Голливуд на съемки документального фильма о русских моряках. Валентина Яковлевна выступала по американскому радио и на митингах. Сотрудник посольства Александр Феклисов в книге «За океаном и на острове» писал, что многие советские моряки были свидетелями событий, происходивших в СССР. Они кое-что знали о ходе боев.

Поэтому корреспонденты американских газет, журналов и радиоконпаний стремились взять у них интервью и получить информацию из первых рук. Моряков приглашали на вечера в русские, украинские и другие эмигрантские организации, а также в американские семьи. Посольство считало такого рода представительско-пропагандистскую работу политически важной.

Очень успешно выступала и давала интервью американским журналистам штурман парохода «Двина» Валентина Орликова, миниатюрная, стройная женщина, всегда одетая в хорошо отглаженную форму. У нее были темно-русые волосы и выразительные глаза, речь ее отличалась искренностью и какой-то задушевностью, что сразу подкупало собеседника. От всего ее внешнего облика и манер веяло изяществом и женственностью, хотя она постоянно вращалась среди муж-

чин, занимавшихся тяжелым физическим трудом.

Какие бы каверзные вопросы ни задавали ей корреспонденты, Валентина Орликова всегда спокойным тоном давала обстоятельные, четкие ответы. Она стучалась в сердца американцев, надеясь, что те отзовутся сочувствием и помощью, читала стихи Ольги Берггольц о блокаде Ленинграда, «Жди меня» Константина Симонова и удивлялась, как без перевода громадный зал улавливал смысл.

— Передаю вам привет от моей родной страны, от нашего сражающегося народа вашим сыновьям и братьям, — говорила она по-английски. — Передаю привет от наших рабочих — вашим, которые на заводах и фабриках делают оружие, необходимое нам в борьбе с общим врагом. Это наша общая война.

Во время первого интервью Орликовой задали вопрос: как ей, хрупкой женщине, удастся командовать мужчинами? Она очень толково объяснила, в чем состояли ее обязанности. Привела пример, как пришлось маневрировать во время первой в ее жизни атаки фашистской подводной лодки, как смотрела на приближающуюся торпеду, как увела судно от нее. Страх не чувствовала, говорила Валентина, было огромное напряжение. Зажмурилась. Считала до пятнадцати. Пронесло. А слушают ее подчиненные потому, что понимают: от того, как четко выполняют распоряжения, зависит судьба парохода и всех людей на нем.

— Мне легче было устоять на мачущейся палубе, — вспоминала Орликова после войны на одной из

встреч с ветеранами-моряками, — чем на неподвижной сцене огромного зала, вмещавшего тысячи людей.

За время пребывания за океаном у команды появилась много почитателей. Членам экипажа особенно запомнились две встречи. Однажды вечером на корабль поднялись негр и белая женщина. Они хорошо разговаривали по-русски. Выяснилось, что это негритянский певец и общественный деятель Поль Робсон с артисткой-белорусской американского подданства Соней, которая учила Робсона русскому языку. Через несколько минут в салоне было полно народа. Робсон организовал концерт. Он исполнил на английском и русском языках «Песню о Родине», «Катюшу», «Красную Москву». Потом Поль Робсон долго беседовал с моряками и подарил пять пластинок с записями исполняемых им произведений.

А за сутки до отхода судна на причале остановилась грузовая машина. Из нее вышел старик, подошел к трапу, по-русски поздоровался с вахтенным краснофлотцем и попросил проводить к капитану. Оказывается, гость привез морякам подарок — новое пианино. Капитан разрешил принять пианино, и оно долго было на корабле, напоминая о почитателях за океаном.

Вынужденные едва ли не кругосветные круизы были серьезным испытанием наших героинь, но не единственными. Вот один из эпизодов возможного киносюжета.

Анна Ивановна продолжала службу на «Чавыче». Зимой 1936 года пароход в течение одиннадцати суток был в ледовом плену в Беринговом

море у Олюторского рыбокомбината. За время вынужденного дрейфа подошло к концу продовольствие. Моряки сели на скудный паек: команде выдавали по 600 граммов хлеба в день, комсоставу — по 400. Оказалась на исходе и пресная вода. Экипаж и пассажиры собирали снег с льдин, насыпали его в форпик, а затем плавил паром. Так добыли около 100 тонн воды для питья и котлов.

В течение ледового плена Щетинина не сходила с капитанского мостика, собственноручно управляя судном, ища удобного момента для вывода «Чавычи» из льдов. Пароход освободился от ледовых объятий без повреждений корпуса. Для того чтобы избежать поломки гребного винта, капитан приняла решение притопить его корму, для чего команда и пассажиры в течение нескольких дней перегружали содержимое носовых трюмов в кормовой.

До войны Анна Ивановна довелась даже возглавлять Владивостокский рыбный порт, капитанствовать на Балтике. В тяжелейших условиях первых месяцев войны Анна Щетинина на пароходе «Сауле» совершала поистине «огненные» рейсы, перевозя различные грузы и войска, участвовала в эвакуации Таллина. То время было скупым на награды, но капитана Щетинину посчитали достойной боевого ордена Красной Звезды.

Осенью 1941 года Щетинина вернулась на Дальний Восток, где в течение войны командовала различными судами, перевозя грузы, в том числе и по ленд-лизу. Не раз ходила в Америку и Канаду, где ее теп-



*Бюст В.Я Орликовой
на Ваганьковском кладбище Москвы*

ло встречали. Во время очередного рейса, пока шла погрузка, пригласили на экскурсию в Голливуд. Показав «фабрику грез», вручили оригинальный подарок — именную грампластинку с «Интернационалом» в исполнении русских эмигрантов, выпущенную в единственном экземпляре фирмой «Columbia».

В 1945 году Анне Ивановне пришлось поучаствовать и в боевой операции, высаживая десант на Сахалин. После войны снова вернулась на Балтику, надо было оканчивать институт. Но к учебе удалось приступить не сразу. До этого пришлось покомандовать несколькими судами Балтийского пароходства.

Валентина Яковлевна Орликова тоже не почивала на лаврах. В конце войны она работала на линии Владивосток — США, затем возвра-



Бюст А.И. Щетиной во Владивостоке

тилась в Балтийское пароходство. Ходила старшим помощником капитана на европейских линиях: из Ленинграда в Швецию, Норвегию, Финляндию. И вновь неожиданный поступок — просьба назначить капитаном на одно из судов Курильской китобойной флотилии.

— Не было у нас еще женщин-китобоев, — возражали ей в руководящих кабинетах.

— Капитанов не было. А старпомом вон Вера Кузьминична Мицай на «Тайфуне» ходит. Будут и капитаны, — Орликова стояла на своем.

Дали ей дизельное суденышко «Шторм», одно из четырнадцати входивших во флотилию. Зимой буксировала сигары с лесом, а летом выходила на промысел. Пять лет Валентина Яковлевна была китобоем и за освоение этого промысла удо-

стоена ордена Трудового Красного Знамени.

Затем еще один кульбит. Орликова переезжает в Мурманск и возглавляет экипаж большого морозильного рыболовного траулера (БМРТ) «Николай Островский», судна нового типа. С той поры десять лет Валентина Яковлевна возглавляла экипажи БМРТ, водила в рейсы танкер «Пирятин», и не случилось, чтобы не справлялась с заданием.

Вот что вспоминает один из ее бывших подчиненных Г. Ануфриев: «Женщины-капитаны были в те годы большой редкостью, о них ходили и легенды, и слухи. В моем представлении это должна была быть этакая «бой-баба», как у Ильфа и Петрова, — широкоплечая гражданка с зычным голосом и речью, густо припорошенной матом. А тут

хрупкая, изящная женщина с короткой стрижкой и тихим голосом, умная, интеллигентная, ироничная. С членами экипажа — доброжелательна, проста, на удивление спокойна, в решениях независима. Никогда не повышала голоса, не употребляла крепких выражений, но при необходимости способна была проявить необыкновенную, не всякому мужчине дарованную твердость характера и духа.

Такой мы, команда (90 мужиков), знали нашего капитана. Мы тогда у берегов Канады работали, в районе густых туманов. И днем, и ночью страшная скученность судов под всеми флагами. При постановке трала судно было вынуждено идти полным ходом, отсюда постоянный риск столкновений, сцеплений тралами, что, к сожалению, нередко и случилось в этой каше, но только не с нами. Уже много позже, сам став капитаном и поработав в аналогичной обстановке, я на собственной шкуре испытал, чего это стоило маленькой женщине, у которой я многому научился».

Для полноты картины нужно добавить, что и Щетинину, и Орликову приглашали на работу и в Москву, в министерства. Но тихая заводь министерских кабинетов была не для их характеров. Они вырывались «на волю». Одна, Орликова, ушла на заслуженный отдых с капитанского мостика, другая, Щетинина, с мостика преподавательского, доцентского. О существующих на флоте поверьях

она рассказывала сама: «По морским писаным и неписаным правилам, нельзя свистеть на судне, нельзя упоминать черта, хотя можно проклинать при неудаче веру, могилу, гроб, душу, предков, селезенку и печеньку. И упаси вас Бог за борт выбросить что-нибудь съестное, когда судно в море!». И добавляла улыбкой: «Женщина на борту также приносит несчастье, но ко мне это не относится!».

Современные фильмы не обходятся без перчинки: без любовных сцен, без ухаживаний, без страданий о неразделенной любви. И тут не потребуется буйных фантазий сценаристов и режиссеров. В жизни Щетининой и Орликовой хватало и того, и другого, и третьего. Женщина — хранительница семейного очага. Но как может хранить семейный очаг капитан дальнего плавания, если уходил от родных берегов в море порой на многие месяцы, если даже в минуты отдыха морская стихия не отпускала от себя?

Вероятно, поэтому, встречаясь с молодежью, Щетинина иногда говорила, что хотя и гордится своей судьбой, но все-таки море не для женщин. А на одном из юбилеев призналась, что простого «бабьего счастья» ей познать не довелось.

А я думаю: может, такова участь всех однолюбов, у которых одна привязанность в жизни — стихия, которую воплощает море?

Фото из Интернета