

Творческий романтик с душой речника

В далекие советские времена тружениками голубых магистралей: матросами, речниками пассажирского и торговых флотов, портовиками, судоремонтниками и многими другими специалистами, обеспечивающими деятельность речных дорог в стране, были многие жители Лименды. Они связали свой трудовой путь с пароходством ЛССРЗ, не стал исключением и ветеран речного транспорта Геннадий Чебыкин.

КАКОЙ БОЦМАН, ТАКОВЫ И МАТРОСЫ

- Все пережил Лимендский судостроительный-судоремонтный завод: и революцию, и интервенцию, и Великую Отечественную, но... под натиском рыночной экономики пошатнулся. Со временем советский флот стал не нужен, и мы получили расчет на «вольные хлеба». Когда проезжаю мимо лимендской гавани, сердце переворачивается при виде заброшенных, покрытых коррозией кораблей. Какая мощь была, река глубокая стояла, - вспоминает Геннадий Николаевич. - За моими плечами 33 навигации. В должности боцмана был непосредственным руководителем судовых работ, подчиняясь старшему помощнику капитана. От боцмана, занимавшего на пароходе промежуточное положение между матросами и комсоставом, зависят дисциплина, обучение новичков, эффективность действий команды и многое другое. Он должен отлично швартоваться, уметь бросать якорь. Существует поговорка: «Какой боцман, такovy и матрось». Попугай у меня на плече, как в фильмах, не сидел, но чайки сопровождали экипаж постоянно, находясь на мачтах.

Поскольку большие дизельные теплоходы преимущественно находились в Лименде, то переехал сюда в 1976 году из Устюга, своей малой родины, и стал ходить рулевым на пассажирском теплоходе «Пинега». Совершил три навигации на нем. Здесь за штурвалом, в отличие от грузового судна, приходилось стоять, а не сидеть, чтобы не уснуть. В то время ходили четыре теплохода: «Индирикка», «Неман», «Олема» и «Пинега». На пассажирском пароходе ответственности было больше, интересней, да и пассажиры скучать не давали. Часто в каждую навигацию подвыпившие люди прыгали за борт. Наша задача была вовремя среагировать и оказать помощь. За время моей работы ни один человек не утонул.

НА КОЛЕСНОМ ПАРОХОДЕ

- Отец и два моих брата основали выбор на профессии шофера, я их восторга не разделял - хотелось романтики. Наверное, нет на свете человека, который не вглядывался бы в синие морские и речные просторы: меня постоянно тянуло в эту стихию. Профессия моряка, казалось, была окружена романтическим ореолом. После школы поступил в устюгское ГПТУ речного флота № 4 на рулевого машиниста. Обучаться неизведанному для меня делу было очень интересно. До службы в армии был в трех на-

вигациях, в две из которых ходил на пароходе-колеснике «Александр Суворов» - это был мой первый пароход, который водил плоты и баржи, уходили мы из устюгского затона. На «Суворове» практикантом прошел от кочегара до матроса, а уже во вторую навигацию отправился рулевым-машинистом. По четыре часа мы стояли за штурвалом и столько же времени сидели в машине, меняя друга друга спустя восемь часов. Первый раз было особенно интересно, когда капитан доверил штурвал. В третью навигацию отправился на пассажирском пароходе-колеснике «Михаил Ломоносов». Кстати, со своей супругой познакомился несколько позже именно на пароходе «Михаил Ломоносов»: Ольга работала директором ресторана, а я был боцманом. Сейчас эти колесники, к сожалению, списаны. Остался только архангельский «Николай Гоголь» - старейший действующий пароход-колесник России. Затем три года службы на Северном флоте коком-инструктором баталера надводных кораблей. Но техника постепенно совершенствовалась, и после службы пришлось закончить школу комсостава на механика дизельного флота, потому как механик парового колесника был уже менее востребован. Так я оказался в Лименде. Было в моей жизни и пять навигаций на катамаране «Анатолий Угловский», его мощь доходила до тысячи лошадиных сил: два корпуса и два движка стояло. Мы ходили по маршруту Котлас - Пучуга, вниз за Верхнюю Тойму. А потом перешел на скоростной флот - на «Зори». Экипаж: механик, кассир да я. Оттуда в 45 лет меня, а также экипажи других больших теплоходов отправили в гавань под названием «безработица» - уволили всех. Началось непростое время, нужно было выживать и чем-то зарабатывать на жизнь в лихие 90-е. Подрабатывал водителем при ресторане на котласском причале, а душу тешило занятие интарсией...

ОФИЦЕР УВЛЕК ИНТАРСИЕЙ

— Во время службы на флоте у меня появилось хобби, которым занимаюсь уже 40 лет. Делать вечерами после службы особо нечего: кто фильм смотрит, кто книгу читает. Я неплохо рисовал и однажды обратил внимание на занимательное увлечение капитана-лейтенанта под экзотическим названием «интарсия» (по-русски «мозаика»). Он мне доверял сделать эскизы, постепенно я увлекся этим творчеством. Интарсия создается исключительно вруч-

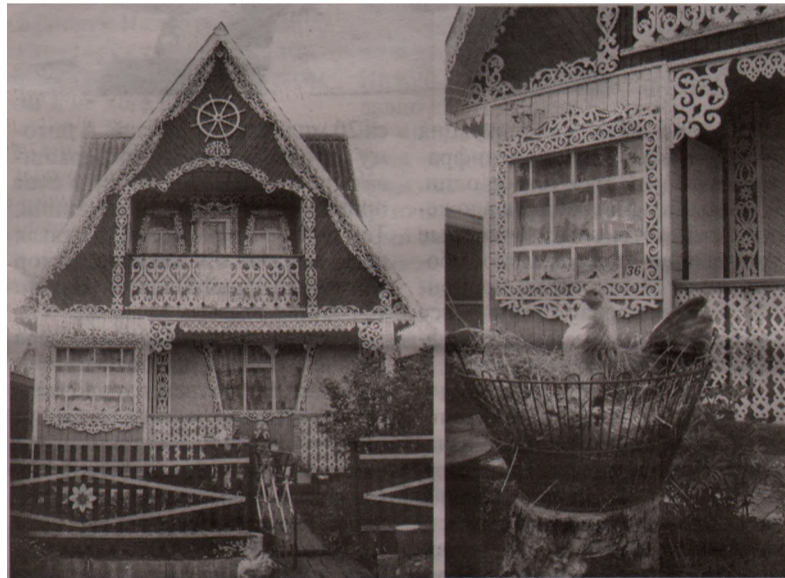
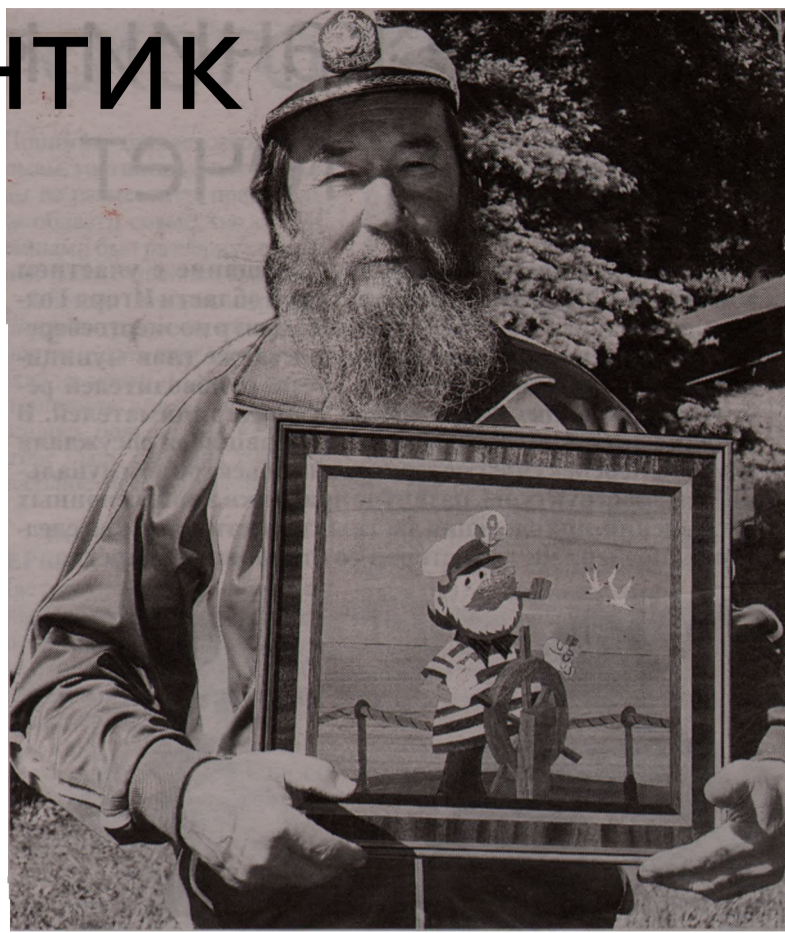
ную и для ее изготовления подбирают разный по цвету шпон всевозможных пород дерева. А после ленты-полоски скотчем склеивают до листов необходимого размера, из которых вырезаются детали для мозаики. Но вначале делается эскиз на ватмане. В ход у меня идут даже ящики из-под мандаринов: у их боковушек фанера тонкая и после выпаривания в бане легко режется на тонкие пластины. Шпон из ясеня, бука, дуба, красного дерева использую еще с советских времен. Орех заказывал через интернет - удовольствие не из дешевых. Чтобы применить для контраста в работе темный цвет, шпон замачиваю в ржавом железе. Важно любить это дело.

РЕЗНОЙ ТЕРЕМ РУКАМИ РОМАНТИКА

О творческой душе речника, который столько лет не изменяет тельняшке, рассказывают вещи его мастерской: на стене вымпел Северного пароходства, который на корабле обычно висит на носу (государственный флаг - на корме). Здесь же расположены яркие большие фотографии с изображением белоснежных парусников и военных кораблей. Рядом - коллекция флотских часов и не только, а под окном мини-атюрный музей: самовары, фонари путейца и флотский, уютно на углях и даже труба музыканта. Действительно, невозможно равнодушно пройти мимо работ интарсии, сюжет которых бесконечно разнообразен: от портрета Юрия Никулина до различных пейзажей и животных. А вокруг - коробки со шпоном разных пород дерева, из которых самым упругим оказался дуб.

- В молодости за работой просиживал целыми днями. Сейчас собираю одну в течение нескольких недель: пару часов рано утром и поздно вечером. Затем кладу работу на трое суток под пресс, и после покрываю лаком с интервалом в два-три раза. Кропотливый труд, но мне в удовольствие, - продолжает собеседник.

Неожиданный сюрприз открылся взору, когда мы подъехали к даче - резному терему Геннадия Николаевича. На фоне лесного бора по



всему дому красовалось белоснежное деревянное «кружево», начиная с крыши. Оно обрамляло и нестандартную форму окон. Пожалуй, ручная работа романтика затмит любой изысканный коттедж!

- Дачу строил я года два, а украшал ручной резьбой лет 15. Ведь этот процесс столько времени, труда и сил занимает.

ПОЖЕЛАНИЯ

- Хочу поздравить всех, от капитана до матроса, с Днем речного и морского флота! Пожелать здоровья, благосостояния, чтобы вас всегда помнили и ждали на берегу, - завершил Геннадий Чебыкин. - А всех лимендцев от всей души со 100-летним юбилеем поселка: стабильности и процветания!

