

ЛИЧНОСТЬ

Женщина на корабле

К одной из самых экзотических для прекрасного пола профессий ее привела судьба. Так считает капитан-механик пригородного теплохода «Москва-182» Марина Гаврилова. Стаж ее работы в речном флоте – сорок четыре года. Она единственный на сегодня капитан корабля из приписанных к волжским речным портам



Марина Гаврилова в капитанской рубке.

Первый в жизни якорь

Состояние рабочего места может многое сказать о человеке. В этом смысле на корабль «Москва-182» заходить несколько... боязно. Палуба блестит так, что поневоле начинаешь вспоминать, а тщательно ли ты вытер обувь там, на берегу? И ведь это не туристический теплоход, а «работяга», который возит по внутригородской линии весьма разношерстную публику. Уже один только факт безупречной чистоты заставляет предположить, что хозяйка корабля – обладательница несгибаемого характера.

– Меня хотели назвать Натшей, – рассказывает капитан «Москвы-182». – Но уже на этой стадии, видимо, вмешалась судьба, и по предложению тети я стала Мариной. Продолжилась морская тематика в детском саду, когда мама мне нашла на карман не куклу, не зверюшку и не игрушку, а якорь. Дальше – больше: в подростковом возрасте я прочитала кучу книг на морскую тематику, узнала, что мой дед служил на флоте, и к окончанию школы уже не мыслила себя никем, кроме капитана корабля.

С этими мыслями Марина и ее одноклассница с аттестатами, на которых еще и чернила не просохли, из родного Ярославля отправились в Ленинград, где тогда базировался сильнейший в стране институт инженеров водного транспорта. Но, как выяснилось, женщин на факультет судовождения не брали. И Марина решила идти к цели другим путем. О том, что в Ярославле есть речной порт, она, конечно, знала. Но, оказалось, что в порту базируется учебный комбинат и даже имеются курсы мотористов-рулевых. Вот она – прямая дорога на корабль!

Там же одни мужики!

В отделе кадров Ярославского речного порта будущего капитана-моториста встретили вовсе не с распростертыми объятиями. Спектр аргументов простирался от заботливого «там же одни мужики работают...» до иронич-

ного «...тебя ветром сдует с теплохода». Сошлись на том, что соискательницу на борт все же возьмут. Кассиром.

– Я не отказалась, потому что надо было с чего-то начинать, – вспоминает Марина Львовна. – Но работа сопровождалась чувством стыда. Просто потому, что в те времена было не принято в восемнадцать лет не пытаться получить высшее образование. Или не строить карьеру.

ЛЮБОПЫТНО

Марина Львовна помнит два случая, когда девушки пытались закрепиться на кораблях Ярославского речного порта. У первой соискательницы запыла хватило на год. У второй – на несколько месяцев.

С чувством стыда кассир теплохода боролась по-своему. А именно осаждала капитана-механика и всю команду вопросами о том, что и как на корабле и в речной работе устроено. Судя по всему, вопросы были толковые. Потому что и года не прошло, как командир корабля доверил Марине место на капитанском мостике – у штурвала. Этот момент стал одним из самых счастливых в жизни будущего капитана. В конце первой навигации Марина Гаврилова перешла в должность моториста-рулевого. А потом один из товарищей по команде ей подсказал, что в Рыбинске есть речное училище. А его филиал работает при Ярославском речном порте. Без больших надежд Марина отправилась в Рыбинск, где, с ее точки зрения, произошло чудо... Выразилось оно во фразе председателя приемной комиссии: «Хотите у нас учиться? Подавайте документы!».

– Вы меня принимаете? – изумилась абитуриентка.

И это был второй счастливый момент ее жизни, который не забывается до сих пор.

Между транзитом и «Москвой»

Марина оказалась не только единственной женщиной на ве-

черном отделении, но и самой молодой среди курсантов. Может быть, именно потому обошлось без традиционных матросских подколов. Единственный только раз, когда во время занятий погас свет, с задних рядов донеслось чье-то довольное: «Вот так бы всегда: и девушек красивых, и свет потушить»...

Уже на первом курсе сосед по парте составил своей однокласснице протекцию для работы на грузовом теплоходе – мотористом-рулевым в транзите. Это практически дальнее плавание: с началом навигации судно выходит на реку, а возвращается в родной порт порой только по ее окончании. С одной стороны, совсем не женский график. С другой – огромный опыт именно в части умения работать на реке.

Через несколько лет на Волге появилась женщина-капитан. С 1991 года она работает на местных пассажирских линиях. И, надо сказать, задает в этом деле корпоративные стандарты.

Экипаж – моя семья

Фразу из советской песни про экипаж-семью знают все. Но при этом, что называется, по умолчанию понятно, насколько тернист путь от группы людей одной профессии до реальной семьи, живущей общими интересами. А уж что для этого приходится пройти женщине...

– У меня в жизни никогда не было маникюра, – признается Марина Львовна. – Откуда, если всю зиму проводишь в доке, ремонтируя корабль и готовя его к новой навигации? Руки как минимум по локоть в масле! У меня

интересная история была: механик корабля, когда меня только-только назначили мотористом-рулевым, заболел как раз осенью, когда нужно начинать все регламентные работы. Так я ходила, подсматривала за другими мотористами. А потом шла к себе и пыталась делать то же самое. Через неделю механик вышел на работу, а ему во все уши трубят: «Она корабль до последнего болтика разобрала». Да, разобрала. Но зато уже тогда начала понимать, что к чему на корабле. И это помогает мне сегодня управлять не только машиной, но и экипажем. На моем корабле нет понятия «не могу». Потому что если я, слабый пол, все могу, то как мне такой фразой ответит мой подчиненный, являющийся мужчиной?

В итоге под руководством Марины Львовны сформировался слаженный коллектив. Во-первых, работающий практически в неизменном составе уже почти десяток лет. Во-вторых, здесь блюдают чистоту: уже в половине шестого утра команда «Москвы-182» принимается драить свое судно. Они так привыкли, они команда! Да что там команда – уже и пассажиры для капитана как своя семья...

– Годами возим по всему городу одних и тех же людей, – отмечает капитан. – Они нас уже знают, и мы их знаем как родных. И, знаете, это вдохновляет меня на работу. Все-таки если судьба ведет, ей надо не только подчиняться, но и ловить все шансы, чтобы двигаться в нужном направлении.

Анатолий КОНОНЕЦ

Фото автора

КСТАТИ

Супруг Марины Львовны тоже имеет непосредственное отношение к флоту. Но – морскому. Для того чтобы быть поближе к семье, ему пришлось переучиваться на сотрудника речного флота. После чего мужчине какое-то время довелось поработать под руководством собственной жены – у нее к тому времени речной стаж был больше.

После рождения дочери часть забот о ней взяла на себя бабушка, а у мамы в каюте появилась швейная машинка – чтобы в свободное от вахты время шить. Правда, этого времени было совсем немного...

ЭТО ИНТЕРЕСНО

Капитаны, капитаны...

По данным Международной морской организации, в мире насчитывается 1,25 миллиона моряков. Женщин среди них всего 1 – 2 процента, но это число растет. В круизном секторе их количество увеличивается до 17 – 18 процентов. Большая часть женщин на флоте работает на пассажирских судах – паромах и лайнерах. На грузовой флот приходится всего 6% морячек.

Первой в мире женщиной-капитаном дальнего плавания считается Анна Щегина. Начав простым матросом, капитаном она стала в 27 лет. На дворе был 1935 год. В том же году Анна на весь мир прославилась своим рейсом, проведя грузовой пароход «Чавыча» из Гамбурга через Одессу и Сингапур в Петропавловск-Камчатский. В 1938 году назначена первым начальником рыбного порта города Владивостока. Войну встретила на Балтике, где под бомбежками эвакуировала население Таллина и перевозила стратегические грузы. Водила суда Балтийского пароходства, дослужилась до начальника порта и декана судоводительского факультета. Известна высказыванием «Женщине на мостике не место!» – в ее случае довольно парадоксальным.

Первая в мире женщина-капитан ледохода – россиянка Людмила Тибряева. Стала капитаном дальнего плавания в 1987 году, когда ей было сорок лет. Одной из первых провела из Европы в Японию Североморским путем ледокольно-транспортное судно «Тикси». В сорок один год вышла замуж и чуть не бросила море по требованию мужа, но, поразмыслив, продолжила карьеру. «Начальник должен уметь шадить самолюбие подчиненных, – уверена Людмила. – Женщины – хорошие капитаны, потому что умеют шадить самолюбие мужчин».

В 2008 году Лаура Пинаско стала капитаном самого крупного в мире судна для перевозки скота. Судно принадлежит австралийской компании. Когда Лаура заняла капитанский мостик, ей было всего тридцать лет. Впрочем, диплом капитана она получила на пять лет раньше. «Доставка первой партии скота стала настоящим испытанием, – вспоминает Лаура. – В партии было больше двадцати тысяч голов крупного рогатого скота плюс две тысячи овец. Погрузка напоминала ад. Мы отвезли их в Малайзию и Индонезию. Ни у кого в мире не было на борту столько пассажиров, как у меня».

Елена ПАВЛОВА