

АЗЧЕРРЫБА

**ОРГАНИЗАТОРЫ РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА
И АЛЬМАНАХ ПРОМЫСЛОВЫХ КАПИТАНОВ**



Из серии
«КАПИТАНЫ РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР»

Под редакцией капитана дальнего плавания А. Н. Якунина

Херсон
ООО «ПКФ „Стар” ЛТД»
2012

УДК 639.2(262.5/.54:477)(09)

ББК 47.2г(4Укр,2)

А35

ISBN 978-966-1596-21-3

СПОНСОРЫ ИЗДАНИЯ:

АНДРЕЕВ Владимир Анатольевич
ВЕРХОДАНОВ Вячеслав Геннадьевич
ОРЛОВ Вадим Анатольевич
РОТАР Петр Федорович
ЯКУНИН Александр Николаевич

Авторы-составители:

А. Н. Якунин — капитан дальнего плавания;
И. А. Баранов — капитан дальнего плавания;
Т. И. Баранова — инженер-программист ЮРТФ

В издании представлена краткая историческая справка о важнейших этапах становления и развития океанического рыболовства Азово-Черноморского бассейна, основных рыбодобывающих, китобойных и транспортных флотов Одессы, Керчи и Севастополя. В книге приведены краткие биографические данные организаторов рыбного хозяйства, рассказано о сложных годах формирования основного ядра флота — капитанской элиты промысловиков, которые в кратчайшие сроки открыли и освоили основные биопродуктивные районы Мирового океана и заняли первое место в мире по улову 1987–1988 гг. Их подвиг не должен быть забыт никогда.

ISBN 978-966-1596-21-3

ПРЕДИСЛОВИЕ

Я долго не решался написать первое слово в будущей книге о жизни людей, с которыми меня свела СУДЬБА. Это удивительные люди! Им покорялись и покоряются моря и океаны.

Их не так много, если говорить в мировом масштабе. Но именно им человечество по сей день отдает пальму первенства и славит в веках за то, что связали морскими путями-дорогами континенты и народы. Это уникальные личности в истории цивилизации, и не случайно первым мореплавателям посвящено огромное количество книг — литературы научной, биографической, художественной, по сей день издаются все новые и новые энциклопедии и альма-нахи.

Но на фоне великих географических открытий остается как бы в тени подвиг тех великих мореплавателей, которые решали более прозаические, но не менее ответственные и, я уверен, еще более трудоемкие задачи — задачи освоения ресурсов, которыми были богаты эти моря и океаны.

Ведь не случайно говорится о том, что рыбак — дважды моряк. Ибо, с одной стороны, он должен преодолевать все трудности, связанные с мореплаванием, а с другой стороны — еще и рыбу ловить, невзирая на эти самые трудности.

Из исторической литературы мы знаем о славных временах, связанных с малым каботажом, освоенным еще в древние времена финикийцами, греками, египтянами, о последующем покорении Атлантики викингами, басками, арабами во времена, последовавшие после падения Римской империи, о великих кругосветных экспедициях великих испанских, португальских, голландских, а в XVIII-XIX веке — и великих русских мореплавателей.

Капитаны этих судов — люди, рожденные для подвига, ни на кого не похожие, исключительные по своим природным данным. Ими, как правило, двигало честолюбие — желание быть первыми. Но было и другое желание — познать неизведанное.

Образ капитана во все времена и у всех народов был примером для подражания, по-

тому что во все времена и у всех народов, имеющих к морю хоть какое-то отношение, образ капитана — это образ сильного человека, образ покорителя, образ лидера, способного сплотить вокруг себя и подчинить экипаж, состоящий, как правило, из людей столь же отважных и сильных, как их капитан, но не имеющих, как он, стальной воли и неиссякаемого мужества принимать решения за других, взять в свои руки кормило и на править судно за горизонт, в неизведанное.

СССР, как и все великие морские державы, гордится подвигом своих мореплавателей и русским флотом, который ведет свое летоисчисление со времен императора Петра Первого.

Но русский промысловый флот имеет более древнюю историю. Русские рыбаки и зверобои на Русском Севере освоили здешние моря и изучили удобные для стоянки судов бухточки во времена, когда о покорении Сибири никто еще и не помышлял. Историки говорят о том, что на Аляску русские промышленники пришли на несколько веков раньше, чем она была открыта русскими мореплавателями. И освоили ее тоже русские промышленники, поэтому эта часть Северной Америки по сей день зовется Русской Америкой.

Для этих промышленников никто не строил суда — они их «шили» сами и потому называли «шитиками». Шили без гвоздей — это потом только, когда разбогатели, появились «гвозденники».

Эти шли на собственный страх и риск. Жертвовали жизнями и всем своим состоянием.

Они не были государевыми слугами, служилыми и чиновными людьми.

Но они были патриотами своего Отечества и готовы были во имя его сложить свою буйную голову в дальних «незримых» землях, богатых морским зверьем и рыбой.

И никто из них особо не разбогател — ни казак Емельян Басов, который первым рискнул создать «складственную компанию», ни купец Никифор Трапезников, организатор многочисленных промысловых экс-

педиций на Алеутские острова и Аляску, ни его последователь Григорий Шелихов — глава Российско-Американской компании.

Это были люди, одержимые идеей. Это были первые КАПИТАНЫ промыслового флота России XVIII века, когда великая империя начала осознавать, что она ко всем своим титулам должна была добавить и этот — великая МОРСКАЯ держава.

Но XIX век и первая половина XX века для России — это время морских испытаний в сражениях, схватках и битвах, время побед и поражений, которые имели для страны исключительно важное значение, так как Россия (Советский Союз) боролись за выход своего флота в Мировой океан.

Поэтому на фоне морских сражений, залпов «Варяга» и «Авроры», было не видно и не слышно, как на дальних морских окраинах страны начинается процесс, который был очень похож на тот, когда создавался древний каботажный флот — Россия обрела прибрежный промысловый флот и начинала осваивать рыбные ресурсы у своих берегов.

А позже случились два события, которые имели особое значение для страны — великой в будущем рыболовной державы мира.

Во-первых, рыбную отрасль возглавил сталинский нарком Александр Акимович Ишков и руководил ею бесценно сорок лет — с 1939 по 1979 год.

Во-вторых, победоносно для Советского Союза завершилась Великая Отечественная война, открывшая дорогу СССР в Мировой океан.

И вот результат: Советский Союз — как рыболовная держава — завоевывает общее мировое лидерство. И это победа, прежде всего, той команды, которую смог создать, сплотить, подчинить и повести за собой КАПИТАН РЫБНОЙ ОТРАСЛИ СТРАНЫ Александр Акимович Ишков.

И эта книга о членах той команды — капитанах промыслового флота, без которых эта победа была бы невозможной.

И их трудовой подвиг сродни подвигам тех великих русских людей, которые расширили представление о земле в области географии, геодезии, мореплавания, ибо они открыли и подарили миру знания

о богатствах Мирового океана, о важнейших рыбопромысловых районах планеты и его биопродуктивности.

За очень короткий срок, начиная с середины XX века, русские рыбаки открыли и, главное, освоили практически все, известные сегодня миру, крупнейшие рыболовные «банки» Мирового океана.

Там, где сначала прошли научно-исследовательские экспедиции, а затем появился советский рыбопромысловый флот, постепенно создавалась инфраструктура отечественного рыболовства в отдаленных морях — система представительств в иностранных государствах, строились судоремонтные базы, базы отдыха рыбаков, развивалась торговая сеть, появлялись различные агентствующие компании по обеспечению услуг для промыслового флота.

Советский рыбак шел с миром, с идеей развития деловой активности в области мирового рыболовства. Вот почему во многих портах Южной Америки, Африки, в Юго-Восточной Азии по сей день, хотя мы давно уже вынуждены были в силу ряда объективных, то есть независимых от воли и разума самих рыбаков, причин и обстоятельств, покинуть эти порты, продолжает сохраняться русский дух, и местные жители с охотой вспоминают молодых русских капитанов, какими они действительно были тогда, приводящих в эти порты свои «пароходы».

А потом... наступило забвение. На многие годы. То великое, что было сделано страной в Мировом океане, брошено на произвол судьбы. Промысловый флот вернулся из дальних экспедиций. Закрыты представительства, свернуто производство. Остались без работы профессионалы высочайшего и уникального уровня.

И вот уже постарели наши капитаны, поредели их ряды.

И задача этой книги — восстановить память о людях, которыми должна гордиться наша страна, вернуть из забвения имена тех, для кого честью было служить своей Родине в гордом звании КАПИТАН ПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА.







СОЗДАНИЕ РЫБОЛОВСТВА В РОССИИ



РЫБОЛОВСТВО В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ НА 1900 ГОД

(Сборник составлен по материалам, полученным от хозяев, состоящих корреспондентами Отдела Сельской экономики и Сельскохозяйственной Статистики, и от учреждений, ведающих делами по рыболовству). Здесь дается в сокращении составителя.

8

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЧАСТЬ

I. Северная область

1. Архангельская губерния

Корреспонденций получено 89; в том числе из уездов: Архангельского — 1, Кемского — 29, Мезенского — 8, Онежского — 16, Пинежского — 8, Шонкурского — 6, Печерского — 9, Александровского — 7, Холмогорского — 3.

В этой губернии, в большинстве случаев, рыбу ловят для собственного потребления, в уездах, лежащих на берегу Белого моря и больших рек, — рыболовство составляет главный промысел, в некоторых уездах оно является подсобным промыслом.

Население производит рыбную продукцию главным образом в качестве самостоятельных рыбаков. В некоторых уездах встречаются артели, изредка — рабочие из части улова и рабочие за плату.

Участниками лова бывают большей частью сами хозяева. Из 59 представленных корреспонденций видно, что хозяев участвует в лове 4 780 человек, из 17 корреспонденции — что рабочих участвует 731 человек.

Суда, употребляемые при лове рыбы, весьма разнообразны. Общее их число, по сведениям корреспондентов, — 2 445 единиц.

Число неводов, употребляемых в рыбном промысле, достигает 2 724, число сетей — 9 042, число других снастей — 9 042.

На вопрос — какой был улов рыбы в этом году, ответило очень мало корреспондентов.

На плохой улов указали 10 корреспондентов, средний — 9, хороший — 1.

Количество выловленной рыбы в пудах (на основании показаний корреспондентов):

1. Окунь	—	3 836,00	5. Сельдь	—	4 695,00
2. Лещ	—	474,00	6. Семга	—	2 289,00
3. Корюшка	—	1 600,00	7. Сиг	—	3 929,00
4. Щука	—	3 300,00	8. Хайрюз	—	417,00

Итого: — 20 540 пудов.

Выловленная рыба большей частью продается на местах самими рыбаками. Часть — в соседних уездах (Онега, Мезень, Пинега, Повенец, Кемь), в Архангельске.

Небольшая часть рыбы отправляется в Петербург, в Швецию, Норвегию. Рыба продается свежей, соленой, сухой, замороженной и вяленой. За границу идет только семга в свежем виде.

В Архангельской губернии отмечены следующие хищнические способы истребления рыбы:

1. Вылавливание молодежи
2. Выбрасывание камбалы и мелкой рыбы при ловле семги
3. Вылавливание рыбы, идущей на нерест

Хищнические орудия лова:

1. Острога
2. Мелкоячеечные сети
3. Частые заборы

II. Северо-Западная область

1. Санкт-Петербургская губерния

Корреспонденции получено 24, в том числе из уездов: Новолодожского — 10, Гдовского — 4, Лужского — 5, Петерговского — 2, Царскосельского — 2, Шлиссельбургского — 1. Полученные сведения относятся отчасти к целым районам, отчасти к отдельным местностям. Рыболовство является местами главным промыслом в уездах: Гдовском, Новолодожском, в большинстве — подсобным, отчасти для собственного потребления и мелкой продажи.

Население принимает участие в рыбном промысле в качестве самостоятельных рыбаков, наемных работников, артелей и товариществ из нескольких хозяев.

Лов рыбы в основном производится в реках: Свири, Волхове, Горове, Плюсе; в озерах Ладожском, Чудском.

Число участников рыбной промышленности таково: хозяев — 341, работающих по найму — 3 315, артелями работают в Гдовском уезде зимой.

Артели состоят из 12 человек.

Суда, употребляемые для перевозки рыбы в Санкт-Петербург, носят название «соймов», таких судов — 5. Промысловые лодки бывают двух сортов: «пятерки» — для невода и «тройки» — для пойманной рыбы. Лодок всего — 410, челноков — 25.

Для лова рыбы употребляются невода, сети, мережки и верши.

Неводов — 157;

Сетей (запасть) — 2 657;

Мереж — 1 072 больших, 400 маленьких. Употребляются еще — вятеры, саки и переметы.

Лов рыбы был плохой (в пудах):

1. Окунь	—	901,00	4. Плотва	—	1 020,00
2. Судак	—	35,00	5. Снетка	—	4 040,00
3. Лещ	—	27,00	6. Щука	—	150,00

Итого: — 6 173 пуда.

Часть улова использовалась самими рыбаками. Часть сбывалась в сыром виде на местных рынках поштучно, фунтами, пудами.

Главный рынок сбыта — Санкт-Петербург, Псков, Гдов, Луки.

В местах, где промысел является главным, сами заинтересованные лица следят за правильностью лова. Но некоторые корреспонденты указывают на хищнический лов среди крестьян:

1. Ловят рыбу во время нереста густыми сетями.

2. Сбывают мелочь (непромысловый размер).

3. В Новолодожском уезде используют при ловле отраву для рыб, но это преследуется самими крестьянами.

III. Юго-Западная область

1. Таврическая губерния

Корреспонденций прислано 19, в том числе из уездов: Днепровского — 5, Евпаторийского — 3, Мелитопольского — 7, Феодосийского — 4. Сведения относятся к районам и к отдельным местностям.

Рыболовство является главным, во многих местах подсобным, для местного потребления. Население принимает участие в рыбном промысле в качестве самостоятельных рыбаков, артелей, рабочих за часть улова, рабочих за плату.

Рыболовством занимаются в качестве хозяев — 818 человек, рабочих — 2 723 человека.

При ловле употребляются различные лодки: дуфы, баркасы, байды и хлюки (шлюпки). Число судов — 1 052. Число неводов — 93. Сетей — 2 200. Крючьев — 800 000. Употребляются и другие орудия лова: ятори, коты, кубари, хватки. Улов вообще был плохой или средний.

Количество выловленной рыбы в пудах:

1. Судак	—	1 800	6. Камбала	—	10 000
2. Севрюга (икры)	—	200	7. Скумбрия	—	200
3. Севрюга (холостая)	—	400	8. Бычок	—	100
4. Осетр	—	10 520	9. Карп	—	100
5. Сельдь	—	100			

Итого: 23 420 пудов.

Выловленная рыба продается в Керчи, Таганроге, Симферополе, Севастополе, Каховке, Одессе, Херсоне. В Харькове и Орле продаются: белуга, осетр, севрюга.

Отмечены следующие вредные способы лова: употребление мелкочечной дели, употребление крючьев и острог.

IV. Юго-Восточная или Каспийская область

1. Астраханская губерния

Корреспонденций получено — 54, в том числе из уездов: Астраханского — 19, Енотаевского — 10, Черноярского — 10, Красноярского — 8, Царевского — 7.

Ловля рыбы производится в Каспийском море, реке Волге и ее притоках.

Рыболовство в Астраханской губернии исключительно является промыслом и лишь в незначительной части — для собственного потребления.

Население принимает участие в промысле в качестве самостоятельных рыбаков, рабочих за плату, из части улова, артелями.

Число участников лова в местах, о которых даны сведения: самостоятельных рыбаков-одиночек — 2 129, хозяев — 70, рабочих — 16 759 человек. В одном хозяйстве показано 5 000 рабочих.

Судов при ловле употреблялось: 17 паровых катеров, 10 баржей, 5 670 лодок различного типа (неводчики, прорези, рыбницы, остроуны, бударки и др.).

Неводов — 209, сетей — 21 938, волокуш — 36, крючьев — 220 000, кроме того, ловят вандами, котами, неводами и прочим.

Количество выловленной рыбы в пудах:

1. Окунь	—	260	12. Сом	—	3 225
2. Судак	—	12 900	13. Сопа	—	500
3. Лещ	—	188 730	14. Щука	—	2 342
4. Сазан	—	68 740	15. Берш	—	37
5. Вобла	—	75 783	16. Жерех	—	200
6. Сельдь	—	6 326	17. Чехонь	—	750
7. Тарань	—	2 650	18. Линь	—	9 000
8. Осетр	—	10 515	19. Карась	—	700
9. Севрюга	—	438	20. Красноперка	—	35 900
10. Белуга	—	263	21. Мелочь	—	27 300
11. Стерлядь	—	1 360			

Итого: — 88 454 пуда.

Из злоупотреблений в Астраханской губернии практикуется чаще всего тайный лов рыбы в запретное время (преимущественно крючьями как орудием наиболее удобным для тайного лова) и употребление сетей с малыми ячейками, благодаря чему гибнет много мелкой рыбы.

По мнению корреспондентов, причины этих злоупотреблений лежат в недостаточности надзора и в ничтожности штрафов, определяемых за нарушение закона о правильном лове.

V. Уральская область

Улов: 23 817 пудов.

VI. Закаспийская область

Улов: 991 пуд.

VII. Дагестанская область

Улов: 1 266 пудов.

АЗИАТСКАЯ ЧАСТЬ

VIII. Тихоокеанская область

1. Амурская область

Корреспонденций получено – 20, в том числе из станиц: Иннокентьевской – 9, Екатерино-Никольской – 4, Поярковской – 1, Раддевской – 4, Игнашинской – 1, Албазинской – 1.

Рыболовством занимаются в этой области почти исключительно для собственного потребления, и только в одной корреспонденции сказано, что рыболовство является подсобным промыслом (Поярковская станица).

Население принимает участие в лове рыбы в качестве самостоятельных рыбаков, артелей, рабочих из части улова, рабочих за плату. В Иннокентьевском станичном округе в рыбном промысле принимает участие все население.

Весенний лов рыбы начался в середине апреля и кончился в конце мая.

Участниками лова рыбы являются, по большей части, хозяева – 114, артели – 15, рабочие – 12. В рыбном промысле употребляются 276 лодок, 131 невод, 736 самоловов. Кроме того, практикуется лов рыбы посредством загораживания реки во всю ширину.

Лодки употребляются разной величины, обыкновенные и плоскодонные.

Улов рыбы был плохой, объясняется это сильным ветром и ледоходом:

1. Осетр	— 1 823 шт.	5. Сиг	— 15 пудов
2. Калуга	— 253 шт.	6. Чебак	— 35 пудов
3. Сазан	— 100 пудов	7. Пескарь	— 15 пудов
4. Щука	— 190 пудов	8. Хайрюз	— 15 пудов

Итого: 790 пудов.

Выловленная рыба в большинстве случаев не продается, если продается, то местным жителям.

2. Приморская область

Всего корреспонденции получено 3, все из Южно-Уссурийского округа. Сведения относятся к районам: побережье Японского моря от м. Ханган в Уссурийском заливе к северо-востоку до м. Овсянкина при бухте Преображения: от м. Поворотного до р. Тумень-Ула (граница с Кореей), верхний бассейн р. Уссури.

Рыболовство является значительным промыслом, отчасти проводится для собственного потребления. В рыбном промысле принимает участие русское население в качестве самостоятельных рыбаков, а также китайцы, корейцы и японцы в качестве рабочих.

Число участников промысла (по 2 корреспондента): хозяев – 32, рабочих – 1 279, всего – 1 599.

Лов начинается с половины марта и во второй половине апреля и заканчивается в начале июня.

Число судов, употребляемых для промысла: гольдского типа корейские шаланды, шампунки – китайские шлюпки, китайские шаланды, японские лодки. Всего 309 единиц.

Неводов употреблялось – 9, сетей – 253. В основном ловился сазан, сельдь, камбала, корюшка, вахня.

Рыба в свежем и соленом виде сбывается во Владивосток, Никольск-Уссурийский, Иман. Вяленая камбала — в Корею.

СТАНОВЛЕНИЕ РЫБОХОЗЯЙСТВЕННЫХ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В РОССИИ

И. А. МЕЙСЕР

12

В XVIII столетии морские воды Россией для рыболовства практически не использовались. Только новгородцы, переселившиеся ранее к берегам Белого моря, занимались ловлей трески и других рыб, в том числе и на Мурмане. Рыба эта почти не доходила до Центральной России, хотя о рыболовстве на Севере было хорошо известно в Московской Руси уже в XIV–XV веках.

Морское рыболовство России в Азовском море зародилось в конце XVIII столетия. Вылов рыбы в этом водоеме резко увеличился в 20-х годах следующего века. Одновременно увеличился лов рыбы в Балтийском море. В 70-х годах XIX столетия начат лов рыбы в Каспийском море, но в реках, впадающих в этот водоем, рыболовство существовало с незапамятных времен. В конце XIX столетия в Каспийском бассейне добывалось рыбы больше, чем в любом другом море России (300 тысяч тонн в 1900 году). Значительно позже начат коммерческий лов рыбы в Черном море. В потребительских же целях рыбу ловили местные жители всегда. Аральское море и моря Дальнего Востока были вовлечены в сферу рыболовства лишь в начале XX столетия. До Европейской части империи эта рыба практически не доходила.

По данным «Вестника рыбопромышленности» за 1895 год стоимость общего российского улова в конце XIX столетия составила 53,4 миллиона золотых рублей и уступала по этому показателю только США и Великобритании. По районам промысла стоимость улова распределялась так:

Мурман и Белое море	1,4 млн. рублей
Балтийское море	2,0 млн. рублей
Черное море.	3,0 млн. рублей
Азовское море	6,0 млн. рублей
Каспийское море	30,0 млн. рублей
озера североευропейской части.	7,0 млн. рублей
водоемы Средней Азии и Сибири	2,5 млн. рублей
зверобойный промысел и промысел моллюсков	1,5 млн. рублей

В 1910 году общий вылов рыбы в России составил 1104 тысячи тонн, в том числе 800 тысяч тонн в морских водах.

Организацией исследований рыбных ресурсов в Российской империи ведало Министерство государственных имуществ. В 1851 году оно снарядило чрезвычайно широкую по тематике многолетнюю научно-промысловую экспедицию на территории России. Русское Географическое общество, основанное в 1845 году, принимало участие в организации и проведении этой экспедиции. Возглавляли ее К. М. Бэр и Н. Я. Данилевский. Экспедиция преследовала цель определить рыбные богатства России и получить материалы, которые позволили бы организовать более бережное использование наиболее ценных видов – особенно осетровых в Волго-Каспийском бассейне и судака в Азовском бассейне. Отсутствие четкого представления о биологии и условиях обитания рыб в водоемах России не позволяло обоснованно вводить меры регулирования рыболовства в тех водоемах, в которых уже тогда чувствовалась в этом необходимость.

Работа экспедиции Бэра-Данилевского началась в 1851 году в Псковском и Чудском озерах, с 1853 года исследовался Каспийский регион, включая реки Волга, Урал и Терек. В 1859 году начались исследования на Белом море и у берегов Мурмана. В 1862 году экспедиция начала работать на Азовском и Черном морях. На последнем этапе экспедицией, которая завершилась в 1870 году, были исследованы озера Белое, Онежское, Ладожское и Ильмень.

Н. Я. Данилевский в этой грандиозной экспедиции руководил работами на северных озерах, Белом море и Мурмане, Черном и Азовском морях. Выдающийся географ и ихтиолог академик Л. С. Берг так охарактеризовал итоги этой экспедиции: «Научные и практические результаты были громадны, а некоторые достижения имели мировое значение». По итогам экспедиции

в 1860–1875 годах было издано девять томов под общим названием «Исследования о состоянии рыболовства в России». В этих трудах приведены сведения об условиях среды обитания рыб, соображения о связях между рыбой и средой ее обитания, между состоянием запасов и эффективностью рыболовства. Наибольшую известность получили работы К. М. Бэра «Материалы для истории рыболовства в России и в принадлежащих ей морях» (опубликована в 1854 году), «Рыболовство в Чудском и Псковском озерах и в Балтийском море» (1860 год), а также «Рыболовство в Каспийском море и его притоках» (1860 год).

Наиболее известными работами Н. Я. Данилевского являются «Рыбные и звериные промыслы на Белом и Ледовитом морях» (1862), «Описание рыболовства на Черном и Азовском морях» (1871) и «Описание рыболовства в северо-западных озерах» (1875). Им были сформулированы принципы рационального рыбного хозяйства, которые сводятся к следующему:

- сохранение благоприятных условий для естественного нереста;
- обеспечение пропуска к нерестилищам, достаточного для успешного воспроизводства количества производителей;
- сохранение для большей части потомства возможности достичь половозрелого состояния и отнереститься.

Интересно мнение Н. Я. Данилевского относительно высокой численности трески северных вод: это не только большая плодовитость, но и нерест на промежуточных глубинах в удалении от берега, что предохраняет икринки не только от выброса на сушу, но и от повреждения волнением моря.

В 1874–1876 годах Петербургским обществом естествоиспытателей была организована Каспийская экспедиция, которую возглавлял ихтиолог О. А. Гримм, получивший впоследствии широкую известность как организатор и редактор журнала «Вестник рыбопромышленности», активный участник международных встреч ученых, завершившихся созданием Международного Совета по исследованию моря (ИКЕС).

Следующий крупный этап в изучении рыбных богатств России связан с именем профессора Киевского и Петербургского университетов К. Ф. Кесслера, которого не без оснований считают отцом русской ихтиологии. Он был участником исследований на Черном море в 1856 году, Каспийской и других экспедиций, написал ряд крупных работ, посвященных ихтиофауне Черного, Каспийского, Аральского морей, Онежского озера, многих рек России. К. Ф. Кесслеру принадлежит первая экологическая классификация рыб (морские, солоноватоводные, разнородные, проходные, полупроходные и пресноводные).

Многое для познания Черного моря, его ихтиофауны сделала Севастопольская биологическая станция, организованная в 1877 году по инициативе Н. Н. Миклухо-Маклая сначала в Одессе, а затем через два года переведенная в Севастополь. Основателем станции стал академик А. О. Ковалевский.

Трудами ученых станции был составлен определитель рыб Черного и Азовского морей (А. А. Остроумов), в 1913 году опубликована монография директора станции, впоследствии академика, С. А. Зернова «К вопросу об изучении жизни Черного моря». В 1902 году на Черном море работал известный ихтиолог Н. А. Бородин. Он изучал условия миграций рыб из Азовского в Черное море и обратно и установил четкую связь между ходом и ловом рыб в Керченском проливе и температурой воды. Это было первое доказательство существования связи в системе «рыба — среда».

На севере России в 1881 году была основана Половецкая биологическая станция, которую в 1904 году перевели на Мурман. На этой станции работало много известных ученых, среди них профессор К. М. Дерюгин, составивший ряд сводок по Белому и Баренцеву морям.

В 1900–1901 годах на Дальнем Востоке работала Корейско-Сахалинская экспедиция Русского Географического общества. Участник этой экспедиции известный ихтиолог П. Ю. Шмидт изучал морскую фауну в связи с океанографическими условиями. Результаты этих исследований

опубликованы в монографии «Рыбы восточных морей Российской империи» (1904), снабженной обстоятельным очерком океанографических условий. Масштабы и направленность этой и других, перечисленных выше экспедиций и отдельных исследований, однако не могут сравниться с результатами экспедиции Бэра-Данилевского.

В конце прошлого столетия в России была организована крупная научно-промысловая экспедиция. На этот раз районом проведения исследований стало Баренцево море или, как его называли раньше, Европейский Ледовитый океан.

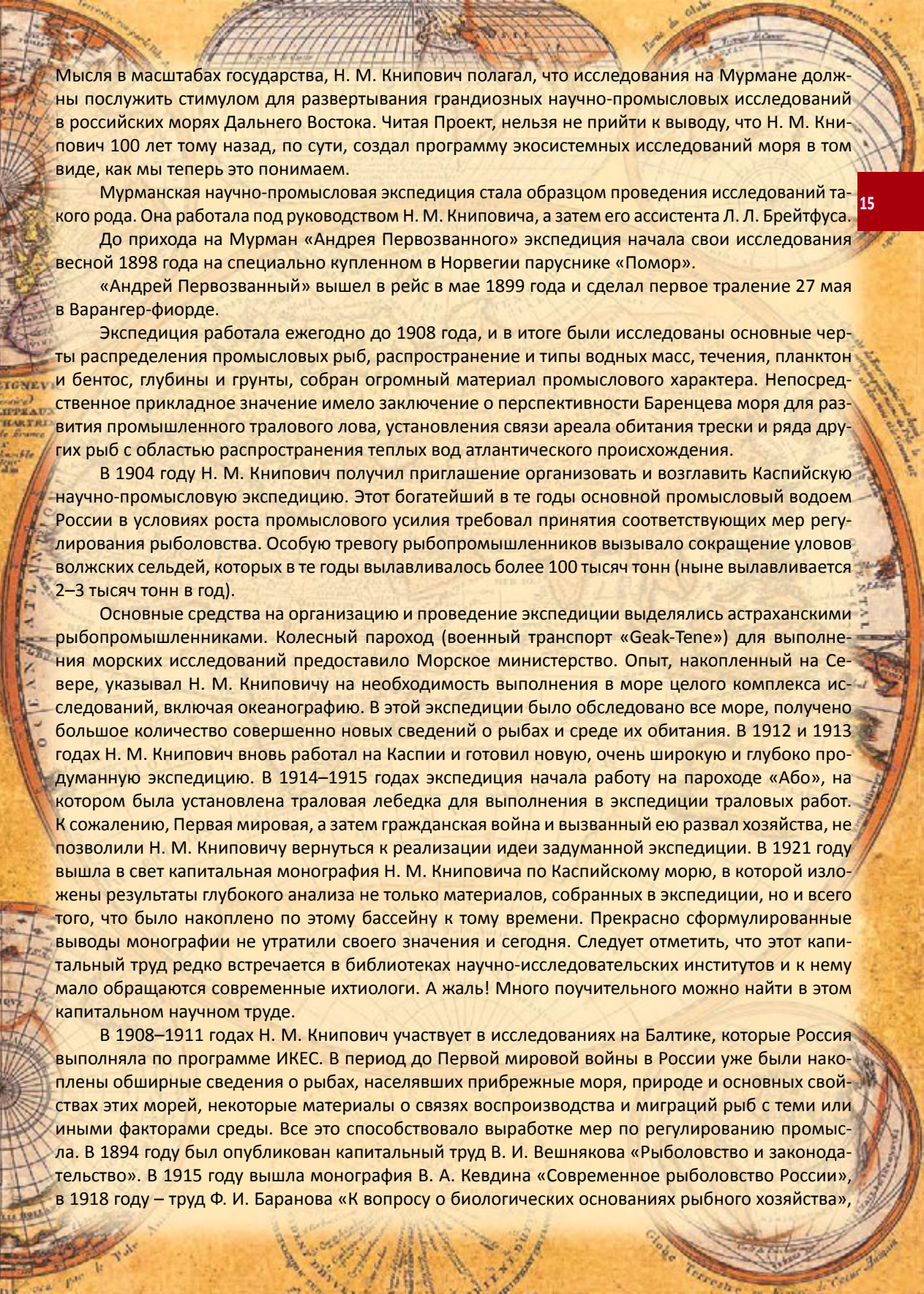
В течение нескольких столетий на Мурмане существовал развитый промысел трески и ряда других рыб, базировавшийся на десятках береговых поселений-становищ. Часть ловцов постоянно жила на Мурмане, но большинство ежегодно перемещалось сюда с побережья Белого моря. Промысел осуществлялся с небольших беспалубных судов на удалении не более 50 км от берега. Его успех зависел от массовости подходов рыбы в прибрежную зону. Если подходы были слабыми, то рыбаки-поморы терпели большую нужду. Кроме того, немало трагедий разыгрывалось из-за гибели судов в водах сурового моря. Особенно велика была катастрофа, случившаяся в 1894 году. Тогда вместе с людьми погибло 25 поморских судов. Эта трагедия вызвала широкий резонанс в России. Был организован специальный комитет для помощи поморам Российского Севера, который возглавил Великий князь Александр Михайлович. Были собраны значительные средства, в том числе от членов царской фамилии. Помимо выплаты пенсий вдовам и детям погибших, организации страхования, комитет принял решение провести специальные исследования на Мурмане с целью изучения рыбных запасов, условий и причин их перемещений в море.

Для руководства экспедицией был приглашен Н. М. Книпович, зоолог и моревед, получивший к тому времени известность исследованиями на Белом и Баренцевом морях. Для экспедиции был заказан специальный пароход, который, в отличие от обычных судов для научных исследований, имел траловую лебедку. Пароход получил имя «Андрей Первозванный» и стал первым в мире специально построенным судном для научно-промысловых исследований. Норвежский «Михиэл Саре» был построен позже. В связи с этим Н. М. Книпович писал: «На нашу долю выпала почетная, но вместе с тем и весьма трудная задача создать тип судна и снаряжения для научно-промысловых исследований, удовлетворяющего современным требованиям» (1902).

Перед началом экспедиции Н. М. Книпович побывал в научной командировке в скандинавских странах, Германии, Англии, где познакомился с опытом постановки научно-промысловых исследований, установил связи с известными учеными Ф. Нансеном, Ю. Йортом, О. Петерсеном, Дж. Мюрреем и другими. В 1897 году Н. М. Книпович опубликовал «Проект научно-промысловых исследований Мурманского берега». Это чрезвычайно интересный и важный для понимания сути и задач морских научно-промысловых исследований документ, особенно в той части, на базе которой впоследствии сформировалась промысловая океанология. Этот Проект — обстоятельное изложение целей и основ широкого, главное — нового, невиданного по масштабам не только в России, но и в Европе, предприятия. Обосновывая необходимость изучения промысловых вод, биологии промысловых рыб, Н. М. Книпович указывал, что лишь на основе получения необходимых научных знаний могут быть приняты правильные меры по развитию промыслов.

Цитируем: «...Тщательные исследования гидрологические, особенно систематические исследования температуры вод в разное время и на разных глубинах, без сомнения, выяснили бы причины более раннего или более позднего появления рыбы у берегов и различий в распределении ее в море в разные годы».

В Проекте нашло отражение обоснование необходимости изучения планктона для суждения о биологической продуктивности тех или иных районов, рассмотрена роль теплого Нордкапского течения в формировании промысловых богатств Баренцева моря, показана необходимость изучения рельефа дна моря и составления соответствующих карт и многое другое.



Мысля в масштабах государства, Н. М. Книпович полагал, что исследования на Мурмане должны послужить стимулом для развертывания грандиозных научно-промысловых исследований в российских морях Дальнего Востока. Читая Проект, нельзя не прийти к выводу, что Н. М. Книпович 100 лет тому назад, по сути, создал программу экосистемных исследований моря в том виде, как мы теперь это понимаем.

Мурманская научно-промысловая экспедиция стала образцом проведения исследований такого рода. Она работала под руководством Н. М. Книповича, а затем его ассистента Л. Л. Брейтфуса.

До прихода на Мурман «Андрея Первозванного» экспедиция начала свои исследования весной 1898 года на специально купленном в Норвегии паруснике «Помор».

«Андрей Первозванный» вышел в рейс в мае 1899 года и сделал первое траление 27 мая в Варангер-фиорде.

Экспедиция работала ежегодно до 1908 года, и в итоге были исследованы основные черты распределения промысловых рыб, распространение и типы водных масс, течения, планктон и бентос, глубины и грунты, собран огромный материал промыслового характера. Непосредственное прикладное значение имело заключение о перспективности Баренцева моря для развития промышленного тралового лова, установления связи ареала обитания трески и ряда других рыб с областью распространения теплых вод атлантического происхождения.

В 1904 году Н. М. Книпович получил приглашение организовать и возглавить Каспийскую научно-промысловую экспедицию. Этот богатейший в те годы основной промысловый водоем России в условиях роста промыслового усилия требовал принятия соответствующих мер регулирования рыболовства. Особую тревогу рыбопромышленников вызывало сокращение уловов волжских сельдей, которых в те годы вылавливалось более 100 тысяч тонн (ныне вылавливается 2–3 тысяч тонн в год).

Основные средства на организацию и проведение экспедиции выделялись астраханскими рыбопромышленниками. Колесный пароход (военный транспорт «Geak-Tene») для выполнения морских исследований предоставило Морское министерство. Опыт, накопленный на Севере, указывал Н. М. Книповичу на необходимость выполнения в море целого комплекса исследований, включая океанографию. В этой экспедиции было обследовано все море, получено большое количество совершенно новых сведений о рыбах и среде их обитания. В 1912 и 1913 годах Н. М. Книпович вновь работал на Каспии и готовил новую, очень широкую и глубоко продуманную экспедицию. В 1914–1915 годах экспедиция начала работу на пароходе «Або», на котором была установлена траловая лебедка для выполнения в экспедиции траловых работ. К сожалению, Первая мировая, а затем гражданская война и вызванный ею развал хозяйства, не позволили Н. М. Книповичу вернуться к реализации идеи задуманной экспедиции. В 1921 году вышла в свет капитальная монография Н. М. Книповича по Каспийскому морю, в которой изложены результаты глубокого анализа не только материалов, собранных в экспедиции, но и всего того, что было накоплено по этому бассейну к тому времени. Прекрасно сформулированные выводы монографии не утратили своего значения и сегодня. Следует отметить, что этот капитальный труд редко встречается в библиотеках научно-исследовательских институтов и к нему мало обращаются современные ихтиологи. А жаль! Много поучительного можно найти в этом капитальном научном труде.

В 1908–1911 годах Н. М. Книпович участвует в исследованиях на Балтике, которые Россия выполняла по программе ИКЕС. В период до Первой мировой войны в России уже были накоплены обширные сведения о рыбах, населявших прибрежные моря, природе и основных свойствах этих морей, некоторые материалы о связях воспроизводства и миграций рыб с теми или иными факторами среды. Все это способствовало выработке мер по регулированию промысла. В 1894 году был опубликован капитальный труд В. И. Вешнякова «Рыболовство и законодательство». В 1915 году вышла монография В. А. Кевдина «Современное рыболовство России», в 1918 году – труд Ф. И. Баранова «К вопросу о биологических основаниях рыбного хозяйства»,

в 1917 году – К. К. Терещенко «Лещ Каспийско-Волжского района, его промысел и биология», в 1922 году – А. Н. Державина «Северюга. Биологический очерк». В 1923 году вышла в свет работа В. И. Мейснера «Основы рыбного хозяйства», в 1928 году – Н. Л. Чугунова «Биология молоди промысловых рыб Волжско-Каспийского района», а в 1935 году – «Опыт биостатистического определения запасов рыб в Северном Каспии». В 1938 году – капитальная монография Н. М. Книповича «Гидрология морей и солоноватых вод (в приложении к промысловому делу)». Все эти работы получили всеобщее признание ихтиологов и мореведов всего мира и заложили основы современных методов ихтиологических и рыбохозяйственных исследований.

Работы Ф. И. Баранова, А. И. Державина составили основу современных методов оценки и разработки рыбопромысловых прогнозов. Труд Н. М. Книповича содержит основы промысловой океанологии, хотя в те годы этот термин у нас еще не существовал. Н. М. Книпович обобщил мировой опыт исследований, четко определил, что «Гидрологические условия – первооснова биологических явлений водоема... Продуктивность водоема ограничена определенными рамками, и решающую роль играет именно совокупность гидрологических условий».

Н. Н. Зубов писал, что «Основоположником промысловой океанологии в России, несомненно, надо считать первого руководителя Мурманской научно-промысловой экспедиции, профессора, впоследствии почетного академика, Н. М. Книповича».

В организации исследований биоресурсов морских и пресных вод важную роль играло Императорское российское общество рыбоводства и рыболовства, основанное в 1881 году.

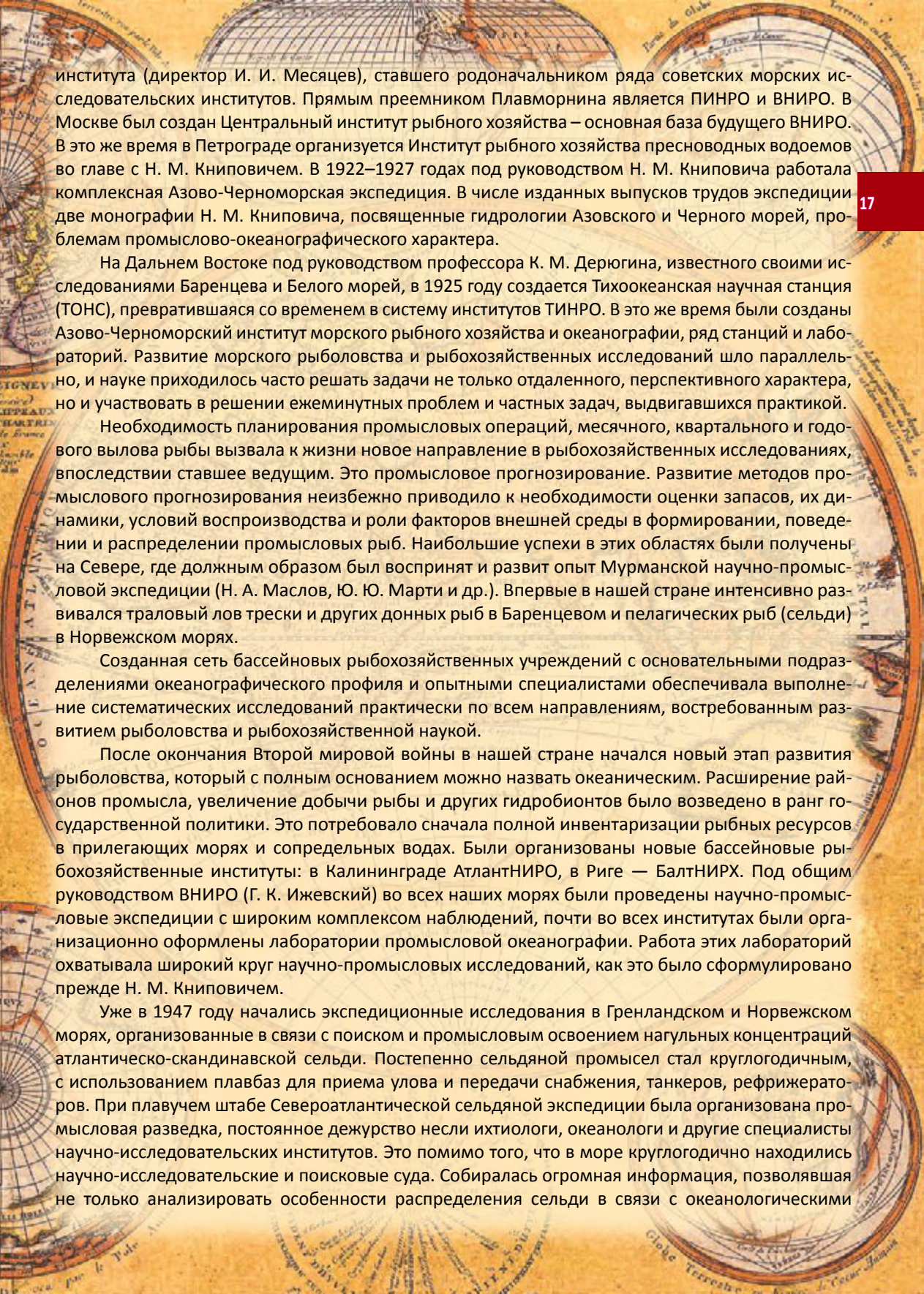
В конце прошлого — начале этого века среди европейских и российских исследователей рыболовства созрела идея необходимости кооперирования усилий на международном уровне для решения сложных и грандиозных задач изучения промысловых биоресурсов европейских морей. В это время наблюдалось заметное снижение уловов и уменьшение размеров вылавливаемых камбал в Северном море. Состоявшаяся в 1899 году Международная Стокгольмская конференция, в которой участвовали О. А. Grimm и Н. М. Книпович, четко высказалась в пользу создания постоянного международного органа по изучению сырьевых ресурсов рыболовства. В 1902 году этот орган был официально учрежден и получил наименование Международного Совета по исследованию моря — ИКЕС. Россия была активным участником создания этого международного органа, вице-президентами которого избирались С. О. Макаров и Н. М. Книпович, а в заседаниях научных сессий активно участвовал О. А. Grimm.

Первыми шагами Совета была унификация приборов и методов наблюдений, установление так называемых стандартных разрезов. На долю России выпало выполнение стандартных разрезов в восточной Балтике и Баренцевом море, в том числе «Кольский меридиан». Н. Н. Зубов заметил, что программы ИКЕС и последующий анализ собранных материалов способствовали становлению промысловой океанологии, которая совместно с промысловой ихтиологией и составляет основу научно-промыслового обеспечения рыболовства в морских и пресных водах.

После революции 1917 года и окончания гражданской войны вместе с развитием морского рыболовства на основе плановой экономики укреплялась материально-техническая база и создавалась сеть стационарных бассейновых научных учреждений комплексного характера, чего в Российской империи не было. Исключением можно считать Рыбохозяйственную лабораторию в Астрахани с небольшим пароходом «Почин». Преемник этой лаборатории КаспНИРХ отметил в 1997 году свой 100-летний юбилей.

Послереволюционная история развития морских рыбохозяйственных исследований достаточно хорошо освещена в литературе, поэтому отметим лишь основные научные учреждения и этапы их становления.

В 1920 году создается Северная научно-промысловая экспедиция ВСНХ с различными отрядами, в том числе и рыбохозяйственного профиля, привлекая к своим работам многих известных ученых. На базе этой экспедиции впоследствии был сформирован Арктический институт. В 1921 году был издан декрет правительства об организации Плавучего морского научного



института (директор И. И. Месяцев), ставшего родоначальником ряда советских морских исследовательских институтов. Прямым преемником Плавморнина является ПИНРО и ВНИРО. В Москве был создан Центральный институт рыбного хозяйства – основная база будущего ВНИРО. В это же время в Петрограде организуется Институт рыбного хозяйства пресноводных водоемов во главе с Н. М. Книповичем. В 1922–1927 годах под руководством Н. М. Книповича работала комплексная Азово-Черноморская экспедиция. В числе изданных выпусков трудов экспедиции две монографии Н. М. Книповича, посвященные гидрологии Азовского и Черного морей, проблемам промыслово-океанографического характера.

На Дальнем Востоке под руководством профессора К. М. Дерюгина, известного своими исследованиями Баренцева и Белого морей, в 1925 году создается Тихоокеанская научная станция (ТОНС), превратившаяся со временем в систему институтов ТИНРО. В это же время были созданы Азово-Черноморский институт морского рыбного хозяйства и океанографии, ряд станций и лабораторий. Развитие морского рыболовства и рыбохозяйственных исследований шло параллельно, и науке приходилось часто решать задачи не только отдаленного, перспективного характера, но и участвовать в решении ежеминутных проблем и частных задач, выдвигавшихся практикой.

Необходимость планирования промысловых операций, месячного, квартального и годового вылова рыбы вызвала к жизни новое направление в рыбохозяйственных исследованиях, впоследствии ставшее ведущим. Это промысловое прогнозирование. Развитие методов промыслового прогнозирования неизбежно приводило к необходимости оценки запасов, их динамики, условий воспроизводства и роли факторов внешней среды в формировании, поведении и распределении промысловых рыб. Наибольшие успехи в этих областях были получены на Севере, где должным образом был воспринят и развит опыт Мурманской научно-промысловой экспедиции (Н. А. Маслов, Ю. Ю. Марти и др.). Впервые в нашей стране интенсивно развивался траловый лов трески и других донных рыб в Баренцевом и пелагических рыб (сельди) в Норвежском морях.

Созданная сеть бассейновых рыбохозяйственных учреждений с основательными подразделениями океанографического профиля и опытными специалистами обеспечивала выполнение систематических исследований практически по всем направлениям, востребованным развитием рыболовства и рыбохозяйственной наукой.

После окончания Второй мировой войны в нашей стране начался новый этап развития рыболовства, который с полным основанием можно назвать океаническим. Расширение районов промысла, увеличение добычи рыбы и других гидробионтов было возведено в ранг государственной политики. Это потребовало сначала полной инвентаризации рыбных ресурсов в прилегающих морях и сопредельных водах. Были организованы новые бассейновые рыбохозяйственные институты: в Калининграде АтлантНИРО, в Риге — БалтНИРХ. Под общим руководством ВНИРО (Г. К. Ижевский) во всех наших морях были проведены научно-промысловые экспедиции с широким комплексом наблюдений, почти во всех институтах были организационно оформлены лаборатории промысловой океанографии. Работа этих лабораторий охватывала широкий круг научно-промысловых исследований, как это было сформулировано прежде Н. М. Книповичем.

Уже в 1947 году начались экспедиционные исследования в Гренландском и Норвежском морях, организованные в связи с поиском и промысловым освоением нагульных концентраций атлантическо-скандинавской сельди. Постепенно сельдяной промысел стал круглогодичным, с использованием плавбаз для приема улова и передачи снабжения, танкеров, рефрижераторов. При плавучем штабе Североатлантической сельдяной экспедиции была организована промысловая разведка, постоянное дежурство несли ихтиологи, океанологи и другие специалисты научно-исследовательских институтов. Это помимо того, что в море круглогодично находились научно-исследовательские и поисковые суда. Собиралась огромная информация, позволявшая не только анализировать особенности распределения сельди в связи с океанологическими

условиями, но и давать краткосрочные прогнозы. Среди многих участников этого грандиозного предприятия (сотни ловецких судов, десятки плавбаз, танкеров, рефрижераторов, поисковых судов, судов науки) наиболее заметной фигурой был Ю. Ю. Марти — человек кипучей инициативы, энтузиаст океанических исследований. Сельдяные экспедиции являлись прекрасной школой, воспитавшей многих инициативных ученых, поисковиков, школой промысловой океанологии, основы которой были заложены работами Н. М. Книповича.

Опыт сельдяных экспедиций и тралового промысла трески и других придонных рыб у мурманских берегов в немалой степени способствовал освоению и изучению многих океанических районов.

Назовем некоторые этапы промыслового и научного освоения Мирового океана:

1950–1960-е годы — выход в северо-западную Атлантику, в районы Восточной и Западной Гренландии, начало освоения приафриканских районов, освоение и развитие глубоководного промысла на Дальнем Востоке, начало освоения запасов криля и рыб в приантарктических водах, открытие запасов ставриды и других рыб в ЮВТО и ЮЗТО;

1960–1970-е годы — освоение запасов мойвы и сайки в Баренцевом море, путассу и скумбрии в Норвежском море и районе мористее Исландии. Проведены сотни научно-промысловых и поисковых экспедиций во все свободные ото льдов районы Мирового океана.

Здесь просто невозможно провести полную летопись этого грандиозного процесса развития отечественного рыболовства в Мировом океане. Создать такую летопись, пока еще живы и работают многие участники и очевидцы, — наша прямая обязанность. Межведомственная Ихтиологическая комиссия делает попытки в этом направлении, но без финансовой помощи Комитета по рыболовству России и участия ученых и практиков из бассейновых институтов эту работу не выполнить.

Необходимо отметить, что успехи российских рыбаков, достигнутые в освоении сырьевых ресурсов океана, не были бы возможны без тех глубоких исследований по проблеме «Океанологические основы биологической рыбопродуктивности океанов и морей», проводившихся во ВНИРО, бассейновых институтах бывшего Министерства рыбного хозяйства, в институтах Российской Академии наук (ЗИН, Институт океанологии и др.), университетах страны. Исследования по этой проблеме базировались прежде всего на работах Н. М. Книповича, его учеников и последователей.

В довоенный период заметное место в становлении рыбохозяйственных исследований в России занимала дискуссия Н. М. Книповича, его последователей, соратников и учеников с Ф. И. Барановым. Н. М. Книпович считал себя «безусловным сторонником теории Ф. И. Баранова», но утверждал, что естественный запас рыбы является неприкосновенным капиталом, процентами с которого, отнюдь не затрагивая самого капитала, должен пользоваться рыбный промысел. Термины и их свойства в этой дискуссии не были определены. С позиции современного метода сохранения запасов эксплуатируемых рыб, это была дискуссия о «предосторожном подходе в рыболовстве».

Н. М. Книпович полагал, что количество организмов в водоеме определяется не только количеством корма, а крайне сложным комплексом биологических и физико-географических факторов, и все они являются переменными величинами. Ф. И. Баранов исходил из утверждения, что рыбные богатства водоемов определяются, прежде всего, его кормностью, а все прочие естественноисторические факторы важны, поскольку они определяют кормность водоема. Ф. И. Баранов и Н. М. Книпович исходили из продуктивности водоема, но неодинаково трактовали эту основную посылку. Ф. И. Баранов характеризует продуктивность водоема количеством рыбы, которое может прокормиться в водоеме при естественных условиях без вмешательства рыболовства. Принимая кормность и все факторы, которые ее определяют, неизменными, Ф. И. Баранов рассматривает влияние рыболовства на состояние рыбного запаса. Увеличение интенсивности лова ведет сначала к быстрому повышению уловов, но дальнейшее увеличение интенсивности сокращает улов на единицу усилия промысла. В конечном итоге

интенсивность лова достигает уровня, когда он становится экономически убыточным – затраты на рыболовство выше доходов от добытой рыбы. Этот вывод, как и другие выводы, а не сама теория рыболовства, разработанная Ф. И. Барановым, вызвала дискуссию и сопротивление исследователей-ихтиологов.

Проблемы, так или иначе связанные с охраной естественных рыбных запасов, являются до сего времени центральным вопросом рыбохозяйственной науки и рыбопромысловой практики. Вывод Ю. Иорты о том, что периоды успешного рыболовства определяются разной урожайностью поколений, почему-то не был принят во внимание Ф. И. Барановым. Он считал, что количество молоди в водоеме всегда достаточно. Это, безусловно, была ошибка Ф. И. Баранова, поскольку в те годы было много примеров, когда уже следовало бы позаботиться об увеличении приплода.

Основная критика Н. М. Книповича сводилась к тому, что рыболовство должно быть регулируемым и нельзя доводить его до экономического перелома. Ф. И. Баранов утверждал, что рыбный запас и промысел сами себя регулируют, и никакими мерами человек не в состоянии остановить промысел, если он дает прибыль. Н. М. Книпович возражал и утверждал, что промысел, не сдерживаемый путем различных ограничений, неминуемо ведет к разгрому рыбных запасов.

Тезис Н. М. Книповича о том, что неисчерпаемых запасов в природе не существует, сегодня как нельзя более актуален. Ослабление роли государства в сохранении и рациональном использовании морских биоресурсов подвергает это национальное богатство России угрозе бесконтрольного растаскивания и истощения. Не допустить этого всеми возможными силами – патриотический долг ученых.

Источник:

А. П. АЛЕКСЕЕВ, В. П. ПОНОМАРЕНКО, А. И. МУХИН
«Становление рыболовства в России»



Мотофелюга



ГЛАВА II



АРЕНА НАУЧНЫХ ИЗЫСКАНИЙ — МИРОВОЙ ОКЕАН



Антарктика

В середине 1950-х годов, утвердив в ЦК концепцию развития океанического рыбного флота, загрузив судоверфи Киева, Николаева, Херсона, Гданьска (Польша), Штральзунда (ГДР) и даже ФРГ, министр А. А. Ишков бросил весь уже построенный крупнотоннажный флот (БМРТ, проект 394) в научно-экспериментальные рейсы, посадив на каждое судно по группе ученых-биологов.

Начался глобальный поиск и изучение водно-биологических ресурсов Мирового океана.



АКБ «Слава». Вышла в первый рейс в 1946 году

Китобойный промысел был уже налажен — с 1932 года на Дальнем Востоке работала китобойная база (КБ) «Алеут», с 1946 года к ней добавилась антарктическая китобойная флотилия (АКФ) «Слава». С осени 1959 года в строй вступила КБ «Советская Украина», с 1960 года — КБ «Советская Россия» и «Юрий Долгорукий».

Советские ученые «прошлись» по всем изобатам, банкам, хребтам, течениям, они скрупулезно заглянули за каждый островок, материк и даже айсберг. Они учли видовой состав подводной фауны и флоры.

Мировое сообщество еще только готовилось к мысли о том, что рыбные запасы и научно обоснованная информация о них есть стратегический ресурс, а советский министр Ишков Александр Акимович и отраслевая наука — сотни ученых на своих научно-исследовательских судах уже преобразовывали карту Мирового океана, обогащая прикладную науку данными о водно-биологическом потенциале океанов.

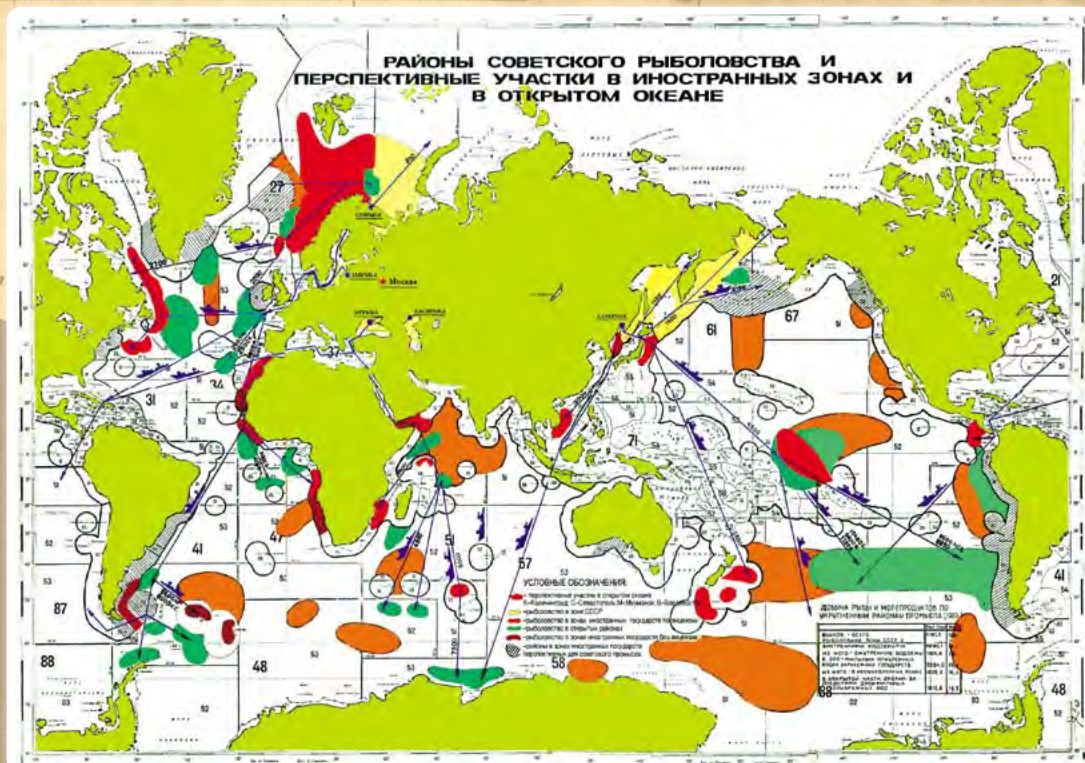
Александр Акимович раньше всех понял, что мировое рыболовство — это не только ор-



АКБ «Советская Украина» и АКБ «Советская Россия»

ганизация промысла, заходов рыболовных судов в порты прибрежных стран, судоремонт и создание рабочих мест, организация авиасообщения, подменных команд, но и распространение своей культуры в этих странах.

Поэтому не случайно все это в совокупности привлекало внимание правительств прибрежных стран к русским рыбакам.



Результат исследований советских ученых — мировой памятник их труду и эпитафия их конкурентам

За период с 1947 по 1955 год разворачивается крупномасштабный промысел в Норвежском море и у береговой Гренландии, с 1956 — у Южных Курил, с 1958 — научно-экспериментальные рейсы БМРТ «Жуковский», БМРТ Севрыбы и Азчеррыбы.

Начиналось освоение марокканской сардины в ЦВА, запасов трески и камбалы Большой Ньюфаундленской банки, с 1963 года — рыбных запасов Аляски, Алеутской гряды, Ванкуверо-Орегонского района (окунь, хек, прибрежная сельдь, камбала), а также Западной Африки.

В 1964–1965 гг. советские ученые открыли и изучили запасы Австралии и Новой Зеландии, островов Океании, Полинезии и Индонезии. В это же время начинается освоение тихоокеанского сектора Антарктики, банок Обь и Лена, острова Кергелен, шельфа Аргентины и Уругвая. В 1967–1968 гг. «откупориваются» запасы АЧА (Атлантической части Антарктики), островов Южной Георгии и Южных Оринейских островов. С 1978 года идет промышленное освоение ЮВТО, ЮЗТО с ежегодным уловом в 1 млн. тонн.

Однако любому промышленному освоению какого-либо района Мирового океана предшествовала большая научная работа НИСов перспективной, а затем оперативной промысловой разведки. Расширение зоны промысла в Мировом океане ставило новые задачи. Поймать и произвести рыбпродукцию в морях Мирового океана — это полдела, надо ее транспортировать в места потребления. Создаются транспортные суда (и транспортные флота), сбытовые конторы, в том числе в 1965 году Соврыбфлот по обслуживанию флота за рубежом (агентирование, снабжение, ремонт). Для закупки и поставки ГСМ для советского рыбопромыслового флота создается совместное предприятие (СП) «Боминфлот» в Гамбурге. И теперь не обязательно везти топливо для промфлота танкером из Севастополя или Калининграда, достаточно передать требуемое количество топлива в Европу или оплатить необходимое количество ГСМ в Южной Африке.



БМРТ «Жуковский» прибыл из Атлантики после научно-промыслового рейса с хорошими результатами. Встреча в порту Керчь. 1959 год

Траловый флот СССР к тому времени разделился на крупный океанический автономный (БМРТ, РТМ-Т, РТМ-А, РТМ-С, БАТМ, РКТ-С, РТМК-С), занимающийся добычей и переработкой рыбы, и среднетоннажный (РС-300, СРТ-300, 400, СРТМ-800, СРТМ-К, СРТ и т. п.) добывающий флот, которому нужны базы-матки, принимающие и перерабатывающие улов, снабжающие промышленные суда топливом, продуктами, проводящие медицинское и культурное обслуживание.

К 1970 году более 54 процентов общего улова приходилось на среднетоннажный флот. С 1962 года в Польше для СССР строятся плавбазы типа «Северодвинск», а с середины 60-х годов — типа «Пионер», «Профессор Баранов». К 1970 году плавбаз насчитывается уже 23 единицы, в т. ч. ПБ «50 лет Октября» (1968 г.), «Северный полюс» (1969 г.) — эти морозильные плавбазы пришли на Камчатку. А чисто консервные, 17 единиц, построенные до 1970 года на Адмиралтейской верфи (ПБ типа «Андрей Захаров», «Кораблестроитель Клопотов»), поступили в распоряжение управления «Дальморепродукт» для производства крабовых консервов.

Новое направление технологии — производство консервов из рыб в местах промысла на примере ПДПКЗ «Наталия Ковшова» (1966), «Мария Поливанова» (1966), «Анатолий Халин» (1967 г.) показало большую перспективу. К этому времени уже открыты марокканская сардина и дальневосточная сельдь, японская сардина иваси и южно-курильская сайра — великолепное консервное сырье.

В это же время на Адмиралтейской верфи в Ленинграде находился законченный корпус крупного корабля-турбохода для военного ведомства, но в связи со сменой концепции, связанной с сокращением вооруженных сил, по предложению министра судостроительной промышленности Бориса Евстафьевича Бутомы была сформулирована и с энтузиазмом воспринята идея строительства крупнейшей рыбоперерабатывающей базы для рыболовного ведомства страны.



ПДПКЗ «Анатолий Халин».

В 1968 году во второй промысловый рейс его повел капитан-директор И. А. Баранов

Идея упала на благодатную почву. Министр рыбного хозяйства Александр Акимович Ишков посчитал это даже подарком судьбы. В то время темпы роста уловов советских рыбаков в Мировом океане и объемы рыбных запасов, открытых в предшествующие 10 лет, требовали как можно большего пополнения флота. Казалось, что если бы инициативы Н. С. Хрущева по сокращению военно-морского флота были бы гораздо большими, то Александр Акимович не отказался бы и от корпусов крейсеров и фрегатов, стоящих в то время на стапелях — из них вышли бы вполне сносные скоростные траулеры. Но пока речь шла только о законченном турбоходе. Оба министра тут же составили записку в ЦК КПСС — и получили одобрение.

Фантазия Александра Акимовича не имела границ, но, в конце концов, он остановился на идее строительства РПБ с промысловыми судами на борту: то есть рыбопромысловая база шла в дальние районы промысла, где спускала «ловцов» на воду, обнаружив крупные скопления сардины, и ложилась в дрейф.

Эта идея легла в основу проекта. И была реализована в строительстве РПБ «Восток».

Из воспоминаний капитана дальнего плавания Баранова И. А.

Об Ишкове А. А. — министре рыбного хозяйства СССР.

26

Впервые об Александре Акимовиче я услышал в 1949 году, будучи студентом Херсонского рыбопромышленного техникума. Он был министром рыбной промышленности западных районов СССР. Директор техникума Вадим Георгиевич Синицын подробно рассказывал нам о двух министерствах рыбного хозяйства — Западном и Восточном, о задачах этих ведомств. Синицын много говорил о рыбной отрасли юга страны и о том, что Ишков начинал свою успешную рыбацкую деятельность в Азово-Черноморском бассейне. Он считал необходимым слить оба министерства в одно, что вскоре под напором А. А. Ишкова было осуществлено.

Я проработал в рыбной отрасли с 1949 по 1994 год (45 лет) и всегда чувствовал влияние деятельности этого человека, были и непосредственные контакты:

— В 50-х годах при совместных научно-промысловых делах в составе 10 государств Северной Атлантики.

— При освоении лова рыбы с китобойного судна, 1960–1962 гг. Оба рейсовых отчета китобойца принимал лично министр в Одессе.

— Вывод Болгарии в Мировой океан для современного океанического промысла с плавучих заводов, 1965–1967 гг.

— Особо плотные контакты были при освоении рыбопромышленного комплекса «Восток», 1971–1976 гг.

— И конечно при моей 18-летней работе генеральным директором ордена Трудового Красного Знамени ЧПОРП «Антарктика».

Результаты работы рыбного хозяйства СССР, многие годы руководимого А. А. Ишковым, показали на деле преимущества социалистической формы ведения хозяйства. Уникальный министр доказал всему миру, что государственная собственность на средства производства в условиях плановой системы Советского Союза дала динамичное развитие отрасли, которое невозможно при капиталистической форме хозяйствования.

И теперь, с годами, я отчетливо понимаю роль в моей судьбе министра А. А. Ишкова, создавшего отраслевую среду для полутора миллионов человек, в которой умело использованы преимущества социалистической системы управления. Энергичные и желающие добиться успеха, люди моего поколения реализовали себя на профессиональном и государственном уровне, что очень важно для любого человека. Эти дела Александра Акимовича очень значимы для соотечественников и должны были стать примером для любых других деятелей ВЕЛИКОЙ страны, в которой я прожил большую часть своей жизни и очень горжусь этим.

С чувством глубокой благодарности и с удовольствием вспоминаю прекрасных людей, с которыми мне по жизни посчастливилось общаться. Это — партизанский связной в г. Старый Крым Зыков (в 1942–43 гг.), начальник ремесленного училища № 1 г. Керчь Голиков (в 1944–46 гг.), мастер слесарей этого училища Иценко И. И. (в 1944–46 гг.), директор вечерней школы № 12, г. Киев, Илья Израилевич (в 1947–49 гг.), начальник Херсонского мореходного училища рыбной промышленности Синицын В. Г. (в 1949–54 гг.), директор ПИНРО, г. Мурманск, Логунов И. И. (в 1954–56 гг.), капитан-промысловик Замарин З. П. (в 1956–57 гг.), ведущие специалисты ПИНРО Марти Ю. Ю., Маслов Н. А., Юданов И. Г., Бараненкова А. С., Сысоева Т. К., Бергер Т. С., Сорокин В. П., Старовойтов П. А., Константинов К. Г., Ганьков А. А. и многие др. (в 1954–60 гг.), начальник Мурмансельди Бородулин Г. М. (в 1958–60 гг.), начальник ГУ Азчеррыба, г. Севастополь, Денисенко И. Ф. (в 1960–76 гг.), заместитель директора АзчерНИРО, г. Керчь, Виннов С. С. (в 1960–76 гг.), капитан-директор АКФ «Слава» и «Советская Украина», г. Одесса, Соляник А. Н. (в 1960–84 гг.), начальник Севастопольского управления океанического рыболовства Буряченко А. В. (в 1962–71 гг.), первый секретарь горкома КПУ, г. Севастополь, Пашков В. И. (в 1962–71 гг.),

первый секретарь Крымского и Одесского обкомов КПУ Кириченко Н. К. (в 1963–82 гг.), первый секретарь обкома КПУ Одессы Козырь П. П. (в 1971–80 гг.), второй секретарь Одесского обкома Масик К. И. (в 1971–81 гг.), председатель ЦК профсоюзов рыбаков, г. Киев, Горбунов В. В. и многие другие мудрые опытные ответственные люди, начальники, коллеги и подчиненные, общение с которыми помогало мне чувствовать себя нужным и полезным членом общества, которое разрушили (по словам знаменитого кардиохирурга Н. М. Амосова) из-за того, что люди еще не созрели для социалистической формы государственности биологически.

27

Основные вехи становления рыбопромышленного комплекса Европейской части СССР

И. А. БАРАНОВ

Употребление рыбы, особенно сельди, в стране было традиционным всегда. Сельдь ловили рыбаки с древнейших времен во всех морях, прилегающих к Советскому Союзу. Еще в XV веке монахи Соловецкого монастыря организовали промышленный лов рыбы в Белом море, в основном сельди и трески. В Соловецком монастыре до революции существовала мореходная школа, выпускники-поморы которой стали ядром организации советского рыболовства Мурманна. Мне довелось в начале 50-х годов промышлять с тремя капитанами-поморами, выпускниками этой школы, в том числе и Зосимом Павловичем Замариным, который закончил 2 класса церковно-приходской школы и мореходную школу монастыря, а начинал он рыбачить 12-летним зуйком (юнгой) еще на парусном траулере. Это был рыбак от бога. Он чувствовал рыбу, море, берег, судно и, когда я его спрашивал, как он определил ту или иную информацию, он часто не мог объяснить — нутром чую. Промышляя в течение месяца в разных районах Баренцева моря, которое он знал, как свой дом, разными курсами по магнитному компасу, с которым постоянно игрались сполохи полярного сияния, без единой обсервации в тумане он, перед снятием в порт, 2–3 раза выходил к тралу, осматривал грунтотроп, бобинцы, траловые доски, выковыривал остатки грунта, ракушки и т. п., лотом замерял глубину, изучал грунт, прилипший к смеси сала с мелким мелом в выемке лотовой гири, осматривал пойманную рыбу и шел в рубку, где на карте ставил жирную точку, от которой прокладывал курс. И мы в тумане выходили точно ко входу в Кольский залив! А если ветер дул с берега, то по силе ветра и запаху тундры уточнял дистанцию до берега. Теперь все это «даром» выдает радиолокатор, эхолот, спутник. В соответствии с правилами плавания по Кольскому заливу, при выходе или заходе военных кораблей движение судов запрещалось. Зосим Павлович никогда не останавливался: «Академиев позаканчивали, золотом расшили мундиры, а по заливу нормально пройти не умеют». В те времена ПОМОР звучало гордо и уважительно.

Поморы — древние русские поселенцы (преимущественно из Новгородской земли), заселявшие с XII до начала XVIII века южное побережье Белого моря. Издавна занимались морскими промыслами, судостроением и торговым мореплаванием.

В 1580 году шведские чиновники, которых послали изучать Лапландию, докладывали Карлу IX, что на Мурмане промышляют 30 тыс. русских и иностранных рыбаков. В 1751 году правительствующий сенат России постановил организовать в 1752 году промысел сельди в Белом море. К концу этого столетия промысел сельди по своему значению вышел на второе место после тресковых.

Известный зоолог, почетный член АН СССР, профессор Николай Михайлович Книпович — организатор и руководитель многих научно-промысловых экспедиций. Он состоял в переписке по научно-промысловым делам с В. И. Лениным, который высоко ценил этого профессионала и часто советовался с ним по вопросам организации рыбопромышленного комплекса и обеспечения населения рыбными продуктами.

Летом 1897 года Николай Михайлович Книпович в течение 3 месяцев знакомился с организацией научно-промыслового дела в Швеции, Норвегии, Дании, Шотландии, Германии.

Установил контакты с учеными этих стран и заказал оборудование для очередной научно-промысловой экспедиции на Мурмане.

В этом же году Книпович опубликовал доклад, в котором писал, что точное выяснение биологии сельди в наших водах позволило бы поставить и этот промысел на рациональную основу, лишило бы его характера случайного промысла. Он полагал, что основные научно-промысловые исследования следует проводить с помощью специального судна.

Комитет помощи поморам русского Севера, пользующийся поддержкой правительства, выделил средства и заказал на Балтике постройку специального научно-исследовательского парохода «Андрей Первозванный». В мае 1899 года НИС «Андрей Первозванный» вышел в первый рейс, а 27 мая этого же года в Баренцевом море впервые был спущен трал, и Н. М. Книпович заявил о первой попытке полного научно-промыслового исследования моря с помощью средств современной техники.

НИС «Андрей Первозванный»: водоизмещение 336 регистровых тонн, длина 52 м, машина паровая 420 л. с. Оснащен лабораторией с приборами и оборудованием для биологов и океанографических работ. Это было первое научно-исследовательское судно в мире, которое послужило образцом для постройки таких судов в других странах.

В 1899 году на базе Соловецкой биологической станции Общества естествоиспытателей создана Мурманская биологическая станция в г. Александровске (ныне г. Полярный). Тут же базировался НИС «Андрей Первозванный».

Однако из-за отсутствия единого мнения у членов комитета по целям и перспективам дальнейших исследований на Мурмане экспедиция не получила поддержки и в 1909 году прекратила работы. НИС «Андрей Первозванный» был продан морскому транспортному ведомству.

В 1910 году в Архангельске опытный моряк К. Ю. Спаде основал фирму тралового лова «Русские северные морские промыслы К. Ю. Спаде — траловый лов и рыбная ловля». В ней работало 4 траулера, в том числе и РТ «Восток», на котором начинал свою промысловую деятельность первый русский тралмейстер Ф. Е. Шамалуев, много сделавший для создания орудий лова и их оснастки, в том числе и в период его работы в ПИНРО. За летний сезон 1911 года «Восток» добыл 515 т рыбы. С 1912 года траулеры в районе промысла сдавали рыбу на баржу «Онега», которая доставляла ее в Архангельск. Это был первый опыт экспедиционной работы траулеров в районе промысла с транспортным судном. Осенью последний груз траулеры доставляли в Ригу, где его продавали, затем они зимовали и ремонтировались. В сезон 1913 года траулеры работали в районе Исландии, прервала эту деятельность в 1915 году Первая мировая война. Траулеры «Север» и «Юг» погибли в горле Белого моря, а «Запад» и «Восток» были захвачены и угнаны интервентами.

В ноябре 1916 года Архангельский зверопромышленник Епимах Васильевич Могучий начал заготовку леса для строительства в устье реки Лаи второго наживочного (снабженческого) судна, которому дал название «Персей». Его строили онежские крестьяне под руководством инженера Василия Федоровича Гостева. Готовый корпус в 1919 году спустили и отбуксировали в Архангельск, где он простоял в затоке до 1922 года, когда его нашел Иван Илларионович Месяцев и поставил в Лайский док для достройки. Месяцев — зоолог, организатор и директор «Плавморнии». Оборудование и механизмы для «Персея» собирались со всех затонувших и выброшенных на свалки судов. Например, главную машину и котел сняли с затопленного портового буксира, рулевую машину и турбодинамо — с эсминца и т. д. Его строили на чистом энтузиазме, как и многое другое в то время. 27 июня 1923 года вышли на ходовые испытания в Белое море с грузом для порта Кандалакша. Испытания прошли успешно. Получилось отличное парусно-моторное судно водоизмещением 550 т, приспособленное к плаванию во льдах и проведению качественных научно-исследовательских работ. Учен был опыт создания и оснащения научно-исследовательских лабораторий и наработанных методик на НИС «Андрей Первозванный». На «Персее» были созданы лаборатории, укомплектованные современными по тем временам

приборами и оборудованием, что позволило вести полномасштабные научно-исследовательские и промысловые работы. Всего «Персей» совершил 90 рейсов, в последний рейс он ушел с военным грузом на полуостров Рыбачий, где в декабре 1941 года его разбомбили немецкие самолеты в бухте Эйна. 18-летняя работа «Персея» — это эпоха в изучении рыбного Мурмана, которая послужила основой для активного развития рыбопромыслового использования богатого района Баренцева моря и прилегающей северной Атлантики. Семизвездный синий флаг (созвездие Персея), который носил «Персей» на трубе, стал фирменным вымпелом ПИНРО.

29



«Персей» в бухте Эйна, фото 1955 года

Забегая вперед, скажу, что в 1948 году трофейный немецкий пассивный охотник за подлодками был переоборудован в научно-исследовательское судно, которое в 1949 году вошло в состав ПИНРО под названием «Персей-2». Он явился достойным продолжателем славных традиций «Персея» и проработал в Северном море 20 лет. Я горжусь, что на заре моей штурманской карьеры я работал 3-м, 2-м, старшим помощником на этом судне 4 года, общался с умными людьми, получал базовые знания.



НИС «Персей-2»

Учитывая, что страна испытывала недостаток продовольствия, в т. ч. животного белка, правительство уже весной 1918 года составило программу освоения северных районов. А 9 декабря 1918 года глава правительства В. И. Ленин подписал постановление «О главном управлении по рыболовству и рыбной промышленности и его органах на местах (Главрыба)». Это был первый центральный орган управления рыбной промышленности после 1917 года.

1919 г. Главрыба подчинена Народному Комиссариату продовольствия.

1920 г. Совет Труда и Оборона принял решение удовлетворять все заявки и требования Управления Главрыба в первую очередь.

- Выловлено сельди половина от пойманной в 1913 году.
- Создано Мурманское облуправление рыбных и зверобойных промыслов на территории Кольского побережья от границы Финляндии до мыса Орлов в горле Белого моря.
- Создан в городе Ростов-на-Дону Азово-Черноморский рыбопромысловый трест, объединивший все предприятия бассейна.
- Впервые из Архангельска в Баренцево море вышел траулер РТ-30 на промысел. В РСФСР началось становление советского рыболовного тралового флота.

Были определены этапы подъема советской рыбной промышленности на основе технического перевооружения флота и береговой структуры. За годы довоенных пятилеток создали специализированный рыбопромысловый флот, траулеры, сейнеры, дрейфтеры, зверобойные и кошельковые суда. Коренные изменения осуществлялись в рыбообработке. Появились холодильники, рыбокомбинаты и консервные производства. Это позволило использовать сырье комплексно с законченным технологическим циклом (без отходов). Строились специализированные порты. Активно развивалась материально-техническая база.

В 1921 году В. И. Ленин подписал декрет о создании Плавучего морского научного института (Плавморнииин) для исследования северных морей. Это положило начало комплексному развитию и становлению советской рыбохозяйственной науки. Директором был назначен известный океанолог и зоолог профессор И. И. Месяцев. Первую экспедицию в Баренцево море Плавморнииин совершил под его руководством на ледокольном пароходе «Малыгин» с 11 августа по 27 сентября. Были обследованы южная часть Карского моря, Новоземельский район и обнаружены промысловые скопления трески и пикши.

Создавалась мощная всесоюзная отраслевая сеть бассейновых научных исследований Мирового океана с центром в Москве ВНИРО (Всесоюзный научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии). Во Владивостоке — ТИНРО, в Мурманске — ПИНРО, Керчи — АзчерНИРО, в Калининграде — АТЛАНТНИРО. Велась подготовка кадров, для чего создавались на бассейнах отраслевые высшие и средние учебные заведения, большая сеть шестимесячных курсовых учебных заведений (ускоренных). Эффективно развивалась колхозная система. Созданные в 1932 году моторно-рыболовные станции (МРС) оснастили рыболовной техникой колхозный флот, что позволило увеличить мощность флота с 1930 по 1940 год в 13 раз.

1931 г. В бухтах Кольского залива созданы запорные хозяйства. Этим пассивным способом облавливали сельдь.

Известные ученые А. П. Голенченко, Ю. Ю. Марти и др. организовали аэроразведку рыбы и дельфинов в Черном море.

В Мурманске на базе Севгосрыбтреста создано два треста: для прибрежного лова — Мурмангосрыбтрест и для развития тралового промысла в открытом море — Севтралтрест.

В Ленинграде организовано проектно-конструкторское бюро деревянного рыбопромыслового судостроения Рыбсудострой (с 1953 г. реорганизован в Гипрорыбфлот).

1932 г. В Керчи создан АзчерНИРО.

Вышло постановление Наркомснаба СССР о введении «рыбного дня» на предприятиях общественного питания.

В Одессе создано Черноморское производственное управление рыбной промышленности (ЧПУРП), объединившее все предприятия рыбной промышленности Одесской, Николаевской и Херсонской областей. ЧПУРП впоследствии объединилось с Управлением китобойного и океанического рыбного промысла. **В 1972 году** было создано ЧПОРП «Антарктика».

Созданы Херсонский и Мурманский рыбопромышленные техникумы.

Вышло постановление Совета Труда и Оборона о широком развитии сельдяного промысла на Мурмане.

1933 г. В Одессе и Архангельске йодные водорослевые заводы переоборудованы для производства агара.

Постановлением Мурманского окрисполкома за выполнение задания по вылову сельди председатель Правления Мурманского рыбаколхозсоюза Кузин И. П., управляющий Мургосрыбтрестом Морозов И. М. и его заместитель премированы револьвером системы «Браунинг», костюмом и джемпером каждый.

Наркомат снабжения СССР создал на базе сельдяной экспедиции и северного научного института рыбного хозяйства и океанографии Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии (ПИНРО).

1934 г. Создана организация «Морлов» для освоения сельдяных богатств Мурмана. В 1938–39 гг. суда этой организации осваивают лов сельди дрейфтерными сетями в открытом море. Траловый флот также периодически занимается ловом сельди. Специально выделенные поисковые суда и самолеты занимаются разведкой скоплений сельди и наводкой промысловиков на косяки.

1939–41 гг. В районе Шпицбергена начали облов крупной сельди (полярный залом). Война прервала этот промысел.

Промысловики на специализированных судах к 1941 году освоили и обеспечили добычу рыбы и морепродуктов активным методом лова в открытых морях. Если в 1930 году общий улов составил 1,28 млн. тонн (причем в открытых морях было добыто 30%, а во внутренних водоемах 70%), то в 1940 году при общем улове 1,4 млн. тонн во внутренних водоемах выловили 59%, а в открытых морях 40%. В 1974 году при общей добыче 9,62 млн. тонн в открытом море взяли 85%. В 1987 году общий вылов составил 11,2 млн. тонн, что на порядок выше улова 1930 года.

За короткий срок отрасль полностью обеспечила население СССР рыбой и морепродуктами. Причем по социально доступным ценам, которые в разы были ниже европейских.

22 июня 1941 года на промысле в Баренцевом море работало 47 траулеров. Капитаны этих судов получили радиограмму «Промысел прекратить, согласно предписанию без задержки следовать к месту назначения. В море быть готовым ко всему». Началась суровая жизнь, связанная с сочетанием трудностей рыбопромысловой работы с боевой деятельностью с профессионально подготовленными военно-морскими и воздушными силами фашистской Германии. В Советском Союзе не было производственного предприятия, которое подобно мурманскому промысловому флоту работало непосредственно на театре боевых действий. Промысловики, вооружив свои суда зенитным оружием, ввели в штат экипажей офицера-артиллера и продолжали обеспечивать страну рыбой. Рыбаки Заполярья умело сочетали производственную деятельность с боевой работой и добивались успехов на двух фронтах — трудовом и боевом.

Капитан Тисленко Георгий Герасимович из Голы Пристани, окончил Херсонскую мореходку, работал в Баренцевом море, штурман и старпом на «Налиме», потом старпом на «Наваге», а при появлении новых траулеров стал капитаном РТ «Днепр», на котором в 1935 году добыл рекордные 38 тыс. центнеров рыбы. В 1936 году «Днепр» переименовали в «Киров», а экипаж Тисленко сдал более 50 тыс. ц рыбы. М. И. Калинин лично вручил ему орден Ленина. В период ВОВ Тисленко стал начальником Мурманского тралового флота, и А. И. Микоян в Мурманске на общегородском собрании при вручении второго ордена Ленина назвал его настоящим героем Заполярья.

РТ «Северное Сияние» было военизировано и названо «Бриз». Капитан Киреев у входа в Кольский залив увидел по носу всплывающую немецкую подводную лодку, командир которой, экономя торпеду, решил расстрелять «Бриз» из орудия. Киреев форсировал ход, таранил и утопил ее. За это получил орден, а экипаж — благодарность от командующего Северным флотом.

РТ «Енисей», заканчивая промысел, внезапно был торпедирован немецкой подводной лодкой. Траулер раскололся и носовая часть утонула сразу. Капитан Маевский Витольд Михайлович организовал срочный спуск шлюпок с медленно тонувшей кормы. Подлодка всплыла, немцы сфотографировали останки траулера и, не став добывать, ушли. Экипаж в шлюпках на веслах преодолел 20 миль и высадился на мысе Черный, недалеко от становища Варзино. За период ВОВ не вернулось в порт 30 рыболовных траулеров.

Можно приводить еще много доблестных примеров преданности Родине, порученному делу и отваге рыбаков в период ВОВ, но главное — в условиях войны они добывали очень нужный продукт питания.

На Черном море мелкий рыболовный флот (тюлькин) активно участвовал в крупнейших десантных операциях ВОВ в Крыму (Керчь, Феодосия) и на Одессине (Григорьевка). А малый рыбный флот Мурманска постоянно обеспечивал всем необходимым гарнизон Северного укрепленного района, державшего 1200 дней и ночей оборону от отборных немецких войск на полуострове Рыбачий и Средний, которые представляют собой сплошной гранитный массив, где невозможно выдолбить окоп и укрыться в нем. Обе стороны понимали, кто владеет Рыбачьим полуостровом, тот держит ключи от городов Мурманска и Полярного — основных баз ВМС Севера.

На Кольском полуострове немцы имели 5-кратное превосходство в живой силе. Противостояли им бойцы Карельского фронта и военные моряки Северного Флота, не имевшие достаточного опыта ведения войны в горах, но они остановили немцев в первый же день их наступления на Мурманск и сорвали замысел быстрой оккупации Мурманска. Начался длительный воздушный штурм города, Кировской железной дороги, рыбного порта. Всего на Мурманск было сброшено 4100 фугасных и 181 тыс. зажигательных бомб. К концу 1941 года в Мурманске из 137 тыс. осталось 38 тыс. жителей. Были разрушены большинство жилых домов, и на окраине города у сопки возникли земляные поселки «Судоверфь», «Рыбный порт», «Железнодорожник». Мурманчане мужественно продолжали трудовую и боевую деятельность.

В послевоенный период отрасль особо активно развивалась, осваивались новые промысловые районы от Арктики до Антарктики. Менялась география переработки уловов, которая перемещалась непосредственно на суда. В пятидесятых годах появились траулеры-заводы, крупнотоннажные перерабатывающие плавбазы. В отрасли действовало 30 тыс. ед. технологического оборудования, в т. ч. на судах — 20 тыс. В середине 70-х годов отрасль вырабатывала свыше 2000 наименований продукции из рыбы и морепродуктов.

На основных бассейнах создан мощный транспортный флот, обеспечивший транспортные мосты: район промысла — порт. Разгрузка траулеров в районе промысла позволила стабилизировать экспедиционную организацию промысла и повысила эффективность работы флота в отдаленных районах Мирового океана.

На все это направлялось более 80% капиталовложений. Например, в 70-х годах среднегодовое увеличение стоимости основных фондов отрасли составляло около 7 млрд. руб.

Значительная часть капиталовложений вкладывалась в рыбную промышленность Мурманска. Мурманск был мощным рыбохозяйственным комплексом, в котором находились крупнейшие в мире рыбный порт и рыбообрабатывающий комбинат. Северный бассейн выгодно отличался от других бассейнов высокой степенью концентрации основного производства, сосредоточенного в Мурманске и Мурманской области.

Предприятия Архангельской области и Карельской АССР тяготеют к Мурманску — единственному незамерзающему порту бассейна, где они базируются в зимний период.

Мурманск — город-герой. На голубой эмали моря — судно, полярное сияние и ниже на золоте — рыба. Это герб Мурманска, награжденного орденом Ленина и Звездой Героя, орденом Отечественной войны 1-й степени и орденом Трудового Красного Знамени.

Мурманск — самый крупный город в мире за Полярным кругом, незамерзающий морской порт, расположенный в Кольском заливе в 55 км от выхода в Баренцево море. Основан 21 сентября 1916 года в связи с началом строительства в 1915 году железной дороги и рыбного порта. До 1917 года назывался Романов на Мурмане. В порту базируется добывающий, рыбоперерабатывающий и транспортно-рефрижераторный флот. На причалах порта размещены цеха рыбоперерабатывающего комбината, который за год перерабатывает 100 тыс. тонн рыбы и морепродуктов более 400 наименований.

В рыбном хозяйстве в 1973 году работало 74 тыс. специалистов с высшим и средним специальным образованием. Рыбная отрасль дает одну треть валовой промышленной продукции Мурманской области.

Город чтит своих героев, их фамилии вписаны в лоции, присвоены улицам и судам. Улица капитана-промысловика Буркова К. Л., который в 1925 году, будучи капитаном РТ «Зубатка», доказал возможность и целесообразность ведения рыбного промысла в зимний период. Началась круглогодичная работа в Баренцевом море. Он был знаменитым промысловиком, а в годы ВОВ отважно и умело воевал на своем военизированном тральщике. Награжден тремя боевыми орденами и медалью «За отвагу». Проезд капитана Андрея Тарана, 40 лет отдавшего Мурманским промыслам. Улица капитана Егорова — помор, зук, матрос, штурман и успешный капитан. На улице Шмидта установлен памятный знак погибшим судам мурманского рыбопромыслового флота. Много и других знаков внимания к рыбопромышленникам. При ветре с залива Мурманск обьят запахом рыбы — зажиточный дух, говорят рыбаки.

Я благодарен судьбе, что после окончания Херсонского мореходного училища в 1954 году мне довелось стать преемником дел славных и мужественных людей. Настоящих мастеров сложного промыслового комплекса, которые с большим вниманием и желанием передавали мне не только опыт рыбопромышленника, но и лучшие человеческие качества.

В 1946 году в районе Шпицбергена ученые ПИНРО на двух своих судах «Рында» и «Кашалот» продолжили прерванные войной исследования этого района и подтвердили наличие промысловых концентраций. Работа в этом районе и явилась началом освоения суровых районов северной Атлантики.

В 1948 году средние рыболовные траулеры (СРТ) из Мурманска «Книпович», «Гроза», «Сазан», «Кораблестроитель» и несколько СРТ из Калининграда с двумя плавбазами «Онега» и «Тунгус» приступили к промыслу сельди дрейфтерными сетями в районе Исландии. Успех этой группы позволил в 1949 году вести промысел 28 СРТ.

С 1949 года в Восточной Германии освоено серийное строительство СРТ для СССР. Всего с 1949 по 1958 год штральзундские судостроители поставили в СССР более 1000 СРТ.

СРТ — судно с неограниченным районом плавания, водоизмещение 460 т, грузоподъемность 55 т рыбы соленой в бочках, экипаж 25 чел., мощность главного двигателя 300 л. с., семь водонепроницаемых переборок. Плавучесть обеспечена при затоплении одного отсека, кроме машинного отделения. Модель постоянно модернизировалась, механизировались промысловые процессы, мощность двигателя увеличивалась, появились рефрижераторные установки и трюма для мороженой рыбы, увеличилось водоизмещение до 1100 т. Их стали выпускать верфи Киева, Ярославля, Хабаровска, Клайпеды. Эти суда позволили с помощью ученых, проектантов и рыбаков сделать сельдь первой рыбой на столе советских людей.

Глубокоуважаемый мной настоящий рыбацкий руководитель и ученый, заместитель министра и профессор В. К. Зиланов в статье «А. А. Ишков — выдающийся стратег в области мирового и отечественного рыболовства XX века» написал замечательную фразу: «Серийное строительство судов типа СРТ позволило в целом решить проблему обеспечения населения страны продукцией из сельди. Именно сельдь стала третьим основным продуктом после хлеба и картофеля».

Мне представляется, что средний рыболовный траулер заслуживает памятника, а венок у его подножия должен быть из тушек сельди.

В 1950 году правительство СССР создает специализированное управление Мурмансельдь в составе Главмурманрыбпрома. И с этого времени началось планомерное промысловое освоение огромного района Северной Атлантики совместно с балтийскими и карело-финскими рыбаками.

Сельдь в этом районе обитала в Северном, Норвежском, Баренцевом морях, вдоль южной кромки льда Ледовитого океана от Шпицбергена до островов Ян-Майен, Исландии, Фарерских, Шетландских и Оркнейских. Этот обширный район находился в основном вдали от морских путей, был суров, малоизучен и казался безжизненным. В XIX веке тут появились китобои, которые за короткое время истребили непуганных китов, и опять эта громадная акватория стала находиться вне поля зрения человечества. Например, находящийся почти в центре этого района норвежский остров Ян-Майен (наполовину ледник), точное местонахождение которого голландский мореплаватель Ян-Май определил еще в 1614 году, обрел хозяев только в 1928 году.

Восточно-Гренландское холодное течение, выносящее в Гренландское море громадную массу льда Ледовитого океана и подпитываемое холодом вечных ледников Гренландии, Исландии и Северо-Восточной Америки, стыкуется с теплым Северо-Атлантическим течением. Эта громадная акватория смешения холодных и теплых вод порождает круглогодично жестокие шторма при низких температурах (обледенение) с метелями (снежные заряды), туманы и крупное волнение. Но именно это перемешивание несет кислород в глубину, а поверхностный слой обогащается питательными (биогенными) веществами, и в слое фотосинтеза образуется первичная жизнь, которая и делает этот район повышенной биологической продуктивности.

Эти места еще до войны привлекали ученых и рыбопромышленников Мурманска, а с 1946 года начались регулярные походы судов научно-исследовательских и промышленной разведки в районы Шпицбергена и Исландии с целью изучения и освоения. Возглавлял большинство научно-исследовательских экспедиций неутомимый и целеустремленный Ю. Ю. Марти —



НИС «Академик Берг»

«король сельди», как его тогда называли. Под стать были и его сподвижники И. Г. Юданов, В. П. Мантейфель, К. А. Лямин, А. А. Ганьков, А. А. Дегтерев и многие другие ученые, разведчики и промысловики. Это, прежде всего, отличный капитанский корпус Мурмансельди, в том числе капитан Я. Ф. Тифанов, приехавший в Мурманск в 1932 году. Работал матросом, мастером по добыче на траулерах, после войны штурманом на китобазе «Слава» в Антарктике, капитаном китобойца, опять вернулся в Мурманск и один из первых начал успешно осваивать сельдяные районы северной Атлантики. Награжден орденом Ленина.

Капитан Ваганов П. А. воевал на Мурмане, в Европе, дважды ранен, после войны вернулся в Мурманск, стал рыбаком сельдяного флота с самого начала освоения северной Атлантики. Один из первых стал добывать сельдь на больших глубинах. Возглавляемый им экипаж поискового СРТ-4274 в течение нескольких лет успешно выводил промысловый флот на концентрации. Избирался депутатом Мурманского горсовета и дважды облсовета. Награжден орденом Ленина.

Капитан Ардеев К. В. — архангельский помор. С детства рыбачил с отцом в Белом море, охотился на тюленей и гусей. После службы в армии кончил училище. Штурман на плавбазе «Онега». Перешел на промысловое СРТ, где проявил себя отличным капитаном-промысловиком. Его экипаж несколько лет был передовым в Мурмансельди, а капитан неоднократно избирался депутатом Мурманского горсовета. Награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Капитан Сухоруков М. Г. Сын помора. Начал рыбачить с 8 лет с отцом и дядей в Белом и Баренцевом морях. Матрос, боцман, засольщик на траулерах, воевал, был ранен, плен, работа в шахтах Рура. После войны в Мурманске на СРТ «Дельфин» ходил старпомом в первые экспедиции под Шпицберген на облов сельди. Был назначен капитаном СРТ, который ходил в передовиках среди судов Мурмансельди. Назначен капитаном-флагманом. Награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Капитан Подолько П. Е. Дальневосточник из Приморского края. В детстве познал японскую оккупацию, отец партизан, а мать под пытками японцев сошла с ума. Отец запыл. В 1934 году закончил мореходную школу и получил звание шкипер. Капитанил на малых промысловых судах на ивахях 5 путин. Приехал в Мурманск. В Мурмансельди был передовым капитаном. Применен в период перехода флота от сезонной работы к круглогодичной дальневосточный метод дрейфтерного лова на удлинённых поводцах, что позволяло работать в шторм и не рвать сети. Награжден орденом «Знак Почета».

Этот список можно еще долго продолжать, так как в Мурмансельди выросло много Рыбаков с большой буквы в период освоения Северной Атлантики. Например, мои однокашники по Херсонскому мореходному училищу, ставшие досрочно капитанами после 4 лет работы штурманами на СРТ: Хомбак В. И., прибывший в мореходку из Владимирской обл., Сеньков П. И. из Кривого Рога, Бондаревский В. К. из Западной Украины, г. Стрый. Особо следует также отметить успешного капитана Добровольского М. Н. Сын боцмана. Окончил Астраханскую мореходную школу и, получив направление в Мурмансельдь, работал на СРТ штурманом. Помог ему стать настоящим промысловым капитаном опытный капитан Николай Харитонович Шаповалов. Очень доброжелательный и чуткий человек, всегда улыбающийся. Впоследствии он был назначен главным капитаном Мурмансельди, всегда пользовался непререкаемым авторитетом у моряков и работников аппарата Мурмансельди.

Конечно, чтобы организовать своевременное обеспечение всем необходимым 250 промысловых судов и 20 плавбаз с танкерами, нужно четкое планирование стратегии и тактики всех звеньев деятельности Мурмансельди. И работники аппарата управления, флагманский состав флота, капитаны судов с успехом справлялись с оптимальной расстановкой промысловых и транспортных судов, обеспечением транспортного моста: промысел — порт, социальным комплексом и другими мероприятиями для обеспечения главной задачи — выполнить план по добыче и доставке сельди в порт. Во главе всего этого стоял начальник Мурмансельди Бородулин Георгий Михайлович. Коренной ленинградец. В 1932 году после окончания курсов механиков-дизелистов прибыл в Мурманский Севтралтрест, где плавал на различных промысловых судах.

Это был высококвалифицированный руководитель, доступный, волевой и отлично знающий рыболовное дело. Мурмансельдь из года в год резко увеличивала количество добываемой рыбы, основной была сельдь. В начале 50 годов лов сельди в Атлантике был сезонный, и в межсезонье организовали переоборудование СРТ для работы тралом в Баренцевом море. Это увеличило количество и ассортимент добываемой рыбы.

Бородулин Г. М. за участие в ВОВ был награжден орденом Отечественной Войны и медалями, в т. ч. медалью «За оборону Советского Заполярья». За рыбопромышленные успехи награжден двумя орденами Ленина, орденом Октябрьской революции, тремя орденами Трудового Красного Знамени. Почетный гражданин Мурманска, Г. М. Бородулин остался в моей памяти образцом крупного и эффективного руководителя.

В середине 50-х годов, с поступлением БМРТ типа «Пушкин», рыбаки и ученые Мурман в плотную занялись освоением Северо-Западной Атлантики. К этому времени тралфлотовцы уже совершили несколько успешных сельдяных рейсов в Норвежское море под командованием капитан-директоров Героя Социалистического Труда Орликовой В. Я., опытного промысловика Требушного В. Р. и других знатных рыбаков Мурман.

Летом 1956 года БМРТ «Свердловск» следовал в Канаду с министром А. А. Ишковым и группой крупных рыбопромышленников и ученых для организации контактов по совместному сотрудничеству в области рыболовства. По пути в Норвежском море Александр Акимович встретился с руководителями и учеными сельдяного промысла. Проходя банку Флемиш-Кап, БМРТ «Свердловск» произвел несколько тралений, и все тралы принесли большой улов. Этот эпизод стал началом промыслового использования района, который назвали банка Свердлова. Уже осенью этого года сюда прибыло несколько БМРТ, которые успешно промыслили на банке, а поисковики и научники активно расширяли этот промысловый район.

Открыты для промысла Ньюфаундлендская банка (1958 г.), Южный Лабрадор (1960 г.), банка Джорджес (1961 г.), районы Западной Гренландии (1962 г.) и др. Большая заслуга в освоении этого района принадлежит опытным капитанам Мурманского тралового флота: П. П. Корехову, Д. Е. Миргородскому, П. А. Задорину, А. М. Воробьеву, А. Д. Чехову и многим другим великим труженикам моря. Эти районы успешно освоены советскими учеными и рыбаками, и долгие годы тут отлично работают мурманские рыбаки.

Южный НИИ морского рыбного хозяйства и океанографии — ЮгНИРО

ЮгНИРО — единственный в Украине институт, проводящий многоплановые научные, конструкторские и консультативно-экспертные исследования в области морского рыбного хозяйства и промысловой океанографии.

Главная цель работы коллектива ЮгНИРО — научное обеспечение современной деятельности и развития морского рыбного хозяйства Украины путем разработки и реализации комплексных мер долгосрочного сохранения и устойчивого использования морских живых ресурсов.

1922 г. — Создание ихтиологической лаборатории в г. Керчи.

1927 г. — Керченская ихтиологическая лаборатория переименована в Керченскую научную рыбохозяйственную станцию.

1933 г. — Приказом Народного комиссариата снабжения СССР Керченская научная рыбохозяйственная станция преобразована в Азово-Черноморский НИИ морского рыбного хозяйства и океанографии (АзчерНИРО) с филиалами в Одессе, Батуми и Ростове-на-Дону. Построено специализированное исследовательское судно.

1941–1945 гг. — работа в эвакуации в Краснодаре, Махачкале и Красноводске, где были впоследствии созданы новые самостоятельные рыбохозяйственные организации, возвращение в Керчь.



НПС АзчерНИРО «Гонец», 1950 год

1958 г. — Начаты планомерные исследования за пределами Азово-Черноморского бассейна — в Атлантическом, Индийском и Южном океанах.

1961 г. — Организована первая советская рыбохозяйственная экспедиция в Индийский океан, получены данные о потенциальной промысловой продуктивности его северо-западной части. Результаты экспедиции показали перспективность районов промысла, которые стали успешно осваиваться рыбаками. Научно-исследовательский и поисковый флот пополняется новыми судами, которые с 1964 года передаются Азчеррыбпромразведке (позже ППП «Югрыбпоиск»). Эта организация вместе с АзчерНИРО активно участвовала в рыбохозяйственных исследованиях и научно-поисковых работах.

1967 г. — Начаты научно-поисковые работы в субантарктическом секторе Индийского океана, а в 1972 году — на шельфе Антарктиды. За период с 1961 по 1970 год в океан было направлено 44 экспедиции, которые обследовали шельфовые и открытые воды различных зон Индийского, а также некоторые районы Тихого и Атлантического океанов. В Азовское и Черное моря ежегодно совершалось 15–20 научно-исследовательских и поисковых рейсов. Одновременно с поиском новых районов и объектов лова, а также с разработкой научных основ рационального рыболовства разрабатывались новые технологии переработки гидробионтов. Были изучены техно-химические свойства около 200 видов рыб и нерыбных объектов океанических районов и Азово-Черноморского бассейна, даны рекомендации по их использованию. Кроме того, институт активно занимается проблемами марикультуры. В 1969 году в пос. Заветное создана экспериментальная база «Заветное» для разработки биологических основ искусственного выращивания морских рыб. Развернуты научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, связанные с искусственным воспроизводством и товарным выращиванием моллюсков.

1971 г. — Организована новая лаборатория автоматизированных систем управления океаническим рыболовством, в состав которой вошел вычислительный центр.

1975 г. — Впервые в практике отечественного морского рыбоводства в искусственных условиях получена жизнестойкая молодь кефалей и камбал.

1976 г. — При непосредственном участии института Всесоюзное рыбопромышленное объединение (ВРПО) «Азчеррыба» успешно начало промышленное освоение морских биоресурсов в районе Индостана. Открыт ряд новых районов и объектов промысла, в т. ч. в зоне Антарктики, даны рекомендации к их освоению, подготовлены промысловые пособия. В рыбохозяйственных исследованиях институт использует современный флот, научное оборудование, поисковую технику, а также различные методические подходы к изучению структуры промысловых стад, оценке запасов, определению объемов изъятия и прогнозированию уловов. Автоматизируется сбор и обработка научно-промысловой информации. Подготовлены биологические обоснования по организации и развитию хозяйств, специализирующихся на марикультуре рыб и моллюсков.

1981 г. — Создана лаборатория приема и обработки спутниковой информации. Являясь бассейновым отраслевым научно-исследовательским институтом, АзчерНИРО осуществляет комплексные рыбохозяйственные исследования в Азово-Черноморском бассейне, Индийском, Южном и сопредельных водах Мирового океана, располагая всем необходимым для выполнения самых сложных задач, стоящих перед рыбохозяйственной наукой. Формируя научную базу рыболовства, специалисты института для оценки запасов и промыслового прогнозирования используют богатый арсенал применявшихся в те годы отечественной и зарубежной рыбохозяйственной наукой методов прямого учета (траловые, лампарные, ихтио-планктонные, гидроакустические съемки), аналитических и продукционных моделей, виртуально-популяционный анализ, а также другие модификации классических одно- и многовидовых математических моделей. Разработки института по многим районам стали теоретической и практической базой научных основ развития отечественного прибрежного и океанического промысла, а также международного регулирования рыболовства. Благодаря соответствующему научному обеспечению, в т. ч. многочисленным разработкам и рекомендациям АзчерНИРО, рыбаки ВРПО «Азчеррыба» в различных районах Мирового океана к 1990 году ежегодно добывали 700–800 тыс. т рыбы и других морепродуктов. Развивая марикультуру, специалисты АзчерНИРО успешно провели работы по вселению и акклиматизации дальневосточных объектов — пиленгаса (в настоящее время пиленгас является одним из основных ценных объектов промысла Азово-Черноморского бассейна) и гигантской устрицы. Созданы технологии получения жизнестойкой молоди черноморских кефалей и камбал, культивирования живых кормов, сформированы маточные стада стальноголового лосося, полосатого окуня, кефалевых, усовершенствована биотехника промышленного получения товарных мидий. Широкое развитие получили исследования, касающиеся технологии рыбных продуктов, связанные с разработкой рекомендаций по рациональному использованию водного сырья. Получены положительные результаты в создании малоотходных технологий и выпуске нетрадиционных видов продукции различного назначения, в т. ч. лечебно-профилактической. В исследованиях АзчерНИРО важное место заняли вопросы охраны водоемов от загрязнения и оценка антропогенного влияния на гидробионтов. Используются общепринятые и оригинальные методы, осуществляются биоценологические исследования. В комплексе рыбохозяйственных исследований значительная роль отведена экономическим работам и проблемам прогнозирования развития рыбной промышленности, вопросам совершенствования методологии планирования и ценообразования, экономической эффективности научных разработок и производственных процессов.

1988 г. — АзчерНИРО приказом Минрыбхоза СССР переименован в Южный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии (ЮгНИРО) с отделениями в городах Одессе и Батуми. Обеспечивая научную базу развития рыбохозяйственной отрасли, ЮгНИРО активно участвует в международном научно-техническом сотрудничестве. Традиционные страны-партнеры института — это Турция, Румыния, Болгария, проводятся совместные исследования с учеными Австралии, Египта, Йемена, Кувейта, Франции, Мозамбика и других стран.

1991 г. — В связи с государственной, политической и социально-экономической перестройкой, а также с изменениями в государственной системе управления рыбной отраслью Украины резко ухудшились условия функционирования рыбохозяйственной науки. Снижение объемов

финансирования НИР и ОКР повлекло за собой сокращение информационной и материально-технической базы института и его интеллектуального потенциала. Прекращены комплексные специализированные исследования в океанических районах, сокращены их масштабы в Азовском и Черном морях. В целом, вследствие ухудшения финансирования, сократились все виды рыбохозяйственных исследований. Отсутствовали возможности обновления приборной базы. В этих условиях институт, сохраняя основные научные направления исследований, ищет применения своим профессиональным силам, консолидируясь с различными национальными и международными организациями — FAO, GEF, TACIS, INTAS и др. ЮгНИРО принадлежит инициатива вхождения Украины в CCAMLR, NAFO. Помимо выполнения отраслевых обязательств по рыбохозяйственным программам НИР и ОКР, ЮгНИРО является инициатором, разработчиком и участником реализации ряда национальных и международных научных программ (ГОДАР) и проектов. Кроме того, он выполняет работы по прямым договорам с предприятиями различных форм собственности. В рамках исполнительской структуры Международной Экологической программы по Черному морю при Глобальном фонде по окружающей среде (BSEP GEF) ЮгНИРО определен в качестве Украинского центра по рыболовству. Участвуя в реализации подписанной Украиной Конвенции CITES, институт ведет активную работу в качестве Национального научного центра по осетровым рыбам.

1995 г. — В соответствии с Распоряжением Президента Украины «О реорганизации отраслевой науки» и приказом Министра рыбного хозяйства Украины в состав ЮгНИРО дополнительно к Одесскому введены Азовское (г. Бердянск) и Севастопольское отделения.

1998–1999 гг. — В состав ЮгНИРО вошли две научно-исследовательских базы «Аршинцевская коса» и «Сиваш», на которых отрабатывались технологии выращивания и переработки мидий, схемы выращивания рыб различных фаунистических комплексов и осуществляется их промышленное выращивание.

2001–2004 гг. стали наиболее сложными годами (конечно, если не учитывать годы войны) в деятельности института. В 2 раза (даже без учета инфляции) сократилось государственное финансирование института. Одесскому, Азовскому и Севастопольскому отделениям предоставлена юридическая самостоятельность. В результате Севастопольское отделение практически не функционирует, Одесское находится в крайне тяжелых материально-технических условиях. Другим предприятиям переданы экспериментальные базы «Аршинцевская коса» и «Сиваш». Долг государства институту превысил 2 млн. грн. Соответствующие долги возникли и у института перед своими сотрудниками и государством.

2005–2006 гг. — Почти в 2 раза увеличился объем госзаказа на НИР, в 1,5 раза — финансирование НИР по договорам с различными предприятиями. На экспериментальной базе «Заветное» возобновлены работы по искусственному воспроизводству кефалей и камбаловых видов рыб. Увеличиваются объемы сырьевых исследований в Азово-Черноморском бассейне и Мировом океане. Лаборатории обеспечены необходимым количеством оргтехники. Ведется ремонт центрального здания, экспериментального участка и базы «Заветное». Аттестованы и сертифицированы лаборатории охраны морских экосистем и разработки биоактивных препаратов. Сохранены и развиваются основные направления исследований. Институт стал учебно-производственной базой для студентов двух керченских университетов.





ГЛАВА III



СПОРТ «АТЛАНТИКА»



ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ОКЕАНИЧЕСКОГО ПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА (СЕВАСТОПОЛЬ)

42

Постановлением от 30 марта 1960 года № 469 ЦК КП Украины и Совет Министров УССР с целью трудоустройства военнослужащих, увольняемых из Черноморского флота, обязали Херсонский совнархоз, Севастопольский горком КП Украины и горисполком обеспечить ввод в действие основных объектов рыбного порта в бухте Камышовой в следующие сроки:

1. Первой очереди холодильника емкостью 2700 тонн — в IV квартале 1960 года.
2. Второй очереди холодильника емкостью 2300 тонн — в III квартале 1961 года.
3. Рыбоконсервного завода мощностью 25 млн. условных банок в год с жестебаночной фабрикой — в IV квартале 1961 года.
4. Первой очереди глубоководного причала длиной 80 п/м — в IV квартале 1960 года.
5. Блока деревообрабатывающих цехов судоремонтного завода межрейсового ремонта — в III квартале 1960 года.
6. Блока механических цехов судоремонтного завода межрейсового ремонта — в 1962 году.

Разрешили Херсонскому совнархозу создать в городе Севастополе во II квартале 1960 года управление океанического рыболовства, возложив на него организацию экспедиционно-го лова рыбы в Атлантическом и Индийском океанах, переработку рыбы, строительство рыбного порта и других объектов рыбной промышленности в бухте Камышовой.

Обязали Севастопольский горисполком построить в бухте Камышовой в 1960–1963 годах 30 тысяч кв. метров жилой площади за счет капиталовложений, предусмотренных на жилищное строительство в г. Севастополе на 1959–1965 годы.

Этим же постановлением обязали Госплан УССР предусмотреть выделение Херсонскому совнархозу на 1960–1961 годы целевым назначением для строительства рыбного порта в бухте Камышовой дополнительные ассигнования в сумме 20 млн. руб.

Распоряжением № 55-р от 29 мая 1960 года Совет народного хозяйства Крымского экономического административного района предложил:

1. Организовать с 30 июня 1960 года Севастопольское управление океанического рыболовства (СУОР) в бухте Камышовой, временно подчинив его Крымскому государственному рыбопромышленному тресту.
2. В состав Севастопольского управления океанического рыболовства включить:
 - а) промысловые и транспортно-рефрижераторные суда, работающие в Атлантическом океане: «Жуковский», «Глеб Успенский», «Николай Островский», «Таврия» и «Уссурийск» («Симферополь»);
 - б) строящиеся: рыбный порт в бухте Камышовой, Севастопольский холодильник и консервный завод;
 - в) Севастопольскую судоремонтно-техническую станцию и рыболовецкие колхозы ее зоны;
 - г) рыбный цех Ялтинского рыбокомбината, расположенный в бухте Камышовой.
3. В связи с организацией СУОРа, ликвидировать с 1 июля 1960 года Севастопольскую судоремонтно-техническую станцию и дирекцию строительства бухты Камышовой как самостоятельные организации, влив их в управление океанического рыболовства.
4. Установить Севастопольскому управлению океанического рыболовства — как строящемуся предприятию — третью группу по оплате труда руководящих, инженерно-технических работников.

Утвердить штатную численность СУОР в 75 единиц, в том числе на 1960 год — 54 единицы, на 1961 год — 56 единиц, на 1962 год — 60 единиц, на 1963 год — 66 единиц и на 1964 год — 75 единиц.

В соответствии с Распоряжением исполняющего обязанности председателя Крымского совнархоза № 77-р от 11 июля 1960 года, приказа начальника Управления мясомолочной и рыбной промышленности № 16-к от 14 июля 1960 года и приказа управляющего Крымгосрыбтреста № 56-л от 14 июля 1960 года с 9 июля 1960 года вступил в обязанности начальника СУОР Александр Васильевич БУРЯЧЕНКО.

27 декабря 1960 года приказом 337 «О передаче флота Атлантической экспедиции из состава базы Гослова в состав Севастопольского управления океанического рыболовства» Управляющий Крымгосрыбтреста обязал директора базы Гослова тов. САЗОНОВА Я. И. передать, а начальника СУОР тов. БУРЯЧЕНКО А. В. принять на баланс промысловые и транспортно-рефрижераторные суда, работающие в Атлантическом океане: «Жуковский» (КМД Алисов Е. А.), «Глеб Успенский» (КМД Речич С. П.), «Николай Островский» (КМД Гордиенко М. К.), «Симферополь» (КМД Ковтушенко С. П.) и «Таврия» (КМД Калайда А. Х.) по состоянию на 1 января 1961 года со всем личным составом этих судов и наличием материалов, запасных частей, оборудования, орудий лова и технической документации.

29 июня 1960 года председателем Крымского совнархоза было утверждено штатное расписание управления океанического рыболовства со штатом численностью 75 единиц, с месячным фондом заработной платы 78 700 рублей, службами и отделами: служба эксплуатации флота, производственно-технический отдел, отдел капитального строительства, плановый отдел, энерго-механический отдел, отдел труда и заработной платы, отдел кадров, бухгалтерско-финансовый отдел, отдел материально-технического снабжения и административно-хозяйственный отдел.

5 августа 1960 года Крымским совнархозом строящемуся СУОРу была установлена проектная мощность по добыче рыбы в Атлантическом и Индийском океанах в 1965 году в количестве 774 тыс. центнеров.

Хозяйственная деятельность СУОР за 1960 год характеризовалась следующими показателями:

- план выпуска валовой продукция выполнен на 171%, в том числе по судоремонту — 158%, по сетевязальной мастерской — 290% и рыбцеху — 96,7%;
- план капитальных вложений был выполнен только на 75%.

Постановлением Совета Министров Украинской ССР от 25 мая 1961 г. № 703 и Совета народного хозяйства Крымского экономического административного района № 199 от 8 июля 1961 года «Об организации отраслевого управления рыбной промышленности» Крымский государственный рыбопромышленный трест с 1 июля 1961 года ликвидирован и СУОР передан по подчиненности вновь образованному управлению рыбной промышленности.

В целях увеличения добычи рыбы в океане, Украинский совет народного хозяйства своим постановлением № 221 от 23 декабря 1961 года обязал Крымский совнархоз снарядить экспедицию на промысел в Южную Атлантику в количестве 3-х промысловых судов и 2-х производственных рефрижераторов с утвержденным заданием к плану по дополнительному вылову рыбы в океане на 4 месяца — 20 тыс. центнеров. Для оперативного руководства экспедицией в океане был направлен в район промысла с 15 марта 1962 года начальник СУОРа тов. БУРЯЧЕНКО А. В.

Специально для промысла в экваториальных районах в 1962 году были созданы рыболовные морозильные траулеры типа «Тропик», приспособленные для лова тралом (с кормы) донных и пелагических рыб. Водоизмещение РТМ-Т — 3300 тонн, мощность главного двигателя 1300 л. с. Температура морозильных трюмов на этих траулерах -27° С. Применение дизель-редукторной установки позволило эффективно использовать мощности главного двигателя, активный руль улучшил маневренность судна. На судне установлены аппараты для кондиционирования воздуха.

С 1 января 1963 года Севастопольское управление океанического рыболовства выведено из состава Крымского управления рыбной промышленности и подчинено непосредственно Главному управлению рыбной промышленности Азово-Черноморского бассейна Совета Министров УССР.

Годовое задание по добыче было выполнено к 45-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции (7 ноября 1962 года).

Постановлением Совета Министров УССР и Украинского Республиканского Совета профессиональных союзов № 3 от 01.02.1963 года «Об итогах республиканского социалистического соревнования» коллектив СУОР признан победителем в социалистическом соревновании с присуждением ему переходящего Красного знамени Совета Министров УССР и Украинского Республиканского Совета профессиональных Союзов и выдачей первой денежной премии в сумме 5250 рублей.

Эти успехи были достигнуты благодаря самоотверженной работе экипажей рыбодобывающих и рефрижераторных судов. За самоотверженный труд к 45-й годовщине Октября коллектив БМРТ «Н. Островский» занесен на городскую Доску почета, а коллектив БМРТ «Жуковский» занесен на областную Доску почета.

Поддерживая патриотический почин работников рыбной промышленности Дальнего Востока, предприятия и организации рыбной промышленности Азово-Черноморского бассейна приняли обязательство досрочно выполнить годовой план добычи рыбы к 20 декабря, добыть сверх плана 1963 года — 230 тысяч центнеров рыбы и выработать продукции на 3500 тысяч рублей сверх плана.

В результате развернутого социалистического соревнования коллектив досрочно к 14 сентября завершил выполнение годового плана 1963 года. В 1962 году при плане прибыли 2326 тыс. рублей прибыль составила 2732 тыс. рублей, или получено сверхплановой прибыли 406 тыс. рублей. В 1963 году планом было предусмотрено получение прибыли 5895 тыс. рублей, фактически получено прибыли 7000 тыс. рублей.

В результате социалистического соревнования и хорошей организации передачи опыта работы опорно-показательными судами в СУОРе не было ни одного судна, которое не выполнило бы свой план и принятые социалистические обязательства. Все опорно-показательные суда: БМРТ «Жуковский», «Глеб Успенский», РТМ-Т «Керчь», «Евпатория», «Симеиз», «Феодосия» стали школой передового метода труда. Многие члены экипажей обучались вторым смежным профессиям.

Особенно хороших показателей в работе добился экипаж опорно-показательного судна БМРТ «Жуковский», которому присвоено было высокое звание «Экипаж коммунистического труда».

За выдающиеся успехи в достижении высоких показателей добычи рыбы и производства рыбной продукции Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 апреля 1963 года присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот» капитан-директору БМРТ «Жуковский» АЛИСОВУ Евгению Алексеевичу.

Этим же указом награждены:

Орденом Ленина

АВДЕЕВ Михаил Павлович	— матрос БМРТ «Жуковский»
РУСАК Анатолий Ипполитович	— капитан-директор РТМ-Т «Евпатория»

Орденом Трудового Красного Знамени

БУРЯЧЕНКО Александр Васильевич	— начальник управления СУОР
МАКЛАКОВ Евгений Васильевич	— старший механик БМРТ «Г. Успенский»
НЕМЧИН Владимир Николаевич	— пом. капитана по производству РТМ-Т «Евпатория»

Шесть человек награждены орденом «Знак Почета», 14 человек — медалями «За трудовую доблесть» и 10 человек «За трудовое отличие».

Семилетним планом развития рыбной промышленности Азово-Черноморского бассейна предусмотрен значительный рост добычи рыбы в открытых морях и океанах. В 1962 году вылов рыбы составил 208 тысяч центнеров. В 1963 году по состоянию на 1 октября было выловлено 365 тысяч центнеров, а в конце семилетки добыча рыбы должна была увеличиться в 5 раз и составить более 1 млн. центнеров, или 1/3 всей добычи по Азово-Черноморскому бассейну.

Рыболовный флот пополнялся современными траулерами-заводами (БМРТ, РТМ), крупнотоннажными приемо-транспортными и другими судами, число которых в 1963 году составило 20 единиц, а в 1964-1965 гг. должно возрасти до 50 единиц.

С ростом флота росли и потребности в капитальном строительстве объектов рыбного порта.

План капитального строительства 1963 года был утвержден в объеме 2,5 млн. рублей, выполнение его обеспечивало ввод в эксплуатацию основных производственных фондов на сумму 2,0 млн. рублей.

Планом предусматривался ввод в действие более 20 объектов, в том числе: холодильник емкостью 5000 тонн, котельная, причальные сооружения протяженностью 200 п/м, мастерские орудий лова, станция перекачки, резервуар пресной воды, порталый кран, склад жидкого топлива, аммиакохранилище и т. д. 454 тыс. рублей выделено было на строительство блока механических цехов.

На 1 января 1964 года план строительно-монтажных работ по строительству рыбпорта выполнен на сумму 2011 тыс. рублей, или на 80,1% к годовому плану.

В 1963 году сданы в эксплуатацию: холодильник на 5000 тонн, резервуар пресной воды 1850 м³, станция перекачки, глубоководная набережная с причальным фронтом 201 п/м, котельная с одним котлом, склад жидкого топлива на 100 тонн, автодорога и площадки площадью 15 тыс. м². Всего в 1963 году было введено в эксплуатацию основных средств на сумму 3069 тыс. рублей.

По состоянию на 1 января 1964 года управление имело флот в составе:

- ⚓ больших морозильных рыболовных траулеров (БМРТ) — 3 ед.
- ⚓ рыболовных морозильных траулеров типа «Тропик» (РТМ-Т) — 21 ед.
- ⚓ производственных рефрижераторов (ПР) — 3 ед.
- ⚓ спасательный буксир — 1 ед.

Корабли СУОР вели промысел в экваториальной и южной частях Атлантики, вели поиск и освоение рыбопромысловых районов в Индийском океане.

В управлении работало 2462 человека, в том числе:

- ⚓ на флоте. — 1728 человек
- ⚓ в береговых цехах. — 734 человека

На 1964 год был составлен титульный список с годовым планом работ на сумму 2,9 млн. рублей, в том числе строительно-монтажных работ на сумму 2,0 млн. рублей. Планом предусматривалось в 1964 году сдать в эксплуатацию 17 объектов, в том числе: блок механических цехов, котельная на 3 котла, 178 м/п причального фронта, 2 порталых крана, автодорога от бухты Камышовой до Стрелецкого шоссе, столовая рыбпорта на 210 мест, мастерская орудий лова и т. д.

Перспективы развития производства составили:

- ⚓ в 1963 году вылов рыбы — 475 тыс. ц
- ⚓ на 1964 г. утвержден план добычи — 840 тыс. ц

- ⚓ на 1965 г. утвержден план добычи — 1,4 млн. ц
- ⚓ на 1966 г. утвержден план добычи — 1,8 млн. ц
- ⚓ на 1970 г. утвержден план добычи — 7 млн. ц

Таким образом, комплекс рыбного порта должен быть рассчитан на базирование к 1970 году 120–130 судов, поэтому было необходимо решать вопрос о строительстве причального фронта длиной 2000 м/п, расширении акватории порта, огражденной молом, строительстве складов площадью 30 000 м², железнодорожной ветки в 21 км, нефтебазы на 50 тыс. тонн, автобазы на 250 автомашин, холодильника емкостью 12 тыс. т, расширении судоремонтного завода и т. д.

Численность промышленно-производственного персонала увеличилась в 1965 году в 7,5 раза против 1961 года при росте объема валовой продукции в 7,3 раза. Производительность труда в 1965 году повысилась против 1961 года на 10%. Применение передовой технологии быстрого замораживания позволило выпустить готовой продукции в 1964 году — 56,6 тыс. тонн против 0,7 тыс. тонн в 1961 году.

В апреле 1964 года за достигнутые успехи на городскую Доску почета был занесен РТМ-Т «Симеиз» (КМД Баранов И. А., замполит Король И. И., предсудкома Меренков В. А.), выполнивший план по добыче рыбы на 136,3%, выпуску мороженой рыбопродукции на 128,7%, выработке рыбной муки на 172,5%. План по производительности труда выполнен на 136,6%.

Кроме судов океанического рыболовства в бухте Камышовой в путинный период базировалось до 320 единиц мелкого добывающего и приемо-транспортного флота, а в летний период времени находились в Севастополе на ремонте и отстоях две китобойные флотилии: «Советская Украина» и «Слава».

Распоряжением Совета Министров УССР № 108-Р от 29 января 1964 года и приказом Главка «Азчеррыба» № 81 от 8 февраля 1964 года был организован с 1 марта 1964 года в составе СУОРа Севастопольский морской рыбный порт в бухте Камышовой, за счет общей численности персонала Главного управления, с отнесением его к третьей группе по оплате труда работников.

Севастопольский рыбный порт (бухта Камышовая) по первоначальному проекту рассчитан на улов рыбы около 0,6 млн. ц, и на причальную линию для промысловых и рефрижераторных судов длиной 500 метров.

На основании плана развития рыбной промышленности СССР на 1966–1970 годы было разработано экономическое обоснование расширения Севастопольского рыбного порта в бухте Камышовой. В экономическом обосновании указано, что рыбный порт в бухте Камышовой должен стать важнейшей базой развития океанического рыболовства СССР, особенно в тропической и южной Атлантике и Индийском океане. Выбор для освоения лова рыбы в этих районах флота, базирующегося в Черноморских портах, определяется их географическим положением и сокращением, по сравнению с другими портами, необходимых удельных капиталовложений и эксплуатационных затрат.

Для базирования судов, приписываемых к Севастопольскому рыбному порту в 1970 году, необходима причальная линия длиной 800 м (эти и последующие расчеты произведены по укрупненным нормам Гипрорыбпрома). В существующем порту длина производственных причалов равна 500 м. Как уже сказано, дополнительные 300 м производственных причалов будут размещены на береговой линии уже защищенного молом района бухты Камышовой.

Капиталовложения на первую очередь расширения Севастопольского рыбного порта составят 15 млн. рублей, в т. ч. 1,9 млн. рублей — на причал; 2,2 млн. рублей — на строительство железнодорожных подъездных путей; 1,6 млн. рублей — на портовый холодильник.

Вторая очередь расширения Севастопольского рыбного порта предусматривает строительство у входа в бухту двух молов, позволяющих использовать всю акваторию и береговую линию бухты. Объем капиталовложений на строительство сооружений второй очереди расширения порта — 32 млн. рублей, в т. ч. причалы — 20,8 млн. рублей; молы — 6,5 млн. рублей, холодильник — 3,5 млн. рублей.

Срок окупаемости капиталовложений в строительство Севастопольского рыбного порта и на приобретение приписываемого к нему флота, после осуществлений всей программы расширения порта, равен 3 годам.

Коллегия Главка «Азчеррыба» обсудила технико-экономические расчеты и постановила: считать наиболее целесообразным расширение рыбного порта в Севастополе (бухта Камышовая) до длины производственных причалов для промысловых и рефрижераторных судов 800 м, просить Государственный комитет по рыбному хозяйству СССР внести в план проектных работ на 1965 год разработку проектной документации для расширения рыбного порта в городе Севастополе (бухта Камышовая).

Выполняя указания Государственного комитета по рыбному хозяйству СССР, Главное управление разработало и осуществило план второй опытно-промысловой экспедиции в Красное море и Аденский залив с 20 мая по 20 октября 1964 года. В состав экспедиции был включен и ПР «Симферополь». В период экспедиции изучена возможность ведения промысла кошельковыми неводами тунца и ставриды; определен тип промыслового судна, оптимальная конструкция и размеры орудий лова; отработаны способы передачи уловов с добывающих судов на рефрижератор; отработана технология предварительной обработки и заморозки добытой рыбы. Однако, в целом, задачи, поставленные перед экспедицией, не были выполнены.

В связи с этим Коллегия Главка «Азчеррыба» постановила: продолжить работы по освоению лова тунца и других пелагических рыб в районе Красного моря, Аденского залива и других районов Индийского океана. С этой целью подготовить и направить в мае месяце 1965 года третью промысловую экспедицию.

Включившись в социалистическое соревнование за досрочное выполнение шестого года семилетки (1964 г.), экипаж опорно-показательного РТМ-Т «Ореанда» в сдвоенном рейсе добился максимального вылова рыбы по Советскому Союзу среди судов подобного типа. Моряки траулера «Ореанда» провели в океане свыше 300 суток и добыли за этот период 71 349 ц рыбы при плане 55 370 (128,8%). РТМ-Т «Симеиз» выловил 56 233 ц рыбы при плане 44 960 (125,1%).

Коллектив траулера «Ореанда» впервые осуществил удлинённый 10-месячный промысловый рейс, позволивший сократить потери времени на переходы и удлинить промысловое время.

За проявленную инициативу в проведении удлинённого промыслового рейса с высокими производственными показателями, приказом Главка «Азчеррыба» № 550 от 5 декабря 1965 года была объявлена благодарность всему коллективу траулера «Ореанда». Наиболее отличившиеся члены экипажа представлены к награде значком «Отличник социалистического соревнования рыбной промышленности» и поощрены денежными премиями.

Большим событием в жизни коллектива СУОРа явился выход первого мая 1964 года первого номера газеты «Труженик моря».

Газета стремилась охватить своим вниманием все стороны жизни и деятельности СУОР, и в этом полезном начинании ее читатели стали активными помощниками многотиражки.

В статье «Перспективы развития бухты Камышовой на ближайшие 5-6 лет» В. Лысенков (старший инженер отдела добычи) писал: «Первым черноморским рыболовным судном, открывшим дорогу в океанические просторы, был БМРТ «Жуковский» (КМД Ковтушенко С. П., старпом Алисов Е. А.), который в 1958 году вместе с СРТ «Грот» и БЧС «Затвор» совершил свой первый рейс в Атлантический океан. С тех пор наш черноморский рыболовный флот пополнился большим количеством промысловых, приемо-транспортных и вспомогательных судов.

В нынешнем году у нас уже насчитывается 3 БМРТ, 15 РТМ-Т, 5 приемо-транспортных судов большой грузоподъемности и спасательный буксир «Крым».

Встав на почетную трудовую вахту в честь Дня рыбака, наши моряки выполнили годового план досрочно на 108%, добыв в глубинах океана 554 тыс. ц рыбы. Это почти вдвое больше, чем было добыто в первом полугодии прошлого года.

Много поистине героического труда приложили для обеспечения достигнутого успеха экипажи БМРТ «Жуковский», РТМ-Т «Керчь», «Арго», «Симеиз», «Ореанда», «Балаклава», «Сириус», «Андромеда», «Геркулес», «Антарес», «Альмак», «Денеб».

Моряки «Тайфуна» явились инициаторами скоростной обработки судов в порту. Они достигли суточной выгрузки 1100 тонн при норме 520 тонн.

Из года в год растет база океанического флота в бухте Камышовой. Достаточно сказать, что через несколько лет из 100 миллионов центнеров общего вылова рыбы по Союзу севастопольские рыбаки будут добывать 10 миллионов центнеров.

Для строительства береговой базы нам отпущено 15 млн. 600 тыс. рублей. В будущем году эта немалая сумма будет полностью освоена. Войдет в строй целый ряд мощных предприятий. В 1965 году заканчивается строительство первой очереди рыбного порта. В дополнение к уже работающему холодильнику в 1965 году войдут в эксплуатацию консервный завод, способный выпустить в год 25 млн. банок консервов, рыбный порт со сложным энергетическим, подъемо-транспортным, причальным и складским хозяйством и т. д.

Одновременно будет расти и благоустраиваться и поселок. Уже в будущем году троллейбусы свяжут его с городом. В этом году в строй вступит новая просторная школа. Вырастут новые корпуса жилых домов, гостиница, магазины, стадион, поликлиника. В 1965 г. в бухте Камышовой для рыбаков построено 250 тыс. м² жилья, детский комбинат, 6 жилых домов и др.»

Руководитель архитектурной мастерской Гипрограда В. Щербинина в статье «Светлые перспективы» писала: «Закончена корректировка проектной детальной планировки района Камышовой бухты. В окончательном варианте весь поселок разбит на три микрорайона с общей запланированной численностью населения 35 тысяч человек. Кстати, в генеральном плане развития района фигурирует перспективная цифра необходимой жилой площади на 90 тысяч человек. В связи с этим резервируется значительная территория возле рыбацкого поселка. Мы вводим ныне существующий поселок рыбаков в общую архитектурную композицию района, подвергая его значительной реконструкции. К югу от поселка в коммунальном секторе вырастут современные гаражи, рынок, комбинат бытового обслуживания. Завершается прокладка троллейбусной трассы до соединения с рыбным портом. Принято решение строить в коммунальном секторе района Камышовой бухты троллейбусное депо. Маршрут Центр — Камышова пройдет в центре поселка с кольцом, расположенным несколько выше школы».

11 июля 1965 года впервые труженики моря и береговых предприятий встретили свой рыбацкий праздник День рыбака, установленный Указом Президиума Верховного Совета СССР. В канун праздника, 10 июля, весь коллектив управления океанического рыболовства одержал значительную победу — завершил выполнение семилетнего плана по добыче рыбы. Каждые 10 дней подводились итоги выполнения социалистических обязательств судов, которые сообщались по радио в море.

За несколько дней до праздника экипажи судов начали рапортовать о выполнении принятых соцобязательств. Отлично справились со своими обязательствами:

БМРТ «Н. Островский»	— 117,7% (обязательства 25 000 ц — добыто 29 426 ц);
РТМ-Т «Симеиз»	— 115,6% (обязательства 21 000 ц — добыто 24 274 ц);
РТМ-Т «Сириус»	— 105,9% (обязательства 36 000 ц — выполнено 38 120 ц);
РТМ-Т «Мизар»	— 105,0% (обязательства 12 550 ц — выполнено 13 158 ц);
РТМ-Т «Антарес»	— 118,0% (обязательства 22 000 ц — добыто 25 970 ц)

и целый ряд других судов.

Среди экипажей транспортных судов в числе первых «Ветер», «Тайфун», «Севастополь».

Во время подготовки к празднику о лучших людях нашего управления, о лучших рыбаках неоднократно говорилось по радио, была передача по телевидению. На магнитофонные ленты записывались письма родных, любимые песни — затем эти ленты отправлялись на промысел.

К первому рыбацкому празднику много тружеников «голубой целины» были награждены: 23 человека значком «Отличник социалистического соревнования РП СССР», 10 человек — значком «Отличник социалистического соревнования СССР», 17 человек — грамотой ГК КПУ и горисполкома, 15 человек — Почетной грамотой обкома профсоюза рабочих пищевой промышленности. В праздничном приказе по управлению 45 человек награждены Почетной грамотой СУОР, объявлена благодарность с занесением в личное дело 112 человек.

В целях быстрейшего наращивания производственных мощностей, сокращения сроков и стоимости ремонта судов, освоения на полную мощность плавучего дока, блока механических цехов, слипа, причалов и др. сооружений приказом Главка Азчеррыба № 522 от 14.12.1965 г. создан с 1 января 1966 года на базе судоремонтных мастерских Севастопольский судоремонтный завод (СРЗ) в бухте Камышовая с подчинением СУОР.

В соответствии с планом производства СРЗ проводит ремонт крупных промысловых, транспортных и специальных судов, в том числе ремонт двигателей внутреннего сгорания мощностью до 9600 л. с, винтов регулируемого шага, подруливаемого шага, подруливающих устройств, электромоторов и электрогенераторов мощностью свыше 100 кВт, насосов производительностью свыше 50 м³/час и другого особо сложного оборудования. Удельный объем выпуска указанной продукции в программе завода составил 72,5%.

На судоремонтном заводе СУОРа впервые в Советском Союзе создана установка для копчения мелкой рыбы. Она построена по проекту начальника экспериментального отдела ЦКТБ «Азчеррыба» А. Баяндина. Над изготовлением установки работала комплексная бригада Ю. Волкова. Установка дает большой экономический эффект. Если раньше в течение дня полтонны тюльки коптили сорок человек, то сейчас за это же время три человека могут закоптить более тонны мелкой рыбы.

Огромным событием явилось вступление в строй рыбоконсервного траулера «Наталья Ковшова». Водоизмещение такого траулера около 10 000 тонн, мощность энергетической установки 7500 л. с., автономность плавания 120 суток. Эти самые большие в мире траулеры не имеют себе равных по промысловому и технологическому оборудованию. БКРТ — настоящий плавучий завод. За сутки он может производить до 100 тысяч банок высококачественных консервов из свежей рыбы, 20 тонн мороженой рыбы и 4 тонны рыбной муки. Все производственные процессы на судне максимально механизированы.

В приказе Главка «Азчеррыба» № 219 от 14 мая 1966 года «Об организации оперативной промысловой разведки при Севастопольском управлении океанического рыболовства» указывалось, что рыбная промышленность Азово-Черноморского бассейна в текущем пятилетии призвана увеличить вылов рыбы и морепродуктов более чем в 2 раза. Основной рост добычи будет происходить главным образом за счет освоения новых и расширения существующих районов промысла в открытых морях и океанах.

Такое значительное увеличение добычи рыбы возможно лишь при хорошо организованной службе промысловой разведки. Вопросы перспективной разведки в Атлантическом и Индийском океанах решались научно-исследовательскими институтами АтлантНИРО и АзчерНИРО. Отсутствие оперативной океанической промысловой разведки на бассейне вело к недопустимо медленным темпам освоения промышленно перспективных районов.

Для быстрейшего развития перспективных и расширения существующих районов промысла, оперативного обеспечения добывающего флота устойчивой сырьевой базой, составления обзоров, рекомендаций, промысловых пособий, а также для более эффективного использования промыслового флота, создана с 1 июля 1966 года при СУОР, на правах цеха, оперативная промысловая разведка за счет дополнительно выделенных по распоряжению Главного управления от 30 апреля 1966 года № 5-4034 лимитов по труду.

Руководство работой оперативной промысловой разведки возложено на заместителя начальника Главного управления товарища Закурдаева В. И. Утверждено штатное расписание в количестве 16 человек с месячным фондом зарплаты 2280 рублей.

Для выполнения поставленных задач приказом Главка «Азчеррыба» № 388 от 7 сентября 1966 года консервный цех Севастопольского управления океанического рыболовства с 1 сентября 1966 года преобразован в Севастопольский опытно-экспериментальный рыбоконсервный завод № 100 на правах второго подчинения с утверждением штатного расписания консервного завода с численностью административно-управленческого персонала 29 человек.

Из 30 судов, работающих в прошлом году на промысле, 23 выполнили свои рейсовые задания. Впереди экипажи РТМ-Т «Антарес», «Геркулес», «Кореиз», БМРТ «Островский» и другие. Практика спаренных рейсов показала целесообразность такой формы работы. Достаточно сказать, что 8 судов, работавших в спаренных рейсах, дали 132 тысячи центнеров рыбы сверх установленного плана. На результатах труда многих промысловых судов сказались отсутствие специальных поисковых судов, чрезмерные простои на разгрузке в портах, нерациональная морозка и т. п. Все эти недостатки предстояло учесть при решении хозяйственных вопросов в новом пятилетии.

В предстоящем пятилетии количество судов СУОР возрастает на 10 единиц, резко увеличится сумма капиталовложений в производство. К 1970 году общий вылов рыбы превысит 4 млн. центнеров. Примерно в 2,5 раза возрастет выпуск товарной и валовой продукции.

Уже в текущем году Управлению предстоит освоить значительные производственные мощности. Предстоит выловить 1727 тысяч центнеров рыбы и выпустить 1 000 000 центнеров готовой продукции.

Партийно-хозяйственный актив принял социалистические обязательства, в которых, в частности, решено довести годовую добычу рыбы до 1750 тысяч центнеров. Единодушно решено выполнить годовой план по вылову к 20 декабря 1966 года, а план первого квартала — ко дню открытия XXIII съезда КПСС.

Пятилетним планом развития народного хозяйства СССР предусмотрено довести добычу рыбы, китов, морского зверя и других видов рыбопродукции в 1970 году до 8,7 млн. тонн. По сравнению с 1965 годом общая добыча возрастет на 3,3 млн. тонн.

Рыболовство давно перестало носить случайный характер, стало одной из самых современных, технически оснащенных отраслей народного хозяйства. Все большее и большее место в практической работе промысловиков начинает занимать новейшая методология, строгое научное планирование, математический расчет.

Севастопольские моряки накопили значительный опыт работы. Большой и трудный путь прошли они, осваивая районы океанического лова. Вот основные этапы этого пути:

1961–1962 гг. — промысел в районе Дакара и Гвинейского Залива.

1962–1965 гг. — основной район лова — берега юго-западной Африки.

1965–1966 гг. — промышленное освоение Индийского океана.

1966 г. — освоение промыслового района у берегов юго-восточной Америки.

В плане мероприятий по обеспечению выполнения государственного пятилетнего плана 1966–1970 гг. по Севастопольскому управлению океанического рыболовства, утвержденному начальником управления 30 июля 1966 года, указывалось, что за годы семилетки в бухте Камышовой организована крупнейшая база океанического рыболовства с комплексом береговых рыбообрабатывающих предприятий.

Построены и введены в эксплуатацию:

- ↓ холодильник на 5 тысяч тонн хранения;
- ↓ консервный завод первой очереди на 6 млн. условных банок в год;
- ↓ причалы морские 860 п/м, с ограждающим молом;
- ↓ организован рыбный порт;
- ↓ построены автодороги и площадки, проведена первая очередь внутрипортовой организации.

В 10 раз возросла численность работающих. Добыча рыбы с 154 тыс. ц в 1961 году возросла до 1313 тыс. ц в 1965 году.

Флот рос не только количественно, но и качественно. На вооружение рыбаков поступили такие мощные современные крупнотоннажные суда, как РТМ типа «Тропик», разведчики океана СРТМ, уникальные консервные траулеры — типа «Наталия Ковшова». Все эти суда с неограниченным районом плавания, оснащенные современным технологическим, промысловым и электронavigационным оборудованием.

За выдающиеся успехи, достигнутые в выполнении заданий семилетнего плана по добыче рыбы и производству рыбной продукции, присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот» Русаку Анатолию Ипполитовичу — капитан-директору большого консервного траулера «Наталия Ковшова», также награждены:

Орденом Ленина

БУРЯЧЕНКО Александр Васильевич . . . — начальник управления
ИЛЬГОВ Георгий Михайлович — капитан-директор ТР «Шквал»

Орденом Трудового Красного Знамени

ГЛАЗОВ Анатолий Иванович. — старший механик РТМ «Арго»
ДОЛГОВ Петр Кириллович. — капитан-директор РТМ «Геркулес»
ЛАВРЕНЕВ Сергей Александрович . . . — старший механик ТР «Шквал»
СЕМЕНОВ Анатолий Иванович — капитан-наставник СУОР
СУРЧЕНКО Георгий Васильевич — гидроакустик БМРТ «Николай Островский»
ТАРАНКЕВИЧ Николай Георгиевич . . . — мастер по добыче рыбы РТМ «Альмак»
ШЕВЧЕНКО Николай Алексеевич — кочегар БМРТ «Успенский»

Орденом «Знак Почета» награждены . . . — 17 человек

Медалью «За трудовую доблесть» . . . — 16 человек

Медалью «За трудовое отличие» . . . — 8 человек

Орденом Трудового Красного Знамени был награжден коллектив БМРТ «Жуковский».

За достигнутые успехи в выполнении государственного плана и социалистических обязательств по добыче рыбы и производству рыбной продукции и в связи с празднованием Дня рыбака приказом Главка «Азчеррыба» № 296 от 8 июля 1966 года награждены Почетной грамотой Главного управления рыбной промышленности Азово-Черноморского бассейна работники СУОР:

Шестаков Аркадий Николаевич — капитан-директор РТМ «Канопус»
Зарудный Владимир Павлович — старший моторист РТМ «Феодосия»
Фатеев Анатолий Георгиевич — мастер по добыче РТМ «Балаклава»
Лейнерт Константин Георгиевич — старший мастер-наставник по добыче

Севастопольское управление океанического рыболовства стало многоотраслевым хозяйством, имеющим в своем составе добывающий и транспортно-рефрижераторный флот, промысловую, рыбный порт, холодильники, крупный судоремонтный завод, консервный завод, перерабатывающий цех и другие вспомогательные службы. Руководить такой структурой было очень сложно, что в конечном итоге затрудняло ее дальнейшее развитие.

В письме Главка «Азчеррыба» Комитету партийно-государственного контроля ЦК КПСС и Совета Министров СССР указывалось, что СУОР в связи со значительным поступлением судов типа «Тропик» (1962 г. — 4 ед., 1963 — 2 ед., 1964 — 10 ед., 1965 — 10 ед., 1966 — 15 единиц) уже не может оперативно руководить работой промыслового флота, обеспечить его квалифицированными кадрами и жильем. Для улучшения руководства работой добывающего и транспортно-рефрижераторного флота, судоремонтного завода, а также береговых предприятий

назрела необходимость реорганизации СУОР и создания на его базе самостоятельных рыбохозяйственных предприятий. Необходимость разделения СУОР на добывающую, транспортную и судоремонтную организации диктовалась еще и тем обстоятельством, что в 1967 году объем сдачи рыбы на рефрижераторы от управления океанического лова достигнет 2,3 млн. ц против 0,6 млн. ц в 1965 году. Кроме того, транспортно-рефрижераторный флот обслуживал промысловые суда всех управлений океанического рыболовства бассейна и суда Болгарской Народной Республики.

Валовая продукция судоремонтного завода в бухте Камышовой в 1967 году составит 2,8 млн. рублей, в том числе судоремонт — 2,6 млн. руб.

В связи с этим и в соответствии с решением Коллегии Главного управления № 8 от 22 декабря 1966 года начальник Главного управления (приказ № 584 от 29 декабря 1966 года) приказал:

1. Судоремонтный завод в бухте Камышовой выделить в самостоятельную организацию, подчинив ее Главному управлению рыбной промышленности Азово-Черноморского бассейна.
2. Ликвидировать с 1 января 1967 года Севастопольское управление океанического рыболовства.
3. Создать с 1 января 1967 года следующие самостоятельные рыбохозяйственные предприятия с подчинением их Главному управлению рыбной промышленности Азово-Черноморского бассейна:
 - а) Севастопольское управление тралового флота (СУТФ) в составе:
 - добывающих судов типа БМРТ, РТМ, СРТМ и консервных траулеров;
 - сетевязальной мастерской;
 - промысловой разведки;
 - редакции радиовещания;
 - издательства газеты «Труженик моря».
 - б) Севастопольское производственное управление транспортного и рефрижераторного флота («Югрыхолодфлот») в составе:
 - транспортного, рефрижераторного, танкерного, аварийно-спасательного флота;
 - рыбного порта на правах второго подчинения с радиостанцией;
 - холодильник № 1;
 - холодильник № 2;
 - консервный завод на правах второго подчинения;
 - паросиловое и энергетическое хозяйства;
 - жилищно-коммунальное хозяйство.
4. Установить численность административно-управленческого персонала на 1967 год вновь создаваемым управлениям с учетом директивного сокращения расходов на содержание аппаратов управления:
 - а) Севастопольскому управлению тралового флота в количестве 96 единиц;
 - б) Севастопольскому производственному управлению транспортного и рефрижераторного флота в количестве 117 единиц.

К моменту ликвидации в состав Севастопольского управления океанического рыболовства входили следующие подразделения:

1. Промысловый флот:
 - а) БМРТ — 3 единицы с общей численностью экипажей 285 человек;

- б) РТМ — 27 единиц с общей численностью 2133 человека;
- в) ПДПКЗ — 2 единицы с общей численностью 480 человек.

Итого имелось 32 единицы промыслового флота с численностью согласно штатному расписанию 2898 человек.

2. Транспортный флот:

- а) ТР типа «Ветер» — 5 единиц с общей численностью экипажей 375 человек;
- б) ТР типа «Матрос Кошка» — 3 единицы с численностью 198 человек;
- в) ТР типа «Севастополь» — 2 единицы с численностью 180 человек;
- г) ТР типа «Сибирь» — 2 единицы с численностью 156 человек;
- д) СМБ «Крым» с численностью 38 человек;
- е) танкер — 2 единицы с численностью 86 человек.

Итого имелось 15 единиц транспортного флота с численностью согласно штатным расписаниям 1033 человека.

Среднесписочная фактическая численность за декабрь месяц 1965 года составила:

- ⚓ промыслового флота — 2571 человек;
- ⚓ транспортного флота — 814 человек.

Численность всего флота с учетом нахождения в резерве, в отпусках, отгуле, в береговых бригадах составила за декабрь месяц 1966 года — 4933 человека.

- 3. Цех постройки и ремонта орудий лова с численностью 67 человек. Планировалось в 1967 году выпустить в цехе валовой продукции на 2,8 млн. рублей.
- 4. Судоремонтный завод. В составе завода имелись такие цеха:
 - механо-монтажный цех;
 - судокорпусный цех;
 - плавдок № 409 на 2500 тонн.

Численность завода — 772 человека. Объем валовой продукции — 2300 тыс. рублей.

5. Рыбообрабатывающие предприятия:

- консервный завод численностью 256 человек;
- холодильник № 1 численностью — 153 человека;
- холодильник № 2 численностью — 65 человек.

Общая численность работающих — 474 человека. Строится жиромучной завод.

6. Рыбный порт. В состав рыбного порта входили следующие хозяйства и службы:

- управление порта;
- погрузочно-разгрузочный участок — 150 человек;
- автотранспорт — 70 человек;
- портовый флот — 158 человек;
- складское хозяйство — 20 человек;
- навигационная камера — 49 человек;
- резервуар пресной воды — 4 человека;
- станция перекачки — 7 человек;
- контора капитана порта — 31 человек;
- водолазная станция — 4 человека;

- ремсантехгруппа — 8 человек;
- нефтебаза — 40 человек.

Общая численность в целом по порту на декабрь месяц составила 696 человек.

Погрузочно-разгрузочный участок имел:

- 4 причала общей протяженностью 609 п/м;
- 2 порталных крана грузоподъемностью 5 тонн;
- 2 пневмокрана грузоподъемностью 5 тонн;
- 4 пневмокрана грузоподъемностью 16 тонн;
- 3 автокрана;
- 4 автопогрузчика.

Портовый флот состоял:

- 2 танкера заправки судов топливом;
- 1 масловоз заправки судов маслом;
- 1 несамоходная баржа для хранения масел;
- 3 портовых буксира;
- 1 морской буксир;
- 1 пожарный катер;
- 1 морская несамоходная баржа;
- 1 рыбоморозильная несамоходная баржа.

Нефтебаза арендовалась у воинской части для обеспечения топливом и смазочными материалами транспортных и промысловых судов СУОР. Нефтебаза перерабатывала в год грузов около 62 тысяч тонн.

7. Материально-техническое снабжение.

В системе материально-технического снабжения управления работало 136 человек. Складское хозяйство состояло из 10 складов. В год отдел материально-технического снабжения обрабатывал около 110 судов, в т. ч. 25–30 судов других бассейнов.

8. Строительство.

В СУОР велось промышленное и жилищное строительство. Капитальные вложения в строительство должны составить в 1967 году около 5,3 млн. рублей, а до 1970 года в сумме более 20 млн. рублей.

9. Жилищно-коммунальное хозяйство с площадью около 16 000 м², в т. ч. три общежития на 1090 мест, 5 домов на 310 квартир.

В поселке имеется три магазина, одна столовая, поликлиника, аптека, колхозный клуб. Численность поселка около 5000 человек.

10. Прочие хозяйства.

В СУОР имелась производственная котельная с численностью 40 человек и 10 человек — береговой радицентр.

По состоянию на 1 января 1967 года балансовая стоимость всего имущества Севастопольского управления океанического рыболовства составляла 172 125 тысяч рублей.

Созданная комиссия по приказу Главка «Азчеррыба» № 584 от 29 декабря 1966 года, согласно акту от февраля месяца 1967 года, произвела Ликвидацию СУОР, передачу и раздел его имущества между вновь созданными самостоятельными рыбохозяйственными

предприятиями и прием этого имущества Севастопольским управлением тралового флота (СУТФ), Севастопольским производственным управлением транспортного и рефрижераторно-го флота (Югрыбхолодфлот).

Из состава бывшего СУОРа выделен в самостоятельное рыбохозяйственное предприятие на правах юридического лица судоремонтный завод с балансовой стоимостью его имущества 7220 тысяч рублей.

От СУОР переданы и приняты Севастопольским управлением тралового флота:

- ↓ добывающие суда типа БМРТ, РТМ, СРТМ и ПДПКЗ;
- ↓ сетевязальная мастерская;
- ↓ промысловая разведка;
- ↓ редакция радиовещания;
- ↓ издательство газеты «Труженик моря».

Балансовая стоимость перечисленных производственных объектов СУТФ составляет 78 327 тысяч рублей.

Общая численность кадров в бывшем СУОР составляла 8159 человек, из них административно-управленческий аппарата, согласно штатному расписанию — 300 человек.

При разделении (ликвидации) СУОР передано СУТФ кадров общей численностью 4381 человек, «Югрыбхолодфлоту» — 3004 чел., судоремонтному заводу — 774 человека.

На 1968 год штатная численность административно-управленческого персонала была утверждена в количестве 255 единиц с месячным фондом зарплаты 28 965 рублей. Производственный персонал — 75 единиц, с месячным фондом зарплаты 8198 руб. 50 коп.

На 1969 год штатная численность административно-управленческого персонала была утверждена в количестве 253 единицы с месячным фондом зарплаты 28 980 рублей. Производственный персонал утвержден на 1969 год в количестве 75 единиц, с месячным фондом зарплаты 8279 руб. 50 коп.

В соответствии с приказом Главка «Азчеррыба» от 29 декабря 1966 года за № 180-л «О назначении на должность» с 1 января 1967 года тов. Буряченко А. В. приступил к исполнению обязанностей начальника Севастопольского управления тралового флота.

По состоянию на 1 января 1967 года Севастопольское управление тралового флота имело флот в составе 32 единиц промыслового флота с численностью штатного расписания 2898 человек.

Работа судов СУТФ велась по следующим районам промысла:

- ↓ Юго-Восточная Атлантика, Центрально-Восточная Атлантика, Патагонский Шельф, Северо-Западная часть Индийского океана (1967 г.);
- ↓ Юго-Восточная Атлантика, Центрально-Восточная Атлантика, Патагонский Шельф (1968 г.);
- ↓ Юго-Восточная Атлантика, Центрально-Восточная Атлантика (1969 г.).

В 1967 году по районам промысла сложилась удовлетворительная промысловая обстановка. Досрочно выполнили годовые планы и принятые соцобязательства экипажи судов РТМ «Лангуст», «Клязьма», «Алушта», «Иван Голубец», «Кореиз», «Николай Фильченков», «Салгир», ПДПКЗ «Мария Поливанова». При подведении итогов соцсоревнования в честь 50-летия Советской власти экипаж РТМ «Болшево» награжден почетной грамотой обкома и облисполкома.

Экипажу РТМ «Ливадия» присуждено юбилейное Знамя горкома и горисполкома на вечное хранение.

Экипажу РТМ «Клязьма» и коллективу цеха постройки орудий лова присвоено звание 50-летия Великого Октября с вручением памятных знамен и грамот.

Экипаж РТМ «Денеб» занесен в Книгу трудовой славы города Севастополя и на городскую Доску почета.

Но наряду с этим в 1967 году имели место и недостатки. Годовой план по добыче рыбы за 1967 год не выполнен. Основной причиной этого явился сверхплановый простой судов в ремонте. Только за 10 месяцев 1967 года сверхплановый простой в ремонте составил по промысловым судам 1584 судосутки. Недолов по этой причине составил 315 тыс. ц. Сдерживал выполнение плана добычи рыбы и недостаток плавбаз на промысле. За 10 месяцев по этой причине простой судов на промысле составили 22 судосутки и недолов 66 тысяч центнеров.

Промысловый флот из года в год пополняется новыми судами. СУТФ имеет уже три рыбоконсервных траулера «Наталия Ковшова», «Мария Поливанова», «Анатолий Халин».

В 1968 году успешно выполнен план по основным показателям работы — реализации и прибыли. Сверх плана за год реализовано продукции на 1666 тысяч рублей (план 68,6 млн. — фактически 79,3 млн. рублей), прибыль сверх плана 404 тыс. рублей. План по валовой продукции выполнен на 100,2%. Перевыполнен план по выпуску консервов на 1600 туб (тысяча условных банок).

Положительным в работе управления явилось освоение пелагического (разноглубинного) лова скумбрии и ставриды в районе Кап-Блан.

Победителями в социалистическом соревновании среди экипажей судов за II квартал признаны экипажи РТМ «Пятигорск», «Николай Фильченков», «Канопус».

По итогам работы за I и II кварталы 1969 года коллективу Севастопольского управления тралового флота присуждено переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС и первая денежная премия.

В соответствии с приказом Главка «Азчеррыба» № 279 от 14 мая 1968 года «Об организации бассейновой фабрики орудий лова в бухте Камышовая г. Севастополя» в целях централизации постройки орудий лова на бассейне, что откроет путь к более рациональному использованию дорогостоящих материалов, внедрению комплексной механизации производственных трудоемких процессов и проведению единой технической политики было решено организовать бассейновую фабрику орудий лова на самостоятельном балансе в бухте Камышовой с 1 июня 1968 года, подчинив ее УМТС Главного управления, и возложить на фабрику изготовление орудий лова для всех предприятий по хоз. договорам, а также орудий лова по заказам В/О «Судоимпорт», которые должны выполняться фабрикой вне очереди.

В 1969 году Севастопольская фабрика орудий лова выполнила план по выпуску валовой продукции на 104,8% (план 4000 тыс. руб., факт 4192 тыс. руб.), план по реализации продукции на 102,5%.

В 1970 году в СУТФ осваивается разноглубинное траление, явившееся более высокой степенью организации тралового лова, важнейшим резервом повышения эффективности работы рыбопромыслового флота. Впервые четырехпластный пелагический 54-метровый трал был сконструирован творческой группой экипажа «Золотой колос» (капитан-директор Русак А. И.) — старшим мастером добычи Жуковым Л. Г., помощником капитана-наставника по добыче Булгаковым С. Л., матросами-рационализаторами Матвейчуком В. И. и Ивановым А. К. Трал выдержал испытание, рыбаки РТМ «Золотой колос» работали им с 8 по 29 июня. При промобстановке, считавшейся ранее неблагоприятной, за 17 суток сделано 118 тралений (время нахождения трала в воде 115 часов), вылов составил 10 330 ц. Вылов на 1 час траления составил 66,6 ц, на сутки промысла 607,7 ц. Суда, работавшие в это время в том же районе 37-ми и 38,5-метровыми тралями, имели уловы за траление в 4-5 раз меньше.

Началось освоение пелагического лова рыбы на глубинах от 200 до 300 метров. На РТМ «Соколиное» старшим мастером-наставником по добыче Чернягой П. П. и старшим мастером по добыче Уманцем М. М. разработан и внедрен новый 86,6-метровый крупноячеичный трал, повысивший эффективность разноглубинного (и в первую очередь придонного) лова рыбы. Новым тралом РТМ «Соколиное» отработал 55 суток, сделал 221 траление, средний вылов на одно траление составил 10,1 тонны. Это превысило уловы 54-метрового трала, его внедрение на РТМ «Соколиное» дало за один рейс экономический эффект в сумме 48,2 тыс. рублей.

Для судов ПДПКЗ был сконструирован помощником капитана по добыче Шушулковым И. Д. и внедрен на ПДПКЗ «М. Поливанова» 109-метровый крупноячеичный трал. Экономический эффект от внедрения этих предложений составил около 500 тыс. рублей. Крупноячеичные тралы стали брать на вооружение все суда ГУ «Азчеррыба» и многие управления «Запрыба» и «Дальрыба».

В 1970 году главное внимание и усилие экипажей судов и аппарата управления в целом были направлены на выпуск продукции повышенной сортности, на расширение ассортимента, освоение новых видов продукции.

Ремонтно-подменная команда (РПК) приступила к межрейсовому ремонту судов в инпортах (п. Дакар) с 19 декабря 1968 года. Проведение ремонтов четырех судов типа «Атлант» на рейде п. Дакар в конце 1969 года и начале 1970 года позволило увеличить промысловое время на 102 суток за счет сокращения переходов, добыть дополнительно 35 419 ц рыбы, выпустить 26 599 ц мороженой продукции, 1551 ц рыбной муки, на 1479 тыс. рублей дать товарной продукции и получить 591 тыс. рублей прибыли.

Всего в 1970 году силами РПК было отремонтировано 12 судов, в том числе типа «Атлант»: «Золотой колос», «Альма», «Таврида», «Пятигорск», «Соколиное», «Аю-Даг», «Алсу», «Березань» (ныне «Комсомолец Севастополя»), типа «Тропик»: «Канопус», «Лангуст», «Геркулес», «Болшево».

В период 1970 года коэффициент использования производственных мощностей судов типа ПДПКЗ «Н. Ковшова» составил 89%, за счет регулярного проведения ремонта. И рекламаций по качеству выпускаемых консервов не поступало, в стоимостном выражении консервов выпущено на 20 701 тыс. рублей при плане 17 276 тыс. рублей.

В целом за период 8-й пятилетки план по выпуску консервов был выполнен на 106,1% (план 60,01 муб, факт 63,7 муб), по выпуску рыбного филе на 118,6% (план 57,6 тыс. ц, факт 68,3 тыс. ц). План по выпуску валовой продукции выполнен на 103% (план 673 млн. руб., факт 693,5 млн. руб.), по выпуску товарной продукции — на 104,2%. Было получено 107,7 млн. рублей прибыли.

Во Всесоюзном социалистическом соревновании классные места были присуждены экипажам ПДПКЗ «М. Поливанова», «А. Халин», РТМ «Антарес» и «Канопус», внутри управления победителями соцсоревнования явились экипажи судов: РТМ «Симеиз», «Кореиз», «Лангуст», «Пятигорск», УПС «Курс».

Финансовое состояние управления было устойчивым. Сверхплановая прибыль за год составила 1308 тыс. рублей, из них от реализации товарной продукции сверх плана (в сумме 3142 тыс. рублей) — 961 тыс. руб. и от снижения ее себестоимости 248 тыс. рублей. Перевыполнение плана накоплений на 104% позволило управлению произвести дополнительные отчисления в фонд экономического стимулирования в сумме 301 тыс. рублей, в том числе фонд материального поощрения 219 тыс. рублей, в фонд соцкультурных мероприятий и жилищного строительства — 44 тыс. рублей и фонд развития производства — 38 тыс. руб.

За период 1971 года судами СУТФ добыто 2307,0 тыс. ц рыбы, на 19,2% больше, чем в 1970 году (371 тыс. ц). Увеличился вылов сардины, нототении, ставриды, морского карася, суда стали добывать камбалу, сельдь, кальмара.

С августа 1971 года на ПДПКЗ начали осваивать супер-трал 150-метровый (пелагический), разработанный и внедренный новатором производства помощником капитана по производству ПДПКЗ «М. Поливанова» Шушулковым И. Д. При испытании было произведено 195 тралений, добыто 2280 тонн рыбы. Средний вылов на одно траление составил 13 тонн. Эта цифра является рекордной для крупно-ячеичных тралов, применяемых в Севастопольском промысловом флоте.

Судами ПДПКЗ за период 1971 года выработано 21 661 туб консервов (104,6% к плану). Консервы «Скумбрия в масле» (банка № 19) отмечены «Знаком качества». Кроме того

на судах ПДПКЗ освоен выпуск консервов с углекислыми экстрактами специй и осуществлена комплексная механизация по выработке фарша.

Технически грамотный подход к эксплуатации судов в целом позволил осуществить перевод промысловых судов на новую более совершенную 4-рейсовую систему эксплуатации без заводского ремонта. Согласно приказу СУТФ № 945 от 2 декабря 1971 года переведено на новую систему 9 судов, из них: типа «Тропик» — 4 судна («Симеиз», «Антарес», «Иван Голубец», «Болшево»); типа «Атлантик» — 4 судна («Березань», «Золотой колос», «Соколиное», «Таврида») и одно судно типа БМРТ «Николай Островский».

Был проведен ряд мероприятий, способствующих грамотной эксплуатации судов по 2-годичному циклу. Проведение малого ремонта в порту Дакар по сравнению с обычным режимом работы дало увеличение промыслового времени 532 судосутки, что дало дополнительно: добычи рыбы — 160,4 тыс. ц, выпуск мороженой — 105,2 тыс. ц, товарной продукции — 6888,3 тыс. руб., прибыли — 2330 тыс. руб.

Успешно выполнен план поставок продукции на экспорт и товарообмен (странам ОАР, Болгарии, Польше, Чехословакии, Кубе, Румынии, Венгрии, Югославии, ГДР и др.), по пищевой мороженой рыбопродукции на 168%, т. е. при плане поставок 80 тыс. ц фактически поставлено 134,6 тыс. ц и консервов на 101%, при плане поставок 550 туб — поставлено 556 туб.

Рентабельность производства возросла на 1,9% против плана (план 41,0%, факт 42,9%) и на 8,0% против факта 1970 года (34,9%). СУТФ получило 42 667 тыс. рублей прибыли (103,9% к плану), на 6448 тыс. рублей больше, чем в 1970 году.

Плавучая судоремонтная база выполнила план по выпуску валовой продукции на 154% (план 590 тыс. руб., факт 911 тыс. рублей).

Пять судов были отремонтированы досрочно с хорошим и отличным качеством. Стоянка судов в ремонте была сокращена на 17 суток. Это позволило рыбакам дополнительно выловить более 500 тонн рыбы.

Стабильно стала работать фабрика орудий лова по выпуску крупноячеичных тралов, начато строительство участка латексирования. Введен в производство ремонтно-строительный участок.

Награждено значком «Отличник соцсоревнования рыбной промышленности» — 5 человек, Почетной грамотой МРХ СССР и ЦК профсоюза — 2 человека, Почетной грамотой ГУ «Азчеррыба» — 13 человек, Почетной грамотой СУТФ 18 человек, более 600 человек поощрены другими формами (занесены на Доску почета, объявлена благодарность), 33 работникам СУТФ присвоено звание «Лучший по профессии», в том числе Шушулкуву И. Д. — помощнику капитана по добыче ПДПКЗ «Мария Поливанова» и Проскунину К. И. — рефмашинисту.

Готовя достойную встречу 50-летия образования Союза ССР, родились новые творческие начинания. Экипаж РТМ-Т «Клязьма» обязался выполнить пятилетку в 4 года. Эту инициативу поддержали экипажи РТМ-А «Пятигорск», «Алсу», РТМ-Т «Сириус», Геркулес», «Канопус», УПС «Курс», ПДПКЗ «Мария Поливанова».

Многие суда поддержали почин «Алсу», выступившего инициатором 250-дневной трудовой вахты в честь 30-летия начала героической обороны г. Севастополя.

Экипаж ПДПКЗ «Мария Поливанова» выступил с обращением ко всем работникам о выпуске продукции отличного качества, а вскоре, 6 июля 1972 года, был присвоен «Знак качества» сроком на два года продукции, выпускаемой ПДПКЗ «Анатолии Халин»:

- 🐟 «Скумбрия атлантическая в масле»;
- 🐟 «Суп рыбный с перловой крупой»;
- 🐟 «Уха рыбацкая азовская».

Это большая трудовая победа коллектива экипажа «Анатолий Халин». За трудовые успехи по выполнению плана в I квартале 1972 г. экипаж был награжден переходящим Красным знаменем Министерства рыбного хозяйства СССР и ЦК профсоюза рабочих

пищевой промышленности. Большую трудовую победу завоевал экипаж в седьмом промышленном рейсе, он намного перевыполнил план производства консервов, выпустив 5529 туб., завоевал право носить почетное звание экипажа коммунистического труда, на судне трудится свыше 70% ударников коммунистического труда. Среди тех, кто активно боролся за присвоение продукции государственного Знака качества, повседневно добивается высоких производственных показателей — первыми идут коммунисты, это капитан-директор седьмого рейса Николай Платонович Майчук — опытный моряк, умелый организатор производства, требовательный и внимательный к людям человек; заместитель капитана по производству Валерий Иосифович Попов — технолог высокой квалификации; работница консервного завода Любовь Николаевна Молчанова, механик-наладчик Виктор Арсентьевич Лосев и многие другие.

В соответствии с приказом Минрыбхоза СССР от 17 августа 1972 года № 265, в целях дальнейшего совершенствования структуры и приближения управления промышленностью непосредственно к производству приказом ГУ «Азчеррыба» № 348 от 29 августа 1972 года организовано с 1 сентября 1972 года на базе Севастопольского управления тралового флота Севастопольское рыбопромышленное производственное объединение СРПО «Атлантика» (на хозрасчете).

В организованное СРПО «Атлантика» вошли:

- Севастопольский судоремонтный завод «Азчеррыба», реорганизованный в судоремонтный филиал СРПО «Атлантика» (СРФ);
- Севастопольский рыбоконсервный комбинат «Азчеррыба», реорганизованный в Севастопольский рыбоконсервный филиал объединения «Атлантика»;
- Севастопольский морской рыбный порт «Азчеррыба» (находящийся на самостоятельном балансе и имеющий счет в Госбанке), реорганизованный в Севастопольский опытно-показательный морской рыбный порт, без расчетного счета и самостоятельного баланса с подчинением непосредственно объединению «Атлантика».

Несмотря на реорганизацию производства, многотысячный коллектив СРПО «Атлантика» успешно справился с поставленными задачами. План по добыче рыбы объединение выполнило на 107,2%. Максимальный вылов имели экипажи судов РТМ: «Сириус» — 8284 т, «Геркулес» — 7760 т, «Голубец» — 7760 т, «Золотой колос» — 13 103 т, «Соколиное» — 10 919 т, «Союз-3» — 10 358 т, «Таврида» — 11 026 т.

Всего судами РТМ типа «Тропик» было добыто 119 151 т рыбы, что составило 100,3% плана; судами типа «Атлантик» — 106 383 т рыбы — 120,2% плана.

План по выпуску консервов выполнен на 121,6% в стоимостном выражении на 37 286 тыс. рублей при плане 30 711 тыс. рублей.

План 1972 года по выпуску консервов судами ПДПКЗ выполнен на 133,5%, в том числе экипажами: ПДПКЗ «Наталия Ковшова» — 150,1%, «Мария Поливанова» — 125,2%, «Анатолий Халин» — 128,6%.

Выпуск товарной пищевой продукции составил 3547 т сверх плана, в стоимостном выражении на 102,8%, сверхплановая сумма по выпуску пищевой товарной продукции составила 2380 тыс. рублей.

Объем реализации увеличился за год на 4,1% к плану и на 6,8% к отчету 1971 года.

Балансовая прибыль составила 49 753 тыс. рублей, на 2113 тыс. рублей больше плановой (47 640 тыс. рублей). Объем валовой продукции составил 229 400 тыс. рублей, выполнение плана на 106,3% (план 215 890 тыс. рублей).

В целом коллектив объединения «Атлантика» успешно выполнил государственный план и социалистические обязательства 1972 года. За высокие показатели в социалистическом соревновании коллективу объединения в 1972 году были присуждены по итогам за I и III кварталы переходящие Красные знамена Совета Министров СССР и ВЦСПС и первые денежные премии.

Судоремонтный филиал (директор Васильченко Н. С., секретарь парторганизации Шведов С. Н., председатель завкома Иванов И. Г.) выполнил план выпуска валовой продукции на 103,7%, в том числе объем судоремонта на 101,2%.

Опытно-показательный рыбный порт (начальник Баранов А. Ф., секретарь парторганизации Алексеев И. Т., председатель базкома Квакин Р. И.) выполнил план грузооборота на 105,3%.

Коллектив рыбоконсервного филиала (директор Кобин А. М., секретарь парторганизации Поленухин Н. П., председатель завкома Мазур И. О.) выполнил план реализации продукции на 106,1%, по выпуску пищевой продукции на 107,6%.

Коллектив ПСРБ-861 (начальник Давыденко А. А., секретарь Кузнецов Н. С., председатель завкома Арутюнян М. Г.) выполнил план судоремонта (в нормо-час) на 137,6%.

Коллектив фабрики орудий лова (директор Майоров Э. М., секретарь парторганизации Жернова Е., председатель фабкома Москалева Г. К.) выполнил план по объему реализации на 106,3%, по выпуску валовой продукции на 106,3%.

На протяжении всего юбилейного года в порту победителем соцсоревнования является бригада № 8 портовых рабочих, выступившая инициатором соревнования «Пятилетку — за 3,5 года», бригада ежемесячно выполняет план на 140–145%.

Коллектив копильного цеха рыбоконсервного филиала, поддержав почин ленинградцев, включился в соревнование «Пятилетнее задание — за 4,5 года». На призыв копильного цеха откликнулись разделщики рыбы Шилова А. К., Мухтариди П. М., этикетровщицы Янчиленко В. Д., Иваненко С. А., укладчицы рыбы Кавалерова Т. Д.

В решающем году IX пятилетки в состав флота СРПО «Атлантика» входила 71 единица.

Промысел велся в районах Атлантического океана и западной части Индийского океана.

Сверх плана выловлено 11 981 т рыбы. Экипажи ряда судов перешагнули сотысячный рубеж, в том числе: инициатор соревнования за вылов 110 тыс. ц рыбы в году для судов РТМ типа «Атлантик», работающих весь год без заводского ремонта, это — РТМ-А «Союз-3» — выловил 12 000 т (капитан-директор Бабин А. А.); РТМ-А «Березань» (ныне «Комсомолец Севастополя») — 11 500 т; РТМ-А «Соколиное» — 10 659 т; РТМ-А «Пятигорск» — 10 339 т; РТМ-А «Альма» — 10 011 т.

Соревнуясь под девизом «Пятилетку — за 4 года» и за вылов не менее 70 тысяч центнеров рыбы в году для судов типа «Тропик» (инициатор соревнования экипаж РТМ-Т «Клязьма»), за истекшие 3 года пятилетки обеспечили досрочное выполнение 4-летнего плана по добыче рыбы и выпуску пищевой рыбопродукции экипажи судов: «Болшево», «Березань», «Альма», УПС «Курс».

Более 70 тыс. ц рыбы за год выловили экипажи судов типа «Тропик»: «Арго» — 75,3 тыс. ц, «Канопус» — 72,1 тыс. ц, «Антарес» — 71,8 тыс. ц.

Коллектив объединения досрочно — 14 декабря выполнил план 1973 года по всем показателям.

Большая доля заслуги в этом принадлежит судоремонтникам. Графиком ремонта флота предусматривалось на 1973 год нахождение флота в ремонте в течение 4196 суток, фактически флот находился в ремонте 3957 суток, из них в планово-предупредительном ремонте — 3443 суток при плане 3588, в межрейсовом ремонте 488 суток при плане 608, в аварийном ремонте 27 суток. Таким образом общее снижение ремонтного времени составило 238 суток.

В 1973 году продолжались работы по развитию парного социалистического соревнования, внедрению нового и передового опыта. Среди экипажей судов проводятся постоянно действующие смотры-конкурсы:

⚓ «лучшее судно по технической эксплуатации» — победителями стали:

- РТМ «Таврида» (капитан-директор Плисс Д. Я. старший механик Молчанов Б.),
- РТМ «Болшево» (капитан-директор Кузьмин Ю. А., старший механик Олейник Н. И.),
- ПДПКЗ «А. Халин» (капитан-директор Майчук Н. П., стармех Захаренко П. И.);

- ⚓ «лучший по профессии» — победителями стали:
старший механик РТМ «Ялта» Фастович А. Г., старший механик РТМ «Золотой колос» Курчиков М. Г., старший моторист Павлов Б. А., машинист РМУ Мусиенко Ф. А. и ряд других.

В 1973 году группой специализированных экипажей судов и флагманскими технологами внесены существенные изменения в практику обработки рыбы на судах. Технолог-наставник Свинченко В. Л. предложил принципиально новый способ разделки рыбы, который быстро получил признание специалистов. Разработанная схема всесторонне изучена и практически применена на РТМ «Геркулес», где успешно прошла испытания. Со второго полугодия на всех судах разделка производится без разрезания брюшной полости, что позволило увеличить производительность труда в 2 раза. Внедрена рядовая укладка хека, ставриды, скумбрии, караса на судах типа «Тропик», что в комплексе значительно улучшили товарный вид и покупательский спрос на эту рыбу.

Члены экипажа РТМ «Болшево» — механик-наладчик Павлюченко А. А. и помощник капитана по производству Юрчук Б. Ф. разработали и предложили единую технологическую линию обработки рыбы в рыбцехе на судах типа «Тропик». Новая линия прошла доработку в лаборатории НОТ и производственном КБ объединения, одобрена техсоветом и утверждена к внедрению на РТМ «Болшево», где была выполнена силами экипажа и успешно прошла испытания. План производства разделанной рыбы выполнен на 172% — выпущено 15 620 ц разделанной рыбы первым сортом. Такого количества не давало ни одно судно типа «Тропик».

Переоборудование рыбцеха для выпуска филе и разделанной рыбы по типу технологической линии РТМ «Болшево» было произведено на 4-х судах типа «Тропик»: «И. Голубец», «Алушта», «Канопус», «Балаклава». Экономический эффект составил 32,6 тыс. рублей.

За высокие показатели в соцсоревновании коллективу объединения в 1973 году присуждались:

- ⚓ 2-я премия Главного управления рыбной промышленности Азово-Черноморского бассейна;
- ⚓ переходящее Красное знамя с грамотой ГК КПУ и городского исполнительного комитета Совета депутатов трудящихся.

Кроме того по промысловым судам:

- ⚓ РТМ «Николай Фильченков» — I премия МРХ СССР;
- ⚓ РТМ «Альма» — переходящий вымпел ГУ «Азчеррыба» и первая денежная премия;
- ⚓ РТМ «Союз-3» — знамя ГК КПУ и III премия ГУ «Азчеррыба»;
- ⚓ РТМ «Соколиное» — вымпел и I премия МРХ СССР;
- ⚓ РТМ «Золотой колос» — вымпел ГУ «Азчеррыба»;
- ⚓ РТМ «Антарес» — II премия ГУ «Азчеррыба»;
- ⚓ РТМ «Березань» — переходящий вымпел и I денежная премия МРХ СССР.

Высокое звание «Ударник коммунистического труда» присвоено 3580 передовикам производства. Среди коллективов звание «Коллектив коммунистического труда» присвоено 166 бригадам, вахтам и сменам, 66 цехам, 9 промысловым судам: «Союз-3», «Золотой колос», «Соколиное», «Алсу», «Н. Фильченков», «Канопус», «Кореиз», «Лангуст», ПДПКЗ «Анатолий Халин», УПС «Курс» и коллективу фабрики орудий лова.

Лучшие бригады РКФ — это бригада обработчиков рыбы копильного цеха Аксеновой Н. Н., комсомольско-молодежная бригада консервщиков (бригадир Терницкий Н.), бригада по изготовлению банки № 3 (бригадир Кратий Р. П.), разделщицы рыбы консервного цеха Шилова А. И., Волкова В. М., разморозчик рыбы Турчин В. Л. и другие.

Лучшей бригадой морского рыбного порт является бригада № 3 (бригадир Сысоева), эта бригада работает в счет плана 1975 года.

Лучшие бригады судоремонтного филиала: бригады коммунистического труда Перепела П. С., — слесарный участок; Кулиш Н. С. — такелажники, которые с ноября 1973 года

работают в счет 1974 года. Токарь цеха № 1 Лемов Б. М. получил право ставить личное клеймо на свою продукцию без предъявления ОТК.

За счет внедрения организационно-технических мероприятий, улучшения технической и промысловой эксплуатации флота, внедрения прогрессивных орудий лова и передовых методов труда коллектив объединения «Атлантика» принял встречный план на 1974 год по объему реализации продукции на сумму 155 000 тыс. рублей при установленном плане 154 000 тыс. рублей, по выпуску консервов — 51 500 туб при плане 51 000 туб, по выпуску валовой продукции — 240 000 тыс. рублей при плане 239 000 тыс. рублей.

1974 год явился годом освоения промысла антарктической креветки (криля). Тесное сотрудничество науки (ВНИРО) и производства («Атлантика») станет в дальнейшем основой создания технологии выпуска пищевой, кормовой и технической продукции из криля. Первым из судов объединения начал промысел криля в Атлантическом секторе Антарктиды в сезон 1974–1975 гг. БМРТ «Н. Островский», где была смонтирована установка для получения пасты «Океан».

11 октября 1974 года инициатор социалистического соревнования экипаж РТМ «Клязьма» (капитан Екимов Н. И., первый помощник капитана Макаров П. С., предсудкома Филиппов В. Г.) рапортовал руководству о выполнении плана IX пятилетки по всем технико-экономическим показателям. Замечательная трудовая победа экипажа «Клязьма» была высоко оценена в приветствии ЦК Компартии Украины и Совета Министров республики.

Досрочно выполнили пятилетку в четыре года экипажи судов:

- ⚓ УПС «Курс» (капитан Шиян А. А., первый помощник капитана Шивинский А. Г.);
- ⚓ РТМ-Т «Ялта» (капитан Пророк Н. К., первый помощник капитана Соколюк С. А.);
- ⚓ РТМ-Т «Соколиное» (капитан Зайцев Г. М., первый помощник капитана Филинов К. Ф.);
- ⚓ РТМ-Т «Союз-3» (капитан Бабин А. А., первый помощник капитана Степанов В. М.);
- ⚓ и многие другие суда, всего 49 промысловых судов из 52-х.

В 1975 году в короткие сроки освоены промысловые суда типа «Супер-Атлантик».

25 октября 1975 года объединение выполнило план IX пятилетки. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 февраля 1976 года СПОРП «Атлантика» за успешное выполнение заданий IX пятилетки, социалистических обязательств по добыче рыбы и производству рыбной продукции, большой вклад в развитие океанического рыболовства было награждено орденом Трудового Красного Знамени.

За IX пятилетку коллективу объединения пять раз присуждалось переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС, трижды переходящее Красное знамя рыбного хозяйства СССР и ЦК профсоюзов рабочих пищевой промышленности, два раза переходящее Красное знамя Главка «Азчеррыба» и ЦК профсоюза рабочих пищевой промышленности. 28 экипажей промысловых судов объединения награждались переходящим вымпелом Министерства рыбного хозяйства СССР и ЦК профсоюза рабочих пищевой промышленности, 21 экипаж — переходящим вымпелом Главка «Азчеррыба».

На торжественном собрании во время вручения коллективу ордена Трудового Красного Знамени тружениками «Атлантики» был провозглашен девиз: «Ни одного отстающего в объединении». Почин был одобрен бюро Севастопольского ЦК Компартии Украины и нашел поддержку на многих предприятиях города.

Надо отметить, что годы X пятилетки были особенно сложными годами для объединения. Это связано прежде всего с тем, что значительно изменился промысел в Мировом океане в связи с более жесткой его регламентацией, установлением многими государствами экономических рыболовных зон. Свыше 70 государств установили у своих берегов 200-мильные зоны. Практически все традиционные районы оказались в пределах таких зон. Введение экономических зон усложнило работу, повлияло на выполнение производственных планов

1977–1978 и даже 1979 годов. Это были годы перестройки работы промыслового флота. Предстояло увеличить уловы в открытой части Мирового океана за пределами экономических зон, развить глубоководный промысел, внедрить новые способы добычи и более современные орудия лова, новейшие методы поиска рыбы, освоить новые районы промысла. Наши суда стали вести промысел у острова Южная Георгия и Южных Оркнейских островов, островов Херд, Кергелен, в заливе Прюдс. Суда типа БКРТ освоили промысел в районах Тихого Океана, на шельфе Новой Зеландии и т. д.

Экипаж РТМ «Стрелец» выступил с инициативой: «Пятилетку — в 4 года», поддержанной многими судами. Коллектив РТМ «Стрелец» сдержал свое слово — выполнил пятилетку за 3 года 11 месяцев. Экипажи плавучих консервных заводов развернули борьбу за наивысший выпуск консервов — 13 млн. условных банок. И два из трех БКРТ значительно перекрыли эту цифру: «Анатолий Халин» произвел 15 млн. 238 тыс., а «Мария Поливанова» — 14 млн. 85 тыс. условных банок превосходных консервов. Успешно справилась с планами группа судов, работающая в Черном море. Ими был освоен выпуск консервов из кильки и хамсы.

По итогам X пятилетки 105 тружеников объединения награждены орденами и медалями Советского Союза. Среди них:

- ★ капитан-директор РТМ-Т «Стрелец» Мухин Юрий Федорович;
- ★ электрик ПДПКЗ «Анатолий Халин» Сергеев Евгений Прохорович;
- ★ старший механик РТМ-С «Адайхох» Брояковский Всеволод Ярославович;
- ★ токарь судоремонтного завода Гудзь Владимир Васильевич;
- ★ первый помощник капитана РТМ-Т «Стрелец» Варочкин Геннадий Петрович;
- ★ старший матрос РТМ-С «Стратосфера» делегат XXVI съезда Компартии Украины Зинченко Анатолий Михайлович;
- ★ обработчица рыбы рыбоконсервного филиала Степанова Раиса Дмитриевна и другие.

По итогам 1981, 1982, 1983 годов орденоносный коллектив объединения «Атлантика» трижды награждался переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Всесоюзную Доску почета на ВДНХ СССР.

В 1984 году пятилетний план XI пятилетки выполнили экипажи БКРТ «Мария Поливанова», «Анатолий Халин», «Наталия Ковшова», РТМ-С «Людмила Павличенко», «Николай Пустовойтенко», «Астан Кесаев», «Стратосфера», РТМ «Орлиное», «Золотой колос», «Союз-3», «Мизар».

В 1985 году в объединении «Атлантика» работает более 8 тысяч человек, флот объединения насчитывает 45 судов. В их числе: 3 — БКРТ, 2 — БАТ, 14 — супертраулеров, 5 — БМРТ, 14 — траулеров типа «Атлантик», 6 — типа «Тропик» и другие.

В объединение «Атлантика» входят: рыбоконсервный и экспериментальный рыбообрабатывающий филиал, база технического обслуживания флота, ремонтно-строительное управление, фабрика орудий лова.

Неузнаваемо изменились условия жизни и быта рыбаков. Бухта Камышовая, где в основном живут труженики моря, в прошлом — окраина Севастополя, где в 1960 году насчитывалось 700 жителей. За эти годы здесь создан целый комплекс рыбообрабатывающих предприятий и гидротехнических сооружений. Рыбный порт теперь связан железнодорожной веткой со станцией Инкерман-2. В районе Камышовой бухты многоэтажные дома, магазины, современные школы, детские комбинаты, кинотеатр «Океан», поликлиника, Дом межрейсового отдыха моряков. В 1979 году вступил в строй Дворец культуры рыбаков — центр культурно-массовой и спортивной работы — хороший подарок рыбакам, их семьям, жителям Камышовой бухты и прилегающих к ней микрорайонов города.

С 1986 года объединение «Атлантика» работает в новых условиях хозяйствования. Прошедший период характеризуется тремя основными особенностями. Первая состоит в том, что с начала 12-й пятилетки отчетливо проявилась тенденция переноса центра тяжести

с промежуточных на конечные результаты, такие, как: поставка продукции и прибыль. На протяжении 1986–1987 гг. объединение систематически выполняло план выпуска товарной продукции с учетом поставок по заключенным договорам. Объем полученной прибыли возрос за это время на 9%, или на 3 млн. рублей.

Вторая характерная особенность — качественное обновление рыбопромыслового флота. Несколько сократившись в количественном отношении, он стал более крупнотоннажным за счет пополнения судами типа РКТС «Антарктида». И отразилось это не только на структуре флота, но и на выпуске: ныне 40% ее дают рыбоконсервные траулеры. И, наконец, третье, что характеризует минувший период, — переход от административных к экономическим методам управления производством.

Но выпуск новой продукции как на береговых филиалах, так и на судах флота невозможен без установки нового технологического оборудования. Именно за счет научно-технического прогресса видится прежде всего реальный путь выполнения продовольственной программы. Так, в 1987 году приобретено и в большинстве установлено 122 единицы технологического оборудования. И определенную лепту в это дело внесли работники экспериментального участка базы «Керчь».

Достижений на счету промысловиков «Атлантики» немало. 20 раз севастопольцы становились победителями в бассейновом соревновании за наивысший вылов рыбы и морепродуктов, 11 экипажей лидировали во Всесоюзном социалистическом соревновании, награждались Минрыбхозом СССР, ВРПО «Азчеррыба», обкомом и горкомом Компартии Украины.

За успехи в социалистическом соревновании на областную Доску почета занесен БКРТ «Мария Поливанова», на городскую — экипаж РКТС «Антарктида».

С переходом на хозрасчетные отношения результаты производственной деятельности объединения значительно улучшились. Так, в 1988 году выросла фондоотдача, на 15,6% повысилась производительность труда, 4,8 млн. руб. составила дополнительная прибыль. 6 судов переведены на работу по коллективному подряду, а РКТС «Антарктида» вышел в рейс по арендному подряду. Подразделения «Атлантики» успешно потрудились, выполняя производственный план и социалистические обязательства IV квартала и третьего года 12-й пятилетки в целом.

Коллектив объединения на 100% выполнил основной оценочный показатель — выпуск товарной продукции с учетом поставок по договорам. На 5,2 тыс. тонн больше годового плана выпущено пищевой продукции с учетом консервов. Перевыполнен план по выпуску продукции улучшенного ассортимента: по разделанной рыбе — на 6,6 тыс. тонн, по филе — на 600 тонн, по спецразделке на — 1,2 тыс. тонн.

Впервые за последние 5 лет труженики объединения выполнили план по главному показателю, определяющему результаты труда работников — прибыли, которая при плане в 49,6 млн. рублей составила 54,45 млн. рублей. Весь прирост объема производства получен за счет роста производительности труда, который составил 17,5%. 22 промысловых экипажа досрочно выполнили план трех лет пятилетки. 8 коллективов траулеров выполнили план 4-х лет пятилетки, а экипаж УПС «Барограф» и РТМ «Болшево» — пятилетний план.

За успешное выполнение плана и социалистических обязательств 4-го квартала 1988 года решено присудить переходящее Красное знамя администрации, парткома, комитета комсомола, профкома объединения среди промсудов экипажу БКРТ «Н. Ковшова». Среди предприятий 2-й группы — коллективам фабрики орудий лова и базы технического обслуживания флота. Для участия во Всесоюзном социалистическом соревновании представлены экипажи РКТС «Море Содружества» и УПС «Барограф». Лучших результатов достигли экипажи БКРТ «М. Поливанова» и «Н. Ковшова», РТКС «Антарктида», СТМ «Петр Буйко», РТМ «Комсомолец Севастополя». Экипажи БКРТ «М. Поливанова», «Н. Ковшова» и РТКС «Антарктида» награждались Почетными грамотами МРХ СССР. За 3-й квартал 1988 года «Атлантика» занесена

на городскую Доску почета. В 1988 году четверо работников «Атлантики» награждены орденами и медалями, а рефмашинист РКТС «Антарктида» Ю. И. Ломанов стал первым в объединении полным кавалером ордена Трудовой Славы. Пять тружеников награждены Грамотами Президиума Верховного Совета УССР.

Капитан-директору БКРТ «Н. Ковшова» В. Ф. Кирсанову вручен знак за безаварийное плавание в течение десяти лет. Это еще одно признание его высоких профессиональных качеств. 11 лет назад Вячеслав Федорович вступил на мостик траулера в качестве капитана, с 1981 года бессменно возглавляет экипаж «Н. Ковшовой».

Матрос БКРТ «Н. Ковшова» — Жигалов Виктор Анатольевич и моторист РТМ «Комсомолец Севастополя» — Тамбовцев Анатолий Анатольевич награждены Грамотой Президиума Верховного Совета Украинской ССР. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за 1988 год коллективу объединения «Атлантика» присуждено переходящее Красное знамя МРХ СССР и ЦК Профсоюза работников рыбного хозяйства.

Много интересных технически грамотных и оригинальных новаторских разработок было предложено работниками «Атлантики». А наиболее эффективными стали следующие рационализаторские предложения. На БКРТ «М. Поливанова» внедрено предложение старшего электромеханика Б. Чмута и старшего механика В. Сизоненко «модернизация грузовой десятитонной лебедки ЛЭ44-4» с экономическим эффектом 14 341 рубль.

Специалисты РКТС «Антарктида» В. Будянский и В. Царенко внедрили у себя на траулере предложения «Крилевый трал 74/600 м». Экономический эффект от его использования на промысле составил 26 621 рубль. «Атлантика» растит свои кадры. Учебно-курсовой комбинат, созданный на ветеране тралового флота «Жуковском», завоевал достаточно прочную репутацию учреждения, оказывающего реальную помощь в подготовке кадров моряков и повышении их квалификации. За время работы комбината уже получили знания почти 4 тысячи человек. Несмотря на значительное количество учебных пособий, тренажеров, на комбинате ведется работа по расширению классных помещений и оборудованию новых аудиторий. Особое внимание уделяется созданию учебного тралового тренажера на промысловой палубе «Жуковского», которая идет под наблюдением мастера тралового дела М. Уманца, отдавшего флоту три десятилетия.

За период с 1985 года по апрель 1989 года объединение «Атлантика» пополнилось 8-ю судами (6 РКТС, 2 ТСМ). В 1989 году получено новое судно УПС «Херсонес».

29 марта 1989 года на борт «Херсонеса» прибыли представители Советского консульства, торгпредства, Минрыбхоза в Гданьске, дирекция и специалисты судоверфи имени В. И. Ленина. И вот над причалами торжественно и строго звучит Гимн Советского Союза, и в синеву неба взметнулось алое полотнище Государственного флага СССР. А парусник действительно заслуживает внимания. Строгие мачты (высота грот-мачты 49,5 метра) несут белые дакроновые паруса, площадь которых составляет 2839 м². Крейсерская скорость корабля — 12 узлов. Это третье парусное судно, построенное в Гданьске по заказу нашей страны. Два первых — «Дружба» и «Мир», приписанные в Одессе и Ленинграде, — уже бороздят океан. А сейчас пробил час «Херсонеса» — ему поднимать паруса.

В 1988 году на бассейне проведена реорганизация структуры управления. К объединению «Атлантика» присоединены Севастопольский рыбсбыт, фирма «Океан», Ялтинский рыбокомбинат, Херсонское мореходное училище, АТП.

На 1 января 1989 год в состав объединения на правах филиалов входят следующие предприятия:

1. Экспериментальный рыбообрабатывающий филиал.
2. Рыбоконсервный филиал.

3. Ремонтно-строительное управление (РСУ).
4. Дом межрейсового отдыха (ДМО).
5. Дворец культуры рыбаков (ДКР).
6. База технического обслуживания флота (БТОФ).
7. Фабрика орудий лова (ФОЛ).
8. Торговый комплекс «Океан».
9. Ялтинский рыбокомбинат.
10. Херсонское мореходное училище (ХМУ).
11. Автотранспортное предприятие (АТП).
12. Рыбсбыт на правах отделения.

На 1989 год в объединении «Атлантика» насчитывается работников 8402 человека, из них 5729 человек плавсостава. У коллектива объединения сложились трудовые традиции. Подсчитано, что почти за 30 лет существования объединения рыбаки выловили 6216,03 тыс. тонн рыбы, выпустили 3309,7 тысяч тонн пищевой продукции. Объединение «Атлантика» может гордиться своими тружениками. За свое 29-летнее существование она вырастила:

- ★ 3-х Героев Социалистического Труда;
- ★ 10 кавалеров ордена Ленина;
- ★ 3-х тружеников, награжденных орденом Октябрьской Революции;
- ★ 75 человек, награжденных орденом Трудового Красного Знамени;
- ★ 4-х работников, награжденных орденом Дружбы Народов;
- ★ 86 тружеников, удостоенных ордена «Знак Почета»;
- ★ 53 рыбака, награжденных орденом Славы III степени;
- ★ 6 человек, награжденных орденом Славы II степени;
- ★ 1 труженника, награжденного орденом Славы I степени.

В объединении насчитывается 801 ветеран труда, ветеранов труда объединения — 2832 человека.

Коллектив СПОРП «Атлантика» за высокие показатели, достигнутые в социалистическом соревновании, к 1 мая 1989 года занесен на областную Доску почета. Гагаринский райком Компартии Украины, исполком районного Совета народных депутатов выражает коллективу объединения «Атлантика» глубокую признательность и благодарность — за выполнение плановых заданий и социалистических обязательств первого квартала 1989 года XII пятилетки.



Главный инженер Машкович Ю. П. знакомит министра рыбного хозяйства Каменцева В. М. с технологией глубокой переработки криля, г. Севастополь, борт ПДПКЗ

ОРГАНИЗАТОРЫ И РУКОВОДИТЕЛИ СПОРП «АТЛАНТИКА»



БУРЯЧЕНКО

Александр Васильевич

(1907–1997)

68

Организатор Севастопольского управления
океанического рыболовства

Родился 10 ноября 1907 года в поселке Маяк под Керчью

- 1921 г. — поступил работать по найму у рыбопромышленников.
- 1929 г. — вступил в рыболовецкий колхоз.
- 1931–1932 гг. — заместитель председателя рыбколхоза имени 1-го Мая. Председатель колхоза.
- 1937–1939 гг. — заместитель председателя, председатель «Крымрыбакколхозсоюза», город Керчь.
- 1941 г. — заместитель начальника Крымской базы военизированной флотилии.
- 1942 г. — начальник Ейской базы военизированной флотилии.
- 1944 г. — восстановление Союза рыболовецких колхозов. Достижение довоенного улова уже к 1948 году.
- 1951–1960 гг. — управляющий Крымским областным трестом. Директор Керченского рыбокомбината.
- 1960–1970 гг. — начальник Севастопольского управления океанического рыболовства, город Севастополь.
- 1970 г. — выход на пенсию.
- 1972 г. — председатель Совета ветеранов и руководитель Музея развития рыболовства.

- Орден «Знак Почета» (1943 г.)
- Медаль «За оборону Кавказа» (1944 г.)
- Медаль «За победу над Германией в ВОВ 1941–45 гг.» (1946 г.)
- Медаль «За доблестный труд в ВОВ 1941–45 гг.» (1949 г.)
- Орден Трудового Красного Знамени (1963 г.)
- Медаль «XX лет Победы» (1965 г.)
- Орден Ленина № 332567 (1966 г.)
- Медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина» (1970 г.)



Переименование музея в бухте Камышовой

А. В. Буряченко — потомственный рыбак, родился 10 ноября 1907 года в поселке Маяк под Керчью. С 14 лет его трудовая жизнь и общественная деятельность были связаны с рыболовством. Он работал по найму у рыбопромышленников, в 1929 году одним из первых вступил в рыболовецкий колхоз, 25-летним сам возглавил крупный рыболовецкий колхоз, а перед войной был назначен председателем «Крымрыбакколхозсоюза» в Керчи.

С началом Великой Отечественной войны А. Буряченко прибыл в город Севастополь. Выполняя задания командования, он принимал активное участие в формировании партизанских отрядов из рыбаков Крыма и в организации военизированной флотилии.

Командиром дивизиона и заместителем начальника Крымской базы военизированной флотилии участвовал в Керченско-Феодосийской десантной операции в декабре 1941 года. В мае 1942 года наши войска были вынуждены оставить Керченский полуостров. Во время переправы личного состава и техники на Кавказ А. Буряченко, возглавлявший Крымскую базу флотилии, был тяжело ранен и контужен. После госпиталя — снова встал в строй. В августе 1942 года в Новороссийском порту Александр Васильевич вторично был тяжело ранен в голову.

Несмотря на подорванное здоровье, А. Буряченко принимает непосредственное участие в освобождении Крыма и в восстановлении разрушенного войной рыбного хозяйства, в том числе севастопольских рыбколхозов.

В 1951 году Александр Васильевич был назначен управляющим Крымским госрыбтрестом.

30 июня 1960 года Распоряжением Крымского Совнархоза № 55-р было создано Севастопольское управление океанического рыболовства (СУОР). Возглавил его А. В. Буряченко.

За годы его работы (1960–1970 гг.) в Севастополе был создан крупный океанический промысловый флот, рыбный порт, судоремонтный завод, холодильник, консервный завод, большой рыболовецкий поселок, культурно-бытовые учреждения, проведена железная дорога, троллейбусная трасса, поликлиника и другие социальные объекты, крайне необходимые для дальнейшего успешного развития рыбной промышленности.

Количество промысловых судов увеличилось с 3 единиц до 57, транспортный флот — с 2 единиц до 15, количество работающих с 710 человек до 10 тысяч. Добыча рыбы возросла в 16 раз (2198,4 тыс. ц).

За ратный труд А. В. Буряченко был награжден орденами Ленина и Трудового Красного Знамени (в 1943 г. он был награжден орденом «Знак Почета»).

В 1971 году в возрасте 64-х лет Александр Васильевич уходит на пенсию, но не на отдых.

Рост и успехи рыбной отрасли в Севастополе настоятельно требовали организации музея, в котором были бы показаны и история рыбного хозяйства, и достижения рыбной промышленности в настоящее время, и трудовые будни рыбаков, и т. п.

Организации музея предшествовала работа инициативной группы ветеранов рыбной промышленности во главе с Буряченко А. В.

12 мая 1972 года вышел приказ Главного управления рыбной промышленности Азово-Черноморского бассейна № 217, в котором, в частности, говорилось:

«...1. Создать в бухте Камышовой Музей рыбной промышленности города Севастополя, экспозицию его временно разместить в торговом павильоне с последующим постоянным нахождением во вновь строящемся Дворце культуры рыбаков...



...3. Ответственным за сбор материалов для историко-экономической справки и экспонатов для музея назначить старшего инженера СУТФ Буряченко А. В.»

Под руководством Буряченко А. В. началась активная поисковая и собирательская работа по всему Азово-Черноморскому побережью, адреса переписки охватывали музеи от Грузии до Прибалтики.

В музее хранятся многочисленные записи бесед Александра Васильевича с рыбаками Керчи, Кавказа и др. Были заведены сотни личных дел на ветеранов рыбной промышленности, по договорам изготовлены диорамы, электрифицированная карта Мирового океана, с выставки «Инрыбпром-75» поступили картины, макеты рыболовецких судов, ЦПКБ «Азчеррыба» передало чучела рыб и птиц (альбатросы, пингвины, акулы и т. д.).

С 1996 года музей, лишенный богатых покровителей, финансируется Украинским культурно-информационным центром (УКИЦ) из скудного бюджета Министерства культуры и искусств и не имеет возможности пополняться новыми образцами рыболовной техники и другими дорогостоящими предметами, сейчас ему доступны только частичные реэкспозиции. Но до сих пор художественное оформление и экспонаты, полученные благодаря настойчивости и неиссякаемой энергии А. В. Буряченко, составляют основу и украшение музея.

Поэтому вполне закономерно к 30-летию существования музея присвоить ему имя создателя — Александра Васильевича Буряченко.

*А. А. КОРОТУН,
директор УКИЦ,
г. Севастополь*



**1963 год. Начальник СУОР
Буряченко А. В. благославляет
молодого капитана Баранова
на РТМ-Т «Симеиз»**



**Справа налево:
Требушный В. Р.,
Денисенко И. Ф.,
Буряченко А. В.**

ЗЕНКИН

Владимир Ильич

(1926–1998)

Генеральный директор СПОРП «Атлантика»
Инженер-механик

Родился 28 февраля 1926 года в городе Орехово-Зуево Московской области

- 1953 г. — окончил Московский технический институт рыбной промышленности имени А. И. Микояна, инженер-механик.
- 1953–1966 гг. — направлен в Новороссийский РКС инженером. Главный инженер.
- 1966–1969 гг. — начальник «Новороссийскрыбпрома».
- 1969–1970 гг. — назначен начальником отдела добычи ГУ «Азчеррыба», г. Севастополь.
- 1970–1972 гг. — начальник Севастопольского управления тралового флота.
- 1972–1975 гг. — ген. директор СПОРП «Атлантика».
- 1976–1978 гг. — переводится в Москву начальником ВО «Соврыбфлот».
- 1978–1981 гг. — заместитель начальника отдела ВО «Союзсетеснасть».
- 1981–1990 гг. — заместитель начальника ВО «Союзрыбпромсбыт».
- 1990–1995 гг. — старший экономист СА «Рыбкомфлот».
- 1995 г. — вышел на пенсию.

- Награжден орденами Ленина и Трудового Красного Знамени.



Партконференция СПОРП «Атлантика», 1973 г.

ШЕСТАКОВ Аркадий Николаевич

(1939–2002)

72

**Генеральный директор СПОРП «Атлантика»
Капитан дальнего плавания**

Родился 6 февраля 1939 года в поселке Красково
Ухтомского района Московской области

1953–1959 гг. — ХМУ РП, судоводительское отделение.

1959 г. — помощник капитана БЧС моторно-ры-
боловецкой станции, город Очаков.

1959–1960 гг. — матрос 1-го класса БМРТ «Глеб Успен-
ский» Керченской базы Гослова.

1961–1962 гг. — 2-й помощник капитан-директора
БМРТ «Глеб Успенский». Переводится
из Керчи в Севастополь.

1962–1964 гг. — старший помощник капитана-директо-
ра РТМ-Т «Евпатория», РТМ-Т «Арго».

1964–1977 гг. — капитан-директор РТМ-Т «Канопус»,
ПДПКЗ «Наталия Ковшова».

1977–1983 гг. — генеральный директор СПОРП «Атлантика», г. Севастополь.

1983–1985 гг. — слушатель Академии народного хозяйства при Совете Министров СССР, г. Москва.

1985–1989 гг. — представитель Минрыбхоза СССР в Мавритании.

1988–1990 гг. — начальник Йеменской промышленной экспедиции ВРПО «Азчеррыба».

1990–1992 гг. — председатель горисполкома г. Севастополя.

1992–1995 гг. — председатель Государственного комитета Украины по рыболовству, г. Севастополь.

1995–2000 гг. — депутат городской Думы, президент морской биржи.



МАЙЧУК

Николай Платонович

(1938)

Генеральный директор СПОРП «Атлантика»
Капитан дальнего плавания

Родился 5 февраля 1938 года в деревне Базалия
Хмельницкой области

1954–1958 гг. — ХМУ РП, судоводительское отделение.

1958–1966 гг. — направлен в УКФ в г. Одесса. 3-й, 2-й, старший помощник капитана китобойных судов флотилий «Слава», «Советская Украина», получает диплом КДП (1965 год). Старший помощник капитана — к/с «Бесшумный».

1966 г. — переведен в Севастопольское управление океанического рыболовства.

1967–1970 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана-директора ПДПКЗ «Анатолий Халин».

1971–1978 гг. — капитан-директор ПДПКЗ «Анатолий Халин».

1975 г. — окончил заочно Севастопольский приборостроительный институт.

1978 г. — провел экспериментальный рейс ПДПКЗ «А. Халин» в заливе Японии (иваси).



73



1979–1981 гг. — заместитель генерального директора СПОРП «Атлантика».

1981–1983 гг. — слушатель Академии народного хозяйства при Совете Министров СССР.

1983–1998 гг. — генеральный директор СПОРП «Атлантика».

1998–2007 гг. — председатель, член наблюдательного совета ГРК «Фишинг Компани».

2001 г.–н/в — председатель городской (Севастопольской) организации работодателей.

- Награжден орденами: Трудового Красного Знамени, «За заслуги» III-й степени, медалями, почетным знаком «За заслуги перед Севастополем».

- Первым из капитанов освоил промысловые районы в Западной Ирландии, Англии.

КОБЗАРЬ

Александр Иванович

(1954-2009)

74

Генеральный директор СГП «Атлантика»,
Инженер-электромеханик

Родился 3 июня 1954 года в селе Красное
Скадовского района Херсонской области

1971–1976 гг. — СПИ, механический факультет.

1976–1986 гг. — электрик, 3-й, 2-й электромеханик на
судах СПОРП «Атлантика».

1986–1987 гг. — инструктор промыслового транспорт-
ного отдела Севастопольского ГК КПУ.

1987–1991 гг. — секретарь парткома СПОРП «Атлантика».

1991 г. — Киевский институт политологии и со-
циального управления.

1991–1992 гг. — заместитель генерального директо-
ра, генеральный директор концерна
«Крым», г. Севастополь.

1992–1996 гг. — президент морской товарной биржи
города Севастополя.

1996–2000 гг. — 1-й зам. генерального директора СГП
«Атлантика» — до его ликвидации. Генеральный директор СУОР.

2001–2003 гг. — ведущий специалист Управления международного сотрудничества, главный специалист
Управления внешнеэкономических связей Госкомрыболовства России.

2003–2004 гг. — исполнительный директор ООО «Новый океан», г. Москва.

2004–2006 гг. — ведущий, главный специалист отдела флота, портов, охраны, воспроизводства и регулиро-
вания рыболовства Департамента рыбохозяйственной политики МСХ РФ.

2007–2009 гг. — переехал в Севастополь. Директор фирмы «Океан-сервис».

- Награжден медалью «За трудовую доблесть».



Баранов И. А., Майчук Н. П., Ворошилов М. Г., Алисов Е. А., Якунин А. Н., Кобзарь А. И.

МАШКОВИЧ

Юрий Пименович

(1927–1999)

Главный инженер СУОР
Инженер-механик

Родился 29 мая 1927 года в городе Уссурийске
Приморского края

1951 г. — закончил Мосрыбвтуз.

1952–1959 гг. — работал в рыбной отрасли.

1960–1966 гг. — работал заместителем начальника
управления, заместителем главного
инженера СУОР.

1966–1980 г. — главный инженер СУОР.

1990 г. — начальник экспериментальной базы
ВНИРО «Керчь».

- Награжден орденами Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», медалями ВДНХ СССР (две золотые, серебряная, бронзовая). Своим трудом Машкович Ю. П. заслужил большой авторитет среди рыбаков и рабочих предприятий бухты Камышовая.



Кобин А. М., Машкович Ю. П., Красовский Ж. Л., Бабийчук А. С., Горбачев В. П.

ТРЕБУШНЫЙ

Василий Радионович

(1927–1975)

Капитан дальнего плавания

76

Родился 26 января 1927 года в селе Музыковка
Херсонской области

1947 г. — окончил Херсонский моррбытехни-
кум, судоводительское отделение.
Направлен в Мурманский траловый
флот.

1947–1950 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана.

1950–1956 гг. — капитан РТ «Комсомолец», главный
капитан тралфлота.

1956–1961 гг. — капитан-директор БМРТ-247 «Ви-
тебск». В октябре 1956 г. БМРТ-
246 «Северное сияние» (КМД За-
курдаев В.И.) и БМРТ-247 «Витебск»
(КМД Требушный В.Р.) в Норвежском
море успешно освоили разноглубин-
ный лов сельди.

1961 г. — переведен в СУОР капитан-директо-
ром БМРТ «Островский», начальник
службы главного капитана СУОР, на-
чальник экспедиции на ДЭ «Симферо-
поль».

1963–1966 гг. — заместитель начальника СУОР по фло-
ту и добыче.

1970 г. — начальник бассейновой «Азчергос-
рыбфлотинспекции».

- За освоение разноглубинного лова в 1956–1959 гг.
награжден Большой серебряной медалью ВДНХ.



НИКИТИНА

Людмила Ивановна

(1927–1998)

Заместитель начальника СУОР
Инженер-технолог

Родилась 22 мая 1927 года в городе Клинцы
Брянской области

1946–1950 гг. — окончила технологический факультет
Астраханского технического института
рыбного хозяйства. Получила направ-
ление на Камчатку.

1950–1953 гг. — мастер-технолог рыбколхоза «Ок-
тябрьский» «Главкамчатрыбпрома».

1953–1960 гг. — мастер-технолог Херсонского Совнар-
хоза.

1960–1985 гг. — заместитель начальника Севастополь-
ского управления океанического ры-
боловства (СУОР), СУТФ, СПОРП «Ат-
лантика».

- Награждена орденами Трудового Красного
Знамени и «Знак Почета» (1966 г.).



Заместитель начальника по производству СУТФ Никитина Людмила Ивановна
на промысле знакомится с РПФ «Восток»

Морю — всю жизнь

На покато́й железной палубе притопленной у берега баржи стояли двое: мужчина лет пятидесяти с обветренным смуглым лицом и молодая женщина с бледным лицом северянки.

Пустынная Камышовая бухта была покрыта рябью мелких волн, бегущих с открытого моря.

Баржа лежала здесь давно, с войны. Она тогда служила причалом кораблям Черноморского флота, которые поддерживали связь осажденного Севастополя с Большой землей. А сейчас ею пользовались сейнеры и баркасы рыболовецкого колхоза.

— Здесь будет город заложен! — сказала с расстановкой женщина, пряча лицо в приподнятом воротнике. И брызнула веселым, рассыпчатым смехом.

— Отсель грозить мы станем океану! — откликнулся мужчина. — Тут нам флот свой держать, Людмила Ивановна. А пока — баржей располагаем. Не жалеете, что оставили свое Охотское море?

— Я в Севастополе родилась, Александр Васильевич. Черное море — мое родное. С детства к нему привыкла. Заметьте, эту бухту в четырнадцать лет переплывала, не переводя дыхание. Тут причалик был небольшой, с него и прыгала. А потом — Каспий. После окончания института — Охотское море, поселок Озерный, мастер рыбозавода. Семь лет. И там начинала на пустом месте, как тут.

— Значит, в родные места вернулись. А я думал — северянка. Ну, ничего, теперь подзагорите на нашем южном солнышке да на черноморском ветру...

Такой разговор состоялся восемнадцать лет назад между начальником только что организованного Севастопольского управления океанического рыболовства А. В. Буряченко и начальником производственно-технического отдела Л. И. Никитиной.

Ныне Людмила Ивановна — заместитель генерального директора Севастопольского производственного объединения «Атлантика». Даже старожилы Камышовой бухты с трудом припоминают теперь место, где была старая баржа. Бухту потеснили бетонные берега, на которых разместились судоремонтное предприятие, фабрика орудий лова, консервный завод, холодильник. Есть у производственного объединения десятки океанических судов, а служат океану более десяти тысяч человек.

Восемнадцать лет назад гуляли по зарослям камыша пронизывающие ветры. Потом пролегла первая улица и получила название Штормовой, появились первый цех завода, первый порталый кран, первый вагон, прибывший по железнодорожной ветке...

Все было здесь новым. И всему этому была свидетельницей Людмила Ивановна. За восемнадцать лет она много раз расставалась с Камышовой: принимала участие в ряде экспедиций, выходила на промысел на борту экспериментальных судов, плавала на рыбозаводах в период освоения новых машин по разделке рыбы.

В 1965 году в составе советской делегации Л. Никитина побывала в США. Она изучала там оборудование, предназначенное для обработки креветок. Представитель одной американской фирмы никак не мог поверить, что Никитина — технический руководитель советской компании по добыче рыбы.

В 1977 году объединение «Атлантика» выпустило тринадцать наименований продукции с государственным Знаком качества. В этом немалая заслуга коммуниста Л. И. Никитиной. Многие годы она — отличник социалистического соревнования рыбной промышленности СССР. Награждена орденами Трудового Красного Знамени и «Знак Почета».

Море всегда было рядом с ней. В детстве видела его из окон своего дома, в котором родилась. Потом — из окон Астраханского института. Оно плескалось у порога рыбцеха на Сахалине. И теперь вот — за окнами ее кабинета. Иногда Людмила Ивановна покидает свой кабинет, и тогда море знакомо дышит за окном судовой каюты.

Б. ШКУЛЕВ,

старший морской инспектор «Главгосрыбфлотинспекции»

ПОПСУЙКО

Анна Демидовна

(1927–2010)

Начальник производственного отдела
Инженер-технолог

Родилась 13 июня 1927 года в селе Тошла
Тошлинского района Оренбургской области

1950 г. — окончила Астраханский рыбный технический институт. Направлена в Дальневосточный рыбопромышленный бассейн.

1950–1954 гг. — работала мастером и технологом в рыбколхозах и цехах.

1954–1963 гг. — работала в городе Ейске на рыбзаводе технологом, мастером цеха, руководителем производственной службы.

1963–1985 гг. — по приглашению руководства вновь созданного Азово-Черноморского бассейна была переведена на работу в СУОР начальником производственного отдела.

1985 г. — вышла на пенсию.

- Награждена медалями, знаками трудового отличия, почетными грамотами и благодарностями руководства СПОРП «Атлантика», ВРПО «Азчеррыба» и Министерства рыбного хозяйства СССР.





Производственный отдел СПОРП «Атлантика».

2-й ряд: ГЕРАСИМОВА В., ВОРОНОВА З. И., ДЕМИДОВА О. П.,
НИКИТИНА Л. И., БАЗАЛЮК И. Ф., МАШКОВИЧ В. В., ЛЕБЕДЕВА А.,
1-й ряд: ПОПСУЙКО А. Д., КУЛИКОВ А., НИКИТЕНКО Т. П.



Дегустация продукции в лаборатории СПОРП «Атлантика».
ДОЛИНА Н. А., ПОПСУЙКО А. Д., НИКИТИНА Л. И., КАСАЧКОВА И. и др.

ЖУКОВ

Леонид Георгиевич

(1940–2004)

Заместитель генерального директора СПОРП
Инженер-механик

Родился 5 ноября 1940 года

1959–1964 гг. — студент Астраханского технического института рыбной промышленности и хозяйства, факультет промыслового рыболовства, инженер-механик.

1965–1980 гг. — мастер, старший мастер добычи на судах СПОРП «Атлантика», инженер отдела добычи, заместитель начальника отдела добычи СПОРП, начальник отдела добычи СПОРП «Атлантика».

1980–1982 гг. — командировка в республику Мозамбик.

1982–1984 гг. — заместитель начальника отдела добычи СПОРП «Атлантика».

1984–1986 гг. — начальник отдела добычи СПОРП.

1986 г. — начальник промыслового района ЦВА (Центрально-Восточная Атлантика).

1991–1995 гг. — заместитель генерального директора СПОРП «Атлантика».

1995 г. — вышел на пенсию.



Таким он остался в памяти друзей

82

Детство его было нелегким, как, собственно говоря, у большинства его сверстников, поскольку пришлось на тяжелые военные и послевоенные годы. Но заложенные в него от рождения оптимизм, умение во всем находить лучшее, всегда брали верх. Особенно эти качества проявились в студенческие годы, в Астраханском институте рыбной промышленности и хозяйства. Его друзья, те, с кем Леонид Георгиевич учился тогда на факультете промышленного рыболовства, рассказывают:

— Одаренный природой неординарным мышлением, остроумием и непревзойденным чувством юмора, Леня всегда был душой компании. Он прекрасно играл на гитаре и пел. Поэтому у него было много друзей не только со своего курса, но и с других факультетов. Леонид был человеком очень целеустремленным и при этом азартным. У него были ярко выраженные качества лидера. Действительно, за что бы ни брался, всегда добивался успеха. Участвовал практически во всех спортивных соревнованиях, но особенно проявил себя в волейболе — имел первый разряд, играл за сборную института.

Таким он оставался всегда. Не случайно же многие из его студенческих друзей стали его попутчиками и соратниками по жизни.

Окончив в 1964 году институт, Жуков был направлен в Севастополь, в молодое тогда управление океанического рыболовства. И здесь, работая на промысловых судах мастером, старшим мастером добычи, он сразу же проявил себя, обратил на себя внимание как грамотный, высококвалифицированный специалист, творчески относящийся к делу. Им был разработан ряд рацпредложений по улучшению промысловых схем и увеличению уловистости орудий лова.

И уже тогда раскрылись его незаурядные организаторские способности. Во многом этому способствовало то, что ему посчастливилось работать с такими капитанами, как Герои Социалистического Труда Н. З. Веселков и А. И. Русак, которые всегда предъявляли повышенные требования к молодым специалистам. Эта школа давала неоценимый опыт, формировала личность. Благодаря ей Жуков стал руководителем высокого уровня.

Став в середине 70-х начальником отдела добычи СГП «Атлантика», затем заместителем

генерального директора по добыче и производству, Леонид Георгиевич по-прежнему работал, не щадя себя. Его высочайшая работоспособность позволяла ему справляться с любыми трудностями, успешно решать самые сложные вопросы. Сказывалось к тому же его умение быстро и четко «схватывать» суть дела, не размениваться по мелочам. «Требовательный» — по отношению к Жукову — это не журналистский штамп, а его сущность как руководителя. Именно так он относился к своим подчиненным, всегда проявляя такт, чтобы не обидеть человека, а стиль его руководства отличался деловитостью и конкретностью.

Это благодаря его умелому руководству в конце 80-х — начале 90-х в «Атлантике» резко вырос выпуск рыбной продукции, предприятие вышло на первые позиции в отрасли по этому показателю.

Занимая высокие должности, работая, как говорится, на износ, Леонид Георгиевич оставался таким же, как в молодые годы, веселым, жизнерадостным, увлекающимся человеком. Он очень любил свою жену и детей. Несмотря на трудности первых лет



семейной жизни, — без квартиры, что называется на чемоданах, сын Олег и дочь Снежана были желанными детьми и выросли в дружной семье.

Судьба всегда испытывала его на прочность. В 1994 году Донна Дмитриевна, с которой в любви и согласии было прожито 27 лет, ушла из жизни. И хотя дети к этому времени уже были самостоятельными, он почувствовал возросшую ответственность за них, помогал их становлению.

Он выдержал, а вот сердце подвело. И спустя четыре года Жуков вынужден был оставить любимую работу и уйти по инвалидности на пенсию.

Но инвалидом Леонид Георгиевич не стал. Смеялся: вот теперь поживу в свое удовольствие! А радость ему доставляло общение с людьми, прежде всего с бывшими сокурсниками, с которыми и через многие годы после окончания института поддерживал дружеские отношения, всегда был рад видеть их в своем гостеприимном доме.

Он был завзятым охотником. Впервые взял в руки охотничье ружье еще в школьные годы. И этой страсти оставался верен до последних дней своей жизни. Был членом общества охотников, неоднократно участвовал в соревнованиях по стрельбе, занимал на них призовые места. В 2002 году приобрел лодку и увлекся морской рыбалкой.

Приготовленные им рыбные блюда пользовались неизменным успехом у гостей. Леонид Георгиевич вообще любил готовить. А какой холодец он варил! Засолку капусты не доверял никому — она у него получалась отменная.

Дети, мама Лидия Германовна, которая в последние годы жила в Севастополе, друзья много значили для него. Он очень любил своего внука Леню — «самого лучшего внука в мире». И тот отвечал взаимностью своему «самому лучшему в мире деду». Но хотелось своего, личного. И жизнь подарила ему еще три года счастья. С Зоей Васильевной у них было много общего: они были близки по духу, по эмоциональности, любили людей и жизнь, вместе радовались и вместе огорчались. Они стали гармоничной парой. Всего на три года...

Не дожив месяца до 65-летия, Леонид Георгиевич ушел из жизни. «Хочу умереть на ходу», — не раз говорил он. И Бог услышал его: 2 октября он в последний раз ездил на охоту, 4-го его не стало.

Нет сына, отца, мужа, друга. Ушел незаурядный человек, олицетворявший целую эпоху в промышленном рыболовстве Азово-Черноморского бассейна. Но осталась память. Светлая и добрая.

С. АРКАДЬЕВА



ГОРБАЧЕВ

Виктор Прокофьевич

(1939)

84

**Заместитель генерального директора
Капитан дальнего плавания**

Родился 14 мая 1939 года в городе Мариуполе
Донецкой области

1958–1963 гг. — окончил судоводительский факультет
Мурманского ВИМУ, штурман дальне-
го плавания.

1963–1970 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана
на судах СПОРП «Атлантика».

1970 г. — капитан-директор ПДПКЗ «Мария
Поливанова» СПОРП «Атлантика».

1980 г. — начальник службы эксплуатации
СПОРП «Атлантика».

1981–1992 гг. — заместитель генерального директора
по флоту СПОРП «Атлантика».

1992–1997 гг. — заместитель генерального директора
по внешнеэкономическим связям.

1999 гг. — выход на пенсию. При этом он работал по контракту на разных должностях с рядом иностранных судоходных компаний; занимался подготовкой экипажей в крюинговой фирме «Мыс Восточный»; в должности ведущего инженера по флоту и безопасности мореплавания работал в государственном предприятии «Сервис».

н/в — директор по флоту ГРК «Фишинг Компании С.А.»

- Орден Трудового Красного Знамени (1974 г.).
- Орден Ленина (1977 г.).



КРАСОВСКИЙ

Жорж Леонидович

(1943)

Главный инженер СПОРП «Атлантика»
Инженер-механик



1958–1962 гг. — окончил Ростовское мореходное училище рыбной промышленности.

1964 г. — работал в СГП «Атлантика» во все периоды его реформирования в должностях: 4-й, 3-й, 2-й, старший механик. Окончил Севастопольский приборостроительный институт. Продолжает работать в СПОРП «Атлантика» начальником механико-судовой службы, главным инженером. Эксперт-консультант министерства рыбных богатств НДРГ, директор ассоциации «Судоремонт».

н/в

— на пенсии.



ТЕРЕХОВ

Александр Васильевич

(1941)

86

Главный инженер СПОРП «Атлантика»
Инженер-механик

Родился 24 марта 1941 года

- 1964 г. — окончил Херсонское мореходное училище рыбной промышленности.
- 1981 г. — окончил Севастопольский приборостроительный институт
- 1964–2000 гг. — работает в СГП «Атлантика» во все периоды его реформирования в должностях: моторист, 4-й, 3-й, 2-й, старший механик на рыбопромысловых судах, заместитель начальника, начальник механико-судовой службы, эксперт в Народной республике Ангола, главный инженер.
- н/в — работает заместителем директора Севастопольского регионального филиала Инспекции по подготовке и дипломированию моряков.
- Почетный работник транспорта Украины.
 - Почетный работник морского и речного транспорта.



МАСЛОВСКИЙ

Валерий Львович

(1938)

Начальник отдела добычи
Инженер-механик



1958–1963 гг. — Астраханский технический институт РП, специальность — инженер-механик промышленного рыболовства.

1963–1967 гг. — СУОР — мастер добычи, старший мастер, инженер отдела, заместитель начальника отдела добычи.

1967–1969 гг. — участник освоения и создания рыбной отрасли в ОАР Египет. Старший мастер-наставник по добыче.

1969–1979 гг. — зам. начальника отдела добычи СПОРП «Атлантика».

1979–1983 гг. — главный специалист по добыче Советско-Иракского рыболовного общества «Рафидеин Фишериз Лимитед».

1983–1999 гг. — заместитель начальника отдела добычи СПОРП «Атлантика».

1999–2003 гг. — специалист по управлению флотом Livingston shipping LTD.

2003 г.–н/в — председатель профкома «Юг» промысловых судов СГП «Сервис» и ГРК «Фишинг Компани».

- Рационализатор, изобретатель. Участник выставок ВДНХ СССР. Обладает двумя серебряными медалями ВДНХ СССР.
- В 1988 году награжден медалью «Ветеран труда СССР».
- В 2006 году награжден почетным знаком «Ветеран рыбного хозяйства Украины».
- В 2008 году удостоен звания «Почетный работник рыбного хозяйства Украины».
- Участник освоения рыбных запасов ЮВА, ЦВА, побережья Сомали, Персидского залива.



ЛЮБИМОВА

Галина Сергеевна

(1930)

88

Начальник планового отдела
Инженер-экономист

Родилась 8 апреля 1930 года

- 1953 г. — окончила Московский технический институт рыбного хозяйства.
- 1953–1956 гг. — направлена на работу в Псковгосрыбтрест в плановый отдел старшим экономистом.
- 1956–1961 гг. — старший экономист планового отдела в Крымгосрыбтресте.
- 1961–1970 гг. — переведена во вновь организованное Севастопольское управление океанического рыболовства начальником планового отдела.
- 1970–1985 гг. — работала в Главном управлении «Азчеррыба».



**Зам. председателя Государственного
комитета рыбного хозяйства Украины**

Родился 17 марта 1946 года в селе Петровка-Роменская
Гадяцкого района Полтавской области

1961–1965 гг. — Севастопольский судостроительный
техникум.

1972–1974 гг. — служба в армии.

1974–1978 гг. — электромеханик на судах СПОРП
«Атлантика».

1978 г. — окончил Севастопольский приборо-
строительный институт.

1978–1980 гг. — СПОРП «Атлантика», начальник отдела
охраны труда и техники безопасности.

1980–1985 гг. — директор Севастопольского рыбокон-
сервного завода.

1986–1989 гг. — заочное обучение в Высшей партийной школе, город Киев.

1985–1991 гг. — партийная деятельность: депутат районного и городского Советов, Председатель
Гагаринского районного Совета.

1991–1996 гг. — заместитель директора Представительства внешнеэкономического АО «Соврыбфлот» по
южному бассейну (г. Севастополь).

1992 г. — закончил Академию народного хозяйства при правительстве Российской Федерации.

1996–1999 гг. — Министерство рыбного хозяйства Украины, начальник отдела маркетинга, развития произ-
водства и поставки рыбопродукции, начальник управления внешнеэкономических связей.

1999 г. — Заместитель председателя Государственного комитета рыбного хозяйства Украины.



*Саранчук П. Т., Якунин А. Н., Черник В. Г., Верескун В. М.,
Горбачев В. Г., Баранов И. А., Орлов В. А.*

АРАБАДЖИ

Владимир Ильич

(1952)

90

**Заместитель генерального директора
СПОРП «Атлантика»**

Родился 1 октября 1952 года в станице Долманская
Ейского района Краснодарского края

1971–1974 гг. — Ейский морской техникум РП.

1974–1981 гг. — инженер, главный энергетик СПОРП
«Атлантика», г. Севастополь.

1981 г. — заочно окончил Севастопольский при-
боростроительный институт.

1981–1984 гг. — главный энергетик рыбного порта в
г. Аден, Йемен.

1984–1988 гг. — заместитель директора, директор Се-
вастопольского рыбокомбината.

1988–1990 гг. — заместитель председателя исполкома
Севастопольского городского совета.

1990–1995 гг. — заместитель генерального директора
СПОРП «Атлантика».

1994 г. — заочно окончил Всероссийскую академию внешней торговли в Москве (экономика между-
народных отношений).

1995–2002 гг. — Турция, Греция, Испания, Марокко, Мавритания, Намибия, Сингапур, Новая Зеландия (су-
ходоходные компании, организация океанического рыбного промысла, переработка рыбы,
международные торговые операции). Директор по флоту.

2002–2005 гг. — заместитель председателя Севастопольской городской государственной администрации по
инвестиционной политике и международным связям.

2005–2007 гг. — коммерческий директор ЗАО «Стивидорная компания «Авлита».

2007 г.–н/в — директор Таврического регионального центра инновационного развития.

- Депутат Севастопольского горсовета (1988–1992 гг.).

- Член коллегии Госкомрыбхоза Украины (1999–2001 гг.).

- Член коллегии Госкомпредприниматель-
ства Украины (2004–2006 гг.).

- Депутат, член Президиума Севастополь-
ского горсовета. В июне 2011 г. назначен
заместителем председателя Севасто-
польской госадминистрации по экономике
и финансовым вопросам.

**В. И. Арабаджи на РКФ встречает министра
рыбного хозяйства СССР Н. И. Котляра (его
сопровождают, слева направо: Кобин А. М.,
Ревнивцев В. В., Майчук Н. П.), июнь 1987 г.**



ПОПСУЙКО

Николай Николаевич

(1927–2001)

Начальник конструкторского бюро
Инженер-механик

Родился 19 ноября 1927 года в селе Болхуны
Астраханской области

1950 г. — Астраханский рыбный технический институт, инженер-механик. Был распределен на Дальневосточный рыбопромышленный бассейн.

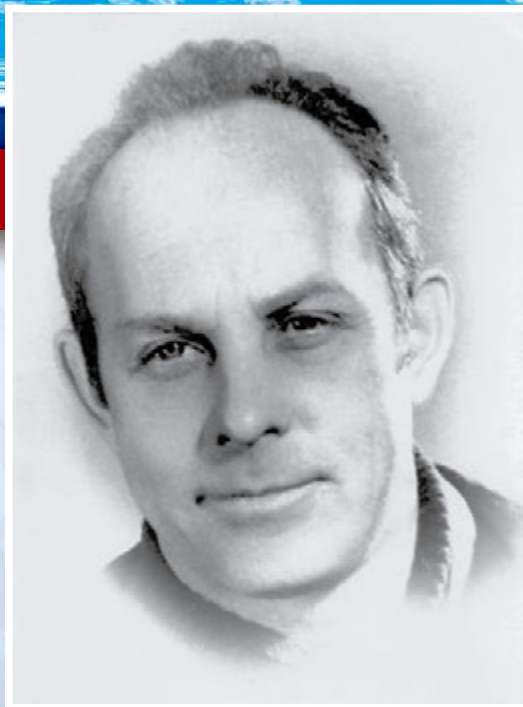
1950–1954 гг. — механик на рыболовецких и рыбоперерабатывающих предприятиях.

1954–1961 гг. — работал в городе Ейске на рыбзаводе в механической службе.

1962–1987 гг. — по приглашению руководства вновь созданного Азово-Черноморского бассейна пришел на работу в СУОР, был 1-м начальником конструкторского бюро.

1987–2001 гг. — вышел на пенсию и перешел на работу в Севастопольский рыбный порт.

- Награжден медалями, знаками трудового отличия, почетными грамотами и благодарностями руководства СПОРП «Атлантика», ВРПО «Азчеррыба» и Министерства рыбного хозяйства СССР.
- Сотрудники береговых служб и флота Южного бассейна запомнили Попсуйко Н. Н. как отличного организатора и идейного вдохновителя путешествий выходного дня, семейного отдыха, конкурсов и соревнований, влюбленного в море, солнечный Крым и его людей, задушевного и отзывчивого, никогда не унывающего человека. Дочери Людмила и Татьяна и сын Николай также связали свою жизнь с рыбной отраслью. На протяжении 15 лет сын работает докером в морском рыбном порту.



Конструкторское бюро
СПОРП «Атлантика»:
Баранова Т. И.,
Базарова Л. М.

НАЗАРОВА

Татьяна Николаевна

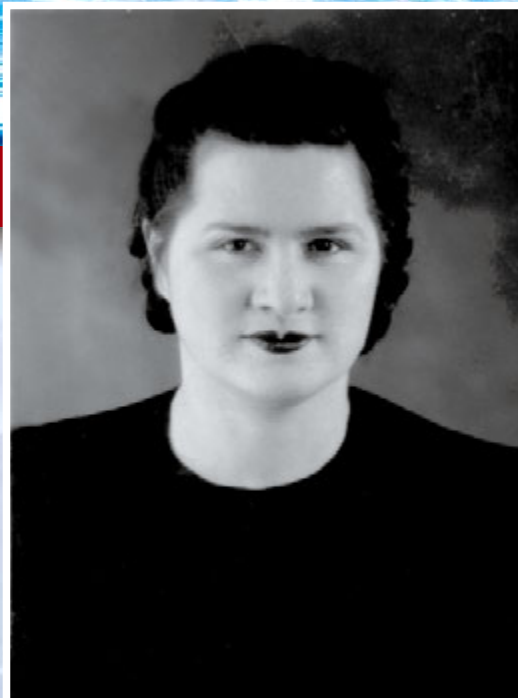
(1918)

Старший юриконсульт

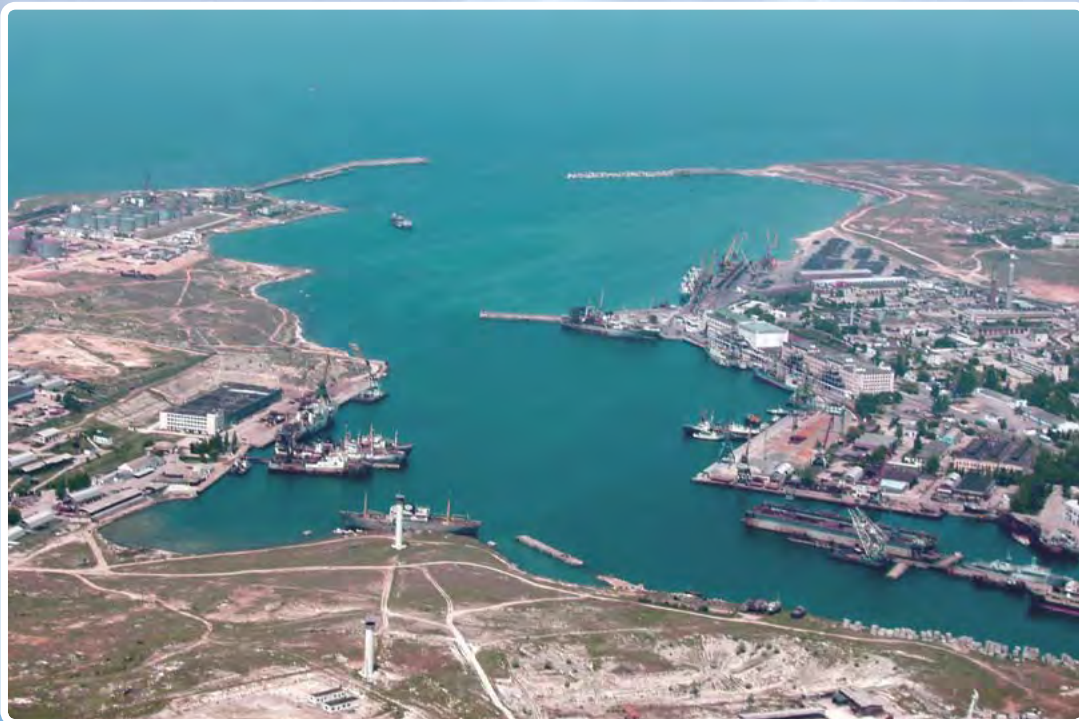
92

Родилась 19 января 1918 года в городе Эрзурум (Турция)

- 1937 г. — окончила Тамбовский сельскохозяйственный техникум. Работала зоотехником в Тамбовской области.
- 1938 г. — начала трудовую деятельность в рыбной промышленности во Владивостокской конторе Акционерного Камчатского Общества в должности бухгалтер-контролер, старший бухгалтер товарной группы.
- 1958 г. — переехала в город Севастополь.
- 1961 г. — работала старшим юриконсультантом в СУОРе, ГУ «Азчеррыба», управлении «Азчеррыбсбыт» и управлении «Югрыбхолодфлот».



- Дочь — Михеева Наталья Георгиевна, продолжила профессиональную работу в рыбной отрасли: работала в технических подразделениях ЦПКТБ «Азчеррыба» конструктором, экспертом по внедрению стандартов в управление рыбной отраслью.



Камышовая бухта, г. Севастополь

Воспоминания Т. Н. Назаровой

По распоряжению всесоюзного комитета рыбной промышленности (возглавляла его жена Молотова — Жемчужная) в 1959 году было создано Севастопольское управление океанического рыболовства, место расположения — бухта Камышовая.

Что представлял тогда собой поселок?

В сторону моря расположились пять индивидуальных домика (называли мы их «Пятихатки»).

На улице Правды были построены пять двухэтажных домов (они существуют и в настоящее время) и было еще одно здание, в котором размещались библиотека и амбулатория моряков. Эти строения принадлежали Одесской китобойной флотилии.

Еще в Камышовой бухте располагались небольшой поселок рыбколхоза «Путь Ильича», рыбный цех, общежитие и административное здание, в котором и разместилось СУОР — Севастопольское управление океанического рыболовства.

Управление начало свою деятельность с небольшого: в его подчинение было выделено два транспортных судна: ПР «Симферополь», ПР «Таврия» и три БМРТ: «Жуковский», «Успенский», «Островский».

Коллектив образовался из специалистов городов Севастополя, Мурманска, Керчи и Астрахани.

На работу нас из города доставляли на служебном автобусе, вместимостью 16 человек (таких автобусов уже нет — маршрутки в сравнение не идут) в два рейса. Из города мы ехали по грунтовой дороге по направлению в сторону Казачьей бухты, а на перекрестке стоял столбик, и к нему была прибита вырезанная из дерева рыбка, на которой был написано: «Камышовая».

Возглавил СУОР потомственный рыбак, замечательный организатор Александр Васильевич Буряченко.

Главным инженером был назначен Александр Павлович Сигаев, начальником производственного отдела — Людмила Ивановна Никитина, начальником отдела механиков — Анатолий Ралле, начальником планового отдела — Любимова Галина Сергеевна, начальником отдела труда и зарплаты — Иван Игнатович Петрович, в кадрах работал Данилов Л. Т., Юра Аркадакский, А. И. Скобкина. Я работала в СУОРЕ с 1961 года юрисконсультком.

Коллектив был дружный, мы были молодые, энергичные, зазорные. Своими силами в воскресники убрали территорию, садили деревья, кустарники.

Началось строительство промышленных предприятий: холодильника, рыбоконсервного завода, причала, сетевязального цеха.

Были построены жилые дома на улице Блюхера, дом приезжих, здание кинотеатра. Тогда был объявлен конкурс на лучшее название кинотеатра, я и еще бухгалтер (фамилии не помню) предложили название «Океан» и победили в конкурсе.

Протянули троллейбусную трассу между городом и Камышовой бухтой.

СУОР постепенно пополнялся рыбопромысловым флотом, в том числе тремя плавучими рыбоконсервными заводами «Мария Поливанова», «Наталья Ковшова» и «Анатолий Халин». Консервы вырабатывали на промысле из свежей океанической рыбы.

Иногда, особенно в летнее время, испытывали трудности со сбытом рыбы. Например, Грузия рыбу не принимала в месяцах, в которых отсутствовала буква «Р».

Приходилось переводить ставриду в мелочь III группы и сдавать на корм скоту или перерабатывать на рыбную муку. Вот бы сейчас эту «мелочь» III группы на наши столы, да по сходной цене.

Для реализации рыбы было создано управление «Рыбсбыт».

СУОР разделили на «Атлантику», Югрыбхолодфлот и рыбный порт.

Я была переведена юрисконсультком в «Рыбсбыт», а затем в последние годы до ухода на пенсию проработала на предприятии «Югрыбхолодфлот», который сначала возглавлял Шмаев,

а затем — Герой Социалистического Труда Е. А. Алисов. С момента ухода Алисова на пенсию и до сегодняшнего дня ОАО Югрефтрансфлотом (теперь так называется) руководит Андреев Владимир Анатольевич.

Я очень довольна, что до сих пор связана с родным предприятием. Большая благодарность руководству и Совету ветеранов (Рольский М. В. и Волков М. Т.) за то, что нас пенсионеров-ветеранов предприятия (а нас значительное количество) помнят, чтят, оказывают нам свое уважение.

К каждому празднику нас поздравляют, мы получаем продуктовые подарки, ко Дню Победы нам вручают материальные премии, нас чествуют на праздничных торжественных обедах во Дворце рыбаков (правда сегодня у него другое название, но я его не признаю: по справедливости — он построен на рыбацкие деньги, и я все равно считаю его Дворцом рыбаков). По-моему, сегодня ни один пенсионер-ветеран любого другого предприятия города не получает такой моральной и материальной поддержки от предприятия.

И еще хочется написать несколько слов о газете «Труженик моря».

Как я помню, начинался выпуск газеты еще в СУОРе, и редактором был Виктор Шульгин.

Недаром вверху газеты изображен маяк — газета освещает факты и события, происходящие не только в трудовой деятельности рыбаков и флота, но информирует нас и о том, что происходит сегодня в жизни города, знакомит нас с интересными людьми, новостями.

За эти годы газета возмужала — теперь выпускается не на четырех, а на восьми страницах. Я — верный почитатель и читатель нашей рыбацкой газеты. Или, как говорят, мы с ней дружим, только она — взрослеет и мужает, а я — старею. Мне 19 января 2008 года исполнилось 90 лет, и газета меня поздравила с юбилеем, большое спасибо!

Я до сих пор (правда, теперь надеваю очки) читаю газету от корки до корки, только кроссворды не поддаются.

А на юбилее собрались мои друзья, и многие из них — ветераны и патриоты рыбной промышленности и нашего города. И за праздничным столом мы, конечно же, спели наши любимые песни: «...и все-таки море, останется морем, и нам никогда не прожить без морей» и «Легендарный Севастополь».



**В день 90-летия Татьяны Николаевны:
Рольский, Назарова, Любимов**

БУКРЕЕВА

Александра Федоровна

(1924)

Экономист производственного отдела
Инженер-экономист

Родилась 4 ноября 1924 года в Волгограде

- 1957 г. — поступила на работу в Дирекцию строительства рыбпорта в бухте Камышовой на должность главного бухгалтера.
- 1960–1983 гг. — экономист производственного отдела Севастопольского производственного объединения «Атлантика».
- Ее труд был отмечен многочисленными грамотами и благодарностями.



95



МАШКОВИЧ

Валентина Васильевна

(1928)

Зам. начальника производственного отдела
Инженер-технолог

Родилась 7 января 1928 года в городе Майкопе

- 1950 г. — окончила Мосрыбвтуз.
- 1950–1960 гг. — работала на Феодосийском рыбокомбинате.
- 1960 г. — переведена в СУОР (г. Севастополь) технологом, зам. начальника производственного отдела.
- С ее участием начинался промысел и обработка океанической рыбы на судах СУОР, производство пресервов из кильки черноморской.
 - Награждена медалью «За доблестный труд».
 - Сын Владимир (1948 г.) продолжил дело родителей. После окончания Калининградского ВИМУ в 1971 г. по специальности «инженер-механик», работал на судах СПОРП «Атлантика». Затем в компании «НАМСОВ».





ПРОМЫСЛОВАЯ КАПИТАНСКАЯ ЭЛИТА



«Атлантика»
на демонстрации,
1984 год

АЗИМОВ

Юрий Бильевич

(1923)

Капитан дальнего плавания



- 1952 г. — Херсонское мореходное училище, судодоводительское отделение.
 - 1953 г. — поступил в Управление тралового флота ГКРП на Камчатке.
 - 1953 г. — получил первый рабочий диплом ШМП, 3-й помощник, 2-й помощник капитана СРТ «Алушта».
 - 1956 г. — Получил рабочий диплом ШДП № 164/56, выдан 20.07.1956 года. Капитан СРТ-300 «Алушта».
 - 1960 г. — назначается начальником экспедиции (Корфо-Олюторская сельдевая экспедиция).
 - 1961 г. — уезжает в солнечный Азербайджан и со временем оказывается в Азчеррыбе.
 - 1966 г. — начальник экспедиции Севастопольского управления океанического рыболовства.
 - 1967-1968 гг. — капитан-директор ПДПКЗ «Анатолий Халин».
 - 1970-1974 гг. — капитан-директор РТМ-А «Пятигорск».
- Награжден орденом «Знак Почета» (1966 г.).



АЛЕКСЕЕВ

Геннадий Артемьевич

98

Капитан дальнего плавания

- 1944 г. — окончил Мурманское мореходное училище, судоводительское отделение. До этого окончил Гурьевскую мореходную школу юнг.
- 1944 г. — поступил в Мурманский траловый флот, 3-й, 2-й, старший помощник капитана РТ, БМРТ.
- 1961 г. — капитан-директор БМРТ в Мурманском траловом флоте.
- 1965 г. — переведен в СУТФ г. Севастополя и назначен капитан-директором РТМ-Т «Заречье» (переименован в «Иван Голубец»).

1965–1967 гг. — 3 рейса в Индийском океане. Улов: — 89 230 центнеров, мороженой — 58 320 (265 вагонов).



БАБИЙЧУК Александр Степанович

(1945)

Капитан дальнего плавания

Родился 2 января 1945 года в селе Затоки
Барского района Винницкой области

1961–1966 гг. — ОМУ РП, судоводительское отделение
с отличием.

1966–1968 гг. — СУОР. 3-й помощник капитан-директо-
ра РТМ-Т «Алсу», «Салгир».

1968–1976 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитан-
директора ПДПКЗ «Анатолий Халин»,
получил КДП

1976 г. — капитан-директор РТМ-С «Перигей».

1972–1977 гг. — заочно окончил юридический факуль-
тет Киевского университета.

1977–1980 гг. — капитан-директор ПДПКЗ «Наталья
Ковшова». В 1978 г. судно награжде-
но переходящим Красным знаменем по итогам
социалистического соревнования комсомольско-молодежных коллективов отрасли.

1980 г. — заместитель генерального директора СПОРП «Атлантика» по добыче и мореплаванию.

1982–1984 гг. — руководитель Советско-Йеменского предприятия по добыче морепродуктов.

1984–1987 гг. — главный капитан СПОРП «Атлантика».

1987–1992 гг. — работа в СП в Йемене.

1992–1997 гг. — представитель ВАО «Соврыбфлот» в Севастополе.

1997–2006 гг. — директор компании «Ситрефик» по управлению транспортным флотом.



99



СПОРП

БЕРЕЖНОЙ Иван Васильевич

(1950)

Капитан дальнего плавания

100

Родился в 1950 году в селе Петропавловка
Херсонской области

1964–1969 гг. — окончил судоводительское отделение
Херсонского мореходного училища с
отличием, штурман дальнего плава-
ния.

1969–1987 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитан-
директора РТМ-С, РКТС СПОРП, «Ат-
лантика».

1987–1995 гг. — назначен капитан-директором РКТС
«Генерал Петров».

1995–2009 гг. — директор флота рыболовной компа-
нии «Намсов», Уолфиш-Бей, Намибия.

- Делегат XVIII съезда профсоюзов.
- Участник 1-го Всесоюзного совета капитанов.



СУДОВАЯ РОЛЬ

1. Название судна РГМ "Золотой конус"
2. Порт, № регистрации п. Севастополь

3. Род и назначение судна рыболовный морозильный траул
4. Собственник судна СПОРТ "Атлантика"

Общее время 9 ноября 1983 года
порт Мунде
10.11.83

№	Фамилия, имя, отчество	Гражд.	Должность	Год рождения	Морское звание и № диплома	№ паспор-та (гражд. для морского)	Дата поступления на судно	Дата увольнения с судна
1.	Бережной Иван Васильевич	СССР	капит.-директ	1950		247316		
2.	Кириллов Александр Платонович	СССР	1-й пом.капит.	1930		154935		
3.	Влдимов Олег Евгеньевич	СССР	ст. пом.капит.	1954		170962		
4.	Шибанов Валерий Юрьевич	СССР	2-й пом.капит.	1951	ШМП 145/1976	271006		
5.	Решетник Виктор Устинович	СССР	3-й пом.капит.	1942		271271		
6.	Кондратенко Юрий Васильевич	СССР	4-й пом.капит.	1949		271142		
7.	Лрасол Виктор Федорович	СССР	ст. механик	1933	СМПр 1082	113427		
8.	Козырев Валентин Иванович	СССР	2-й механик	1937	СМЗр 452	272974		
9.	Найденков Владимир Дмитриевич	СССР	3-й механик	1953		243580		
10.	Кулагин Ростислав Васильевич	СССР	4-й механик	1937	СМЗр 192/1980	273043		
11.	Циленов Анатолий Васильевич	СССР	рефмеханик	1953	СРМЗк 7/1983	273012		
12.	Корниенко Валентин Иванович	СССР	2-й эл. механик	1942		271157		
13.	Толпекин Александр Степанович	СССР	нач. р/станции	1941		273181		
14.	Гаркуша Николай Антонович	СССР	эл. радионавиг.	1940		273131		
15.	Ромах Сергей Леонидович	СССР	радиоператор	1959		269120		
16.	Романова Галина Николаевна	СССР	врач	1935		268220		
17.	Долинин Георгий Николаевич	СССР	боцман	1930		273011		
18.	Болтенко Иван Иванович	СССР	матрос	1955		248645		
19.	Малеев Михаил Николаевич	СССР	матрос	1959		159200		
20.	Кулибаба Виктор Афанасьевич	СССР	матрос	1938		270142		
21.	Сидущин Владимир Михайлович	СССР	матрос	1950		113093		
22.	Ангальев Петр Николаевич	СССР	матрос	1946		271200		
23.	Сергеев Михаил Иванович	СССР	матрос	1943		270914		
24.	Кузнецов Анатолий Алексеевич	СССР	матрос	1955		171932		
25.	Цыбайло Владимир Павлович	СССР	матрос	1944		247132		
26.	Торганов Николай Николаевич	СССР	матрос	1941		248112		
27.	Чубенко Владимир Федорович	СССР	матрос	1941		268620		
28.	Здоровцев Сергей Владимирович	СССР	матрос	1957		269852		
29.	Уланов Владимир Викторович	СССР	матрос	1960		266144		
30.	Кулев Валентин Иванович	СССР	матрос	1948		249703		
31.	Иванов Яков Михайлович	СССР	матрос	1941		270962		
32.	Цапко Владимир Дмитриевич	СССР	матрос	1942		273024		
33.	Досенко Александр Николаевич	СССР	матрос	1935		249559		
34.	Пудько Анатолий Александрович	СССР	матрос	1945		188291		
35.	Богатырев Виктор Иванович	СССР	матрос	1938		247182		
36.	Продан Владимир Григорьевич	СССР	матрос	1947		110742		
37.	Цапко Владимир Михайлович	СССР	матрос	1958		270072		
38.	Казаркин Юрий Александрович	СССР	матрос	1949		171913		
39.	Ошнев Дмитрий Иванович	СССР	матрос	1950		269963		
40.	Лазарев Николай Иванович	СССР	матрос	1937		113620		
41.	Сивак Юрий Кузьмич	СССР	матрос	1942		269937		
42.	Конищев Александр Федорович	СССР	матрос	1942		270106		
43.	Шмерега Сергей Сергеевич	СССР	матрос	1955		269964		
44.	Соколов Сергей Сергеевич	СССР	матрос	1941		249844		
45.	Цорн Игорь Борисович	СССР	матрос	1949		269358		
46.	Грона Николай Яковлевич	СССР	матрос	1937		155751		
47.	Бараненко Владимир Анатольевич	СССР	матрос	1953		113333		

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Гражд-данство	Должность	Год рождения	Морское звание и № диплома	№ паспорта (гражданского или морского)	Дата поступления на судно	Дата увольнения с судна
✓ 48.	Комаров Валентин Федорович	СССР	матрос.	1945		272700		
✓ 49.	Ярема Мирослав Петрович	СССР	моторист	1936		273037		
✓ 50.	Павлов Вячеслав Александрович	СССР	моторист	1939		273092		
✓ 51.	Илиин Пётр Михайлович	СССР	моторист	1934		268747		
✓ 52.	Стратилатов Славий Алексеевич	СССР	моторист	1945		269807		
✓ 53.	Перец Василий Михайлович	СССР	моторист	1944		245582		
✓ 54.	Сушко Валентин Григорьевич	СССР	моторист	1960		270062		
✓ 55.	Стратилатов Евгений Иванович	СССР	электрик	1939		188358		
✓ 56.	Гудим Василий Николаевич	СССР	электрик	1947		263256		
✓ 58.	Козлов Павел Иванович	СССР	электрик	1953		271196		
✓ 58.	Дроздов Николай Иванович	СССР	реф.машин.	1948		273204		
✓ 59.	Кленча Геннадий Васильевич	СССР	реф.машинист	1958		247788		
✓ 60.	Роговой Иван Иванович	СССР	реф.машинист	1959		248145		
✓ 61.	Сушков Николай Степанович	СССР	токарь	1929		248483		
✓ 62.	Ферикова Тамара Викторовна	СССР	буфетчица	1953		111064		
✓ 63.	Купава Геннадий Андреевич	СССР	маш.по стир. спец.	1940		271125		
✓ 64.	Мурадова Вера Константиновна	СССР	матр.-офиц.	1948		268013		
✓ 65.	Кузин Василий Егорович	СССР	повар	1927		172358		
✓ 66.	Кротова Мария Ильинична	СССР	повар	1943		188089		
✓ 67.	Еременко Любовь Михайловна	СССР	повар	1935		154366		
✓ 68.	Хабара Федор Григорьевич	СССР	ст.маш.добычи	1939		273255		
✓ 69.	Смирнов Евгений Николаевич	СССР	маш.добычи	1960		169570		
✓ 70.	Чик Владимир Васильевич	СССР	маш.добычи	1941		271161		
✓ 71.	Огарок Виктор Николаевич	СССР	пом.кап.по пр.	1929		271072		
✓ 72.	Трошкин Леонид Васильевич	СССР	мастер обр.	1944		273032		
✓ 73.	Мурашкин Геннадий Кузьмич	СССР	мастер обраб.	1936		271063		
✓ 74.	Свешников Владимир Николаевич	СССР	I мех.наладч.	1938		273207		
✓ 75.	Митрохин Александр Петрович	СССР	слесарь-дизел.	1949		270061		
✓ 76.	Кравцов Олег Федорович	СССР	слесарь-электр.	1943		188163		
✓ 77.	Качан Станислав Николаевич	СССР	машин.РМУ	1940		271208		
✓ 78.	Доганов Виктор Иванович	СССР	машин.РМУ	1948		273003		
✓ 79.	Романенко Василий Николаевич	СССР	г/эл.сварщик	1953		248615		
✓ 80.	Кушнаренко Геннадий Анатольевич	СССР	моторист	1948		169398		

№80 Персональный вызов - 14 человек; Сдать койки ушедшего и рабочего
дисциплины - 8 человек; Заменить - Назаров Н.И., ~~Александр Галу~~

Сл. инструктор отдела кадров ~~Александр~~ от. 11.83г.

81 Балкин Николай Николаевич СССР матрос 1960 213699
82 Шевцов Николай Григорьевич СССР дежурный 1949 239540
83 Васильев Василий Григорьевич СССР 4-й пом. к-ма 1937 233446

Капитан-директор РМ "Золотой колос"

М.Березной

Выход в рейс членам экипажа РМ "Золотой колос" Севастопольского ПОРП
"Атлантика" в количестве _____ человек разрешается:

Зам.генерального директора
по кадрам

В.Я.Свинопулов

БРАЖНИКОВ

Юрий Григорьевич

(1951)

Капитан дальнего плавания



Родился 31 июля 1951 года в Курске

1966–1970 гг. — окончил судоводительское отделение Херсонского мореходного училища, штурман дальнего плавания.

1970–1980 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана промысловых судов СПОРП «Атлантика», г. Севастополь.

1980 г. — получил диплом капитана дальнего плавания. Окончил заочно Горьковский институт инженеров водного транспорта.

1980–1985 гг. — капитан-директор РТМ-Т «Пятигорск», «Орлиное».

1985–1998 гг. — капитан-директор на судах типа «Атлантик», «Супер-Атлантик», РКТС «Конструктор Кошкин».

1998 г.–н/в — работает по контракту в АК «Намсов» (Намибия). Капитан на судах типа «Меридиан», «Моозунд».

- Осваивал промысел скумбрии в ЮВА (Намибия), выпуск филе скумбрии. 1980 год.
- Промысел клыкача для японского рынка у о. Кергелен (банки Обь и Лена).
- Работал в зонах ЦВА, СЗА, ЮЗА, ЮВТО.



Капитан Бражников

На всех морях и океанах
Ищу. Да так и не нашел
Не штатный образ капитана,
А с капитанской душой.

Пусть будет мал иль легок весом,
С побитым оспою лицом,
Громилою-тяжеловесом,
Но чтобы не был подлецом.

Пусть ходит стройно иль вразвалку,
В сужденьях дерзок и смешон,
Но чтоб любил свою команду
Всей капитанской душой.

Не понаслышке, твердо знаю —
В морях добыл немалый стаж, —
Не там успех, где подбирает
Себе, хитрюга, экипаж.

Скорее там, где, как ни странно,
известно, плаванье — не мед —
Одно лишь имя капитана
Надежду твердую дает.

Пусть будет судно золотое,
Пойдут за тем лишь моряки,
Кто сам сольется с их судьбою
Штормам и бурям вопреки.

Ищу. А он со мною рядом:
Не капитан еще — старпом.
Тут одного довольно взгляда,
Чтобы увидеть, кто есть кто.

Пороков нет в его фигуре:
И рост, и вес — в пределах норм.
Но что-то видится в натуре...
Он не такой, как все, старпом.

Чем не такой, еще не знаю.
Но в скромном облике его
Есть, замечал, черта такая —
Подобной нет ни у кого.

Улыбчив он! И строг, и весел!
Как звезды, светятся глаза.
Казалось мне, хорошей песней
Его наполнена душа.

Хорошей песней, добрым чувством,
Любовью искренней к друзьям.
Любить людей — это искусство,
Искусство редкое в морях.

Стоит ли Бражников у «Fosa»,
Швартовой занят ли, всегда
С любовью смотрит на матросов,
Тиха иль вздыблена волна.

Его я видел в переделках —
Суров и грозен океан:
Старпом улыбкой, словом метким
Смягчает, будто, ураган.

И легче дышится с ним рядом,
Угрозы бури нипочем,
Когда, как рюмкой, теплым взглядом
Всех обнесет в душе старпом.

Земля с орбиты не сходила,
Светило солнце как всегда,
Жизнь колесила и бурлила —
Встречались мы лишь иногда.

А над утесами Тавриды,
На стыке ночи и утра —
Весь Севастополь явно видел:
Всходила новая звезда.

Она над морем поднималась,
Сжигая утренний туман.
Но не звезда в тот час рождалась, —
С веселым сердцем капитан!

Не крут в плечах моряк бывалый,
Но в деле цепок и упрям:
Не зря судьба его бросала
По океанам и морям.

Иван ПЕНЗЕВ, 1991 г.

Вот как объясняет свой выбор автор: «Когда-то мы плавали вместе. Потом наши пути разошлись. Я действительно долго искал капитана, присматривался к этой категории моряков и сделал вывод: наилучшим, в моем понимании, является Юрий Григорьевич Бражников — всегда веселый, жизнерадостный, теплый человек, нерезкий, но очень четкий командир...»

Мне посчастливилось общаться с Юрием Григорьевичем, беседовать о жизни, о дочери, о его писательском поприще. Да, я не обмолвилась: он пишет рассказы, повести, не раз печатался в газете «Труженик моря». Впервые прочла повесть воспоминание «Межрейсовая стоянка». Она поразила описанием суровых морских будней, занимательным сюжетом, юмором, оптимизмом и верой в человека труда.

Как-то в беседе Юрий Григорьевич сказал: «Человек должен испытать себя в различных областях: как знать, может, не только в избранной профессии твое призвание?». А ведь действительно правда. Вот и он, моряк, нашел свое призвание и в литературе. Согласитесь, это не так часто бывает. Как не часто сочетаются в человеке интеллигентность, деликатность, такт с твердостью, решительностью. И не часто подчиненные посвящают стихи своим начальникам. О Юрии Григорьевиче написал стихотворение моряк Иван Пензев, который трудился в экипаже, возглавляемом Бражниковым.

Вот такой он, мой земляк — крымчанин Бражников Юрий Григорьевич. Часто он находится вдали от родного Севастополя, но мысленно и всем сердцем здесь, на благословенной крымской земле.

Антонина БАКАЕВА.



«Я не посвятил себя морю, я просто живу с ним, и благодарен ему за те ценности, которые сейчас имею».

(Из автобиографии Ю. Г. Бражникова)

БУБЛИК

Олег Васильевич

(1940)

Капитан дальнего плавания

106

Родился 30 января 1940 года в пгт Свесса Ямпольского района Сумской области в семье рабочего

1958–1961 гг. — Херсонское мореходное училище, судодоводительское отделение.

1961–1963 гг. — направлен в СУОР, матрос на судах ДЭ «Симферополь», БМРТ «Жуковский», «Успенский», РТМ-Т «Керчь».

1964–1970 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана РТМ-Т «Стрелец», «Ореанда», УПС «Курс».

1970–1972 гг. — капитан-директор РТМ-Т «Ореанда», «Феодосия».

1972–1978 гг. — капитан-директор РТМ-А «Соколиное», БМРТ, УПС «Курс».

1978–1980 гг. — начальник портофлота Севастопольского морского рыбного порта (Севморрыбпорта).

1980–1986 гг. — капитан Севморрыбпорта.

1986–1987 гг. — капитан-флагман отряда флагманских специалистов.

1987–1988 гг. — капитан Севморрыбпорта.

1989–1990 гг. — капитан-директор РТМ-А «Алсу».

1990–1991 гг. — заместитель председателя рыбколхоза «Путь Ильича».

1990–1993 гг. — председатель правления ОАО «Рыбфлот».

1993–2003 гг. — генеральный директор ООО «Рыбфлот».



ВАНЮХИН

Кирилл Кириллович

(1940)

Капитан дальнего плавания



Родился 28 мая 1940 года

- 1958 г. — окончил школу юнг ВМФ в г. Выборге.
- 1967 г. — окончил ХМУ РП, г. Херсон.
- 1968 г. — штурман промысловых судов СУТФ «Атлантика».
- 1980 г. — окончил Симферопольский государственный университет им. Фрунзе по специальности географ.
- 1980–1994 гг. — капитан-директор промысловых судов типа «Атлантик» и «Супер Атлантик» СПОРП «Атлантика»
- 1986 г. — окончил НВИМУ (Новороссийск), судодоводительский факультет.
- 1995–2007 гг. — капитан на судах иностранных судовладельцев (работа по контракту).
- 2008 г. — член квалификационной комиссии Севастопольского филиала Государственной инспекции по подготовке и дипломированию моряков.



ВЕСЕЛКОВ

Никон Зосимович

(1906–2001)

Капитан дальнего плавания

108

Родился 3 апреля 1906 года в деревне Долгое Приморского района Архангельской области

1927–1930 гг. — закончил судоводительское отделение Архангельского морского рыбного техникума, штурман дальнего плавания.

1930–1931 гг. — матрос Мурманского тралового флота.

1931–1935 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана на рыболовных траулерах.

1936 г. — капитан РТ-312 «Абрек», Архангельский траловый флот.

1939–1940 гг. — командир минного тральщика Северного флота. Участвовал в боевой операции при взятии финского порта Петсамо, за что был награжден орденом Красной Звезды.

1940–1941 гг. — Москва, начальник отдела флота «Главсеврыбпром».

1941–1943 гг. — командир минного тральщика Северного флота.

1943–1946 гг. — флагманский капитан и заместитель начальника Мурманского военизированного тралового флота.

1946–1949 гг. — капитан РТ Мурманского тралового флота (РТ-410 «Пеликан»).

1949–1951 гг. — начальник управления Архангельского тралового флота.

1951–1952 гг. — заместитель министра рыбной промышленности Литовской ССР, начальник управления тралового флота.

1952–1953 гг. — капитан по перегону новых РТ в Архангельск.

1953–1957 гг. — начальник управления Архангельского тралового флота.

1957–1964 гг. — капитан РТ-292 «Петропавловск».

1964–1965 гг. — капитан-директор БМРТ-381 «Монголия», БМРТ-429 «Североморский комсомолец».

1966–1971 гг. — переводится в СУТФ (СУОР) в г. Севастополь и работает капитан-директором РТМ «Лангуст», «Аю-Даг».

1971–1981 гг. — переводится в Югрыбхолодфлот, капитан ТР «Слава Севастополя».

1981 г. — в сентябре выходит на пенсию по собственному желанию.

- Присвоено звание Героя Социалистического Труда за наибольший вылов рыбы среди траулеров «Севрыбы» (13 апреля 1963 г.).
- Награжден орденами Отечественной войны II степени, Красной Звезды, «Богдана Хмельницкого».



Первый герой

В своей статье «Война на Севере. Воспоминания командира тральщика», напечатанной в книге «Северные конвои», выпуск 3, Никон Веселков писал: «...Мы выполняли траления фарватеров, уничтожение плавающих мин, несение дозорной службы, перевозки десантов, конвоирование транспортных судов с военными грузами, встречи и сопровождение союзных конвоев, перевозку орудий, боеприпасов и продовольствия на передовую линию фронта. Очень часто нашему кораблю приходилось вступать в бой, отражать атаки сил противника — воздушных, подводных, сухопутных, а также уничтожать минные поля. Наш экипаж нередко находился в положении, когда гибель казалась неизбежной. Но бесстрашие и находчивость командиров и рядового состава, своевременность и точность боевых действий помогли нам выходить из самых сложных ситуаций... У экипажа и у меня был большой боевой опыт еще с финских событий. С 1941 по 1943 год, встречаясь с превосходящими силами врага, мы не допустили ни одного случая неожиданного нападения на наш корабль. Потому и он остался невредимым, и мы не имели убитых и раненых...»

«...По состоянию здоровья я был списан на берег, — писал далее Веселков. — Меня назначили заместителем начальника управления флота и командиром Архангельской базы. В мои обязанности входило: приемка от КСФ возвращаемых в рыбную промышленность судов, разоружение и ремонт их, подготовка недостающих командных кадров штурманов и механиков за счет моряков-практиков через краткосрочную курсовую систему, комплектация команд, снабжение судов всем необходимым для отправки в промысловые рейсы и так далее».

Он снова просится в море, получает в ноябре 1957 года в командование РТ-292 «Петропавловск» и начинает беспрецедентный в то время в тралфлоте эксперимент. А точнее — бросает вызов экономически неэффективной деятельности.

Наладив четкую работу команды — той, которая была направлена на судно отделом кадров, а не подобранной самим, Веселков вместе с этим экипажем выступает инициатором соревнования за досрочное (на два года) выполнение семилетнего плана. Кто-то может подумать: значит, планы были заниженными, если уж человек мог решиться на такой вызов. Но моряки, работавшие в то время, знают, что задания были очень напряженными. Выполнять их объективно мешало многое. Погода, особенно в зимнее время, издержки в снабжении и оперативном управлении флотом, чрезмерные простои по вине берега при выгрузках, ремонтах. Это низкая дисциплина и пьянство в экипажах, отсталость технической базы промысла. Все это решил преодолеть экипаж «Петропавловска».

По собственной инициативе Веселков внедрил на траулере упрощенный хозрасчет. Он наладил строгий учет всей хозяйственной деятельности судна.

Моряки судна тянулись за своим командиром. Среднего роста, неспешный в движениях и негромогласный, Никон Зосимович обладал некоей внутренней силой, которая проявлялась в его непоколебимой убежденности в правоте и необходимости того, чего добивался. Многие моряки, работавшие с ним, благодарны Веселкову за ту школу жизни, командования и хозяйствования, которую прошли там.

Известен, например, такой случай, характерный для стиля Веселкова в работе с людьми. Это было в одном из рейсов «Петропавловска».

В тот день задуло, баллов на шесть.

— Трави ваера, — крикнул третий штурман на палубу и дал ход вперед.

С шипением и треском быстро разматываются катушки толстого троса, убегающего в глущину, дрожа всем корпусом, траулер врывается в волны. Но что это? Сосед, шедший параллельно справа, вдруг чуть подвернул, и суда начали быстро сближаться. «Успею ли проскочить?» — с замиранием сердца думал третий. В эту минуту вошел Веселков.

— Стоп ваера, полный назад! — бросил он. И, не дожидаясь реакции штурмана, крикнул на палубу «Стоп ваера!», рванул ручку машинного телеграфа на себя. Судно еще боль-

ше затряслось и вздыбилось на волне, как норовистый конь. Борт соседнего РТ быстро приближался. В рубке и на палубе замерли. Суда разошлись так, что с одного судна можно было перепрыгнуть на другое. Все облегченно вздохнули, а третий штурман стоял ни жив, ни мертв. Веселков молча вышел. А после вахты третьего вызвали к капитану. Приготовившись к генеральному разному, с тяжелым сердцем вошел он в каюту Веселкова.

— Садитесь, — спокойно сказал Никон Зосимович. — Вот бумага и карандаш. Нарисуйте схему маневра и объясните ваши действия. Затем подсел к штурману. И ни тени гнева, недовольства. Штурман принялся чертить. Долго сидели оба, склонившись над столом.

— Теперь понятно, как важно тщательно оценивать обстановку, особенно при травлении ваеров, и какие факторы нужно учитывать? — спросил, наконец, Веселков.

— Еще бы, на всю жизнь запомню, — отдувался третий.

Рейс за рейсом на собраниях, в беседах, с цифрами и фактами капитан каждому члену экипажа прививал чувство хозяина, умелого и старательного, каким сам был воспитан с детства. Лидера флота, «Петропавловск», чаще других упоминали в газетах, по радио экипаж делился опытом и применял все новое, что только появлялось на флоте.

Надо сказать, что и сам Веселков, не мирясь с несовершенством в промысле и обработке рыбы, был рационализатором, изобретателем.



К примеру, он разработал облегченную рыбомойку, очень удобную и улучшавшую сортность рыбы. Ее изготовили и установили на «Петропавловске». Капитан сконструировал полуавтоматический замок для гайтана мешка трала, металлические щитки, предохраняющие от порчи палубные доски, и многое другое. Человек творческого склада ума, он за время труда в тралфлоте разработал и внедрил более 200 рационализаторских предложений, принесших прибыль и производству, и государству. А его предложение по механической мойке рыбы еще в 1936 году признали в Мурманском тралфлоте изобретением с экономическим эффектом более 3 миллионов рублей. Веселкову был определен авторский гонорар в 100 тысяч рублей. Вслед за тем и по Архангельскому тралфлоту последовал приказ о внедрении мойки с годовым экономическим эффектом 1 миллион рублей. И тоже назначили гонорар — 30 тысяч рублей. Любопытная деталь: гонорар находился с 1939 года на депоненте, а в послевоенное время Никон Зосимович отказался от получения его и попросил перевести эти деньги в фонд восстановления народного хозяйства, разрушенного войной...

Словом, на «Петропавловске» первыми на флоте добились-таки рентабельности в работе.

В книге «Верным курсом» Веселков писал:

— «На семилетку 1959-1965 гг. нашему РТ-292 был запланирован убыток в 1 млн. 96 тысяч рублей. Благодаря внедрению хозрасчета экипаж взял обязательство выполнить семилетний план за 5 лет и вместо убытка дать государству 5 млн. руб. чистой прибыли. Слово свое мы сдержали, более того, справились с планом за 4 года и 9 месяцев. А прибыль составила более 5 млн. руб. Затем до конца семилетки наш экипаж дал более 8 млн. руб. чистой прибыли».

За высокие показатели в работе капитану Веселкову 13 марта 1963 года было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Приказом по главку «Севрыба» опыт судового хозрасчета «Петропавловска» был внедрен на все траулеры Северного бассейна.

Прав оказался архангельский лоцмейстер, который предрекал в далеком 1927 году лоцманскому ученику Веселкову: «Из тебя может получиться хороший капитан».

Интересно отметить и такой факт. В то время как мурманчане в течение уже нескольких лет работали на БМРТ, в АТФ не спешили переходить на новейшие, высокопроизводительные, в сравнении с РТ, суда. Объясняли это нежеланием отсутствием в Архангельске ремонтной базы для таких кораблей. Рассказывали, что Веселков, авторитетный рыбак и руководитель, через МРХ добился выделения большого морозильного траулера и для архангельских рыбаков. И его выделили, как утверждают, именно «под Веселкова», который и стал в апреле 1964 года капитаном «Монголии». Освоил вместе с экипажем это, по тем временам, чудо техники, добился и на нем высоких уловов, а затем сдал другому капитану. А сам вышел в конце 1965 года на пенсию и переехал с семьей в Севастополь. Вместе с женой Никон Зосимович вырастил и воспитал двух сыновей.

Но и в Севастополе не остался в покое Веселков. Предлагали ему там заманчивые должности, но он опять выбрал море. И еще 15 лет ходил капитан-директором на плавбазах и траулерах в Атлантику, после чего завершил свой 57-летний морской путь.

Немного не дожил Никон Зосимович до своего 90-летия. Память о нем остается в сердцах всех, кто знал Веселкова и работал вместе, а также в его книгах, воспоминаниях. Теперь — и в названии траулера Архангельского тралфлота, предприятия, бывшего ему всегда самым родным.

Игорь ЧЕШОКОВ, 2011 г.



10 лет проработал капитаном на ТР «Слава Севастополя» Никон Зосимович Веселков

ВОЗНЕСЕНСКИЙ

Владимир Владимирович

(1943)

Капитан дальнего плавания

112

Родился в 1943 году в поселке Севастополь Оренбургской области в предгорьях Урала

1962–1964 гг. — окончил Херсонское мореходное училище рыбной промышленности. В период годичной практики 1962 года в Мурманском тралфлоте побывал на промысле от острова Кильдин до острова Шпицберген и от острова Новая Земля до Канады (БНБ – Большой Ньюфаундлендской банки).

1964–1976 гг. — работал в СГП «Атлантика» (СУФ, СУОР, СРПО и СПОРП «Атлантика»).

1972 г. — получил диплом капитана дальнего плавания.

1976–1997 гг. — работал капитаном-директором на траулерах различных типов.

1988 г. — окончил Новороссийское высшее инженерное мореходное училище.

1997–2007 гг. — капитан учебно-тренажерного судна «Жуковский» и директор Учебно-курсового комбината СГП «Атлантика».

2001–2005 гг. — председатель ГКК (Государственной квалификационной комиссии) по направлению «Судовождение» Севастопольского филиала Инспекции по вопросам подготовки и дипломированию моряков.

2007–2008 гг. — старший преподаватель Центра подготовки и аттестации плавсостава и кафедры судовождения и безопасности судоходства Севастопольского национального технического университета и председатель ГЭК.



Принимал участие во многих новациях СГП «Атлантика» и ВРПО «Азчеррыба», а именно:

- в декабре 1969 г. был назначен старшим подменной команды для предварительного ремонта (перед ремонтом во Франции) БКРТ «Анатолий Халин». В дальнейшем ремонтно-подменные команды (РПК) произвели огромный объем ремонтных работ в иностранных портах;
- в 1980-м году экипажем РТМ «Лангуст» собственными силами был завершен прекращенный ранее ремонт, и судну была продолжена жизнь. Опыт ремонтов с участием экипажей и ремонтного предприятия был обобщен и внедрен в виде бригадного подряда;
- в составе РПК-4 в 1985 г. в течение двухмесячного ремонта впервые в бассейне были отремонтированы и предъявлены на класс Регистра супертраулера «Николай Пустовойтенко» и «Астан Кесаев»;
- на ТСМ «Петр Буйко» также впервые был успешно опробован рейсовый бригадный подряд, в ходе которого на передний план выступили не валовые, а финансовые показатели рейса.

ДОЛГОВ Петр Кириллович

(1928)

Капитан дальнего плавания



113

Родился 24 августа 1928 года в селе Сидоровск Матрайского района Башкирской АССР

1946–1950 гг. — Одесское ВИМУ, судоводительский факультет.

1951 г. — получает рабочий диплом ШМП и направляется младшим помощником капитана на промысловые суда управления «Мурмансельдь». 3-й помощник капитана ПБ «Орочон».

1952 г. — капитан СРТ-300 «Вьюга».

1954 г. — заместитель начальника Северо-Атлантической промысловой разведки.

1955 г. — Академия ММФ в Ленинграде.

1956 г. — Начальник перспективной промысловой разведки Северо-Атлантической экспедиции.

1959–1960 гг. — начальник Советской тунцеловной экспедиции в экваториальной Атлантике.

1962–1969 гг. — Севастопольское управление океанического рыболовства, капитан РТМ-Т «Геркулес».

1969–1974 гг. — начальник отдела мореплавания ГУ «Азчеррыба».

1974–1976 гг. — директор департамента компании «Севсомофиш» в республике Сомали.

1976–2000 гг. — капитан-директор РТМ-С СПОРП «Атлантика», начальник службы безопасности мореплавания, капитан-флагман, начальник промыслового района ЮВА, ЦВА, зоне NAFO.

2000 г. — вышел на пенсию в 72 года.

- Награжден орденами «Знак Почета» (сельдь), 1953 г.; Трудового Красного Знамени, 1966 г.
- Серебряная медаль ВДНХ (тунцы), 1963 г.



ДУБЧАК

Григорий Андреевич

(1953)

Капитан дальнего плавания

114

Родился 4 февраля 1953 года в пгт Шпиков Тульчинского района Винницкой области

1970–1973 гг. — курсант Одесского мореходного училища РП.

1973–1977 гг. — 3-й помощник капитана Управления океанического рыболовства «Сахалинрыбпром», г. Корсаков.

1977–1986 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана промысловых судов СПОРП «Атлантика», г. Севастополь.

1986–1989 гг. — капитан-директор РТМ-А «Комсомолец Севастополя» СПОРП «Атлантика».

1990 г. — окончил Калининградское высшее инженерно-морское училище.

1990–1992 гг. — капитан-директор РТМ-А «Таврида» СГП «Атлантика».

1992–1994 гг. — капитан-директор БАТ «Алексей Слободчиков» СГП «Атлантика».

1994–1997 гг. — капитан-директор «Иван Голубец» СГП «Атлантика».

1998–1999 гг. — суперинтендант представительства компании «Фишинг Компании С.А.».

1999–2006 гг. — капитан-директор компании «FEST SEA LLC», г. Киев.

2006 г.–н/в — работает капитаном транспортных судов по контракту в иностранных компаниях.



ДУДАРЕВ Анатолий Григорьевич

(1946)

Капитан дальнего плавания

Родился 12 сентября 1946 года в городе Новый Оскол
Белгородской области

1965–1971 гг. — курсант Мурманского высшего инженерного морского училища.

1971–1978 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана РТМ-Т «Сириус», РТМ-А «Сапун-гора», РТМ-С «Перигей».

1978 г. — получил диплом капитана дальнего плавания.

1979–1985 гг. — морской инспектор отдела мореплавания.

1986–1999 гг. — капитан-директор РТМ-С «Адайхох», «Донисар», «Людмила Павличенко», «Биосфера».

2000–2011 гг. — капитан-директор на иностранных судах по контракту.



115



ЖУРАВЕЛЬ

Юрий Александрович

(1944)

116

Капитан дальнего плавания

Родился 11 октября 1944 года в городе Кривой Рог

1961–1965 гг. — закончил Херсонское мореходное училище РП, штурман дальнего плавания, получил назначение в СУОР (Севастополь) матросом.

1966 г. — получил рабочий диплом ШМП и направлен 3-м помощником капитана на РТМ-Т «Салгир».

1968 г. — получил рабочий диплом ШДП и назначен старшим помощником на СРТМ «Н. Сипягин».

1970–1974 гг. — назначен старпомом на РТМ-А «Пятигорск» (КМД Азимов Ю. Б.).

1974–1992 гг. — получил рабочий диплом капитана дальнего плавания и назначен капитан-директором на РТМ-Т «Денеб».

1993–1997 гг. — капитан-директор РПК в Монтевидео, Кейптауне, Лас-Пальмесе.

1997–2005 гг. — капитан на рефрижераторных транспортах севастопольских компаний.

2005 г. — вышел на пенсию.

- Орден «Знак Почета» (1980 г.)
- Медаль «За Трудовую Доблесть» (1975 г.)
- Медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина» (1970 г.)
- Знак «Безаварийная работа 30 лет»





ЗАПЕВАЛОВ

Анатолий Иванович

(1930–2000)

Капитан дальнего плавания

118

Родился 13 ноября 1930 года в городе Севастополе

- 1946 г. — матрос гидрографического отдела Черноморского флота, г. Севастополь.
- 1947-1948 гг. — матрос отдела вспомогательных судов (ОВСГ) Черноморского флота.
- 1948-1949 гг. — слушатель курсов штурманов малого плавания ОВСГ Черноморского флота.
- 1949-1952 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана судов ОВСГ Черноморского флота.
- 1963 г. — окончил Мурманское мореходное училище МРХ СССР.
- 1953-1965 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана, капитан рыболовных судов типа СРТ управления «Мурмансельдь», г. Мурманск.
- 1965-1971 гг. — старший помощник капитана рыболовных судов типа РТМ-Т и РТМ-А СРПО «Атлантика».
- 1972-1980 гг. — капитан-директор рыболовных судов типа БМРТ, РТМ-Т, РТМ-А, РТМ-С СПОРП «Атлантика».
- 1980-1986 гг. — капитан-флагман, заместитель начальника промыслового района по безопасности и режиму.
- 1987-1992 гг. — капитан-директор рыболовных судов типа РТМ-А, РТМ-С СГП «Атлантика».
- 1992 г. — вышел на пенсию.
- 1996-1999 гг. — капитан-директор УПС «Курс» СГП «Атлантика».





КАЛАЙДА

Александр Харитонович

Капитан дальнего плавания

119

Родился в поселке Збурьевка Херсонской области

- Из семьи потомственных промысловиков. Первый раз вышел со взрослыми в море, когда ему едва минуло 6 лет.
- Потом работал коком в рыбацкой артели, боцманом, кочегаром и мотористом, плавал марсовым на паруснике «Гарибальди», служил на знаменитом линкоре «Марат».

- 1928 г. — перебрался в город Керчь в недавно созданное отделение «Главрыбы».
- 1936 г. — переехал в Мурманск, где строился огромный рыбный порт. Старший матрос, а после штурманских курсов — судоводитель, затем капитан небольшого судна с бортовым номером 2278 и, наконец, командир рыболовного траулера «Грозный».
- 1938 г. — участвовал в первой советской экспедиции в Атлантику на сельдь, где было задействовано два судна, одно под командованием капитана Гунина, а другое возглавлял молодой Александр Калайда. Работали дрейфтерными сетями. Наша страна получила новый промысловый район.
- 1941–1944 гг. — работал на траулерах, ловил рыбу, подвозил боеприпасы и горючее, высаживал десанты.
- 1945 г. — решением коллегии Министерства рыбного хозяйства переведен на Балтику, в Клайпеду.
- 1948 г. — одновременно из Мурманска и Клайпеды две группы судов-добытчиков с приданной им базой «Тунгус» направились в Атлантику. Караван литовских промысловиков возглавлял А. Х. Калайда. Начинали с 17-ти траулеров, а в 1950 году под началом флагмана находилось уже 120 новейших кораблей.
- 1958 г. — прибыл в Николаев, чтобы принять БМРТ «Глеб Успенский» для базы Гослова, город Керчь.
- 1960 г. — переведен вместе с судном в Севастопольское управление океанического рыболовства. Старейший черноморский рыбак Александр Харитонович Калайда (дед Калайда) был капитан-директором БМРТ «Глеб Успенский», «Жуковский», РТМ-Т «Балаклава».
- 1966 г. — вышел на пенсию, а через месяц ушел в Атлантику на судне только что образованного в Керчи управления океанического рыболовства — на «Кальмаре», ставшим его последним траулером.
- Давнишний промысловик Валерий Анатольевич Семенов (он командовал в Индийском океане траулером «Большево») вспоминает, как ходил следом за дедовской «Балаклавой» (рыбаки в шутку называли ее «Баба Клава») и пытался понять, почему Калайда вырубивает именно на этот курс, а не на другой. Советы по радио старик давал туманные: «На водичку гляди — где посветлей цветом, где погуще. Ищи, где сходятся...».
 - Интересный факт: Полина Николаевна (жена) как-то подсчитала, что за 20 лет капитан провел на берегу 1 год 7 месяцев и 1,5 недели.
 - Награжден орденами, в том числе орденом Ленина. Медалями «За трудовую доблесть», «За победу над Германией», «За оборону Заполярья».

КИДАЛОВ

Валентин Иванович

(1942)

Капитан дальнего плавания

120

Родился 12 октября 1942 года в селе Акимовка
Запорожской области

1960–1964 гг. — Херсонское мореходное училище РП,
судоводительское отделение.

1964–1969 гг. — матрос, 4-й, 3-й, 2-й, старший помощ-
ник капитана промысловых судов Се-
вастопольского управления тралового
флота.

1969–1971 гг. — капитан СРТМ-8613.

1971–1975 гг. — капитан-директор РТМ-Т «Алушта»,
РТМ-Т «Сириус».

1976–1978 гг. — капитан-директор РТМ-С «Генерал
Остряков», РТМ-С «Биосфера».

1978–1979 гг. — капитан СРТМ «Аль-Аудзейм», Ирак.

1980 г. — окончил Севастопольский приборостроительный институт, инженер-электрик.

1980–1983 гг. — капитан-директор УПС «Курс».

1984–1985 гг. — капитан-флагман СПОРП «Атлантика».

1985–1991 гг. — капитан-директор РТМ-С «Мысхако», РТМ-С «Стратосфера».

1991–1993 гг. — капитан-директор подменных экипажей.

1993–1996 гг. — капитан-директор РКТС «Антарктида», БМРТ «Мыс Надежды».

1998–2004 гг. — капитан-директор промысловых судов типа БАТ-М компании «НАМСОВ», Намибия.



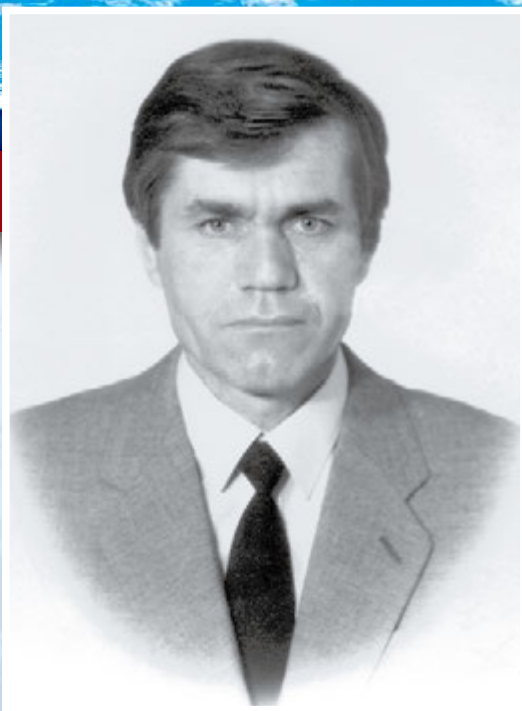
*Капитан Чубач А. П., капитан Кидалов В. И.,
судовой врач Мищенко М. И., Антарктида, 1986 год*

КИРСАНОВ

Вячеслав Федорович

(1943)

Капитан дальнего плавания



Родился 9 июня 1943 года в деревне Ново-Сидориха Шатурского района Московской области

1961–1965 гг. — Одесское мореходное училище РП, судоводительское отделение.

1965–1968 гг. — 3-й помощник капитана РТМ-Т «Канопус» Севастопольского управления тралового флота.

1970–1978 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана ПДПКЗ «Наталия Ковшова» СПОРП «Атлантика». С мая по декабрь 1978 г. КМД ПДПКЗ «Мария Поливанова».

1984 г. — окончил Симферопольский государственный университет.

1980–1992 гг. — капитан-директор ПДПКЗ «Наталия Ковшова» СГП «Атлантика».

1992–1994 гг. — капитан-директор БАТ «Игорь».

1996–1998 гг. — капитан-директор ПДПКЗ «Мария Поливанова» СГП «Атлантика».

2000 г.–н/в — капитан, представитель АФК «Юниверсал Консалтинг».



КОВТУШЕНКО

Сергей Павлович

(1927)

Капитан дальнего плавания

122

- 1949 г. — 2-й помощник капитана УПС «Адмирал Макаров» в городе Херсоне.
- 1952 г. — окончил судоводительское отделение Херсонского мореходного училища РП.
- 1953 г. — 2-й помощник-капитана на УПС «РЛ-447» (СРТ-300).
- 1955 г. — перевелся в Керченскую базу Гослова.
- 1958 г. — принял из новостроя в Николаеве БМРТ «Жуковский». Участвовал в 1-й научно-промысловой экспедиции в Атлантику совместно с БЧС «Затвор» и СРТ «Грот». Руководителем экспедиции был назначен Денисенко И. Ф. — заместитель министра рыбного хозяйства УССР.
- 1961 г. — передал дела и обязанности капитану Алисову Е. А.
- 1961–1963 гг. — первый капитан ПР «Симферополь» — первого транспортного судна СУОР.
- 1964–1965 гг. — капитан РТМ-Т «Арго». В I квартале 1964 года добыл рыбы вдвое больше плана.
- 1968 г. — перешел в КПОРП, г. Керчь.





КОМАРОВ

Сергей Федорович

(1945–2006)

Капитан дальнего плавания

124

Родился 9 марта 1945 года в городе Тула

1961–1966 гг. — ХМУ РП, судоводительское отделение.

1966 г. — направлен в СУОР, г. Севастополь. 4-й помощник капитана РТМ-Т.

1967 г. — 3-й помощник капитана РТМ-Т «Алсу», 2-й помощник капитана, старший помощник капитана.

1974 г. — капитан-директор РТМ-Т «Альма», РТМ-А «Орлиное», РТМ-А «Передовик», РТМ-С «Перигей».

1986–1998 г. — с 1 августа начальник мореходного училища, г. Херсон (12 лет). Дела принимал у Ю. И. Камчатка.

1998–2003 г. — капитан-флагман СП «Рыбкопфлот».

2003 г. — вышел на пенсию.

2006 г. — 19 октября умер, похоронен в городе Херсоне



Лисунов П. Г., Чубач А. П., Овсяк В. Г., Сухина М. И., Зезюля В. П., Орлов В. А.,
Ревунов Г. И., Журавель Ю. А., Кузнецов М. Д., Кравченко А. В.

КОРШУНОВ

Валентин Владимирович

(1942)

Капитан дальнего плавания

Родился 5 декабря 1942 года в бухте Кузнецово
Тернейского района Приморского края

- 1959–1962 — Дальневосточное мореходное училище, судоводительское отделение, г. Находка.
- 1963–1964 — 3-й помощник капитана, старший помощник капитана, управление тралового флота «Приморрыбпром», ГУ «Дальрыба».
- 1969–1974 — окончил заочно Дальневосточный технический институт рыбной промышленности и хозяйства, факультет судоводителей, специальность «инженер-судоводитель».
- 1966–1976 — капитан средних рыболовных траулеров ГУ «Дальрыба», Приморский край.
- 1976–1977 — старший помощник капитана, капитан-дублер на судах типа РТМ-С, СПОРП «Атлантика», г. Севастополь.
- 1977 г. — капитан-директор судов типа «Тропик» и «Атлантик».
- 1977–1994 — капитан-директор крупнотоннажных промысловых судов типа РТМ-С, РКТ-С.
- 1994 г.–н/в — капитан сухогрузных транспортных судов.



КРАВЧЕНКО

Александр Васильевич

(1944)

126

Капитан дальнего плавания

Родился 27 мая 1944 года в городе Уфе Башкирской АССР

1961–1965 гг. — курсант судоводительского факультета Одесского мореходного училища рыбной промышленности.

1979 гг. — Калининградское высшее инженерное морское училище, судоводительский факультет.

1965–1985 гг. — 4-й, 3-й, 2-й, старший помощник капитана на промысловых траулерах Севастопольского управления океанического рыболовства.

1985–1992 гг. — Капитан-директор БКРТ «Мария Поливанова».

1992–1996 гг. — Капитан НИС «Академик Алексей Крылов» Научно исследовательского института Украины.

1996 г.–н/в — Капитан транспортных рефрижераторов Laskaridis Shipping Co., LTD.



КУЛИГИН

Геннадий Никитович

(1941)

Капитан дальнего плавания

Родился 9 мая 1941 года в городе Орджоникидзе
Донецкой области

1958–1961 гг. — окончил Ленинградское мореходное
училище Ленсовнархоза, техник-судо-
водитель.

1962–1967 гг. — матрос, 3-й, 2-й пом. капитана на су-
дах типа СРТ в Мурманском филиале
Беломорской базы Гослова.

1967–1972 гг. — 3-й, 2-й, старший пом. капитана на су-
дах типа «Тропик» в Севастопольском
управлении тралового флота.

1972–1976 гг. — старший пом. капитана РТМ-Т
«И. Голубец» и РТМ-А «Сапун-гора»
СПОРП «Атлантика».

1976–1978 гг. — капитан-директор судов типа «Тро-
пик» и «Атлантик».

1978–1981 гг. — капитан-директор ремонтно-подменной команды № 2.

1981–1988 гг. — капитан-директор судов типа БМРТ.

1988–1998 гг. — капитан-директор судов типа «Тропик» и «Атлантик».

1998–1999 гг. — капитан-директор БАТ «Меридиан».

1999–2000 гг. — капитан-директор БАТ «Капитан Ломаев».

2000 г. — начальник промысла в районе Новой Зеландии БАТМ «Александр Буряченко».

н/в — пенсионер.



127



СПОРП

ЛАРИОНОВ

Николай Антонович

(1932)

Капитан дальнего плавания

128

Родился 14 апреля 1932 года в городе Ачинске
Краснодарского края

1949–1953 гг. — Дальневосточный морской техникум, судоводительское отделение по специальности штурман дальнего плавания.

1953 г. — направлен в «Востокрыбхолодфлот», 3-м, 2-м, старшим помощником капитана.

1959 г. — откомандирован в Управление активного морского рыболовства в городе Находка, капитан-директор, морской инспектор, флагманский капитан, капитан-наставник.

1966 г. — переведен в Севастопольское объединение «Атлантика», капитан-директор БМРТ.

1972 г. — заочно окончил Калининградский технический институт, получил специальность инженера-механика.

1967–1994 гг. — капитан-директор на судах СПОРП «Атлантика».



ЛЕРХЕ

Арнольд Альфредович

(1938)

Капитан дальнего плавания



Родился 19 августа 1938 года в городе Николаеве

1953–1958 гг. — ХМУ РП, судоводительское отделение.

1959–1960 гг. — матрос рыбопромысловых судов Керченской базы Гослова.

1960–1965 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана-директора РТМ-Т, РТМ-А.

1965–1982 гг. — капитан-директор РТМ-Т «Евпатория», «Ореанда», «Денеб», «Альма», «Мысхако», «Канопус».

1980 г. — окончил Калининградский ВИМУ, судоводительский факультет. Инженер-судоводитель.

1988 г. — переведен в «Югрыбхолодфлот», г. Севастополь. Капитан СРТМ «Флотинспекция», КМД ТР «Циклон», «Керченский пролив».

1996–1999 гг. — капитан-наставник отдела мореплавания ОАО «Югрефтрансфлот».

2000 г. — капитан ТН «Западный».

2003 г. — капитан т/х «Sail» ОАО «Персей».

н/в — Преподаватель Московского государственного университета, Черноморский филиал.



МИНДЕРОВ

Александр Иванович

(1951)

Капитан дальнего плавания

130

Родился 26 января 1951 года в селе Высоково
Яранского района Кировской области

1966–1970 гг. — мореходное училище РП в городе
Ростов-на-Дону, судоводительское от-
деление.

1970–1976 гг. — матрос, 4-й, 3-й, 2-й помощник капи-
тана в Севастопольском управлении
тралового флота на РТМ-Т «Керчь»,
у/с «Руслан», УПС «Курс».

1976–1986 гг. — старший помощник капитана РТМ-Т
«Алушта», БМРТ «Жуковский», РТМ-А
«Аю-Даг», РТМ-С «Астан Касаев»,
РТМ-С «Донисар».

1986–2006 г. — капитан-директор РТМ-С «Николай
Пустовойтенко», РТМ-С «Донисар»,
БАТ «Алексей Слободчиков», БАТ
«Меридиан-1».

2007 г. — вышел на пенсию.



МИНЕНГУЛОВ

Мигралим Юсупович

(1935)

Капитан дальнего плавания

Родился 25 июня 1935 года в городе Казалинске

- 1960 г. — окончил судоводительское отделение Ростовского мореходного училища, штурман дальнего плавания.
- 1970 г. — поступил в СПОРП «Атлантика» младшим, старшим помощником капитана РТМ-Т, РТМ-С, получил диплом капитана дальнего плавания.
- 1975 г. — окончил заочно Одесский институт инженеров морского флота и Новороссийское ВИМУ.
- 1976 г. — капитан-директор РТМ-С «Астан Кесаев». Рыбачил во всех океанах, осваивал банки ЮВА, ЮЗА, ЮВТО.
- 1995 г.–н/в — вышел на пенсию. Капитан-координатор в Морском спасательном центре.



131



СПОРП

НЕГРУЦА

Николай Моисеевич

(1937–2007)

Капитан дальнего плавания

132

Родился 15 января 1937 года в Цюрупинске Херсонской области

1953–1958 гг. — окончил судоводительское отделение Херсонского мореходного училища. (один из лучших выпускников). Направлен в г. Керчь.

1958 г. — формируется экипаж 1-й экспериментальной экспедиции в Атлантическом океане, в составе БМРТ «Жуковский», СРТ «Грот» и БЧС «Затвор». Из-за отсутствия вакансий 3 выпускника ХМУ-1958 г. соглашаются и выходят в рейс: младший повар — Негруца Н. М., официант — Кривенко Г., рыбный мастер — Зайцев Геннадий Михайлович.

1961 г. — 4-й помощник капитан-директора РТМ-Т «Балаклава» (капитан-директор Калайда Александр Харитонович).

1962–1964 гг. — 3-й помощник капитан-директора, 2-й помощник капитан-директора РТМ-Т «Керчь».

1965–1966 гг. — старший помощник капитана-директора РТМ-Т «Керчь» (капитан-директор Котов Николай Михайлович). В 27 лет принимает дела у заболевшего капитана (в свой день рождения).

1966 г. — Приказом руководства СУТФ — назначен капитан-директором РТМ-Т «Керчь» в море.

1968 г. — капитан-директор ПДПКЗ «Мария Поливанова» (старший помощник В. П. Горбачев).

1973–1974 гг. — капитан-директор РТМ-А «Золотой Колос» РТМ-С «Апогей», РТМ «Арго». За работу на РТМ-А «Золотой Колос», получил орден Трудового Красного Знамени.

1976–1980 гг. — оканчивает заочно Калининградское ВИМУ — инженер судоводитель.

1990 г. — капитан учебно-тренажерного судна «Жуковский». Избирается президентом Ассоциации морских капитанов.

1992 г. — вышел на пенсию.



НЕРОБОВ

Сергей Васильевич

(1930-2011)

Капитан дальнего плавания

Родился в 1930 году в деревне Умлянда
Череповецкого района Волгоградской области

1946–1950 гг. — окончил судоводительское отделение Мурманского мореходного училища, штурман дальнего плавания, 1948 — матрос СРТ-7 «Сазан» в 1-й сельдевой экспедиции, Исландия, (дрифтер) (практика).

1951–1952 гг. — поступил в Мурманский траловый флот. 3-й помощник капитана РТ-274 «Вильнюс».

1954 г. — 2-й помощник капитана БРТ-98 «Одесса».

1955–1956 гг. — старший помощник капитан-директора БМРТ-242 «Свердловск»; с министром МРХ СССР Ишковым А. А. посетили с дружеским визитом Сент-Джонс и Галифакс.

1958–1964 гг. — капитан-директор БМРТ-240 «Хабаровск», БМРТ-259 «Новиков-Прибой».

1964–1976 гг. — по приглашению руководства СПОРП «Атлантика», переведен в город Севастополь, капитан-директором РТМ-Т «Евпатория», РТМ-Т «Денеб», РТМ-А «Передовик», РТМ-С «Перигей», ПДПКЗ «Наталия Ковшова».

1976–1995 гг. — начальник промыслового района и начальник экспедиции в районах ЦВА, ЮВА, СВА.

1996 г. — главный капитан ВРПО «Югырба».

2005 г. — вышел на пенсию.

- Награжден орденами Ленина (1971 г.), Трудового Красного Знамени (1963 г.), а также медалями.



Дорогой Сергей Васильевич!

134

Примите от всей души поздравление с юбилеем, восьмидесятилетием, желаю Вам крепкого здоровья, счастья в детях, внуках и наверняка в правнуках. Они должны всегда помнить, что их дед и прадед — рыбацкая легенда огромной страны и эту легенду никогда и ничто не затмит. Вы сразу, как только выбрали путь моряка-рыбака, уже после 2-го курса мореходного училища, в 1948 г., прикоснулись к нашей славной истории — приняли участие в 1-ой сельдяной экспедиции к берегам Исландии, на СРТ «Сазан».

На БРТ-98 «Одесса», 2-м помощником капитана, открывали промысел на банках Ньюфаундленда, в 1954 году.

В 1956 на БМРТ «Свердловск» уже в должности старпома принимали участие в визите министра А. А. Никова в Канаду, а попутно министр изучал возможность организации дальних экспедиций, а главное — кто будет их вести, именно прообраз молодого старпома БМРТ убедил министра, что такие рыбаки есть. Через два года 28-летний капитан-директор БМРТ-240 «Кабаровск» показал новые районы на деле.

Именно открытие новых возможностей, чувство новаторства двигало Вами, когда вы принимали решение перенести свой северный опыт на Южный Басейн, который только что был основан и не сулил благоустройства. Вы смело перешли в 1964 г. в СУОР, когда в Б/х «Камышовый» не было прилавов и домов.

Вы по праву первооткрывателя на РТМ-Т «Евпатория» получили символический ключ от ЮВА и открыли там промысел. И когда «Атлантика» развивала промысел по всем прирайонам океана, многие капитаны шли по Вашим стопам.

1 января 1967 г., когда сформировался транспортный флот, Вы стались верным делу рыбака и за короткое



время освоили все типы промысловых судов, которые только поступали на флот.

Венцом капитанской карьеры стал мостик ПДПКЗ «Наталья Ковишва», Вы вошли в первую пятерку капитанов этих уникальных добывающих плавучих заводов, а это была мечта каждого судоводителя-рыбака.

Юрий Васильевич! Вы с гонимостью пронесли звание капитана дальнего плавания без единой аварии, и Ваш опыт потребовался для управления большими и сложными экспедициями Бассейна.

Удивительно, но Вы до 2005 г. продолжали служить флоту, но время берет свое.

Ваша легендарная биография по праву лежит в основе мирового первенства рыболовного флота СССР 1986-1988 гг. И если вновь потребуются повторить подвиг, то тысячи мальчишек, со всех концов страны, пойдут по Вашим картам, квадратам, калькам, изобатам.

Никогда и ничто из Вашего дела не уйдет в забвение, Вы должны знать это, Юрий Васильевич. Мы это Вам сообщаем!

Жму руку! Крепкого здоровья!

А. Н. Якунин



ОРЛОВ

Вадим Анатольевич

(1945)

136

**Капитан дальнего плавания,
экономист-международник**

Родился 12 марта 1945 года в городе Москве

- 1961–1966 гг. — Херсонское мореходное училище РП.
- 1966–1974 гг. — Помощник капитан-директора на судах СУТФ («Андромеда», «Алушта», «Ураган», «Наталья Ковшова»).
- 1974 г. — Всесоюзный заочный финансово-экономический институт, г. Москва.
- 1975–1977 гг. — капитан-директор ПДПКЗ «Мария Поливанова» и «Наталья Ковшова».
- 1977 г. — Приказом по МРХ СССР переведен из Севастополя в Москву.
- 1977–1980 гг. — помощник директора представительства АО «Совиспан» в г. Москве, затем эксперт.
- 1980–1982 гг. — заместитель генерального директора ВАО «Соврыбфлот».
- 1982 г. — окончил вечернее отделение Академии внешней торговли.
- 1982–1986 гг. — генеральный директор АО «Совинка», порт Кальяо, Перу.
- 1986–1989 гг. — первый заместитель генерального директора ВАО «Соврыбфлот».
- 1990–1998 гг. — переведен приказом МРХ СССР генеральным директором во вновь созданное СП «Рыбкомфлот».
- 1998–2006 гг. — консультант в компании «Атлантик Сифудс Интернейшенел» (Великобритания).



- Работал длительное время в Испании, Перу, Великобритании.
- Владеет русским, испанским, английским языками.
- Является соавтором двухтомника «Морской англо-русский иллюстративно-информационный словарь» и монографии «Океан и океанотехника». Принял активное участие в период 1988–1996 гг. в строительстве новых судов для рыбной промышленности.



Голубь И. Т., Орлов В. А., Шестаков А. Н.



Руснаков А. Д., Орлов В. А., Мисютин А. М., Журавель Ю. А., Кузнецов М. Д., Комаров С. Ф.

ПЛИСС

Борис Яковлевич

(1938)

Капитан дальнего плавания

138

Родился 12 июня 1938 года в селе Ларино
Азовского района Крымской области

1956–1960 гг. — окончил судоводительское отделение
Херсонского мореходного училища,
штурман дальнего плавания.

1960–1969 гг. — матрос, помощник капитана на судах
СУОР.

1969–1980 гг. — капитан-директор РТМ-Т, РТМ-С,
СПОРП «Атлантика».

1980–1994 гг. — начальник промрайона ВРПО «Азчер-
рыба», остров Кергелен, Индийский
океан.

1994–2004 гг. — капитан-наставник частных рыболов-
ных компаний.

2004 г. — вышел на пенсию.



ПЛИСС

Даниил Яковлевич

(1934–2006)

Капитан дальнего плавания



Родился 12 января 1934 года в селе Ларино
Азовского района Крымской области

1950–1954 гг. — окончил судоводительское отделение
ХМУ, штурман дальнего плавания,
направлен в Мурманский траловый
флот.

1954–1963 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана
промысловых судов МТФ.

1963–1966 гг. — капитан-директор БМРТ-241 в МТФ.

1966–1977 гг. — капитан-директор на судах СПОРП
«Атлантика» — РТМ-А «Передовик»,
РТМ-Т «Таврида», РТМ-Т «Геркулес»,
РТМ-Т «Орлиное», РТМ-С «Н. Они-
лова», БМРТ «10-я пятилетка», УПС
«Курс», РПК-8, РПК-4.

1977–1980 гг. — капитан-флагман СПОРП «Атлантика».

1980–1983 гг. — командировка в Иранскую Республику.

1983–2000 гг. — начальник экспедиции СПОРП в ЦВА, флагманский специалист, капитан УПС «Курс» — под-
готовка кадров.

2000 г. — вышел на пенсию по состоянию здоровья.

- Два его сына и внуки продолжают морскую традицию семьи.



Как мы получали лицензию

140

Это было в 1986 году. Мой дядя, Плисс Борис Яковлевич, уже шесть лет подряд был начальником промысла острова Кергелен. Находится этот остров на самом юге Индийского океана и входит в группу, состоящую из трех островов: Кергелен, Крозе и Амстердам — эти острова находятся под Французским протекторатом. На самом крупном и единственно обитаемом из них — о. Крозе — находятся несколько метеостанций, там живут научные работники, ничего не боящиеся пингины и огромное количество вечно голодных птиц. А самое главное — на острове Крозе жил губернатор (я, в свое время воспитанный на рассказах Джека Лондона, представлял его при шпаге, в треуголке и с ручным пингином в руках). Вот этот самый губернатор и выдавал один раз в год лицензию на вылов определенного количества рыбы в территориальных водах Франции. Семь советских судов, которые ежегодно вели промысел рыбы ледяной, нототении и клыкача, к моменту получения лицензии одновременно подходили к острову.

Я был тогда в своем первом самостоятельном рейсе в качестве электрорадионавигатора на судне РТМ-А «Сапун-гора». Традиционно суда, работающие в этой зоне мирового океана, принадлежали ВРПО Азчеррыба, короче, работали «южане», пароходы были одного класса и проекта, отличались только техническим состоянием и годом постройки (в г. Штральзунде в дружественной ГДР). Суда, повторюсь, были одинаковые, а вот люди, и в первую очередь капитаны, были разные. Из севастопольских судов, кроме нас, в экспедиции участвовало еще одно судно РТМ-А «Передовик». Поэтому, когда зашли в бухту и наш кэп Алексей Орлов попросил добро на швартовку к «Передовику» для передачи снабжения, — это не вызвало возражений. «Передовик» уже стоял на якоре, море было спокойным. Ну и началась работа.

Начальник радиостанции Федя Кошель делал тоже свой первый рейс в качестве начальника. Меня попросили помочь настроить локаторы, что я, в общем, быстро и сделал. Федор с радистом Валерой и радиослужбой «Передовика» потащили снабжение на судно, ну и конечно нас пригласили за стол. Обычно все застолья у нас происходили в каюте у начальника радиации — рядом с каютой капитана и первого помощника, т. е. комиссара, но это было у нас. На «Передовике» вся радиослужба собиралась в каюте радиста, который жил на нижней палубе. У них был какой-то неменяемый комиссар, которого они все «на дух не переносили». В общем, мы спустились вниз, немного выпили, закусили. Началось настоящее общение.

В это время на мостике происходило следующее. Начальник промысла Борис Яковлевич Плисс получил лицензию на острове, пообщался с губернатором и возвращался на шлюпке «Передовика». И вдруг общесудовая тревога, аварийный отход «Сапун-горы». Судно «Передовик» село на мель. Первое, что я увидел, когда мы выскочили на шлюпочную палубу, — трапа нет и расстояние между судами быстро увеличивается. Второе, — наш технолог Женя Рассохатский разбежался и прыгнул, чудом не упав в воду, схватился за леерное ограждение, легко подтянулся, обернулся и посмотрел вниз, где между судами вода бурлила. Он, наверное, только в этот момент и понял, что он сделал, вода в море была пять градусов. Расстояние между судами увеличилось до метров пятнадцати, погода начала резко портиться. Ветер усиливаться. Объявление по судну: «Аварийной партии спуститься в трюм, боцману — на корму». Выяснилось, что мы плотно сели на скалу. Начался отлив...

ПЛИСС Владимир Данилович

РЕЧИЧ

Сергей Петрович

(1920)

Капитан дальнего плавания



- 1950 г. — Херсонский мореходный рыбопромышленный техникум, штурман дальнего плавания.
- 1951 г. — Керченская база Гослова. 2-й, 3-й, старший помощник капитана.
- 1959 г. — капитан-директор БМРТ «Успенский».
- 1961 г. — переводится вместе с судном в Севастопольское управление океанического рыболовства.
- 1962 г. — капитан-директор судов типа «Тропик».
- 1970 г. — капитан-директор БМРТ «Успенский».



СУДОВАЯ РОЛЬ

РТИ "ЗОЛОТОЙ КОЛОС"

1. Название судна

2. Порт, № регистрации

3. Род и назначение судна

4. Собственник судна

Рыболовно-морозильный траулер

Севастопольское УТБ СССР

№ п.п.	Фамилия, имя, отчество	Гражданство	Должность	Год рождения	Морское звание и № диплома	№ паспорта (гражданского или морского)	Дата поступления на судно	Дата увольнения с судна
1.	РЕНЧЕ Сергей Петрович ✓✓	СССР	капитан-директор	1924	КАП 989-К	535510	17.05.71	
2.	НАРЕЗ Борис Георгиевич ✓	СССР	1-й пом. кап.	1920		530537	16.06.69	
3.	ВЕЛИКИЙ Виктор Иванович ✓	СССР	ст. пом. кап.	1918	КАП 31	562357	17.05.71	
4.	ХАРЛАНОВ Владимир Николаевич ✓	СССР	2-й пом. кап.	1946	ВМП 515	535668	17.05.71	
5.	КЛЕМЕНТЬЕВ Станислав Анатольевич ✓	СССР	3-й пом. кап.	1945	844/300212	563531	18.07.70	
6.	БЕССИКОВ Владимир Иванович ✓	СССР	нач. р/стани.	1948	276/300133	547007	17.05.71	
7.	ДЕМИДЕНКО Владимир Васильевич ✓	СССР	радиооперат.	1951	Р.оп. 2-ка 14/1971	587421	17.05.71	
8.	ГРИБНИКОВ Альберт Францевич ✓	СССР	гидроакустик	1929		572563	03.11.70	
9.	КОВАЛЕНКО Виктор Павлович ✓	СССР	ст. механик	1937	мех. 2-р. 704	530479	17.05.71	
10.	АЛЕКСЕЕВ Анатолий Андреевич ✓✓	СССР	2-й механик	1941	мех. 2-р. 1161	530724	03.08.70	
11.	ПШУХИН Геннадий Петрович ✓	СССР	3-й механик	1931	мех. 3-р. 9693/6	530935	17.05.71	
12.	ГОЛОВАЧ Михаил Иванович ✓	СССР	4-й механик	1949	мех. 3-р. 2206	563649	16.07.70	
13.	МУРОМОВ Геннадий Георгиевич ✓	СССР	2-й эл. мех.	1943	эл. мех. 3-р. 1453-и	530866	17.05.71	
14.	БАГАЛОВ Халил Мухамедович ✓	СССР	ст. электрик	1938		571472	17.05.71	
15.	СТАРЧЕНКО Георгий Давидович ✓	СССР	электрик	1937		530672	17.05.71	
16.	ШЕДУЛКО Николай Каленикович ✓	СССР	электрик	1940		530990	22.07.70	
17.	КОСТОМОВ Иван Николаевич ✓✓	СССР	электрик	1948		598344	17.05.71	
18.	ЛАГУТКИН Анатолий Михайлович ✓	СССР	рем. механик	1931	рем. мех. 2-к 10/1971	588361	17.05.71	
19.	АЗАРОВ Анатолий Николаевич ✓	СССР	рем. машинист	1937		534445	16.07.70	
20.	САЛЕНКО Анатолий Викторович ✓	СССР	рем. машинист	1934		533431	06.11.70	
21.	ГУДЗЬ Василий Васильевич ✓✓	СССР	рем. машинист	1939		534084	09.11.70	
22.	КОСАЛОВА Зоя Николаевна ✓✓	СССР	врач	1923		587607	02.11.70	
23.	ПРИМАК Иван Романович ✓✓	СССР	боцман	1937		568825	17.05.71	
24.	КАПАНЧО Борис Константинович ✓✓	СССР	ст. матрос	1939		529990	19.06.69	
25.	ГАТАУЛЛИН Вази Абдуллаевич ✓✓	СССР	матрос	1940		568996	13.06.69	
26.	ИВАНОВ Александр Кириллович ✓✓	СССР	матрос	1942		547191	06.01.70	
27.	ЦЕЛИС Василий Алексеевич ✓	СССР	матрос	1940		569621	13.06.69	
28.	ЖЕЛНОВ Николай Васильевич ✓✓	СССР	матрос	1929		532800	03.11.70	
29.	ДЕМИДОВ Вячеслав Михайлович ✓✓	СССР	матрос	1941		568512	03.11.70	

✓ 30.	ПАКОВ Леонид Петрович	✓✓	СССР	матрос	1932	569769	16.06.69
✓ 31.	ВОЙНОВ Владимир Иванович	✓✓	СССР	4-2 пом. кап.	1950	ИМП 940	567619 02.11.70
✓ 32.	ВЕСТАКОВ Юрий Васильевич	М.✓	СССР	матрос	1939		567639 06.11.70
✓ 33.	ВЕНЯХ Николай Григорьевич	✓✓	СССР	матрос	1938		588360 17.05.71
✓ 34.	МАМАЙ Василий Яковлевич	✓✓	СССР	матрос	1942		530652 17.05.71
✓ 35.	ТКАЧЕНКО Михаил Леонтьевич	✓✓	СССР	матрос	1942		534111 17.05.71
✓ 36.	ТИМОХИЧ Борис Никифорович	✓✓	СССР	матрос	1942		532764 17.05.71
✓ 37.	БУРДАН Иван Иванович	С.✓	СССР	матрос	1941		588342 17.05.71
✓ 38.	ПЕТРОВ Анатолий Григорьевич	✓✓	СССР	матрос	1947		588364 17.05.71
✓ 39.	КОЗАКОВ Георгий Семенович	✓	СССР	матрос	1936		535881 17.05.71
✓ 40.	ПЕТРОВСКИЙ Валентин Александрович	✓	СССР	матрос	1936		570037 17.05.71
✓ 41.	КОВАЛЫЧЕВ Николай Тимофеевич	✓✓	СССР	матрос	1935		588193 17.05.71
✓ 42.	БОРОВИКИН Александр Савельевич	✓	СССР	матрос	1941		588170 17.05.71
✓ 43.	АЛЛЕВ Николай Харисович	✓	СССР	матрос	1932		571511 17.05.71
✓ 44.	РЕПИН Владимир Ефимович	✓✓	СССР	матрос	1947		588296 17.05.71
✓ 45.	УЛЬЯНЧЕНКО Олег Анатольевич	✓✓	СССР	матрос	1948		588394 17.05.71
✓ 46.	СНАКОВ Леонид Викторович	С	СССР	матрос	1932		588397 17.05.71
✓ 47.	АНТОНЕНКО Иван Николаевич	✓	СССР	матрос	1942		588399 17.05.71
✓ 48.	ГРИГОРЬЕВ Евгений Пителеевич	С.✓	СССР	матрос	1938		588398 17.05.71
✓ 49.	СИРОТКОВ Валерий Павлович	✓	СССР	матрос	1948		588395 17.05.71
✓ 50.	ЖИЛИН Михаил Федорович	✓✓	СССР	матрос	1941		588599 17.05.71
✓ 51.	СМИРНОВА Людмила Васильевна	✓	СССР	официантка	1924		563888 03.11.70
✓ 52.	БОСЛАВЕВА Людмила Григорьевна	✓	СССР	официантка	1929		573056 17.05.71
✓ 53.	БАБИЧЕВ Виктор Петрович	М.✓	СССР	ст. моторист	1936		563752 22.07.70
✓ 54.	БЕЛОСМЕЛЬНИЙ Дмитрий Александрович	✓	СССР	ст. моторист	1936		572272 19.06.69
✓ 55.	АРСАМАСОВ Дмитрий Семенович	✓✓	СССР	ст. моторист	1936		534388 08.06.69
✓ 56.	ВЕРБОВЫЙ Виталий Алексеевич	✓✓	СССР	моторист	1935		588366 17.05.71
✓ 57.	ЧЕРНОВ Николай Александрович	М.✓	СССР	моторист	1931		532840 16.07.70
✓ 58.	ПРЕМА Николай Петрович	✓✓	СССР	моторист	1936		569982 17.07.70
✓ 59.	ПЕНДЕРОВИЧ Ефим Рулимович	С.✓	СССР	токарь	1933		588267 17.07.70
✓ 60.	ИХАЛЕВА Елена Андреевна	✓	СССР	буфетчица	1928		531173 19.06.69
✓ 61.	СИБОЛДИСОВ Петр Васильевич	✓	СССР	прачка	1931		570384 17.06.69
✓ 62.	ОЗНИННИКОВА Зинаида Егоровна	✓	СССР	повар	1930		562071 16.01.70

Капитан

197 г.

Калужская типография, декабрь 1963 г. 10.000 17-2-70 г.

СУДОВАЯ РОЛЬ

1. Название судна

3. Род и назначение судна

2. Порт, № регистрации

4. Собственник судна

№ п.п.	Фамилия, имя, отчество	Гражданство	Должность	Год рождения	Морское звание и № диплома	№ паспорта (гражданского или морского)	Дата поступления на судно	Дата увольнения с судна
63.	ГОРЮЧК Мария Гавриловна	✓✓ СССР	повар	1922		532807	03.11.70	
64.	ЛИСЕНКО Анатолий Пантелеевич	С СССР	повар	1942		569924	23.07.70	
65.	ВУДЯКОВ Геннадий Владимирович	✓✓ СССР	технолог	1946		530521	17.05.71	
66.	ЛОПАКО Анатолий Митрофанович	✓✓ СССР	ст.маш.доб.	1936		530291	16.06.69	
67.	КЛИНИН Александр Мартынович	✓ СССР	мастер доб.	1948		536847	17.05.71	
68.	КОМАЛЕНКО Геннадий Апписович	✓✓ СССР	мастер доб.	1942		530471	17.05.71	
69.	ГЕРАСИОВ Виктор Михайлович	С СССР	мастер обраб.	1940		569814	17.05.71	
70.	ИСТАКОВ Леонид Иванович	✓✓ СССР	мастер обраб.	1938		569710	17.05.71	
71.	ГЛАЖКОВ Владимир Николаевич	✓✓ СССР	механик-наладчик	1927		568828	17.05.71	
72.	ЗАКАБАК Анатолий Сергеевич	✓ СССР	машинист РМУ	1925		531101	16.06.69	
73.	ПОПОВОВ Руслан Айбасович	✓✓ СССР	машинист РМУ	1924		562733	22.07.70	
74.	ЕЛАГИН Николай Иванович	✓✓ СССР	моторист	1934		532367	10.11.70	
75.	МЕРТН Василий Александрович	✓✓ СССР	матрос	1950		587750	16.12.70	
76.	МОСС Владимир Михайлович	✓✓ СССР	матрос	1940		588400	17.05.71	
77.	ХИЗРИН Михаил Васильевич	С ✓ СССР	токарь	1936		588378	17.05.71	

КАПИТАН-ДИРЕКТОР РМ "Золотой колос"

(РЕНДИ)

"...член в заграничные члены экипажа РМ "Золотой колос", поручившимся в судовой роли в количестве 77 /семидесяти семь/ человек из аэропорта Москва - Ленинград и порт Лакар /республика Сенегал/ РАЙОНА Я

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА СЕВАСТОПОЛЬСКОГО РМ
ЛОТА ПО КАДРАМ - НАЧАЛЬНИК ОК

"...маи 197г.



(Л. ДАНИЛОВ)

Дополнительно
кол-во 77

Анатолий Ипполитович

(1928–1992)

Капитан дальнего плавания

Родился 18 декабря 1928 года в городе Муйнаке Каракалпакской АССР

1947–1952 гг. — Мурманское мореходное училище, судоводительское отделение.

1952–1953 гг. — стажировка на кораблях Северного флота.

1953–1959 гг. — поступает в Мурманский траловый флот, 3-й, 2-й, старший помощник капитана на РТ, БМРТ.

1959 г. — переводится в Керченскую базу Гослова, капитан-директором БМРТ.

1961–1966 гг. — после перевода флота в Севастополь в СУОР, назначается капитан-директором РТМ-Т «Евпатория».

1966–1968 гг. — принимает в г. Нант (Франция) из новостроя ПДПКЗ «Наталья Ковшова» и делает первые рейсы в ЦВА, выводит на проектную мощность.

1969 г. — окончил Харьковский университет по специальности «Планирование промышленности».

1969–1977 гг. — капитан-флагман, начальник промысловой экспедиции, начальник отдела эксплуатации ВРПО «Азчеррыба».

1977–1981 гг. — представитель Минрыбхоза в Народной Республике Мозамбик.

1982–1988 гг. — директор Ялтинского рыбокомбината — вышел на пенсию.



145



- Награжден орденом Ленина за освоение океанического промысла, будучи капитан-директором РТМ-Т «Евпатория» (1963 г.).

- Присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и молот» (1966 г.).

Среди множества реализованных инициатив капитана Русака А. И. в освоении мирового океана и организации океанического рыболовства, выделяется одна, где по инициативе трех капитанов:

- | | |
|-------------------|-----------------------|
| ⚓ РТМ «Ореанда» | — КМД Русак А. И., |
| ⚓ РТМ «Андромеда» | — КМД Адрианов Б. М., |
| ⚓ РТМ «Керчь» | — КМД Негруца Н. М., |

которые работали в Индийском океане, в 1966 года впервые была произведена замена экипажа чартерным рейсом «Аэрофлота» на самолете ИЛ-18, по маршруту Симферополь — Ташкент — Карачи. Уникальность операции была в том, что это было сделано без решения министерства, самостоятельно. Это еще не практиковалось. Траулеры после каждого рейса возвращались в порты базирования и тратили на переходы до 30% промыслового времени.

Надо отдать должное смелости начальников СОУР Буряченко А. В. и Зенкина В. И., которые сначала получили выговор от министра, затем орден Ленина, затем все встало на свои места. Так началась эра МРТО и РМРТО за рубежом.

Когда капитаны показали в расчетах положительный эффект от смены экипажей чартерными рейсами, от продолжительности рейсов траулеров (так называемые спаренные рейсы), затем возможность РМРТО в иностранных портах, близких к районам промысла. Например, если это ЮВА — то Ангола, ЮВА — Гвинея — Конакри — Дакар, ЮЗА — Буэнос-Айрес или Монтевидео и т. д. Уже не надо было получать разрешение министра на чартер, министерство само стало, через Соврыбфлот, планировать замены экипажей: Москва — Дакар, Москва — Сингапур, Москва — Лас-Пальмас, Москва — Луанда, Москва — Буэнос-Айрес, Москва — Лима (в будущем).

Так в освоение Мирового океана, в организацию эффективного рыболовства ложился еще один кирпичик коллективной мудрости молодых новаторов флота.



РУСНАКОВ

Аркадий Давыдович

(1928-2011)

Капитан дальнего плавания



Родился 11 мая 1928 года

- 1948 г. — окончил судоводительское отделение Херсонского мореходного училища, штурман дальнего плавания.
- 1948 г. — Мурманский траловый флот. 3-й, 2-й, старший помощник капитана РТ.
- 1950 г. — капитан РТ
- 1955 г. — принимает один из 22 БМРТ типа «Пушкин», построенных в ФРГ. Капитан-директор БМРТ «Заволжск» (его 3-м помощником был Ю. Н. Быстров, будущий заместитель министра рыбного хозяйства СССР).
- 1966 г. — заместитель начальника Мурманского тралового флота (начальник — В. И. Закурдаев).
- 1968–1969 гг. — переводится в Севастополь, в начинающийся развиваться СУОР, и назначается капитан-директором ПДПКЗ «Наталья Ковшова» (дела принимал у капитана А. И. Русака), 3-м помощником капитан-директора назначается Орлов В. А.
- 1970–1978 гг. — капитан-флагман ПДПКЗ.
- 1978–1980 гг. — начальник Дальневосточной экспедиции СПОРП «Атлантики», все три ПДПКЗ.
- 1980–1990 гг. — начальник промыслового района ВРПО «Азчеррыба».
- 1990–2006 гг. — начальник службы мореплавания СГП «Атлантика».
- 2007 г. — вышел на пенсию.



На заре зарождения крупного океанического рыболовецкого флота Аркадий Давыдович — как молодой инициативный капитан — стоял у истоков разработки грузовых операций в океане. В 1958 году весь траловый флот (РТ) работал по схеме: выход на промысел — посыл трески или сельди — полный забой — переход в порт на выгрузку — и опять выход в море.

Тогда не было транспортных судов и, естественно, любых обсуждений и реализации планов грузовых работ в море. Пришедшие из новостроя БМРТ, после пелагического лова сельди и ее заморозки, шли опять в порт на выгрузку. Когда появились первые ПБ-62 типа «Северодвинск» (1957 г.), то с точки зрения повышения эффективности работы БМРТ на промысле, было предложено использовать трюма ПБ, а это около 4,5 тыс. тонн емкости, под прием соленой сельди в бочках от СРТ (дрифтеров) и часть емкости (1 или 2 трюма) использовать под перегруз БМРТ (600 тонн мороженой сельди).

Первую швартовку и перегруз БМРТ осуществил капитан-директор «Заволжска» Руснаков Аркадий Давыдович. Капитаны ПБ «Северодвинск» и «Заволжск» в качестве кранцевой защиты использовали подвешенные на растяжках березовые бревна с густо надетыми на них использованными автопокрышками. Еще не было никаких руководящих документов, разрешающих осуществлять грузовые операции в море. «Наставление по швартовым операциям в море» появится позже, в 1970 году, а капитаны показали на своем примере, что это возможно. И уже через 10 лет, с развитием транспортного флота Минрыбхоза, из океана в советские порты будут доставляться миллионы тонн рыбопродукции.



СУХИНА

Михаил Иванович

(1945)

Капитан дальнего плавания

Родился в 1945 году в городе Севастополе

1961–1966 гг. — Херсонское мореходное училище РП, судоводительское отделение.

1967–1970 гг. — работал на Дальнем Востоке помощником капитана промысловых судов.

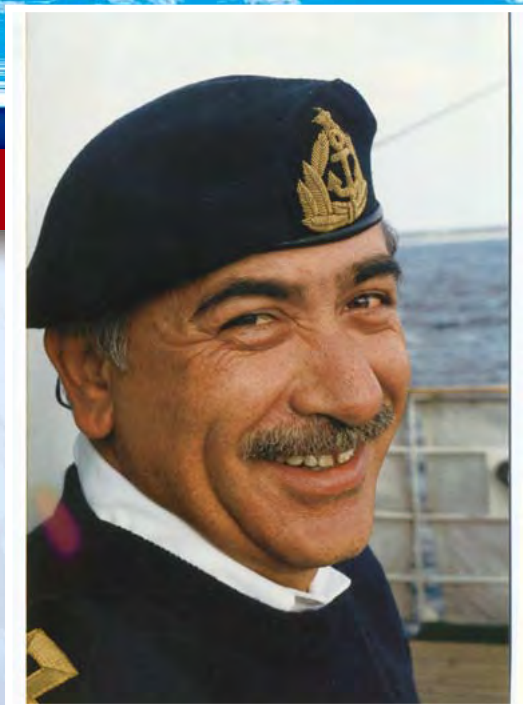
1970–1990 гг. — помощник капитана, капитан-директор судов СПОРП «Атлантика».

1980 г. — получил диплом капитана дальнего плавания.

1990 г. — окончил Новороссийское высшее инженерное морское училище. Назначен дублером капитана учебно-парусного судна «Херсонес».

1991–2007 гг. — капитан УПС «Херсонес».

2007 г.–н/в — преподает в Академии военно-морских сил им. П. С. Нахимова.



149



В 1991 году прошел под парусами от параллели 50° S в Тихом океане до параллели 50° S в Атлантическом океане вокруг мыса Горн за 6 суток 20 часов 30 минут. Таким образом, имеет право на титул «капсень» — «мысовик», а как капитан — на титул «Альбатрос». Все это очень престижно на западе, но в нашей стране это не известно. Время прохода вокруг мыса — второе за всю историю. Первое время у барка «Привал» — 6 суток 14 часов.

В 2004 году обогнул мыс Доброй Надежды. Для высшего достижения осталось обогнуть остров Тасмания, но судно было остановлено в 2006 году.

ТИХОНОВ

Сергей Семенович

(1934)

150

Капитан дальнего плавания

Родился 21 августа 1934 года в городе Кричеве Могилевской области

1951–1956 гг. — Херсонское мореходное училище РП, судоводительское отделение.

1956–1958 гг. — направлен на Дальний Восток, Приморский край, в бухту Преображения, траловый флот. С рабочим дипломом штурмана малого плавания назначен старшим помощником капитана.

1958–1963 гг. — капитан РС-300.

1963–1966 гг. — морской инспектор, капитан управления сейнерного флота Приморрыбпрома.

1966–1970 гг. — переводится в управление «Дальморепродукт» — начальник Аляскинской экспедиции УДМП, г. Владивосток.

1969 г. — окончил судоводительский факультет Дальрыбвтуза, г. Владивосток, инженер-судоводитель.

1970–1980 гг. — по приглашению руководства СПОРП переводится в г. Севастополь и назначается капитан-директором РТМ-А, РТМ-С СПОРП «Атлантика».

1980–1993 гг. — капитан-флагман СПОРП «Атлантика», начальник промыслового района ВРПО «Азчеррыба». Заместитель генерального директора СПОРП по безопасности мореплавания.

1993–1997 гг. — работник Госкомитета Украины.

1997–2005 гг. — капитан отряда учебных судов.

2006 г.–н/в — исполнительный секретарь Государственной Квалификационной комиссии при Комитете рыбного хозяйства Украины по аттестации и дипломированию.



ТКАЧЕНКО

Вадим Иванович

(1929)

Капитан дальнего плавания

Родился 26 июня 1929 года в селе Ульяновка
Ново-Бугского района Николаевской области

- 1945 г. — направлен на учебу в морскую школу (ФЗО-6) г. Николаева, по специальности матрос-плотник.
- 1946 г. — направлен в «Морзверрыбпром», г. Мурманск, матрос РС «Голец», РС «Сазан».
- 1949 г. — окончил УКК, штурманское отделение в Мурманском МРП. 3-й помощник капитана.
- 1953–1960 гг. — направлен в школу усовершенствования плавсостава (ШУКС), после окончания назначен капитаном СРТ-300 № 4288 «Мурмансельдь».
- 1960–1964 гг. — капитан-директор ПБ «Тамбов».
- 1964 г. — окончил Мурманское мореходное училище, получил диплом капитана дальнего плавания № 92/1992, откомандирован в СУОР в г. Севастополь.
- 1965–1966 гг. — капитан-директор РТМ-Т «Феодосия», ТР «Слава Севастополя».
- 1967 г. — капитан-директор ПДПКЗ «Мария Поливанова», после гарантийного ремонта 2-й рейс.
- 1975 г. — заканчивает заочно Севастопольский приборостроительный институт по специальности инженер-механик ССУ и продолжает работать капитан-директором РТМ-С, РКТС.
- 1991 г. — заместитель начальника ОПК УТЦ СПОРП «Атлантика» по учебному процессу.
- 1995–1998 гг. — концерн «Югрыба» — ведущий специалист отдела безопасности мореплавания.
- 1998 г. — переведен в УТЦ «Югрыбтрансфлот», капитан УПС-0108.
- 2000 г. — ГП «СУОР», капитан ПДПКЗ «Наталья Ковшова».
- 2002 г. — ГП «Укррыбфлот» — капитан РКТС «Генерал Петров».
- 2003 г. — уволен по выходу на пенсию.



ТОВАРНЫХ

Виктор Филиппович

(1946–1996)

Капитан дальнего плавания

152

Родился 22 июля 1946 года в городе Чаплыгине
Липецкой области

1961–1966 гг. — окончил Херсонское мореходное училище, судоводительское отделение, штурман дальнего плавания.

1966 г. — направлен в СУОР, г. Севастополь, матросом на суда типа «Тропик».

1967–1975 гг. — 4-й, 3-й, 2-й, старший помощник капитана на судах Севастопольского управления тралового флота.

1973 г. — закончил Симферопольский университет.

1975 г. — капитан на судах РТМ-Т «Керчь», «Кореиз», РТМ-С «Людмила Павличенко» и других судах объединения СПОРП «Атлантика».

1996 г. — трагически погиб в автокатастрофе.

- Два ордена Трудового Красного Знамени
- Награжден многими медалями и другими государственными наградами.



ЧЕПЕГА

Юрий Павлович

(1939)

Капитан дальнего плавания

Родился 9 июля 1939 года в городе Мелитополе
Запорожской области

1954–1959 гг. — ХМУ РП, судоводительское отделение.

1955–1965 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана
на промысловых судах СУОР, СУТФ,
г. Севастополь.

1966–1976 гг. — капитан-директор на РТМ-Т, РТМ-С,
СУТФ, СПОРП «Атлантика».

1976–1980 гг. — капитан-флагман СПОРП «Атланти-
ка», начальник промыслового района
ВРПО «Азчеррыба».

1980–1986 гг. — генеральный директор КПОРП
«Керчьрыбпром», г. Керчь.

1992–1995 гг. — начальник управления по безопасно-
сти мореплавания Государственного комитета по рыбному хозяйству, г. Севастополь.

1996–2000 гг. — заместитель директора, директор ЗАО «Антарктида», ОАО «Интеррыбпром».

2001–2004 гг. — директор по флоту ЗАО «Рыбпортсервис», ОАО «Интеррыбпром».

2004 г. — вышел на пенсию.



ЧУБАЧ

Анатолий Петрович

(1949)

Капитан дальнего плавания

154

Родился 22 сентября 1949 года в городе Хачмас Азербайджанской ССР

1966–1969 гг. — Одесское мореходное училище рыбной промышленности. Направлен на работу в Севастопольское объединение «Атлантика». Начал свою морскую карьеру матросом рыбопромысловых судов, затем штурман, старший помощник капитана.

1986 г. — был назначен капитан-директором большого консервного траулера «Конструктор Кошкин».

1997–2000 гг. — работал в должности заместителя, первого заместителя генерального директора СПОРП «Атлантика».

2000–2010 гг. — после упразднения объединения вернулся на действующий рыбодобывающий флот в должности капитан-директора.

2010 г. — перешел на береговую работу в учебно-тренажерный центр в г. Севастополе, где и по настоящее время передает свои знания и опыт молодым морякам, обучая их действиям и поведению в экстремальных ситуациях.

- Экипажи под руководством капитан-директора Чубача А. П. постоянно добивались высоких результатов в работе. Среди моряков всегда считалось большой удачей попасть на судно, где капитан-директором работал Анатолий Петрович.
- Опытный моряк, капитан Чубач воспитал целую плеяду высококлассных специалистов, многие из которых сегодня возглавляют экипажи крупных океанических судов.



**Список капитанов, работавших в разное время (1960–1995 гг.)
в СПОРП «Атлантика» и не вошедших в данное издание
из-за отсутствия информации**

155

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Алексеев В. К. | 41 Нефедов Александр Лаврентьевич |
| 2 Андрианов Борис Макарович | 42 Никитин Н. И. |
| 3 Бабин Анатолий Андрианович | 43 Никифоров Анатолий Романович |
| 4 Бакланов Павел Васильевич | 44 Ножнин Б. В. |
| 5 Бедряк Е. А. | 45 Пахтусов С. В. |
| 6 Белитский Г. В. | 46 Петухов Евгений Алексеевич |
| 7 Бусарев Евгений Викторович | 47 Плотник Л. М. |
| 8 Великий В. И. | 48 Попандопуло О. К. |
| 9 Гончаров Е. Ф. | 49 Приходько А. И. |
| 10 Григораш П. | 50 Пророк Николай Кириллович |
| 11 Евсеев В. А. | 51 Прохоров В. А. |
| 12 Железняков В. Д. | 52 Родионов В. |
| 13 Жураховский П. | 53 Радченко Альберт Иванович |
| 14 Зайцев Геннадий Михайлович | 54 Рева Ф. П. |
| 15 Захарченко Гавриил Константинович | 55 Ревков Константин Олемпович |
| 16 Иванов Владимир Петрович | 56 Романов Ерений Петрович |
| 17 Карпов А. П. | 57 Рудницкий Анатолий Андреевич |
| 18 Клементьев Станислав Анатольевич | 58 Семенов А. И. |
| 19 Кондылев Николай Иванович | 59 Семенов Валерий Анатольевич |
| 20 Конохов Петр Харлампиевич | 60 Серенко Борис Павлович |
| 21 Королев Владимир Елисеевич | 61 Серов В. И. |
| 22 Костырко Петр Иванович | 62 Скороходов Леонид Алексеевич |
| 23 Котов Вилорд Владимирович | 63 Степанов Александр Ефимович |
| 24 Котов Николай Михайлович | 64 Стешин И. И. |
| 25 Кращенко В. И. | 65 Столбов Иван Васильевич |
| 26 Кривенко Геннадий Александрович | 66 Сысолетин Н. Т. |
| 27 Кримбали Эдуард Константинович | 67 Татаринов П. П. |
| 28 Кузьмин Юрий Александрович | 68 Тимофеев В. И. |
| 29 Кулишенко Л. А. | 69 Торохов Ю. С. |
| 30 Ларченко А. Г. | 70 Турков Л. Т. |
| 31 Летов Сергей Иванович | 71 Удовин А. И. |
| 32 Лоза Сергей Васильевич | 72 Фабаровский И. А. |
| 33 Лошаков Валерий Сергеевич | 73 Чернышов И. В. |
| 34 Маркин Владилен Николаевич | 74 Шведов В. Г. |
| 35 Моисеев | 75 Шишманян Александр Степанович |
| 36 Моряк В. И. | 76 Шишманян Евгений Степанович |
| 37 Мухин Ю. Ф. | 77 Шиян А. А. |
| 38 Мясников Михаил Иванович | 78 Шулика Н. А. |
| 39 Мясников Сергей Иванович | 79 Щуплецов Е. Г. |
| 40 Назаренко Захарий Николаевич | 80 Юшуков В. Г. |



ГЛАВА IV



ЧПОРП «АНТАРКТИКА»



ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ЧПОРП «АНТАРКТИКА»

О СОЗДАНИИ ОКЕАНИЧЕСКОГО, КИТОБОЙНОГО, ТРАЛОВОГО, КОШЕЛЬКОВОГО ПРОМЫСЛА, БЕРЕГОВЫХ ОБРАБАТЫВАЮЩИХ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ПРОИЗВОДСТВ

Рыболовство — одна из наиболее ранних форм производственной деятельности человека. В России рыбная отрасль появилась в XVII веке в основном на Азовском, Каспийском и Аральском морях, на озерах и реках. Причем, например, в 1913 году на внутренних водоемах было добыто 80% общего улова.

23 сентября 1921 года Декретом народных комиссаров была создана Главрыба в Москве и были определены этапы подъема рыбной промышленности. В Украине был создан Украинский Рыбопромышленный трест с центром в Харькове для руководства рыбохозяйственной деятельностью.

В связи с удаленностью от основных рыбохозяйственных предприятий и морских водоемов 15 ноября 1932 года Нарком Снабжения СССР приказом № 854 реорганизовал его в два треста:

Архивная выписка
из приказа по Народному
комиссариату снабжения Со-
юза ССР № 854 от 15 ноября 1932 г.

О реорганизации Украинского Рыбопромышленного треста

В целях приближения руководства рыбопромышленных организаций Украины к морским водоемам и важнейшим предприятиям, — приказываю:

I. Существующий Украинский Государственный Рыбопромышленный трест с центром в гор. Харькове реорганизовать в два треста:

а) Азовско-Донецкий Государственный Рыбопромышленный Трест с центром в г. Мариуполе.

б) Черноморско-Украинский Государственный Рыбопромышленный трест с центром в г. Одессе.

II. Вновь организуемые тресты подчинить непосредственно Главному Управлению Рыбной и Морской зверобойной промышленности и хозяйства...

...IX. Организацию Азовско-Донецкого и Черноморско-Украинского трестов и организацию в составе Азовско-Донецкого треста Мариупольского рыбопромышленного комбината закончить к 1 января 1933 г.

Народный комиссар снабжения
Союза ССР

/подпись/

Зам. упр. секретариатом

/подпись/

Основание: ЦГАНХ СССР, ф. 8043, оп. 2, д. 153, л. 336.

И. о. директора архива

подпись

Н. И. Хвостенкова.

Зав. отделом

подпись

И. А. Рубин.

Гербовая печать

Ворно:



Оба треста подчинил непосредственно Главному управлению рыбной и морской зверобойной промышленности и хозяйства в Москве.

Все предприятия Укргосрыбтреста на Черноморском побережье были переданы вновь организованному Черноморско-Украинскому Госрыбтресту в Одессе. Со временем он был реорганизован в Черноморское производственное управление рыбной промышленности (ЧПУРП).

В 1941 году, 2 августа, Верховный Совет СССР образовал Молдавскую ССР, в состав которой вошла Бессарабия, а уезды Измаильский, Аккерманский и Хотинский (Буковина) были присоединены к Украине. Рыбная промышленность Аккерманского и Измаильского уездов вошла в ЧПУРП.

Во время Великой Отечественной войны 1941-45 гг. рыбная промышленность была разрушена и разграблена фашистами. После войны продовольственная проблема требовала срочных и эффективных мер. Особо остро стоял вопрос обеспечения населения животным белком (мясо, рыба), жиром. Китобойная флотилия «Слава», принятая по репарации в октябре 1946 года, внесла большой вклад в решение проблемы обеспечения продовольствием населения страны. Капитан-директор АКФ «Слава» Соляник А. Н. приводил такое сравнение: китовый жир, добытый флотилией за один рейс, равноценен жиру, полученному при переработке 2 млн. овец. Плюс мясо, печень и кормовая мука для животноводства.

7 ноября 1946 года в Одессе было создано хозрасчетное Управление антарктической китобойной флотилии (УАКФ) с непосредственным подчинением Минрыбпрому Западных районов СССР.

С 1947 года на китобазе институтами ВНИРО и ГоИН создана научная группа. Начались отечественные исследования Антарктики после знаменитой экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева в 1819-21 гг., которые успешно продолжались до 1987 года и серьезно обогатили знания об этом крупном районе планеты.

В первые годы создания УАКФ его начальники Величко, Хирных практически несли функции технических исполнителей, а идеологию деятельности Управления определял капитан-директор флотилии Соляник А. Н. В 1964 году с назначением начальником управления КДП Буги Л. А. появилась управленческая политика развития предприятия и самостоятельность управленческих решений. Особое внимание уделялось мерам по подготовке предприятия к деятельности в случае прекращения китобойного промысла. Это программа расширения рыбопромысловой деятельности в океане. В 1966 году в УАКФ стали поступать современные траулеры-заводы. УАКФ переименовали в Управление антарктического китобойного океанического рыболовного флота (УАКОРФ).

В 1972 году прибыльность работы океанического флота позволила вложить средства в развитие береговых структур: рыбообработка, судоремонт, порты и т. п. Правительство принимает решение объединить береговые структуры и океанический флот. ЧПУРП (начальник Петелин) и УАКОРФ (начальник Буга Л. А.) упразднены приказом ГУ Азчеррыба № 348 от 29.08.72 и образовано Черноморское рыбопромышленное производственное объединение «Антарктика» (генеральный директор Буга Л. А., с 1976 года генеральный директор Баранов И. А.).

Заместители генерального директора (в разное время):

Первый заместитель	Погасов С. Х., Александров Г. А.
Главный инженер	Вакал А. К., Ермаков И. П., Угрехелидзе В. В.
Зам. по добыче и мореплаванию	Булан Т. С., Онощенко А. В., Игнатьев Н. С.
Зам. по производству	Святой А. М., Дмитриев Ю. И.
Зам. по экономике	Лозинский А. А., Бурлака В. П.
Зам. по капитальному строительству	Курлат А. В., Красий В. С.
Зам. по снабжению	Шмушкин М. С., Трофимчук Н. С.
Зам. по кадрам	Федотов В. А., Андронов В. И.
Главный бухгалтер	Аняков В. Д., Полищук Л. Ф.
Секретарь парткома	Торпан Б. М., Рыбалка Н. В.
Председатель профкома	Головко Ф. Г., Калужный О. Г.



Одесский оперный театр.

Баранов И. А. — генеральный директор ЧПОРП «Антарктика», Якунин А. Н. — начальник ВРПО «Азчеррыба», Рыбалка Н. В. — секретарь парткома ЧПОРП «Антарктика»

В разное время в объединение входили следующий океанический флот и береговые предприятия:

ФЛОТ:

1. Китобазы «Слава» и ордена Октябрьской Революции «Советская Украина», 30 ед. китобойных судов.
 2. Рыбопромысловая база «Восток» и 12 ед. траулеров типа СРТМ.
 3. Траулеры типа «Моозунд» — 3 ед.
 4. Рыбоморозильные траулеры типа «Прометей» — 10 ед.
 5. Рыбоморозильные траулеры типа «Атлантик» — 16 ед.
 6. СРТМ в составе Йеменской совместной компании «Джискоф» в п. Аден — 8 ед.
 7. ТСМ (траулер-сейнер) — 4 ед.
 8. МРТР типа «Паланга» — 2 ед.
- Всего 88 ед. плюс 61 ед. местного флота береговых предприятий.

БЕРЕГОВЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ:

ОДЕССА

ОЭГАЗ — экспериментальный гидролизно-агароидный завод, перерабатывавший черноморскую водоросль филлафору и выпускавший агар, различные медицинские препараты, дрожжи, многие химические вещества, например закрепляющую основу для красок подводной части судна (директор Горобец В. П., Шилкин А. П.).

ОМУ РП — Одесское мореходное училище рыбной промышленности им. КДП Соляника А. Н. (начальник Александров Б. К., Мозалев В. И.).

ИЛЬИЧЕВСКИЙ МОРРЫБПОРТ — территория 43 га, имеется 4-этажный холодильник (9 камер, 166 тыс. кв. м на 7,2 тыс. тонн мороженой рыбы при -25°C), 10 крытых складов 8,7 тыс. кв. м, склад ген. грузов 15,6 тыс. кв. м. Семь причалов длиной 1130 м, глубиной 11 м. К Ильичевскому порту приписаны портопункты: Измаил, Вилково, Очаков, Херсон, РПБ «Восток» (руководители Косенко Э. В., Крук Ю. Б., Стрюков В. И., капитан порта Грушко Л. Г., Танцюра В. Л., Дубровец В. Н., Браздов М. Г.).

КРГ — комбинат рыбной гастрономии. В сутки выпускал 20 тонн гастрономии и кулинарии, кроме того — консервы, копчения, пресервы, спецразделку (директор Косенко Э. В., Данилов А. А.).

ЧК МТС — Черноморская контора мат.-тех. снабжения. Имела неснижаемый запас МТС на 50 млн. рублей, 180 тыс. укрупненных наименований (начальник Чемичев Г. Л., Сопилко В. С.).

АНТОФ — судоремонтное предприятие для обслуживания флота, судоремонт и докование с годовым объемом 3 млн. руб. (Ткаченко А. А., Силла Г. В.).

СТРОЙИНДУСТРИЯ — домостроительный комбинат, построен в 1991 году для решения жилищной проблемы до 2000 года. Мощность базы 15 тыс. кв. м жилья в год с возможностью увеличения до 20 тыс. кв. м.

ПОЛИАМИД — цех построен из австрийского оборудования. Сырье для полиамида — отходы производства: сети, тралы, канаты, текстильные отходы. Мощность цеха — 1000 т гранулированного полиамида. Обслуживали 17 человек.

ОДЕССАРЫБА — областное оптово-розничное предприятие. Торговля рыбой и морепродуктами (директор Колесниченко Ю. Н.).

ГАЗЕТЫ:

- ЧПОРП — газета «Антарктика», редактор Гордиенко А. В.;
- АКФ «Слава», «Советская Украина» — газета «Китобой Украины», редактор Е. Долгушин;
- РПБ «Советская Украина» — газета «Рыбак «Антарктики», редактор А. Бердичевская;
- РПФ «Восток» — газета «Одесский Рыбак», редактор Ф. Демко.

ИЗМАИЛ

СУДОРЕМОНТНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД. Полный комплекс для ремонта траулеров типа РТМ-С, РТМ-А, СРТМ и др. (директор Батюк Н. А., Сердюченко А. Ф.)

РЫБООБРАБАТЫВАЮЩИЙ ЗАВОД. Продукция соленая, копченая, вяленая, пресервы, мука. В селе Орловка пруды 300 га (директор Архипов П. П., Качалаба П. П.). В городе Рени — филиал — тара, копчения.

ПМК — передвижная механизированная колонна. Строительство каналов, прудов, выростных хозяйств, рыбопитомников, племенных комплексов для обновления стада производителей, общестроительных объектов, соцкультбыта (начальник Гришков Я. И.).

БЕЛГОРОД-ДНЕСТРОВСКИЙ

РЫБОКОНСЕРВНЫЙ ЗАВОД с филиалом на побережье Одесского залива и лиманов. Выпускал консервы, в основном в томате. Вяленую, копченую, соленую и др. рыбную продукцию (директор Василец И. Р., Ковбасюк О. А.).

МОРСКОЙ РЫБОПРОМЫШЛЕННЫЙ ТЕХНИКУМ: технологи, тралмастера, рыбоводы (начальник Сафонов Г. П.)

ЭКЗ — экспериментальный кефалевый завод. Основная задача (в связи с появлением на поверхности моря сплошной нефтяной пленки) обеспечить сохранение черноморских кефалей. Для этого необходимо было освоить искусственное разведение кефалей в лиманах для приобретения зарыбка. Закончилось это зарыблением дальневосточной кефалью-пеленгасом, который, в отличие от черноморских, способен зимовать в тине лиманов и Азовском море (директор Зелинский В. В., Афанасюк А. Т.).

ВИЛКОВО

РЫБООБРАБАТЫВАЮЩИЙ ЗАВОД. Продукция соленая, копченая, вяленая, пресервы (директор Строганов Ф. Г., Ватолин В. И.).

СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД (директор Семенов В. И.).

ОЧАКОВ (Николаевская область)

ООМУРКК — опытный мидийно-устричный рыбоконсервный комбинат. Функции: добыча и транспортировка рыбы, производство консервов, мидий, устриц (директор Гусев А. П., Гусельщиков А. П.).

ХЕРСОН

СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД им. Куйбышева, обеспечивающий любой ремонт китобойных судов, рыбодобывающих среднетоннажных судов, черноморских сейнеров. Ежегодно строил плавучий док для экспорта (директор Черныш В. И.).

ГЕНИЧЕСК

РЫБОКОНСЕРВНЫЙ КОМБИНАТ (директор Линецкий Н. И.). Впоследствии переведен в состав САПОРП «Севазрыбпром».

Социальные объекты:

- базы отдыха — 7 ед. (Одесса, Каролино-Бугаз, Белгород-Днестровский, Вилково, Очаков, Херсон, Сычавка)
- детские сады — 10 ед. (Одесса — 2 ед., Белгород-Днестровский — 2 ед., Измаил — 2 ед., Вилково, Очаков, Херсон, Геническ)
- пионерские лагеря — 6 ед.
- профилакторий для моряков. 15-этажный комплекс на берегу моря в Одессе. Первые 2 этажа оборудованы современным медицинским оборудованием (директор Скрипка Н. М.)

ЖЭК — жилищно-эксплуатационная контора. В Одессе обслуживала более 20 жилых и служебных зданий и 2 поселка китобоев с одноэтажными зданиями по улице Китобойной и переулкам Китобойный 1, 2, 3.

Таким образом, ЧПОРП «Антарктика» к своему 50-летнему юбилею в 1982 году пришло со следующими показателями при численности 13 513 человек:

— Добыто рыбы и морепродуктов	241 тыс. т.
— Выработано муки рыбной	14,2 тыс. т.
— Выпущено консервов.	60 муб.
— Произведено валовой продукции	270 млн. руб.
— Товарной	200 млн. руб.
— Стоимость пищевой составила	132 млн. руб.
— Прибыль	43 млн. руб.
— Рентабельность составила	26,6%.
— Производительность труда	28 978 руб.

И это при том, что в состав объединения влилась большая группа береговых предприятий бывшей румынской Бессарабии, которые требовали больших капиталовложений для приведения их в современное состояние. В основном эта модернизация производилась за счет средств на ремонт океанического флота.

При всем этом, в том числе и прекращении китобойного промысла в 1987 г., объединению «Антарктика» удалось, благодаря принятым в последние годы мерам (переоборудование китобазы под рыбопромысловую консервную деятельность без вывода из эксплуатации), улучшить основные показатели. В 1988 году по сравнению с 1982 годом:

— Добыто рыбы и морепродуктов	250 тыс. т (+9 тыс. т)
— Выработано муки	22 тыс. т (+7,8 тыс. т)
— Выпущено консервов.	96 муб (+36 муб)
— Произведено валовой продукции	317 млн. руб. (+47 млн. руб.)
— Товарной продукции	249 млн. руб. (+49 млн. руб.)
— Стоимость пищевой	145,1 млн. руб. (+13 млн. руб.)
— Прибыль	48,5 млн. руб. (+5,5 млн. руб.)
— Рентабельность составила	30% (+3%)
— Производительность труда	35 594 руб. (+6616 руб.)

Это ответ Краснознаменного коллектива на награждение объединения орденом Трудового Красного Знамени в 1982 году. Родина высоко оценила трудовые дела рыбаков и китобоев «Антарктики». Десяти промысловикам объединения присвоены звания Героя Социалистического Труда, более 60-ти человек — кавалеры ордена Ленина, тысячи работников награждены орденами и медалями СССР.

Нам представляется, что трудовой коллектив объединения «Антарктика» — единственный в стране коллектив, в котором одновременно работали 10 Героев Социалистического Труда.

1950 год:

Соляник Алексей Николаевич	— генеральный капитан-директор флотилий «Слава» и «Советская Украина»
Пургин Афанасий Николаевич	— капитан-гарпунер
Прокопенко Федор Денисович	— гарпунер
Панов Григорий Емельянович	— гарпунер
Гниляк Николай Николаевич	— гарпунер

1963 год:

Моргун Борис Макарович — капитан-директор АКБ «Слава»
 Золотов Алексей Николаевич — гарпунер
 Тупиков Василий Логвинович — гарпунер
 Дрогин Николай Павлович — капитан китобойного судна

1971 год:

Кобыльников Анатолий Петрович — гарпунер

И одиннадцатый Зарва Петр Андреевич — капитан-гарпунер, кавалер трех орденов Трудового Красного Знамени и по мнению большинства китобоев заслуживающий звезды «Героя».

Еще в 1935 году легендарный капитан-директор китобойной флотилии «Алеут» А. И. Дудник после 3-го рейса докладывал Наркому пищевой промышленности СССР А. И. Микояну итоги рейса и проблемы флотилии, в том числе систематическую недоукомплектованность гарпунерами и технологами, комплектацию которых по контракту должна обеспечить норвежская сторона. Он предложил ввести на китобойных судах должность — капитан-гарпунер. Нарком утвердил это предложение, при этом заметил, что в условиях контракта с норвежцами нет ни слова об обучении наших людей, правда нет ничего и запрещающего делать это.

Первыми капитан-гарпунерами стали капитаны китобойцев А. Н. Пургин, П. А. Зарва и В. И. Щетинин.

Заканчивая характеристику славного, ордена Трудового Красного Знамени коллектива объединения «Антарктика», с удовлетворением отмечаем, что рыбакам Юга страны удалось в короткий срок достичь годового вылова рыбы и морепродуктов 1,5 млн. тонн и создать практически на пустом месте индустрию рыбного хозяйства под названием Азчеррыба.

Мы старались максимально подробно и достоверно изложить, что было сделано во второй половине XX века и вспомнить тех, кто внес большой вклад в это дело. Многого сейчас уже нет, но мы считаем, что наш скромный вклад в дело пригодится будущим поколениям.



Первомай, 1990 год

РУКОВОДИТЕЛИ ЧПОРП «АНТАРКТИКА»



СОЛЯНИК

Алексей Николаевич

(1912–1984)

166

**Генеральный директор АК флотилий
Капитан дальнего плавания**

Родился 2 ноября 1912 года в семье фельдфебеля российской армии в Приморском крае

1931–1935 гг. — капитан ледокольного буксира «Форт».

1935–1940 гг. — капитан в «Главвостокрыбпроме».

1940 г. — получил диплом КДП и назначен капитан-директором крабоконсервной базы «Анастас Микоян».

1941–1942 гг. — исполнял спец. задание Правительства СССР.

1942–1945 гг. — работал в Советской Правительственной закупочной комиссии (СПЗК).

1945–1946 гг. — работал в составе комиссии Совнаркома СССР в Германии и Польше. Оказал влияние на создание АКФ «Слава» и Управления антарктической китобойной флотилии.

1947–1959 гг. — капитан-директор антарктической китобойной флотилии «Слава».

1950 г. — присвоено персональное звание «Генеральный директор флота рыбной промышленности СССР».

1959–1965 гг. — капитан-директор АКФ «Советская Украина» и генеральный директор обеих флотилий.

1965–1977 гг. — капитан-директор ППР «Ван Гог», начальник научно-поисковых судов Южного бассейна, капитан-наставник в Керчи.

1977–1984 гг. — Начальник кабинета военно-морской подготовки ЧПОРП «Антарктика» в Одессе.

- С 14-ти лет начал работать на дальних промыслах на должностях юнги, матроса, а потом шкипера. В 1930 г. старшина парусно-моторной шхуны «Усть-Камчатка».
- К 50-летию ОМУ РП, Кабинет Министров Украины присвоил училищу имя Алексея Соляника.
- Орден Красной Звезды (1943 г.)
— за успешное выполнение правительственных заданий.
- Присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и медали «Серп и Молот» — за особые заслуги перед государством в деле освоения китобойного промысла в Антарктиде (1950 г.).
- Награжден вторым орденом Ленина (1954 г.).
- Награжден третьим орденом Ленина и большой Золотой медалью «За успехи в народном хозяйстве СССР» (1960 г.).
- Орден Трудового Красного Знамени (1962 г.).
- Награжден семью медалями, в том числе в 1951 году «За трудовую доблесть».





Китобазы «Слава» на промысле



АКБ «Советская Украина» входит в порт Одесса

БУГА

Леонид Афанасьевич

(1919–1991)

168

Генеральный директор ЧПОРП «Антарктика»

Капитан дальнего плавания

Родился 9 июня 1919 года в селе Малая Лепетиха Херсонской области

1936–1940 гг. — Одесский мореходный техникум, судоводительское отделение.

1941–1945 гг. — помощник капитана на транспортных судах в Черном море.

1947–1948 гг. — Дальний Восток, остров Сахалин. Капитан флота рыбокомбината, г. Тамари.

1949–1952 гг. — начальник отдела флота Западно-Сахалинского «Госрыбтреста», г. Холмск.

1953 г. — директор Холмской судорембазы «Главсахалинрыбпрома».

1954–1955 гг. — заместитель начальника по флоту «Главсахалинрыбпрома».

1956 г. — директор Вилковской судовой верфи.

1957–1959 гг. — директор Одесского рыбзавода. Окончил ОВИМУ (заочно). Получил диплом КДП.

1960–1965 гг. — Управление АКФ «Слава»: к/с «Добрый 47», «Комсомолец 23» — капитан, капитан-наставник, заместитель начальника Управления АКФ по флоту.

1966 г. — заместитель начальника УАКОРФ по промыслу и строительству РПБ «Восток».

1967–1976 гг. — начальник УАКОРФ. Генеральный директор ЧПОРП «Антарктика».

1976–1979 гг. — вице-президент компании «Рафрыба», Ирак, Басра.

1980–1989 гг. — начальник Госрыбфлотинспекции Северо-Западного района Черного моря.

- Награжден орденами «Знак Почета» и Октябрьской революции (1974 г.).
- Медаль «За трудовое отличие» (1955 г.).





К/с-23 «Комсомолец» под руководством капитана Буги Л. А., Антарктика, во льдах, 1961 год

Под руководством Буги Л. А. в период с 1967 по 1976 год Управление Антарктической китобойной флотилии «Слава» было реорганизовано в Управление Антарктического китобойного и океанического рыбного флота. А в 1972 году было создано Черноморское рыбопромышленное производственное объединение «Антарктика». Был построен Ильичевский морской рыбный порт, РПБ «Восток», было инициировано получение рыбопромыслового флота. Таким образом за короткий период времени в Одессе была создана крупная индустрия рыбной промышленности.

В период работы Буги Л. А. в Ираке с 1976 по 1979 год Иракско-Советская рыболовная экспедиция была реорганизована в совместное общество «Рафрыба», в которой прибыльно работали крупнотоннажные траулеры.

Учитывая большой опыт работы в рыбной отрасли, будучи начальником Госрыбфлотинспекции Северо-Западного района Черного моря, Буга Л. А. уделял большое внимание не только инспекции, но и воспитанию руководящих кадров флота рыбной промышленности.



Генеральный директор ЧПОРП «Антарктика» Буга Л. А. на китобазе «Советская Украина»

БАРАНОВ

Игорь Алексеевич

(1930)

170

**Генеральный директор ЧПОРП «Антарктика»
Капитан дальнего плавания**

Родился 17 августа 1930 года в городе Старый Крым
Крымской области

1944–1946 гг. — закончил ремесленное училище № 1
г. Керчь. Участник ВОВ.

1947–1949 гг. — слесарь горводоканала, г. Киев.

1949–1953 гг. — ХМУ РП, судоводительское отделение.

1954–1957 гг. — Мурманский тралфлот, 3-й штурман
РТ-145 «Латвия». ПИНРО от 3-го штур-
мана до старпома НИС «Персей-2»,
«Академик Берг». На НИС «Персей-2»
участвовал в проведении первого
подводного ядерного взрыва.

1957 г. — капитан НИС «Академик Берг».

1958 г. — диплом капитана дальнего плавания.

1958–1960 гг. — «Мурмансельдь», КМ НИС «Ак. Берг».

1960–1962 гг. — направлен в УАКФ, г. Одесса, для осво-
ения рыбной ловли с китобойцев.

1962 г. — переведен в СУОР в г. Севастополь старшим помощником капитан-директора РТМ-Т «Ялта».

1963–1965 гг. — капитан-директор РТМ-Т «Симеиз».

1965–1967 гг. — откомандирован для работы в Болгарию капитаном траулеров.

1968–1970 гг. — капитан-директор ПДПКЗ «Анатолий Халин». Заочно окончил СПИ, инженер-механик.

1970 г. — заместитель начальника СУТФ по добыче и мореплаванию.

1971–1976 гг. — капитан-директор РПФ «Восток».

1976–1994 гг. — генеральный директор ЧПОРП «Антарктика». В 1984 году окончил Академию народного хо-
зяйства при Совмине СССР, г. Москва.

1994 г. — вышел на пенсию.



- Благодарность Совета Министров СССР (Постановление № 93 от 12.04.1960 г.).
- Орден «Знак Почета» (1966 г.)
— за успешное освоение траулеров типа «Тропик» и досрочное выполнение семилетнего плана на РТМ-Т «Симеиз».
- Орден Трудового Красного Знамени (1974 г.)
— за содействие по созданию посольств СССР — Испания.
- Орден Ленина (1977 г.)
— за освоение РПФ «Восток».
- Орден Октябрьской Революции (1982 г.)
— за успехи ЧПОРП «Антарктика».
- Звание Заслуженный работник рыбного хозяйства (1983 г.)
— за заслуги в развитии рыбной промышленности и активное участие в общественной жизни.
- Персональный пенсионер Союзного значения (1990 г.).



Я чувствую грудью упругость пассата.
И слушаю песнь набежавших валов...
Морская дорога! Ты манишь куда-то,
И я ухожу на чуть слышимый зов.

В. АНГЕЛИН

Капитан-директор РПБ «Восток» И. А. Баранов в каюте

Репортаж специального корреспондента «Недели» Э. Церковера из Атлантики с борта плавбазы «Восток» (1971 г.)

172

По-моему, в морях неизменно сберегается что-то мальчишеское, иначе они бы не ходили в море. Иначе они не оставались бы затворниками стального острова, меряющего параллели и меридианы в пространстве неуправляемых стихий, не умели бы просто, сердечно радоваться тяжелому, рискованному своему занятию. Еще морякам свойственна мальчишеская любовь к хорошему командиру. Наш командир этого стоит.

Лицом, движениями он похож на Фурманова в кинофильме «Чапаев» — такой же глубокий заинтересованный взгляд, целесообразная состоятельность каждого действия. Когда он, ростом невысокий, появляется на мостике среди вахтенных, сразу чувствуется: пришел главный, отвечающий за все.

В его речи нет междометий, лишних эпитетов. Он словно не говорит, а формулирует, диктует, ставя на очередное слово круглую печать.

Я попробовал проследить один рабочий день Игоря Алексеевича Баранова.

7.00. Он на ногах.

7.15. На мостике вахтенный штурман докладывает ему обстановку, и по вопросам капитан-директора ясно, что он сам досконально в курсе этой обстановки, так как слушал глубокой ночью радиоперекличку промысляющих в нашем районе судов (портативная рация стоит у изголовья его постели). Затем Баранов смотрит — кто пришвартован сейчас к борту, кто из наших «малышей» или встретившихся траулеров перегружает рыбу нам на борт, в случае необходимости несколькими точными командами направляет работы в нужное русло. После завтрака слушает по радио капитанский совет здешней группы судов, чтобы ориентироваться в промысловых событиях, происшедших со времени предыдущего совета.

9.00. На его столе почта, радиogramмы и журналы, в которые судовые экономисты записывают, сколько добыто, переработано за сутки, с начала рейса.

10.00. Начальники служб рапортуют о сделанном, выдвигают насущные проблемы, спрашивают совета, и капитан-директор, обсуждая с соратниками дела и нужды, принимает необходимые решения.

Есть вопросы технические, экономические, организационные, дисциплинарные, в решении коих необходимы воля, властность, убежденность. Никаких разночтений: сказал — отрезал. Что касается компетентности, она тут полная. Речь идет о машинном отделении — так Баранов не только капитан дальнего плавания, он окончил еще и Севастопольский приборостроительный институт с дипломом инженера-механика по ССУ. Коснулся разговор ремонта какого-либо узла — у командира есть слесарный разряд. Предмет дискуссии рыбоконсервный завод — капитан-директор бывалый консервщик: командуя траулером «Анатолий Халин», брал по этой части первые места в бассейне. Кстати, на «Востоке» много халинцев: штурман Георгий Замуренко, начальник смены Вильям Тищенко, мастер Анатолий Костенко, шеф-повар Петренко... Я спросил командира: «Не случайно ли это?» «Не случайно, — ответил он, — На «Анатолии Халине» воспитано много классных специалистов. Там и сейчас умелый экипаж. А с теми, к кому привык, легко работать».

11.00. Игорь Алексеевич спускается с одиннадцатой палубы на пятую, на консервный завод. Согласно правилам, надевает белый халат, докторскую шапочку. Идет к автоклавам, в разделочный цех, к расфасовке, толкует с мастерами, матросами производственной службы, поднимается в заводскую диспетчерскую.

12.00. Обед.

12.15. Капитан-директор снова на мостике.

12.45. Заседает рабочая группа государственной приемочной комиссии, в которой Баранов является заместителем председателя. Сегодня принимают превосходную пневматическую машину — автоматическую централизованную систему контроля над механизмами, котлами, топливным и масляными баками. Внешне она походит, скажем, на пульт управления атомной электростанции, расположена в одном из просторных залов машинного отделения, залитого дневным светом люминесцентных ламп.

13.55. Рабочая группа принимает систему. Игорь Алексеевич отправляется в каюту отдохнуть. Но «Восток» — не просто «матка» флотилии и танкер-рефрижератор-плавучий завод. Он, скорее, хозяйственное учреждение. Так что отдых получается весьма относительный.

15.15. Плавбазу покидают, пересаживаясь на траулер, специалисты из ГДР Густав Юнг, Эрвин Ротгенгерген, которые налаживали на «Востоке» морозильные аппараты. Баранов прощается с ними, благодарит за работу. Отношения командира с иностранцами продолжают в судовом лазарете, где находится после операции аппендицита рыбак с болгарского траулера «Алка».

16.25. В кают-компании начинается контрольная дегустация консервов собственного производства. Оттуда Баранов идет снова на мостик: в программу эксперимента включен пункт — работа с крупнотоннажными судами. А к борту как раз швартуется для передачи грузов ТР «Ураган».

19.00. Ужин. Разговор с членами экипажа, у которых разнообразные дела к командиру.

21.00. Совещание со специалистами, начальниками служб.

Волна забот как будто отхлынула. Командир встречается со своим первым помощником Садовниковым Василием Алексеевичем. Обменявшись информацией за день, они вырабатывают программу на завтра.

23.35. Капитан-директор уходит в свою каюту. Несколько секунд сидит, откинувшись устало, устремив взгляд на переборку, где изображены роза ветров, знаки Зодиака, Нептун, наяды и прочая мифология. Напряжение дня снимается не сразу, он весь еще в стремительной рабочей инерции...

Я прощаюсь, зная, что командиру необходимо отдохнуть и не менее необходимо глубокой ночью слушать радиоперекличку судов.

Команда под стать капитану. Их больше шестисот, с кого начать? С корабельной гвардии халинцев, которые оберегая прекрасные традиции своего прежнего судна, стремятся развить их на «Востоке»? Тут собрана рыбацья элита со всех наших морей. У каждого — славная судьба, знатный опыт. Скажем, капитан «Восток-14» Александр Павлович Гойшик мальчишкой партизанил в Белоруссии, потом служил на военном флоте водолазом, рыбачил на разных широтах — сухощавый, светловолосый, молчаливый. Машинист рыбомучной установки Александр Киямов — воспитанник детского дома, монтажник Куйбышевской ГЭС, ушедший с плотины в море. Неразлучная пара — неподражаемый в своем красноречии летнаб Якушев и шутиливый скептик пилот Гришко. Два друга-тралмастера — полный, круглолицый Володя Тамашевский и худенький, смуглый Керим Халифаев, которые вдвоем заглушают всех остальных болельщиков вокруг волейбольной площадки.

У всех есть общее — фанатичная привязанность к «Востоку». Они беззаветные его патриоты. И застенчивый молоденький рулевой Толя Рябоконь, и общительный милый моторист Леня Белоусов, и веселый радист Игорь Щербов, который передает этот репортаж в Москву.

Вечером смотрим «Ошибку резидента». Кинозал покачивается на волнах. По мере того, как на экране возникают Ленинград, Москва, Одесса, громко вздыхает одна часть зрителей, оживает другая, гудит третья. От этих тропиков до Родины так далеко и так близко.

Статусная нагрузка на генерального директора конца XX века

Кроме основной работы по руководству производственным объединением «Антарктика» для обеспечения выполнения государственного плана по всем показателям, в обязанности генерального директора ЧПОРП входило:

1. Член президиума Совета директоров ВРПО «Азчеррыба». Ежемесячно участвовал в работе Совета директоров и его Президиума (доклады по 3-5 минут на каждом).
2. 2-3 раза в год участвовал и отчитывался по ряду вопросов на Коллегии МРХ СССР.
3. Член Одесского обкома КП Украины. Ежеквартально участвовал в заседаниях пленума обкома и дополнительно, 3 раза в год, — в собраниях партийно-хозяйственного актива. Выступал, выполняя отдельные поручения по подготовке вопросов, на обсуждении, рассмотрении жалоб, писем.
4. Член Жовтневого райкома и член бюро райкома партии с участием 2 раза в месяц в заседаниях бюро РК и 1-2 раза в квартал — в заседаниях пленумов РК и партхозактива. Кроме того, ежемесячно участвовал в совещаниях руководителей и секретарей парткомов предприятий района, 1-2 раза в месяц — в других районных, городских и областных мероприятиях.
5. Член парткома ЧПОРП (Черноморское производственное объединение рыбной промышленности). 1-2 раза в месяц участвовал в заседаниях парткома, 2-3 раза в год выступал с докладом на партхозактивах ЧПОРП и 3 раза в год — на партийных, профсоюзных собраниях, конференциях. Пропагандист школы партхозяйства ЧПОРП (1-2 занятия в месяц). 8 раз в год выступал с лекциями, докладами перед аппаратом объединения, коллективами филиалов, экипажами судов.
6. Член президиума ЦК профсоюзов рыбаков Украины. 4 раза в год участвовал в заседаниях.
7. Депутат Одесского городского Совета. Председатель постоянной комиссии по соблюдению социалистической законности. Комиссия заседала 1-2 раза в квартал с обсуждением 2-3-х вопросов, которые предварительно изучались и проверялись депутатами. Раз в квартал участвовал в работе сессии. Дважды выступал на сессиях горсовета.
8. Как генеральный директор и депутат принимал в год по личным вопросам более 200 человек, рассматривалось более 60-ти писем, заявлений и жалоб.
9. Выступление в печати и TV по линии депутата — 5 раз в год в печати, 4 раза на TV. Отраслевая газета «Антарктика» — 2 раза в квартал. Республиканские, союзные газеты и журналы — 1 раз в квартал.

И. БАРАНОВ, 1984 г.

Работать крупным руководителем в то время было не сахар. Аналогичную нагрузку несли и другие руководители производственных объединений бассейна: генеральный директор СПОРП «Атлантика» был членом ГК партии и депутатом городского Совета в Севастополе, «Керчрыбпрома» — в г. Керчи, «Новороссийскрыбпрома» — в Новороссийске.

Руководитель бассейна (Азчеррыбы) был членом Крымского обкома КПУ, членом бюро Севастопольского ГК КПУ, депутатом областного Совета и членом Коллегии Минрыбхоза СССР. Вообще, хватало всего.

Такая нагрузка была под силу, как правило, руководителю, который пришел из среды капитанов промысловых, транспортных судов или плавбаз.

Они руководили флотом, предварительно пройдя все ступени... и это давало результат.

Другой подход к руководству отраслью, как видно из периода 1996–2010 гг., тоже возможен, но это ведет только к развалу.



ЕРМАКОВ

Иван Петрович

(1931)

Главный инженер
Механик 1-го разряда

Родился 17 августа 1931 года в селе Знаменка
Колпнянского района Орловской области

1952–1957 гг. — Владивостокское ВИМУ, инженер-механик ССУ.

1958–1962 гг. — 3-й, 2-й механик на китобойных судах
АКФ «Слава» и «Советская Украина»
УАКОРФ, г. Одесса.

1962–1966 гг. — старший механик китобойца № 23 и др.

1966–1972 гг. — старший механик РТМ-Т «Озерск»,
РТМ-А «Взморье», механик-наставник
УАКОРФ.

1972–1975 гг. — главный механик РПБ «Восток».

1975–1985 гг. — главный инженер ЧПОРП «Антарктика».

1985–1987 гг. — представитель судоимпорта в Финляндии.

1988 г. — вышел на пенсию.

- Заслуженный работник промышленности УССР (1982 г.).
- Награжден орденом Дружбы народов, медалями.



175



ЧПОРП

ПОГАСОВ

Сергей Христофорович

(1936–2009)

176

Заместитель ген. директора ЧПОРП «Антарктика»

Капитан дальнего плавания

Родился 24 сентября 1936 года

1953–1957 гг. — ХМУ РП, судоводительское отделение.

1957–1964 гг. — направлен в УАКОРФ, г. Одесса, 3-й помощник капитана китобойца; 4-й, 3-й, 2-й помощник КМД на КБ «Слава».

1964–1967 гг. — старший помощник капитана к/с-27.

1967–1968 гг. — старший помощник капитана РТМ-Т «Озерск», РТМ-А «Буревестник».

1968–1971 гг. — капитан-директор РТМ-А «Пролив», «Львов».

1971–1975 гг. — капитан-дублер РПФ «Восток».

1974 г. — окончил ОВИМУ, инженер-судоводитель.

1975–1976 гг. — капитан-директор РТМ-С «Гарпунер Прокопенко».

1976–1980 гг. — первый заместитель генерального директора ЧПОРП «Антарктика».

1980–1983 гг. — представитель Минрыбхоза в НДР Йемен.

1983–1985 гг. — отдел мореплавания.

1985–1988 гг. — сотрудник СП «Джискоф» в Адене.

1988–1997 гг. — начальник отдела мореплавания ЧПОРП.

1997 г. — вышел на пенсию.



• Награжден орденом Трудового Красного Знамени.

• Награжден знаком «Ветеран рыбного хозяйства» (2007 г.).



ЛОЗИНСКИЙ

Альбин Альбинович

(1926–1996)

Заместитель ген. директора ЧПОРП «Антарктика»
Инженер-экономист

Родился 4 февраля 1926 года

- Окончил Одесский институт народного хозяйства.
- Многие годы работал в объединении «Антарктика» старшим экономистом на китобойной флотилии, заместителем начальника ЧРПО, заместителем генерального директора ЧПОРП «Антарктика». Отличался умелым сочетанием твердой позиции с реальной ситуацией. В коллективе пользовался большим уважением. В 1980-х годах два года работал в Советско-Йеменском СП «Джискоф» в Адене. Скончался и похоронен в Одессе в 1996 г.
- Награжден орденом «Знак Почета» и медалями, в том числе «За Победу над Японией».
- Заслуженный экономист УССР (1983 г.).



177



На юбилее Альбина Альбиновича.

2-й ряд: КОРЕНЮК В. Г. — начальник ОТЗ, ПОГАСОВ С. Х. — 1-й заместитель генерального директора, УГРЕХЕЛИДЗЕ В. В. — и.о. главного инженера, ГОЛОВКО Ф. Г. — председатель профкома, БАРАНОВ И. А. — генеральный директор, ВАСИЛЕНКО Д. К. — начальник отдела добычи, ПАРОВОЙ И. Г. — заместитель начальника отдела добычи, КАЛЮЖНЫЙ О. Г. — заместитель секретаря парткома

1-й ряд: БАЙМУТ Н. К. — начальник отдела МРХ СССР, ЛОЗИНСКИЙ А. А.,
ЗИМЕНКОВ А. С. — старший экономист ГУ «Азчеррыба»

АЛЕКСАНДРОВ

Георгий Александрович

(1945)

178

Заместитель ген. директора ЧПОРП «Антарктика»

Капитан дальнего плавания

Родился 19 апреля 1945 года в городе Киеве

1963–1967 гг. — учеба в Одесском мореходном училище РП, судоводительское отделение.

1967–1970 гг. — матрос, 3-й помощник капитана на китобойных судах УАКОРФ, г. Одесса.

1970–1975 гг. — 2-й, старший помощник капитана на рыбопромысловых судах ЧПОРП «Антарктика».

1975–1988 гг. — капитан-директор, капитан-наставник, главный штурман отдела мореплавания.

1985 г. — ОВИМУ, инженер-судоводитель.

1988–1990 гг. — заместитель генерального директора по безопасности мореплавания ЧПОРП «Антарктика».

1990–1993 гг. — первый заместитель генерального директора ЧПОРП «Антарктика».

1991 г. — Академия народного хозяйства при Совете Министров СССР, г. Москва.

1993–2007 гг. — генеральный директор ООО «ОСК Одесская судоходная компания».

2007 г. — вышел на пенсию.

- Награжден медалью «За трудовую доблесть».





ЗОЛОТОЙ ФОНД ЧПОРП «АНТАРКТИКА»

КАПИТАНЫ ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ КИТОБОЙНОГО И РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА



Встреча капитанов-ветеранов АРК
"Антарктика" 21.05.11 г.



Встреча капитанов ЧПОРП «Антарктика» 15 декабря 2007 года

АБРАМИТОВ

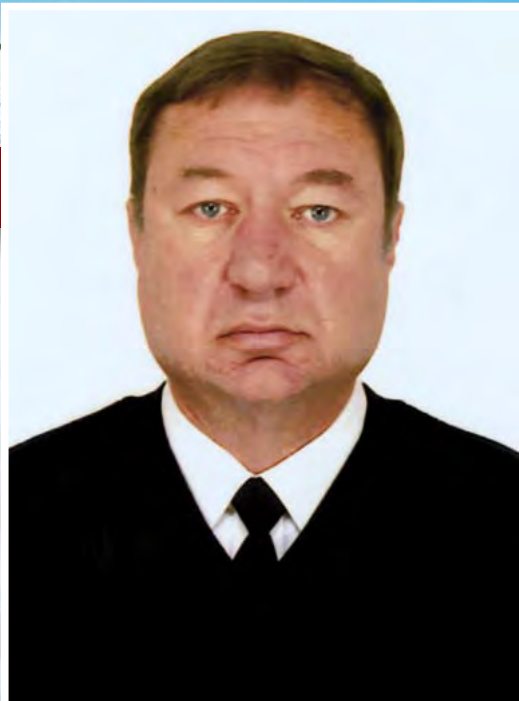
Юрий Викторович

(1946)

Капитан дальнего плавания

Родился 16 августа 1946 года в городе Одессе

- 1968 г. — после демобилизации из СА поступил на работу в ЧПОРП «Антарктика» на китобоец «Дерзкий» матросом 2-го класса.
- 1968–1977 гг. — китобойцы АКФ «Советская Украина», от матроса до старшего помощника.
- 1972 г. — заочно окончил Одесское мореходное училище РП, судоводительское отделение.
- 1977 г. — назначен вторым помощником капитана на РТМ-А «Взморье».
- 1978–1983 гг. — второй, старший помощник капитана на рыболовецких траулерах.
- 1983 г. — заочно окончил ЛВИМУ им. Адмирала Макарова, назначен капитан-директором РТМ-А «Лиман».
- 1983–1996 гг. — капитан-директор РТМ-А «Лиман», РТМ-А «Дзержинск», РТМ-А «Львов», РТМ-А «Апшерон», РТМ-С «Борис Алексеев», был первым капитан-директором БАТ «Капитан Буга».
- 1997 г. — капитан на балкерах дейдвейтом 40 000 т.



С раннего детства мечтал стать моряком, потому что мой отец, Абрамитов Виктор Васильевич, всю свою жизнь отдал морю и всегда мне много рассказывал о своих плаваниях. Он проработал в ЧПОРП «Антарктика» 32 года. С 1948 по 1959 год — начальником радиостанции китобойных судов АКФ «Слава», а с 1959 по 1966 год — старшим инженером, а потом начальником связи АКФ «Советская Украина». С 1966 по 1980 год был первым начальником отдела связи ЧПОРП «Антарктика».

Награжден орденом «Знак Почета», почетным знаком «Заслуженный радист СССР» и многими медалями.

Я тоже 43 года отдал морю. За это время мне посчастливилось работать под руководством многих замечательных людей и капитанов, таких как Н. П. Дрогин, И. И. Завьялов, И. И. Крамаров, А. С. Лабунец. Особенно хочу выделить двух генеральных директоров нашего объединения Л. А. Бугу и И. А. Баранова, под руководством которых наше объединение достигло огромных успехов.

В настоящее время я продолжаю передавать свой опыт молодым судоводителям.



*Отец Абрамитов
Виктор Васильевич*

Морская дорога... лохматые гребни...
У них ни износа, ни возраста нет.
И самые острые в мире форштевни
Не смогут оставить надолго свой след.

В. АНГЕЛИН



АБРАМОВ

Евгений Григорьевич

(1934)

Капитан дальнего плавания

Родился в 1934 году в деревне Спирово
Архангельской области

- 1956 г. — матрос в портофлоте п. Ванино, Хабаровский край.
- 1957 г. — 2-й помощник капитана китобойца КБ «Владивосток», Дальморепродукт.
- 1961 г. — окончил Находкинское мореходное училище, судоводительское отделение.
- 1962 г. — старший помощник капитана китобойца «Властный», Дальморепродукт.
- 1962 г. — заочно окончил Владивостокское ВИМУ, инженер-судоводитель.
- 1967 г. — капитан к/с «Великодушный».
- 1968 г. — старший помощник китобазы «Дальний Восток».
- 1972 г. — старпом плавбазы «Посыет».
- 1975 г. — перевелся в ЧПОРП «Антарктика», 2-й помощник капитана РПБ «Восток».
- 1981 г. — капитан «Пролив Вилькицкого», Мортрансфлот.
- 1986 г. — начальник Ильичевского морAGENTства.
- 1987 г. — переведен в ЧПОРП «Антарктика», главный штурман.
- 1993 г. — капитан-директор РТМ-С «Капитан Пургин».
- 1994 г. — капитан КБ «Советская Украина», подготовка к перегону в Турцию.
- 1998 г. — вышел на пенсию.



АЛФЕРОВ

Альбин Михайлович

(1930)

Капитан дальнего плавания

184

Родился 15 августа 1930 года в деревне Глездинская Ровдинского района Архангельской области

- 1946 г. — начал трудовую деятельность на лесоповале, на разгрузке барж, на сплаве древесины.
- 1950–1954 гг. — служба в рядах Советской Армии. Северный военно-морской флот (ВМФ).
- 1954 г. — матрос БМРТ «Ашхабад» в Мурманском тралфлоте. Промышляли морского окуня на банке Флемиш-Кап (2-й помощник капитана — Быстров Юрий Николаевич — будущий заместитель министра МРХ СССР).
- 1954–1960 гг. — окончил судоводительский факультет Мурманского ВИМУ, направлен на Калининградскую базу рыбооловецкого рефрижераторного флота.
- 1960–1967 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана БМРТ «Рубин», «Турмалин», «Тропик», «Эридан».
- 1967 г. — переведен старшим помощником капитана РТМ-А «Апшерон» в УАКОРФ, город Одесса.
- 1968–1999 гг. — капитан-директор РТМ-А «Ильичевск», РТМ-С «Ворошиловград», РТМ-С «Борис Алексеев».
- 1999 г. — вышел на пенсию.



- Награжден орденами Трудового Красного Знамени (1974 г.) и Октябрьской Революции (1982 г.).
- Неоднократно был флагманом одесской группы судов. Приходилось вести промысел во всех точках Мирового океана: Ньюфаундленская банка, Джорджес-банка, пролив Ла-Манш, зона Ирландии, Шотландии, ЦВА, Гвинейский залив, ЮВТО (Чили, Перу).

Случаи на промысле

От айсбергов — под парусами

При работе в Антарктиде был случай на РТМ-С «Ворошиловград»: аварийная остановка главного двигателя, а кругом — айсберги. Доложил начальнику промысла, ближайшие суда в 15 милях. Тогда приняли решение — поставить паруса между порталами и кормовыми стрелами. Поставили брезент и избежали неприятных последствий.

ЮВТО — промысел днем

Прихожу на промысел на РТМ-С «Ворошиловград» в район Чили. Все суда лежат в дрейфе, показания есть. Запрашиваю информацию: «Почему не ловите?». Отвечают, что рыба днем не ловится, только ночью. Я начал экспериментировать, и оказалось, что ставрида от шума винтов подныривает на 250 метров. А главное, надо было выбрать правильный горизонт хода трала и длину ваеров. Результаты получились хорошие. Объявил флоту, и все днем начали успешно промысливать.



АНГЕЛИН

Владимир Васильевич

(1937–1997)

Капитан дальнего плавания

186

Родился 28 июня 1937 года в г. Куйбышев-Восточная Амурской области

1954–1957 гг. — Херсонское мореходное училище, штурман дальнего плавания.

1958 г. — направлен на работу в Управление Антарктической китобойной флотилии «Слава» матросом.

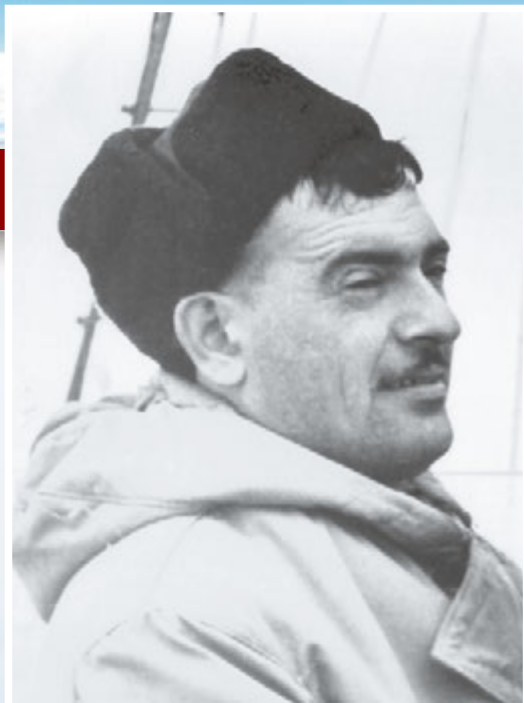
1959–1971 гг. — работал 3-м, 2-м и старшим помощником капитана китобойных судов АКФ «Слава» и «Советская Украина».

1964 г. — получил диплом капитана дальнего плавания.

1971–1982 гг. — назначен капитаном китобойного судна № 36 «Выдержанный» АКФ «Советская Украина».

1982 г. — направлен на работу в Республику Сьерра-Леоне капитаном охранного судна с иностранным экипажем.

- Член Союза писателей.
Автор трех поэтических сборников.



Встреча поэтов И. Неверова и В. Ангелина





ПРОЩАЙ, АНТАРКТИКА!

Мне б гордиться такою судьбою,
А мне грустно порою слегка:
Мы — последние китобои
У шестого материка.

Мы полярных морей романтики,
Возмужавшие возле льда,
Вот теперь ушли из Антарктики
И уже не придем сюда.

И за тюками с разным хламом,
Запылившись до седины,
Будут мирно ржаветь по складам
Наши пушки и гарпуны.

Там, где сумрак до хруста выстыл,
Там, где айсберги бьют волну,
Никогда не разбудит выстрел
Льдами скованную тишину.

И как в прежние наши будни,
Сквозь рассеявшийся туман,
Никогда не рванется судно
На взвихривший волну «фонтан»...

Может правильно... Может верно...
Но и все же до боли жаль
Ту, освистанную злым ветром
И распятую штормом даль.

Потому что из тьмы и холода,
С рыжих скал, где снега метут,
Машет вслед нам рукою молодость,
Навсегда оставаясь тут.

Владимир АНГЕЛИН

БРАЗДОВ

Михаил Григорьевич

(1954)

Капитан дальнего плавания

188

Родился 11 марта 1954 года в пгт Корма
Гомельской области Белоруссии

1972–1975 гг. — служба в ВМС, Балтийский флот.

1976–1982 гг. — Калининградское ВИМУ, судоводительский факультет.

1982–1992 гг. — 4-й, 3-й, 2-й, старший помощник капитана РТМ-А «Днепродзержинск», РТМ-С «Шайдурово».

1993–2002 гг. — получил диплом КДП, капитан-директор РТМ-С «Шайдурово», РТМ-С «Максим Хомяков», РТМ-С «Капитан Моргун».

2002–2007 гг. — директор флота АРК «Антарктика».

2007 г.–н/в — капитан Ильичевского морского рыбного порта.

- Почетный работник рыбного хозяйства Украины.



БУЛАН

Тимофей Степанович

(1933–2008)

Капитан дальнего плавания



Родился в 1933 году в Ровенской области

- 1953–1957 гг. — Херсонское мореходное училище, судоводительское отделение, штурман дальнего плавания.
- 1957 г. — направляется в Одессу в УАКФ 3-м помощником капитана на китобойцы.
- 1958–1966 гг. — 2-й помощник, старший помощник капитана на китобойных судах.
- 1966–1968 гг. — капитан к/с «Вдумчивый-34».
- 1968–1976 гг. — заместитель начальника, заместитель генерального директора ЧПОРП «Антарктика» по промыслу и строительству РПБ «Восток».
- 1976–1994 гг. — капитан-директор рыбпромысловой флотилии «Восток».
- 1994–1995 гг. — заместитель генерального директора АРК «Антарктика».
- 1995–1998 гг. — представитель АРК «Антарктика» в г. Лас-Пальмас (Испания).
- 1998 г. — вышел на пенсию.

- Награжден орденами «Знак Почета», Трудового Красного Знамени (1982 г.), а также медалью «За доблестный труд».
- Ветеран рыбного хозяйства Украины.



Ты помнишь, старик, как из порта Одессы
Мы шли в океан, чтобы там испытать
Для базы «Восток» новых два РДСа,
Чтоб серию можно по ним выпускать.

На борт принимал «Уссурийский залив» их,
Вахтанин, как тополь осенний дрожал —
Над танком, заполненным топливом доверх,
Подпорин отчаянно кнехты срезал.

А Шиндер, бедняга, в порту Лас-Пальмаса,
Наверно, надолго запомнил тот день.
Когда на крану не хватало запасов,
Чтоб снять РДСы, хоть как ты не мерь.

Но русский характер с еврейской смекалкой,
В едино собравшись, смогли рассчитать
Ту сталь на крану иностранной закалки
И мысли агенту свои навязать.

Их все-таки сняли, хоть риск был немалый.
Я видел тогда, как ты губы кусал,
Как после разгрузки Булан ходил вялый,
И только Подпорин под «газом» стоял.

Потом из Пальмаса пошли своим ходом.
Ты помнишь, как шторм нас свирепо трепал,
И мы проклинали весь свет и погоду,
Владимир Борисович, верно, икал.

А помнишь у «Таврии» наши швартовки?
Когда ветер с веста, как черт задувал,
Как мы подходили без всякой сноровки
Как Генка Качалов антенну ломал.

Не знаю, как ты, а Булан-то едва ли
В ту ночь хоть на час свои очи сомкнул,
Тревожно в эфире команды звучали,
А Генка молчал — передатчик замкнул.

Хватало всего: и штормов, и поломок,
И даже тонули по чьей-то вине,
Но цель экспедиции без остановок
Старались мы выполнить в этой беде.

Замёты, траленья и снова замёты.
Казалось, заметам не будет конца.
Под солнцем палящим, до жгучего пота,
С соленой водой, не сходящей с лица.

Нам дорого стоили те испытанья.
Я помню, ты часто изжогой страдал.
За сердце схватившись, забыв свое званье,
Степаныч Булан чуть концы не отдал.

Иван Паровой, Жора Зайцев с Андрюшей —
Их всех не упомнишь, кто сил не щадя,
В работу тяжелую вкладывал душу,
Приказ Булана до конца доводя.

А. КОЛЕНОВ,
капитан РДС,

Кавалер ордена Трудового Красного Знамени



БУРТЯК

Виталий Иванович

(1938)

Капитан дальнего плавания

Родился 25 июля 1938 года в селе Секретарка
Кривоозерского района Николаевской области

1957–1960 гг. — Одесское мореходное училище РП, судодоводительское отделение.

1961–1968 гг. — направлен в Мурманский траловый флот. Матрос, 3-й, 2-й, старший помощник капитана, капитан-директор БМРТ «Планета».

1968 г. — получил диплом КДП.

1968–1972 гг. — курсант Мурманского высшего инженерного морского училища.

1972–1976 гг. — старпом, капитан-директор крупнотоннажных рыбопромысловых судов.

1976–1977 гг. — дублер капитан-директора супертраулера «Труженик моря» объединения Керчьрыбпром.

1977–1985 гг. — капитан-директор рыбопромысловых судов ЧПОРП «Антарктика».

1985–1987 гг. — капитан-наставник (главный штурман) в ЧПОРП «Антарктика».

1987–1994 гг. — капитан-директор РТМ-С «Ворошиловград», РТМ-С «Максим Хомяков», РТМ-С «Капитан Пургин».

1994 г.–н/в — старший лоцман-оператор в Одесском морском торговом порту. Осуществляет радионавигационные проводки судов в 8-мильной зоне Воронцовского маяка.



ГАСТИЛОВ

Александр Федорович

(1935-1986)

Капитан дальнего плавания

192

Родился 15 февраля 1935 года в станице Динская Краснодарского края

1952–1956 гг. — Ростовское мореходное училище РП, судоводительское отделение.

1957 г. — направлен в Одессу в УАКФ «Слава».

1957–1963 гг. — матрос, 3-й, 2-й помощник капитана на к/с «Слава-6», к/с «Слава-14», к/с «Бесстрашный-28».

1963 г. — старший помощник капитана к/с № 31.

1964–1969 гг. — капитан к/с «Буйный-27», к/с «Бесстрашный-28».

1969-1970 гг. — международный наблюдатель на японской китобазе.

1971–1979 гг. — начальник 2-го отдела ЧПОРП «Антарктика».

1975 г. — заочно окончил Одесское высшее инженерно-морское училище, инженер-судоводитель.

1980-1981 гг. — капитан патрульного судна в Сьерра-Леоне, порт Фритаун.

1982–1986 гг. — начальник 2-го отдела ЧПОРП «Антарктика».

- *«Он был интеллигентным, честным, порядочным, добрым, мягким, большим романтиком, человеком редкой души. Радовался каждому дню! Писал замечательные письма с моря, из Африки, с множеством историй и прекрасным слогом! У него было много планов. Он умер очень рано! Наверное, тоже написал бы книгу. Ему было о чем рассказать, чем поделиться! Я горжусь своим отцом и расскажу о нем своим внукам».*

(Из письма дочери Наталии)



ДУБРОВЕЦ

Владимир Николаевич

(1935)

Капитан дальнего плавания



Родился 25 ноября 1935 года в городе Одессе

1953–1959 гг. — ОВИМУ, судоводительский факультет.
Инженер-судоводитель.

1959–1967 гг. — 4-й, 3-й, 2-й, старший помощник капитана на судах ЧМП, г. Одесса.

1967–1973 гг. — инструктор Одесской мореходной школы ЧМП.

1973–1975 гг. — старший помощник капитана в Одесском отделении ГОИН.

1975–1984 гг. — диспетчер, помощник капитана на судах портофлота, старший лоцман Ильичевского рыбного порта.

1984–1986 гг. — старший помощник капитана на траулерах ЧПОРП «Антарктика».

1986–1990 гг. — капитан, капитан-директор рыбопромысловых судов ЧПОРП «Антарктика».

1990 г. — командирован в СП Советско-Йеменской рыболовной компании.

1992–2007 гг. — капитан Ильичевского морского рыбного порта.

2007 гг. — вышел на пенсию.



ЕЛПАТОВ

Станислав Сергеевич

(1936)

Капитан дальнего плавания

194

Родился 8 мая 1936 года в городе Горьком

- 1954-1955 гг. — слесарь Горьковского автозавода ГАЗ.
- 1955-1961 гг. — ОВИМУ, судоводительский факультет.
- 1961-1968 гг. — 3-й, 2-й помощник капитана китобойца № 28 флотилии «Слава».
- 1968-1970 гг. — старший помощник капитана к/с № 24.
- 1970-1972 гг. — капитан китобойца № 51 АКФ «Советская Украина».
- 1972-1973 гг. — капитан-дублер АКФ «Советская Украина».
- 1973-1978 гг. — капитан китобойцев № 42 и № 47.
- 1978-1979 гг. — капитан-дублер АКФ «Советская Украина».
- 1979-1982 гг. — капитан китобойцев № 36 и № 47.
- 1983-1984 гг. — капитан-директор РТМ-А «Дарьял».
- 1984-1987 гг. — начальник станции спасательных средств Ильичевского морского рыбного порта.
- 1987-1998 гг. — капитан-наставник радиолокационного тренажера ЧПОРП «Антарктика».
- 1998-2008 гг. — капитан ООО «Ильичевскрыбфлот».



ЖУРАВЕЛЬ

Григорий Иванович

(1937)

Капитан дальнего плавания

Родился в 1937 году в городе Очамчира, Абхазия

1942–1945 гг. — юнга на малом охотнике.

1946–1951 гг. — Одесское мореходное училище ММФ, судоводительское отделение.

1952–1954 гг. — 2-й помощник капитана на судах река-море ЧМП.

1954–1956 гг. — переведен в АКФ «Слава» 2-м помощником капитана на китобойные суда.

1957–1962 гг. — старпом на китобойце № 14.

1958 г. — получил диплом КДП.

1962–1977 гг. — капитан китобойца № 46 «Дивный».

1978 г. — старший помощник капитана на СРТМ.

1979–1991 гг. — капитан ремонтно-подменных экипажей, капитан СРТМ в Йемене.

1991 г. — вышел на пенсию.



195



ЧПОРП

ЗАРВА

Петр Андреевич

(1900–1976)

Капитан дальнего плавания

196

Родился в 1900 году в городе Керчи

- С малых лет начал ходить на рыбалку в Керченском проливе и в Азовском море. Потом перебрался на Дальний Восток.

1931 г. — промыслял китов на переоборудованных американских сторожевиках в северной части Тихого океана.

1932 г. — штурман дальнего плавания Зарва принял командование китобойным судном «Трудфронт», построенным в Норвегии, перегнал его в Германию, где в п. Киль собрались 3 китобойца и прибывшая из Ленинграда переоборудованная плавбаза «Алеут». 16 августа флотилия в составе китобазы «Алеут» (КМД Бургхардт Л. И.) и китобойцев «Трудфронт», «Энтузиаст», «Авангард» вышли по маршруту Киль — Ямайка — Панамский канал — Сан-Франциско — Владивосток, куда прибыли 21 февраля 1933 года.

1933 г. — 28 мая флотилия вышла в первый промысловый рейс в составе базы «Алеут» (КМД Дудник А. И.), к/с «Трудфронт» (КМ Зарва П. А.), к/с «Энтузиаст» (КМ Станков М. М.), к/с «Авангард» (КМ Корольков Н. Д.). Рейс закончили 06.11.1933 г. Добыли 204 кита. «Трудфронт» — 88 китов, «Энтузиаст» — 62, «Авангард» — 54. Зарва обладал особой охотничьей страстью и настойчивостью, его «Трудфронт» первые рейсы был недосыгаем для конкурентов. Дудник именно ему поручал поисковые рейсы в новые районы.

1938 г. — присвоено звание капитан-гарпунер, награжден орденом Трудового Красного Знамени.

1946 г. — Зарва прибыл в Одессу на АКФ «Слава» с 15-летним китобойным опытом. Успешно работал капитаном китобойных судов.



Соляник старался использовать опыт Петра Андреевича. На всех китобойцах введена должность помощника гарпунера, а один китобоец под командованием Зарвы усиленно готовил снайперских мастеров. Количество и качество подготовленных гарпунеров позволило уже после второго рейса отказаться от иностранных специалистов. Весьма успешно Зарва проявил свои способности на промысле китов в Антарктике. Китобои относились к нему с симпатией и уважением. Он был настоящим патриархом китобоев. П. А. Зарва — кавалер трех орденов Трудового Красного Знамени, ордена Красной Звезды, ордена «Знак Почета», медалей. Ветеран китобойных флотилий «Алеут», «Слава», «Советская Украина», «Юрий Долгорукий».

197



*Капитан-директор Соляник А. Н.
и капитан-гарпунер Зарва П. А.*

ЗУБРИЦКИЙ

Виталий Сергеевич

(1946)

Капитан дальнего плавания

198

Родился 5 января 1946 года на хуторе Семеновка
Усть-Лабинского района Краснодарского края

1965–1968 гг. — служба в ВМ Флоте, на десантном корабле.

1968–1970 гг. — матрос РТМ-А «Дарьял» ЧПОРП «Антарктика» в городе Одессе.

1970–1971 гг. — курсы судоводителей маломерных судов для РПФ «Восток» в городе Керчи.

1971–1972 гг. — матрос на судах РДС проекта 1371 типа «Восток-1» на испытаниях судов в Ладожском озере.

1972 г. — участник первого рейса РПФ «Восток» в составе экипажа РДС.

1973 г. — капитан РДС № 10 «Восток» (2-й экспериментальный рейс).

1974 г. — матрос-рулевой РПБ «Восток».

1975–1977 гг. — мастер бригады по приему уловов на РПБ «Восток».

1977–1981 гг. — заочно оканчивает ХМУ РП, судоводительское отделение.

1981–1990 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана СРТМ флотилии «Восток».

1990 г.–н/в — капитан СРТМ. Получил диплом КДП.



ЧПОРП



ИГНАТЬЕВ

Николай Степанович

(1946)

Капитан дальнего плавания

Родился 4 марта 1946 года в поселке Знаменка
Кировоградской области

1964–1968 гг. — ОМУ РП, судоводительское отделение.

1968–1974 гг. — направлен в УАКОРФ в Одессу. Матрос, 3-й, 2-й, старший помощник капитан-директора РТМ-А.

1974 г. — капитан СРТМ «Полет» в НДР Йемен.

1975–1980 гг. — получил рабочий диплом капитана дальнего плавания и назначен капитан-директором РТМ-А «Балта».

1980 г. — заочно окончил ОИИМФ, по спец. эксплуатации водного транспорта.

1981 г. — начальник отдела мореплавания ЧПОРП «Антарктика».

1982 г. — капитан-директор РТМ-С «Шайдурово» (ЮВА, АЧА).

1983 г. — капитан-директор РТМ-С «Борис Алексеев».

1984 г. — капитан-наставник отдела мореплавания ЧПОРП «Антарктика».

1985 г. — заместитель генерального директора ЧПОРП «Антарктика» по безопасности мореплавания.

1986–1992 гг. — начальник службы безопасности мореплавания ЧПОРП «Антарктика», капитан РПК.

1992–1995 гг. — директор флота АРК «Антарктика».

1995 г. — переход на работу в Морской флот.

- Медаль «За трудовую доблесть» (1984 г.).



Воспоминания Н. С. Игнатьева

Стать моряком решил после захватывающих рассказов преподавателя производственного обучения о своем друге-моряке. Окончив среднюю школу, уезжаю в Одессу с единственным желанием поступить в высшее инженерное морское училище. Успешно сдаю вступительные экзамены в ОВИМУ, однако не прохожу по конкурсу. В этот период в ОМУ РП имелся недобор абитуриентов, и мое страстное желание стать моряком явилось причиной моего зачисления в курсанты на основе экзаменационного листа ОВИМУ. Мечта сбылась. В период учебы были две замечательные плавпрактики: на АКФ «Советская Украина» и транспортном рефрижераторе «Югрьболодфлота». В 1968 году, окончив с «отличием» мореходное училище, получаю направление в УАКОРФ, г. Одесса.

В то время китобойная флотилия «Советская Украина» была полностью укомплектована штурманским составом, который работал по много лет на своих должностях. Стать штурманом — это значит стать счастливицом. Однако управление АКОРФ тогда интенсивно пополнялось рыболовными траулерами типа «Атлантик» и очень требовались рыбацкие специалисты. Данное обстоятельство послужило причиной моего быстрого карьерного роста от матроса 2-го класса до капитана.

После поступления на заочный факультет ОИИМФа в 1974 году меня назначают капитаном СРТМ «Полет», получаемого из новостроя для работы в Советско-Йеменской экспедиции. В 28 лет я стал самым молодым капитаном в объединении с дипломом ШДП. Мои наставники и руководство сказали мне: «... мы считаем, что ты справишься». И моим первым экзаменом на зрелость как капитана стал самостоятельный заход судна ночью в Ильичевский моррыбпорт после лоцманской проводки из Херсонского судостроительного завода. На мою просьбу выслать лоцмана для захода в порт, был получен ответ от капитана портнадзора: «На такие «суперлайнеры» лоцманов не направляем, заходите самостоятельно». И тут вдруг все огни навигационного обеспечения, входных створов в порт в моих глазах «смешались» воедино и входной фарватер стал слишком «узкий». Одно дело быть за широкой спиной капитана или следовать под проводкой лоцмана, а тут впервые командовать судном самостоятельно, с осознанием того, что никого нет позади и надо полагаться только на свой малый опыт и оправдывать доверие своих наставников. После захода в порт почувствовал себя в душе намного «старшим» и более ответственным человеком. Этот случай явился очередным шагом повышения уровня личного самосознания, позволившего успешно осуществить переход судна вокруг Африки в Йемен с заходом в инпорты.

Далее судно довольно рентабельно работает на лове лангуста и каракатицы, что послужило причиной моего назначения старшим капитаном совместной экспедиции и рекомендацией дальнейшего перехода на береговую работу в составе руководства от Советской стороны. Второе предложение, как потом выяснилось, стало неосуществимо по причине отсутствия высшего образования. Вот тогда я пожалел, что не получил высшего образования. Тем не менее, успешная работа в Йемене позволила накопить определенный опыт работы в интернациональных экипажах и послужила толчком дальнейшего профессионального роста. 9 июля 1975 года получаю диплом КДП от капитана Севастопольского морского рыбного порта и назначаюсь капитан-директором РТМ-А «Балта», на котором постоянно работаю до мая 1980 года. В 1981 году успешно заканчиваю институт по специальности «Эксплуатация водного транспорта» и становлюсь начальником отдела мореплавания.

В июне 1982 года назначаюсь капитан-директором РТМ-С «Шайдурово». Судно успешно ведет промысел в Юго-Восточной Атлантике и Атлантической части Антарктики, занимая призовые места среди судов Минрыбхоза.

За успехи в работе 24 февраля 1983 года награжден медалью «За трудовую доблесть». 31 мая 1983 года перехожу работать капитан-директором на РТМ-С «Борис Алексеев». 11 января 1984 года меня назначают капитаном-флагманом отряда флагманских специалистов.

7 мая 1984 года возвращаюсь в отдел мореплавания капитаном-наставником, а 10 января 1985 года назначаюсь заместителем генерального директора по безопасности мореплавания — начальником отдела мореплавания.

С 1985 года по 1992 год периодически работаю капитаном ремонтно-подменного экипажа в различных инпортах, в 1990 году Минрыбхозом СССР был назначен старшим капитаном судов МРХ в порту Лас-Пальмас.

С 1 сентября 1992 года возвращаюсь в службу безопасности мореплавания в должности начальника.

24 июня 1993 года награжден медалью «Ветеран труда». В связи с реорганизацией объединения 3 июня 1994 года получаю должность заместителя директора флота, а с 1 августа 1994 года — директор флота АРК «Антарктика».

Анализируя свою работу в системе Минрыбхоза СССР и после распада Союза, могу отметить большую профессиональную рыбацкую школу и перспективность планомерной работы промыслового флота в составе Министерства и полное забвение этого труда в настоящий период независимой Украины. Отрасль, к большому сожалению всех ветеранов рыболовного флота, брошена на самовыживание. Это обстоятельство явилось одной из причин моего перехода в марте 1995 года в систему Министерства морского флота.

За долголетний труд в морской отрасли 7 июня 1996 года награжден медалью «300 лет Российскому флоту». Свой профессиональный опыт с большим удовольствием передаю молодым судоводителям и своим сыновьям (Андрею и Максиму), которые к большому сожалению, вынуждены работать под иностранным флагом, а не на отечественных судах независимой Украины.

И еще одно обстоятельство. В период Союза ССР ветераны китобойного и рыбопромыслового флота до конца своей жизни находились под пристальным вниманием системы Минрыбхоза, чего нельзя сказать о нашей Украине.

Являясь капитаном среднего поколения, продолжаю поддерживать тесные отношения с капитанами-ветеранами китобойного промысла и молодыми капитанами, которые являлись ранее подчиненными по службе. Мы регулярно организовываем встречи капитанов ЧПОРП «Антарктика» в трех поколениях. Это позволяет сохранить хорошие традиции и передачу нашего опыта будущим поколениям капитанов.

Заканчивая свой сухой автобиографический очерк, хотел дополнить его веселым эпизодом, который произошел в период моей работы на СРТМ «Полет».

Все началось с того, что послышался очень сильный металлический грохот в каюте капитана, которая расположена над рыбным цехом судна. Первая мысль, которая пришла мне в голову — произошел конфликт между йеменскими и советскими моряками. Быстро достигнув помещения рыбцеха, обнаруживаю следующее. Наш советский моряк стоит в центре рыбцеха, а вокруг него стоит 10 йеменских рыбаков из совместного экипажа. Каждый из них держит в одной руке пустую алюминиевую блокформу, а в другой задрайку. Наш моряк запевает песню, содержание которой начинается с фразы «...Манька дома, Ваньки нет», а арабы после этого подпевают хором «...Ванька дома, Маньки нет». Все это повторяется многократно с темпераментным постукиванием задрайки о блокформу после каждого запева и припева, а также коллективной подтанцовки в арабском стиле. Все это напоминало выступление художественной самодеятельности.

Как потом выяснилось, в период свободного времени при заморозке лангуста, наш моряк решил «русифицировать» песни, которые арабы часто поют в период своего отдыха, используя барабан. Такие «совместные» песни мы использовали потом неоднократно, что способствовало дружбе и успешной работе.



Капитан Игнатьев Н. С. с сыновьями Максимом и Андреем

КИРЮХИН

Герман Лаврентьевич

(1928)

Капитан дальнего плавания

202

Родился 9 февраля 1928 года в Астраханской области

1945–1946 гг. — Астраханская мореходная школа.

1946–1947 гг. — закончил курсы штурманов малого плавания УКК Каспийского пароходства «Рейдтанкер» Минморфлота СССР. Матрос-рулевой.

1949–1951 гг. — 3-й, 2-й помощник капитана МБ «Бесстрашный», «Багратион».

1951 г. — направлен в город Одессу, на годичные курсы «Штурман дальнего плавания».

1952–1966 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана китобойцев АКФ «Слава», АКФ «Советская Украина».

1967 г. — заканчивает заочно судоводительский факультет ОВИМУ. Инженер-судоводитель.

1967–1968 гг. — капитан китобойцев «Дивный», «Дерзкий».

1968–1969 гг. — заместитель по промыслу, капитан-дублер АКФ «Советская Украина» (КМД Моргун Борис Макарович).

1970–1986 гг. — капитан-директор АКФ «Советская Украина».

1987–2000 г. — капитан-наставник ЧПОРП «Антарктика».

2000 г. — выход на пенсию.

- Награжден орденами Ленина и Трудового Красного Знамени.



КИСС

Дмитрий Филиппович

(1918)

Капитан дальнего плавания

Родился 29 июля 1918 года в Одессе

- 1941–1945 гг. — участник ВОВ.
 - 1947 г. — курсы штурманов при АКФ «Слава».
 - 1950–1954 г. — мореходное училище ММФ в Одессе.
 - 1956–1962 гг. — капитан китобойного судна № 8 и других АКФ «Слава». Капитан-директор ПР «Севастополь».
 - 1962 г. — ПР «Севастополь» передан из УАКФ в СУОР с капитаном и экипажем.
 - 1965 г. — капитан-директор ТР «Ураган» в «Югрыбхолодфлоте».
 - 1970–1976 гг. — капитан Севастопольского морского рыбного порта.
- Вышел на пенсию и уехал в Москву.
 - Награжден орденом Красной Звезды, медалями, в т. ч. «За отвагу», «За оборону Ленинграда», «За победу в ВОВ 1941–1945 гг.».



За горизонт уходят корабли,
Спускаясь по невидимым ступеням,
И посылают волны в белой пене
Еще раз тронуть краешек земли.

В. БОНДАРЧУК



КЛИМЕНКО

Евгений Андреевич

(1923–2008)

Капитан дальнего плавания

204

Родился 23 декабря 1923 года в селе Нововладимировке Голопристанского района Херсонской области

1941–1943 гг. — ЧМП, г. Одесса, матрос 1-го кл. на ледоколе «Торос», п/х «Красный флот» и др.

1943–1952 гг. — боцман п/х «Стахановец» в/ч 45673.

1952–1954 гг. — 2-й помощник капитана МБ-38.

1954 г. — переведен в Мурмансельдь, 2-й помощник капитана СРТ-4239.

1956–1958 гг. — старший помощник капитана СРТ 151.

1958–1960 гг. — окончил Мурманскую ШУКС.

1960–1970 гг. — капитан СРТ-4218, 4202, 706, 723.

1968 г. — окончил Мурманское МУ РП.

1970–1976 гг. — переведен в Одессу в УАКОРФ. 2-й помощник капитана РТМ-А «Венера-4», китобойцев № 31, № 34, СРТМ «Стырь».

1976 г. — капитан СРТМ «Кучурган».

1977 г. — капитан-наставник РПФ «Восток».

1978–1980 гг. — капитан СРТМ в НДР Йемен, порт Аден.

1980–1998 гг. — капитан РПК за рубежом и в Одессе.

- Награжден орденом Отечественной войны, орденом Красной Звезды, орденом Богдана Хмельницкого, орденом «За мужество» III степени, а также медалями.



ВОСПОМИНАНИЯ Е. А. КЛИМЕНКО

У моих родителей было четверо детей. Кроме меня — два старших брата и младшая сестра. Семья наша была дружная и работающая, а хозяйство — большое и крепкое. С детства нас приучали к труду и ответственности за порученное дело.

В конце 1928 года, спасая наше добро, трагически погиб отец. Наша мама стала вести хозяйство самостоятельно, мы хоть и были малы, дружно помогали ей. Помогали и родственники, чем могли. Но с каждым годом становилось все хуже и хуже. В 1932 году мать, оставив нас на деда, уехала в Одессу. Ей удалось устроиться в прислуги к первому секретарю горкома партии. Присылала нам в село денег и продуктов, сколько могла, это помогло выжить в то голодное время.

Летом 1934 года стало еще хуже. По рассказам деда, земли наши херсонские были богаты и родовиты. А тем летом проблемой было что одеть, в чем ходить и, самое главное, что есть. Сбрав нехитрые пожитки, мы, во главе с дедом Захаром, отправились в Херсон. До Голой Пристани шли целый день, а это сорок верст, делая небольшие остановки. Обгоняло нас много различных подвод, но никто так и не остановился, чтобы нас подвести. В то лето люди были голодные и безразличные.

Утром, сев на колесный пароход, мы добрались до Херсона. Здесь дед Захар посадил нас на п/х «Котовский», который и доставил нас в Одессу. На пароходе я первый раз увидел бескрайнее море, вот тогда и появилось мое желание стать моряком. В Одессе мама смогла достать нам направления в детский дом. Старшего брата Михаила отправили в детдом г. Новороссийска, а брата Василия, сестру Раису и меня направили в детский дом Одессы, который тогда был на улице Комсомольской (Старопортофранковской), 2. В марте 1935 года наш детдом переехал в город Бобринец Кировоградской области, в детдом № 2.

Летом 1938 года, по возрасту, моего брата Василия отправили в Одессу к матери, где он устроился в ЧМП (Черноморское морское пароходство) на теплоход «Белосток». 25 августа 1940 года закончилось и мое время учебы в детдоме, пришла пора возвращаться в Одессу. Хочется поблагодарить тех людей, которые были рядом с нами, от директрисы, Ливертовской Марии Львовны, и до нянечек, которые в те годы, несмотря на многие трудности, согревали наши детские души, делясь своим теплом.

В начале осени 1940 года моего брата Василия призвали в ряды РККА (Рабоче-Крестьянской Красной Армии), и он помог мне устроиться в ЧМП на свой т/х «Белосток» в должности матроса-ученика. Было это 26 сентября 1940 года. Так начиналась моя трудовая морская жизнь.

Война застала меня на «Белостоке». 21 июня мы пришли из очередного рейса Одесса — Мариуполь — Батуми и ошвартовались у старо-крымского пирса. 28 июня наш теплоход был передан под Военно-морской флаг, а нас отдел кадров ЧМП направил в разные места. Группу матросов, в том числе и меня, командировали в город Таллинн для перегона наших судов в Ленинград. Но со мной произошел казус. Я опоздал на несколько минут на вокзал и увидел хвост уходящего поезда. Только через много лет, в 90-х годах, я узнал подробности того трагического перегона наших судов, детально описанного в книге Игоря Бунича «Таллиннский переход».

Вернувшись в отдел кадров ЧМП, получил новое назначение. 8 июля 1941 года я прибыл на ледокол «Торос» матросом 1-го класса. В это время «Торос» стоял на текущем ремонте в летнем режиме. Ремонт производили своими силами, т. к. многие заводские специалисты были призваны на фронт. Сильно запомнился первый массовый налет на Одессу 22 июля. Наш корабль перенес его без потерь и повреждений. Потом будет много разных налетов и обстрелов, но первое впечатление четко осталось в памяти.

Стахановскими темпами закончили ремонт и 1 августа ушли в Херсон за плавучим доком. 6 августа «Торос» вышел из Херсонского порта, имея на буксире железо-бетонный плавучий док. В помощь из Николаева пришел буксир «Мартиец», и мы успешно прибыли в Одессу. Набрав воду для котлов в Арбузной гавани, поздно вечером 13 августа, когда док был загружен 39 паровозами и семьями железнодорожников, «Торос» с помощью буксиров вывел его из акватории порта.

В час ночи 14 августа вместе с буксиром «Мартиец» мы начали буксировку. Порт назначения Николаев. В 3 часа ночи подошел к нам торпедный катер и передал пакет с предписанием следовать в Новороссийск. Около 4-х часов утра док дал течь и стал тонуть. Решили вернуться в Одессу. С рассветом налетели юнкеры. До 7 утра было совершено 5 налетов. Хотя прямого попадания не было, но от близких разрывов док стал тонуть еще быстрее. Сняв беженцев, вместе с буксиром мы вернулись в Одессу. 18 августа л/к «Торос» принял на буксир недостроенный теплоход «Труд», груженный оборудованием судоремонтного завода им. А. Марти с семьями рабочих. Мы вышли из Одессы в сопровождении морских охотников и взяли курс на Мариуполь. На ледоколе «Торос» я прослужил до 2 октября 1941 года, занимаясь буксировкой плавдоков, барж, кораблей, перевоза стройматериалы, боеприпасы и солдат. В свободное от переходов время мы занимались мелкими ремонтами.

Забегая вперед, скажу, что в начале двухтысячных годов по одному из одесских телеканалов шла передача, где ведущая у здания городской Думы брала интервью у группы немцев, приехавших в наш город по приглашению мэрии. Один из немцев вспоминал, как он, летчик Люфтваффе, летом 1941 года где-то здесь в Одессе бомбил плавучий док с паровозами и позже видел его затопленным. Он приносил свои извинения одесситам, говоря, что была война, и он выполнял приказ. Вот так по телевизору я встретился со старым «знакомцем».

3 октября я был командирован рулевым матросом 1-го класса на теплоход «Красный флот». На нем мы ходили по маршрутам Керчь — Ейск, Керчь — Приморско-Ахтарск, Керчь — Темрюк, Керчь — Новороссийск.

В Керчь мы везли боеприпасы, продовольствие, солдат, обратно везли раненых. Со второй половины октября стали появляться фашистские самолеты. Пользуясь тем, что на многих гражданских судах вообще не было средств ПВО, и нашей авиации тоже не было видно, они безнаказанно охотились за нашими судами. Много раз нам приходилось ремонтировать наш корабль. Заделывали отверстия от пуль и осколков, восстанавливали фрагменты фальшбортов и надстроек.

12 мая 1942 года в составе груженого каравана и под охраной конвоя мы шли в Керчь. С рассветом налетело много самолетов. В 8 часов 28 минут, при входе в Керченский пролив, одна из бомб разорвалась прямо под бортом, и наш корабль стал тонуть.

Капитан приказал мне: «Право руля» и судно стало уклоняться вправо, выходя из канала, пока не коснулось грунта. Минут через 10–15 к нам подошел сейнер и стал переправлять солдат и команду на берег к причалу селения Капканы.

Добравшись до Новороссийска, где находился отдел кадров ЧМП, я получил направление на буксир «Симеиз», куда и прибыл 27 мая 1942 года. Снова мы стали заниматься буксировкой грузов. В одну сторону живую силу и боеприпасы, в обратную сторону раненых. Почти год я прослужил на буксире, до 6 апреля 1943 года.

В тот день мы тянули баржу с боеприпасами и десантниками. Это был 14 рейс на «Малую Землю». Разогнав баржу, под самым берегом мы резко разворачивались, сбрасывая трос, уходили в море. Но не успели мы отойти на 150 метров от места разворота, под нами сработала магнитная мина. Меня и еще двоих моих товарищей подобрал сейнер, остальную часть команды, которые остались в живых, вместе с капитаном подобрал морской охотник. Не прошло и минуты, как под охотником разорвалась подводная мина большой мощности. Живых на поверхности мы не видели. Так погиб мой капитан, наставник, учитель и плюс к этому мой родной дядя Вечный Василий Алексеевич.

Некоторое время я был на подсмене. 3 июля 1943 года был направлен на пароход «Станановец» матросом 1-го класса. Перевозили солдат и матросов, оружие и боеприпасы, продовольствие и обмундирование. Занимались ремонтом.

За войну мне пришлось принимать участие в обороне Одессы, Керчи, Новороссийска и Кавказа, высаживать десанты в Феодосии, в Керчи и на «Малую Землю». В конце июля 1944 года мы пришли в Одессу.

Победу я встретил со своими боевыми товарищами в Одесском порту на п/х «Стахановец». 8 мая 1945 года, поздно вечером, поднялась стрельба со всех видов оружия. Все вокруг обнимались, махали руками, кричали «Ура!». Стоя на мостике, стрелял из ракетницы и я, выпуская один за другим разноцветные шары в мирное Одесское небо.

В октябре 1945 года был откомандирован в Германию, город Гамбург, для перегона судов в Черное море.

В Гамбурге я был направлен на т/х «Сергей Лазо». На этом теплоходе я познакомился со своей будущей женой и матерью моих троих детей, Бердниковой (Клименко) Александрой Титовной, которая была направлена в Гамбург Ленинградским морским пароходством в должности 4-го помощника капитана (переводчиком). До осени 1954 года служил на разных судах ЧМП. Нам приходилось ходить в разные порты Черного моря: Констанцу, Варну, Бургас, Константинополь. Также ходили в Крым и на Кавказ.



Семья Клименко, 8 марта 1965 года

В октябре 1954 года, подписав контракт, перевелся в город Мурманск. В «Мурмансельде» я проработал почти 16 лет. Учился ловить рыбу тралом и кошельком, перенимая опыт у старших товарищей. Также учился в ШУКСе, в группе штурманов дальнего плавания. Заочно закончил Мурманское мореходное училище РП, потом курсы повышения квалификации.

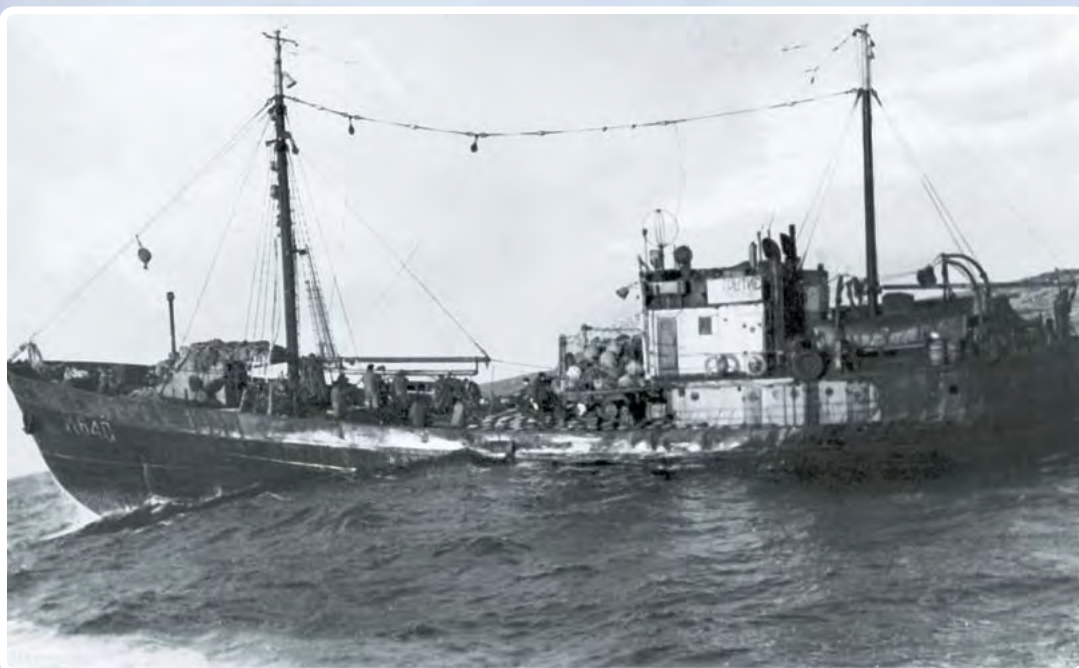
Вот выписка из еженедельника «Рыбный Мурман»:

«КЛИМЕНКО Евгений Андреевич, капитан-промысловик. В начале 1960-х годов возглавлял экипажи траулеров «Пахтусов» и «Забияка». Руководимый им СРТ № 4218 признавался лучшим по флоту среди экипажей средних рыболовных траулеров. Был «универсальным» капитаном, добиваясь успеха как на промысле сельди в Северном море, так и на промысле трески в Баренцевом. Одним из первых на Северном бассейне вызвал на соревнование сахалинцев — СРТ «Напор». Обмен информацией о трудовых победах, чувство сопричастности к решению масштабных задач позволили морякам и в Ледовитом и в Тихом океанах успешно работать и дать стране большие рыбы».

В июле 1970 года закончился мой контракт с «Мурмансельдью». Я переводом вернулся в Одессу, но не в ЧМП, а в ЧРПО (Черноморское рыболовное объединение) «Антарктика». Мне пришлось служить на разных судах. Дважды ходил в экспедиции китобойной флотилии «Советская Украина» на китобойцах к/с № 31 «Беспокойный» и к/с № 34 «Вдумчивый». Неоднократно ходил в промысловые рейсы с рыбопромысловой флотилией «Восток». Обучал йеменцев работе на СРТМах. И так до 8 мая 1998 года, когда я в последний раз сошел по трапу на берег. За спиной остался пройденный путь от матроса-ученика до капитана дальнего плавания, путь длиной в 57 лет и 8 месяцев.



*44-я годовщина Победы в ВОВ.
Капитаны Гарманов Геннадий Николаевич, Живора Николай Данилович,
Клименко Евгений Андреевич, 9 мая 1989 года*



СП-151 «Аксай» (старпом Клименко Е. А.), Атлантика, 1956 год

КЛИМЕНКО

Николай Григорьевич

(1958)

Капитан дальнего плавания



Родился 29 сентября 1958 года в городе Василькове Киевской области

1975–1981 гг. — Мурманское ВИМУ, судоводительский факультет.

1981 г. — направлен в ЧПОРП «Антарктика», город Одесса.

1981–1986 гг. — 4-й, 3-й, 2-й помощник капитана на РТМ-С «Гарпунер Зарва».

1986–1990 гг. — старший помощник капитана на РТМ-С «Капитан Пургин», РТМК-С «Капитан Орликова».

1990–1995 гг. — капитан-директор РТМ-С «Гром», РТМ-С «Гарпунер Зарва», РТМК-С «Иван Кучеренко».

1995 г. — капитан СТМ «Омало».

1996–1998 гг. — капитан-директор РТМ-А «Венера-4».

1998–2004 гг. — капитан-директор БАТ-М «Капитан Буга».

2004–2011 гг. — капитан-директор БАТ-М «Валерий Кравченко» (бывший «Капитан Соляник»), РТМК-С «Юпитер» (бывший «Капитан Лабунец»), РТМК-С «Борис Деревянко» (бывший «Иван Кучеренко»).



КОЗЛОВ

Алексей Алексеевич

(1939)

Капитан дальнего плавания

210

Родился 7 июня 1939 года в городе Москве

1952–1954 гг. — клуб юных моряков, г. Москва (сигнальщик, старшина шлюпки).

1954–1958 гг. — ОМУ РП, судоводительское отделение.

1958–1959 гг. — направлен в АКФ «Слава», г. Одесса, матросом 1-го кл. на к/с № 28 «Бесстрашный».

1960–1968 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана на к/с № 28 «Бесстрашный», к/с № 29 «Бесшумный».

1968–1971 гг. — служба в Северном ВМФ, г. Североморск, командир батареи крейсера «Железняков».

1971–1974 гг. — УАКОРФ. 2-й помощник капитана РТМ-А «Апшерон».

1974–1976 гг. — старший помощник капитана СРТМ «Ромб», капитан СРТМ «Альциона» в Советско-Йеменской экспедиции.

1977 г. — получил диплом КДП.

1977–1986 гг. — капитан СРТМ, старший помощник на РТМ-А ЧПОРП «Антарктика».

1985 г. — заочно окончил ОВИМУ.

1986–1995 гг. — капитан-директор РТМ-А «Измаил», РТМ-А «Николаев».

1995 г. — вышел на пенсию и работал в Ильичевском торговом порту капитаном бункеровщиков.

2001 г. — окончил ОМУ РП, механик ДВС 3-го разряда.

2002 г. — старший преподаватель в Одесской национальной морской академии, факультет «Морское судовождение», кафедра «Управление судном».

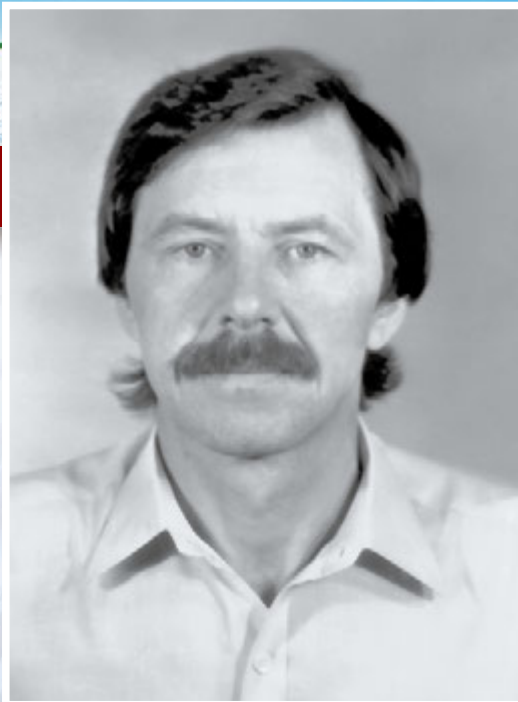


КОМИСАРЧУК

Жорж Васильевич

(1945)

Капитан дальнего плавания



Родился 16 сентября 1945 года в селе Вертокиевка
Житомирской области

1963–1967 гг. — Одесское мореходное училище рыб-
ной промышленности.

1967 г. — направлен в УАКФ, г. Одесса, назначен
матросом на китобойное судно № 36
«Выдержанный» АКФ «Советская
Украина».

1968–1977 гг. — работал 3-м, 2-м, старшим помощни-
ком капитана на рыболовных судах
типа «Атлантик».

1977–1980 гг. — капитан-директор РТМ-А «Апшерон».

1980 г. — начальник промыслового района
Аденского залива.

1981 г. — главный штурман отдела безопасности мореплавания.

1982–1988 гг. — капитан-директор РТМ-А «Львов».

1986 г. — заочно окончил Одесское высшее инженерно-морское училище.

1988–1991 гг. — капитан-директор РТМ-С «Борис Алексеев».

1991–1995 гг. — капитан-наставник, главный штурман ЧПОРП «Антарктика».

1995 г. — начальник промыслового района зоны Марокко.

1996–2001 гг. — капитан различных судов под иностранным флагом (танкер, сухогруз)

2001 г. — вышел на пенсию.



Пернатые оккупанты

В 1986 году на отряд советских судов, работающих в зоне острова Кергелен, была установлена квота вылова нототении в размере 120 тонн. В виде прилова отряд уже выловил более 80 тонн. Выгрузив рыбопродукцию в бухте Морбиан, судно вышло на промысловые глубины и произвело траление на восточном склоне шельфа острова. Поймали около 30 тонн. По указанию французского наблюдателя, согласно правилам рыболовства в зоне о. Кергелен, судно покинуло квадрат и продвинулось на 50 миль западнее. Произвели постановку трала.

Через полчаса резко налетел сильный шквалистый ветер, увеличилось волнение моря, потемнело небо. Начали подъем трала, скорость судна упала и первые высокие океанские волны принесли большую колонию пингвинов. Как только сетная часть донного трала вышла на слип судна, пингвины плотным слоем на всю ширину слипа, как по команде, пошли на борт судна. Остановить эту массу мы не смогли. По окончании выборки трала вся главная палуба судна была заполнена пингвинами, а улов составил более 20 тонн нототении. Благодаря тому, что на борту судна находился старший наблюдатель Департамента заморских территорий Франции и два траления были выполнены в строгом соответствии с правилами рыболовства в зоне о. Кергелен, судну удалось избежать серьезных неприятностей из-за превышения установленной квоты, а экипаж еще несколько дней вытягивал пингвинов из труднодоступных мест на главной палубе.



КОРОТКОВ

Анатолий Гаврилович

(1928)

Капитан дальнего плавания

Родился 12 декабря 1928 года в городе Лобинске Краснодарского края

1946–1951 гг. — Одесское мореходное училище ММФ, судоводительское отделение.

1951–1952 гг. — 3-й помощник капитана в Дунайском пароходстве, г. Измаил.

1952–1953 гг. — переведен 2-м помощником капитана в ЧМП ММФ, г. Одесса

1954–1958 гг. — переведен в УАКФ «Слава», г. Одесса, 2-м помощником капитана на к/с № 1

1958–1962 гг. — получил диплом КДП, старший помощник капитана на к/с № 14, к/с № 34.

1962–1978 гг. — капитан к/с № 46 «Дивный», к/с № 36, к/с № 52 «Знатный» и др.

1978–1983 гг. — старший помощник капитана СРТМ.

1983–1990 гг. — капитан ремонтно-подменных экипажей.

1991 г. — капитан СРТМ в Йемене.

1991 г. — вышел на пенсию.



213



ЧПОРП

КОЧЕРГИН

Анатолий Михайлович

(1936)

Капитан дальнего плавания

214

Родился 27 июня 1936 года в городе Очакове в семье рыбака

1954–1958 гг. — ОМУ РП, судоводительское отделение.

1958 г. — направлен в АКФ «Слава» матросом 1-го класса на к/с № 26 «Бравый»

1959–1973 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана к/с № 26, к/с № 31, к/с № 52 флотилии «Слава».

1973 г. — капитан к/с № 52 «Знатный».

1979 г. — заочно окончил ОВИМУ, инженер-судоводитель.

1980–1981 гг. — капитан патрульного судна в Сьерра-Леоне.

1982–1984 гг. — старший помощник капитана АКБ «Советская Украина».

1985–1987 гг. — капитан к/с № 43 «Гремучий», китобоец занял 1-е место по итогам рейса.

1987–1991 гг. — капитан РПК, город Аден.

1991–1993 гг. — групповой инженер службы эксплуатации ЧПОРП «Антарктика».

1993–1995 гг. — капитан-директор РТМ-А «Львов», РТМ-А «Балта» отстойного каравана.

1996 г. — вышел на пенсию.

- *Ветеран труда.*



ЛАБУНЕЦ

Анатолий Степанович

(1913–1984)

Капитан дальнего плавания



Родился 20 июля 1913 года в городе Очакове

- 1928 г. — окончил школу юнг в г. Туапсе, юнга, матрос, штурман на п/х «Варлаам Ованесов», п/х «Эмба»; закончил курсы и получил диплом судоводителя маломерных судов до 200 т.
- 1942 г. — перевелся во Владивосток в Совтанкер. 3-й, 2-й, старший помощник капитана. Обучаясь заочно, сдал экзамены на штурмана дальнего плавания.
- 1945 г. — участник Японской войны в качестве главстаршины бригады торпедных катеров.
- 1946–1965 гг. — перевелся в Одессу. Капитан китобойцев «Слава-1», «Слава-4», «Гуманный-44». Капитан-дублер АКФ «Слава».
- 1965–1966 гг. — капитан-директор АКБ «Слава».
- 1966 г. — 22 апреля последний день промысловой работы АКФ «Слава» в водах Южного полушария. Под руководством КМД Лабунца А. С. КБ «Слава» и 6 китобойцев были перегнаны на Дальний Восток.
- 1968–1970 гг. — капитан-дублер, капитан-директор АКБ «Советская Украина».
- 1971 г. — начальник отдела мореплавания, заместитель генерального директора.
- 1982 г. — вышел на пенсию.

• Имеет награды: орден Ленина, орден Трудового Красного Знамени, орден «Знак Почета», медали.



Династия Лабунцов

Отец — **Лабунец Степан Андреевич**, прапорщик, участник Первой мировой войны. Полный Георгиевский кавалер (три Георгиевских креста и четыре медали). Он до сих пор является честью и доблестью большой морской семьи Лабунцов.

Мать — **Лабунец (Левченко) Анастасия Петровна**.

Именем Анатолия Степановича назван консервный супер-траулер «Капитан Лабунец»



Сын — **Лабунец Владимир Анатольевич** (1944 г. р.), механик 1-го разряда.

Окончил ОМУ техфлота и ОВИМУ. Старший механик с 1983 года. С 2009 года преподаёт в ОМК ОНМА.



Сын — **Лабунец Евгений Анатольевич** (1951 г. р.), капитан дальнего плавания.

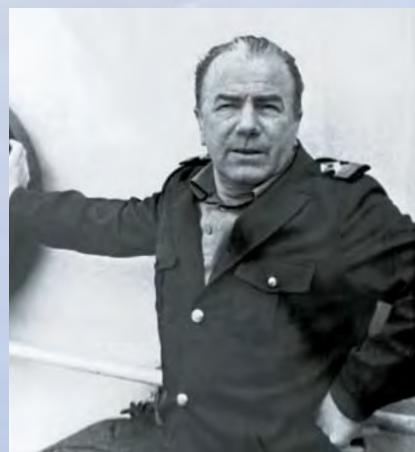
Окончил ОВИМУ. С 1985 года до настоящего времени — капитан.

Внук — **Лабунец Юрий Евгеньевич** (1980 г. р.), в настоящее время 2-й помощник капитана.

Внук — **Лабунец Евгений Владимирович** (1985 г. р.), в настоящее время 2-й механик.

Племянник — **Лабунец Сергей Викторович** (1939 г. р.), механик 1-го разряда. Старший механик с 1968 года. Сейчас на пенсии.

Внучатый племянник — **Лабунец Виктор Сергеевич** (1962 г. р.), в настоящее время старший помощник капитана.



*Создатель
морской династии
Анатолий Степанович Лабунец*



Василий Тимофеевич

(1946)

Капитан дальнего плавания



Родился 19 октября 1946 года в селе Марамоновка Дондюшанского района Молдавской ССР

1964–1968 гг. — ОМУ РП, судоводительское отделение. Путевку в жизнь дал земляк — Присакару Г. А., капитан дальнего плавания АКФ «Советская Украина».

1968 г. — направлен в ЧПОРП «Антарктика» матросом на РТМ-А «Лиман».

1969 г. — назначен 3-м помощником капитана на РТМ-А «Ильичевск».

1970–1975 гг. — работал 2-м помощником на судах РТМ-А «Взморье», «Артек», «Ильичевск».

1975–1976 гг. — ст. помощник на РТМ-С «Форос».

1977–1979 гг. — окончил заочно ОВИМУ по специальности инженер-судоводитель. Назначен капитан-директором на РТМ-А «Ильичевск».

1979–1981 гг. — капитан-директор РТМ-С «Тропосфера», «Капитан Пургин», «Борис Алексеев», «Гарпунер Зарва».

1982–1986 гг. — начальник отдела мореплавания ЧПОРП «Антарктика».

1987–1992 гг. — начальник Азчерморинспекции Северо-Западного района Черного моря. После ликвидации инспекции снова назначен начальником отдела мореплавания ЧПОРП «Антарктика».

1992 г. — заместитель генерального директора в частной судоходной компании, капитан в греческой компании «Ласкаридис ШИП-Г» на транспортных рефрижераторах «Сароник Бэй», «Фрио Посейдон», «Пролив Виктория», «Камчатский пролив», «Фрио Атлантик 1».

2011 г. — вышел на пенсию.

- Награжден орденом «Знак Почета» (1981 г.).



КУРЬЕЗНЫЕ СЛУЧАИ

Во время прохождения первой плавательской практики на китобойном судне «Бесшумный-29» в период перехода из Одессы в район промысла я периодически приходил на мостик и стажировался на руле, а мой сокурсник, Саша Рыбкин, на мостик поднимался, но на руле не стоял. И вот после выхода из Красного моря и следовании в Индийском океане как-то старший помощник капитана Майчук Николай Платонович (впоследствии генеральный директор СПОРП «Атлантика») попросил Рыбкина постоять немного на руле, пока он спустится в штурманскую рубку и проверит местоположение судна.

Когда старпом ушел, Рыбкин стал на руль. Через некоторое время китобоец на полном ходу начал разворачиваться через правый борт и получил крен, вследствие которого несколько вентиляторов, которые были установлены в иллюминаторах личного состава, были залиты водой, а с мостика послышался крик «Караул, помогите!». Почти весь экипаж выскочил на палубу, думая, что начался китобойный промысел. Я в это время помогал повару накрывать столы в кают-компании и разложил на столах тарелки со сливочным маслом. В результате резкого крена тарелки слетели со столов, масло оказалось на палубе, я взял мокрую швабру и вытер это масло (размазал по палубе). В кают-компанию зашел электромеханик с солидным брюшком и из-за крена поскользнулся и оказался под столом, его «заклинило» там так, что потом два моряка с трудом его вытащили.

В том же рейсе мы попали за сороковыми широтами в такой шторм, что он мне запомнился на многие годы, крен судна достигал 40–50 градусов и моряки вынуждены были привязываться к койкам, чтоб не упасть, китобоец зарывался в воду так, что на верхнем мостике вахтенные стояли по пояс в воде. В результате шторма сорвало со штатного места спасательную шлюпку, и только чудом удалось ее удержать, а корпус судна в районе шлюпочной палубы получил трещину, и вода «гуляла» в коридоре жилых помещений. Потом бригада сварщиков несколько дней укрепляла корпус.

В. Т. ЛЕСНИК



МАТИЙЧУК

Николай Павлович

(1939–1977)

Капитан дальнего плавания

Родился в 1939 году в селе Соболевке Гайсинского района Винницкой области

1957–1961 гг. — окончил Одесское мореходное училище технического флота, судоводительское отделение.

1961 г. — получил диплом штурмана малого плавания, начал трудовую деятельность штурманом в управлении «Балттехфлот».

1969–1975 гг. — окончил заочно Калининградский технологический институт рыбной промышленности и поступил в Черноморское производственное объединение рыбной промышленности «Антарктика». 3-й, 2-й помощник капитана на РМТ-А. 2-й помощник капитан-директора РПБ «Восток». Старший помощник капитана на рыболовных траулерах.

1975–1977 гг. — назначен капитан-директором РТМ-А «Днепродзержинск», на котором успешно работал.



*И вот протяжно и простудно
Гудок прощальный прокричал.
И капитан с родного судна
Сошел уныло на причал.*

МОРГУН

Борис Макарович

(1923–1970)

Капитан дальнего плавания

220

Родился 7 января 1923 года на Харьковщине

- 1937 г. — студент гидрометеорологического техникума.
 - 1941 г. — рулевой на кораблях вспомогательного Черноморского ВМФ.
 - 1950 г. — помощник капитана, старший помощник на СРТ Калининградского управления экспедиционного лова.
 - 1952 г. — получил диплом капитана дальнего плавания, старший помощник капитана на китобойце № 2 АКФ «Слава», г. Одесса.
 - 1955 г. — капитан китобойца № 10.
 - 1956 г. — окончил ОВИМУ, инженер-судоводитель.
 - 1958 г. — заместитель капитан-директора АКФ «Слава».
 - 1959 г. — капитан-директор АКФ «Слава».
 - 1965 г. — генеральный капитан-директор флотилий «Советская Украина» и «Слава».
 - 1970 г. — 9 января погиб в Антарктике на борту АКБ «Советская Украина», похоронен на втором кладбище в городе Одессе.
- Награжден орденом Красной Звезды (1943 г.).
 - присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и молот» (1963 г.).



МОСКАЛЕНКО

Анатолий Иванович

(1938)

Капитан дальнего плавания

Родился 22 сентября 1938 года в городе Балта
Одесской области

1957–1961 гг. — ОМУ РП, судоводительское отделение.

1961–1969 гг. — направляется в Мурманский траловый флот. Получает рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 3-м, 2-м, старшим помощником капитана СРТ-300 (Логгер), осваивал дрейфтерный, траловый, кошельковый, близнецовый лов (сельди, трески, окуня, сайки, пикши).

1969 г. — переводится в УАКОРФ, г. Одесса, старшим помощником капитан-директора РТМ-А «Днепродзержинск».

1970 г. — капитан-директор РТМ-А «Днепродзержинск».

1971–1972 гг. — промысловый помощник капитан-директора РПБ «Восток».

1972–1982 гг. — капитан-директор РТМ-А «Пролив», РТМ-А «Буревестник».

1982–1997 гг. — капитан-директор РТМК-С «Капитан Орликова», РТМК-С «Капитан Лабунец».

1997 г. — вышел на пенсию с орденом «Знак Почета».



Воспоминания А. И. Москаленко

Я начинал трудовую деятельность матросом на танкерах и пассажирах в ЧГМП.

После окончания ОМУ РП в 1961 году попал по распределению в Мурманск. Работал на СРТ (логгерах) от третьего до старшего помощника капитана. Благодаря рыбакам-поморам освоил дрейфтерный, траловый, кошельковый и близнецовый лов. Работал в Северной Атлантике, Баренцевом море.

В 1969 году был переведен в Одесское управление китобойного и рыболовного флота на должность старпома на суда типа «Атлантик», т. к. Одесса начала получать рыболовные суда из ГДР, а специалистов не хватало.

Сразу после оформления на работу улетел в Штральзунд (ГДР) на приемку РТМ-А «Днепродзержинск».

В 1971 году после беседы с капитан-директором Барановым И. А. получил приглашение на приемку РПБ «Восток» в должности промыслового помощника. Базу «Восток» и суда РДС (рыбодобывающие суда) мы изучали и осваивали на Адмиралтейском заводе Ленинграда в течение 8 месяцев. Затем ходовые испытания базы и 2-х экспериментальных РДС. Время было зимнее (конец ноября, декабрь). Финский залив, а затем и Балтика, начали покрываться коркой льда. Мне пришлось участвовать в испытаниях РДС, т. к. у заводчан не было капитана на РДС для испытаний. Работа была очень сложная и напряженная. В 8 утра нас (два РДС, 5 человек экипажа на каждом) спускали на воду для отработки различных задач. Погода была штормовая, со снежными зарядами и морозом. Питались, как правило, сухим пайком, т. к. что-либо подогреть из продуктов было негде. Когда ударили морозы посильней, наши испытания усложнились, т. к. стеклопластиковые корпуса льдом начало резать, и РДС начали терять мореходность. Спуски РДС прекратили, и 20 декабря нас (два экипажа РДС) отправили в порт постройки ПЭЛУ для ремонта. Это был первый сигнал для конструкторов о недоработке проекта первых РДС (они назывались «Надежда»). Переход из Финского залива через весь Питер по Неве в ночное время под всеми мостами до самой Онеги оставил сильное впечатление. Ведь мы привыкли к открытым водам морей и океанов, а здесь такая красота: огромный город с двух бортов, штиль и тишина. Вот такое бы плавание!

Затем приемка всех 14 РДС на заводе-изготовителе и выход в первый промрейс. Освоение плавбазы и РДС было сложным и мучительным. Надо было доказать, что добывающий флот базы способен обеспечить ее рыбой (250-300 т в сутки). Мне, как промысловому помощнику, приходилось постоянно находиться на борту РДС. Экипажи РДС работали сутки через сутки, а я без всякой смены, т. к. все время возникали проблемы то с кошельками, то с тралами, то с близнецами. Уснуть на РДС невозможно из-за дикого шума дизелей — два ДВС-300 (танковые) и вспомогач (150 л. с.), а также сильной неприятной качки, стеклопластиковые РДС болтались, как поплавки, на любой волне.

Как помощнику капитана по промыслу, мне часто приходилось вылетать на вертолете в поисках концентрации рыбы и наводить суда (РДС) на косяки. База благодаря большой скорости оперативно перемещалась в место скопления рыбы.

Добывающие суда РПБ «Восток» были рассчитаны для добычи рыбы на мелководье, раньше зона была 3 мили. Так как комплекс «Восток» строили 10 лет, правила рыболовства изменились. Иностранные государства начали вводить рыболовные и экономические зоны до 250 миль. РДС для добычи рыбы на больших глубинах непригодны. Надо было доказывать конструкторам, что РДС не работоспособны на больших глубинах. Тут нам помогло, что во время нахождения на борту плавбазы в тропиках корпуса РДС начали разлагаться. В итоге представители Регистра СССР, которые постоянно находились на базе, запретили спуск их на воду. Так и закончилась эпопея РДС на «Востоке».

После первого рейса РПБ «Восток» меня назначили капитан-директором РТМ-А «Пролив».

Работал во всех 4-х океанах. Был ударником трех пятилеток, неоднократным победителем соцсоревнований в классе судов по МРХ СССР. Награжден орденами «Знак Почета», «Трудового Красного Знамени» и 4-мя медалями.

Последние 8 лет работал капитаном на супертраулерах-консервщиках типа «Моозунд», постройки ГДР, Штральзунд, где мы освоили производство консервных банок.

Случай, как из настоящего кинобоевика

Произошло это на РТМК-С «Капитан Орликова», район ЦВА, летом 1989 года. В то время испанцы уже давно отказались от «Испанской Сахары», а марокканцы стали активно претендовать на эти территории вплоть до Мавритании.

Наш промысловый флот в ЦВА имел солидную охрану и поддержку ВМФ. Где-то часов в 7 утра, в районе 22° с. ш., за пределами 12-мильной зоны, мы шли с тралом. Я только поднялся на мостик, как из дымки выскочил быстроходный катер с расчехленными пушками с боевым расчетом. Он подошел почти вплотную к борту судна, потребовал остановиться, спустить штормтрап и начал стрельбу из пушек перед форштевнем. Я дал команду спустить штормтрап и пытался выяснить ситуацию по УКВ, объясняя, что судно смогу остановить только после выборки трала, и пусть прекратят стрельбу, т. к. на судне 125 человек экипажа, а траловая команда работает на палубе. В это время 8 головорезов, одетых кто во что, но вооруженные автоматами, пистолетами и двумя пулеметами, ворвались на ходовой мостик. Один из них представился лейтенантом военно-морских сил Марокко, потребовал ключи от радиорубки и распорядился убрать всех с мостика, кроме вахтенного штурмана. Возле меня поставил двух автоматчиков. Приказал после выборки трала следовать в кильватер за кораблем в порт Дахла. Они установили два пулемета в направлении траловой палубы.

Я сразу дал команду в машину остановить один главный двигатель. Телефоном и внутренней связью мне разрешили пользоваться. Офицер начал требовать, чтоб я дал «полный ход» 17 узлов. Я сказал ему, что быстрее не можем идти. Нужно подойти к танкеру и взять топливо. После разговора со своим командиром он сказал, что топливо возьмем в Дахле. Я даю согласие, но говорю, что для этого мне надо связаться с судовладельцем и получить добро. Он спросил — сколько мне надо времени? Ответ — 30 минут. После разговора со своим шефом он дал мне 15 минут и ключ от радиорубки. Нам хватило несколько минут: дать аварийную РДО (радиограмму) во все адреса, дать координаты и курс следования нашему кораблю ВМФ. Марокканцы повели нас вдоль берега на Дахлу, постоянно требуя, чтоб я добавлял ход. Дважды получил по затылку прикладом автомата, грозились расстрелять пульт управления и все приборы на мостике, продырявили два лобовых окна на мостике, стреляли из автоматов по подволоку. Командир по радиации дал команду лейтенанту, чтоб стреляли мне по ногам. Я услышал эту команду, посмотрел на свои ноги и подумал: «Почему же я в шлепанцах?». А в это время наш «Бугель» (корабль ВМФ) упорно нас догонял.

Очень важным оказалось то, что на судах типа «Моозунд» имеется помещение для вахтенного, где установлен телефон, радиостанция УКВ, спикер и прочая связь. Об этом



марокканцы не знали. Я туда посадил начальника радиостанции и постоянно поддерживал связь с «Бугелем», передавая и получая информацию. Погода нам способствовала, мы шли почти в постоянной дымке. Когда наш «Бугель» подошел на 1 милю по корме, то начал стрельбу главным калибром через наш корпус вперед по курсу. Лейтенант-марокканец услышал стрельбу и стал запрашивать свой корабль. Потом выскочил на крыло, увидел наш «Бугель» и начал орать по радиации «Рашен милитари». Схватил меня за шиворот, врезал рукояткой пистолета по голове и потащил на крыло. А «Бугель» уже начал заходить на швартовку к правому борту. Предварительно по моей команде с правого борта были спущены два штурмтрапа и все прочее для приемки нашего десанта.

Лейтенант-марокканец машет у меня перед носом пистолетом и орет: «Если ты дашь добро на швартовку, я стреляю тебя и всех, кого успеем». Забыл: во время этой эпопеи к нам высадилось еще 6 марокканцев с автоматами для проверки машины, почему нет полного хода. Они ходили в машинное отделение, но ничего не поняли.

Пока лейтенант грозился меня расстрелять, мгновенно с двух бортов в ходовую рубку ворвались наши моряки-десантники, быстро разоружили горе-вожака на мостике, а также в машинном отделении.

Самое интересное было то, что марокканский корабль, как услышал стрельбу — врубил узлов 30 и скрылся. Наши военморы отработали на 5 баллов, хотя до последнего момента матросы считали это учебной тревогой и поняли, что это серьезно, только когда получили боекомплект к автоматам и пистолетам. Десантировались офицеры, мичмана и старшины-годки, примерно 25 человек. Насколько я был проинформирован командиром, Министру обороны пришлось брать «добро» на применение огня у Главкома тов. Горбачева. Ответ был краток: «Действовать по обстановке». Это была первая операция такого масштаба по освобождению наших моряков.

Ввиду того, что военный корабль Марокко скрылся за горизонтом, командир группы захвата предложил мне выдать марокканцам спасательные жилеты и пустить их добираться до своих вплавь.

Я дал команду лейтенанту-марокканцу связаться со своим командиром, чтоб тот приблизился к левому борту, спустил надувной катер с одним безоружным моряком, подошел к штурмтрапу и забрал своих флибустьеров.

Военморы получили заслуженные награды. Я не получил ни благодарности, ни «фитиля». И на том спасибо. Все обошлось благополучно.

Приемка судна «Капитан Лабунец»

В 1990 году в сентябре прибыл с экипажем на приемку РТМК-С «Капитан Лабунец». Судно было названо в честь заслуженного капитана, высокопорядочного человека и моряка, капитан-директора китобойной флотилии «Слава» Анатолия Степановича Лабунца.

Приемка судна «Капитан Лабунец» прилась в канун 1991 года. Все происходило очень торжественно. Подъем флага, торжества и т. д. Нас сразу отправили в порт Таллинн на бункеровку. Приняли 2200 т мазута, 200 т дизтоплива и прибыли в порт Клайпеда 31 декабря 1990 года в 15.00. Погода была свежая — 6-7 баллов. Я просил руководство порта поставить меня на внутренний рейд, чтоб в спокойной обстановке встретить Новый год, т. к. на борту было много жен и детей. Во всех инстанциях мне было отказано. Стали на якорь на внешнем рейде. Дважды срывало с якоря. Пришлось стать на два якоря и держать один главный двигатель в постоянной готовности. Вот такой Новый год.

После этого, пришвартовавшись к причалу в рыбпорту Клайпеды, начали получать снабжение, прибывающее из Одессы. По просьбе моряков и моему решению, постановили освятить и окрестить пароход по лучшим русским традициям. Нашли православного священника и организовали крещение корабля. Все получилось здорово. Священник с хором в присутствии

180–200 человек освятили-окрестили все помещения корабля, начиная с капитанского мостика. Подарили мне икону «Николая Крестителя», «Иисуса Христа».

Сразу после Нового года в Литве началось непонятное действо. В магазинах нам перестали продавать абсолютно все: зубную пасту, носовой платок, мыло и т. д. Мы были в недоумении. Нас не обслуживали в кафе. 10 января 1991 года утром мы вдруг увидели в городе танки, началась какая-то стрельба. Меня вызвал капитан порта и сказал: «Анатолий Иванович, тебе надо срочно уходить из порта, иначе ты вообще не выйдешь». Я ждал снабжение из Одессы — 15 вагонов. Сразу связался с генеральным директором ЧПОРП «Антарктика» И. А. Барановым и доложил обстановку в порту Клайпеда. Мне была дана команда: «Отдавать швартовые и уходить в район ЦВА, снабжение дошлем на промысел».

Но надо было отправить в Одессу порядка 15 человек жен моряков с детьми. Благо рядом был российский порт Калининград. Я упросил капитана порта дать мне буксир для доставки членов семей моряков в Калининград. Буксир нам выделили. Сопровождать семьи моряков я послал первого помощника капитана, снабдив его спиртом, колбасой и т. п., портативной радиостанцией, чтоб он помог организовать отправку людей в Одессу. Когда он вернулся, мы сразу ушли из Клайпеды в море.

Филе под запретом

На мой взгляд, интересный эпизод произошел на промысле в 1973 году.

Мы работали на РТМ-А «Буревестник» в СВА, район ирландского шельфа, по добыче скумбрии, ставриды, сельди. Я связался с капитанами «Севрыбы», чтобы получить информацию по работе в Бристольском заливе. Ловилась очень крупная скумбрия. Мурманчане и запырьовцы в основном выпускали филе скумбрии. Высадил десант на БМРТ «Севрыбы» для обмена опытом. Посмотрев самодельные филейные машины и выход отличной филейной продукции, мы быстро начали осваивать выпуск филе. Когда начали выдавать в суточных сводках выпуск филе скумбрии, мне пришло РДО от главного технолога «Азчеррыбы» с требованием немедленно прекратить выпуск филе скумбрии, так как на данную продукцию нет технических условий. Я взял ТУ «Севрыбы», «Запырьбы», но запрет был категоричным. Руководство «Антарктики» отмахивалось, и мы продолжали выпуск филе. Тогда «Азчеррыба» запретила отгружать филе на наши транспорта, и нам пришлось отгрузить продукцию на Болгарию. Когда скумбрия отошла на большие глубины в океан, пришло «добро» на выпуск и увеличение выпуска данной продукции. Вот такой парадокс!

Хорошая идея

В этом же рейсе научно-поисковое судно РТМ-А «Садко» испытывало устройство «Ставрида». Это управление хода пелагического трала по вертикали (горизонту) при помощи «подкрылок», т. е. на плоскости пелагической доски имелось «окно» (2 м²), посаженное на ось и поворачивающееся «верх-низ» при помощи дистанционного управления. Наподобие подкрылок на самолете. Когда РТМ-А «Садко» снимался с промысла, капитан предложил промысловикам взять эти доски со всем оборудованием и поработать в промысловом режиме. Я заинтересовался этой идеей. Но никто из капитанов взять на борт это хозяйство не мог, в связи с тем, что руководство судовладельца запрещало связываться с учеными, т. к. для освоения новой техники полагалось до 10 дней работы без суточных нагрузок.

Учитывая то, что у нас рейсовой задание было уже перевыполнено за месяц до конца промысла, я согласился взять эти доски со всем оборудованием на борт без корректировки рейсового задания. К нам на борт высадились специалисты-конструкторы, установили все оборудование, научили немного управлять этим устройством и ушли на свое судно. У нас на борту остался сотрудник ЦКБ «Азчеррыба» Колпачков Игорь, который принимал участие в испытании устройства «Ставрида».

Устройство нам очень понравилось. Экономическая выгода была очевидна. При работе пелагическим тралом на скалистых грунтах, где надо постоянно менять горизонт хода трала, не включая траловые лебедки, идут большие нагрузки на электростанцию (дизельгенераторы), износ ваерных тросов, нагрузка на главный двигатель и т. д. А устройство «Ставрида» позволяло менять горизонт трала до 150–180 м. Особенно мы это ощутили при ловле ставриды в Бискайском заливе на свале. Глубины меняются через 5–10 мин. с перепадами 100–300 м. Мы имели отличный успех. Я и штурман освоили управление ходом трала довольно быстро.

По приходу в Одессу после рейса, мы сдали доски со всем оборудованием на склад с моей личной просьбой к заместителю по снабжению — сохранить все это «хозяйство» на складе, а в следующий рейс я его заберу. И я ушел в отпуск.

Вся документация находилась у инженера ЦКБ «Азчеррыбы» И. Колпачкова.

Меня вызвали в Главк для доклада по данному устройству. Информация очень заинтересовала и понравилась. Мы внесли ряд предложений по усовершенствованию и доработке. Тов. Закурдаев дал мне команду готовиться к докладу по этому вопросу в Минрыбхозе на совещании по обмену опытом капитанов-стотысячников. Через две недели я улетел в Москву, куда должен был прилететь из Севастополя инженер-конструктор Колпачков со всей документацией. Но он заболел, и я оказался без документации и текста доклада.

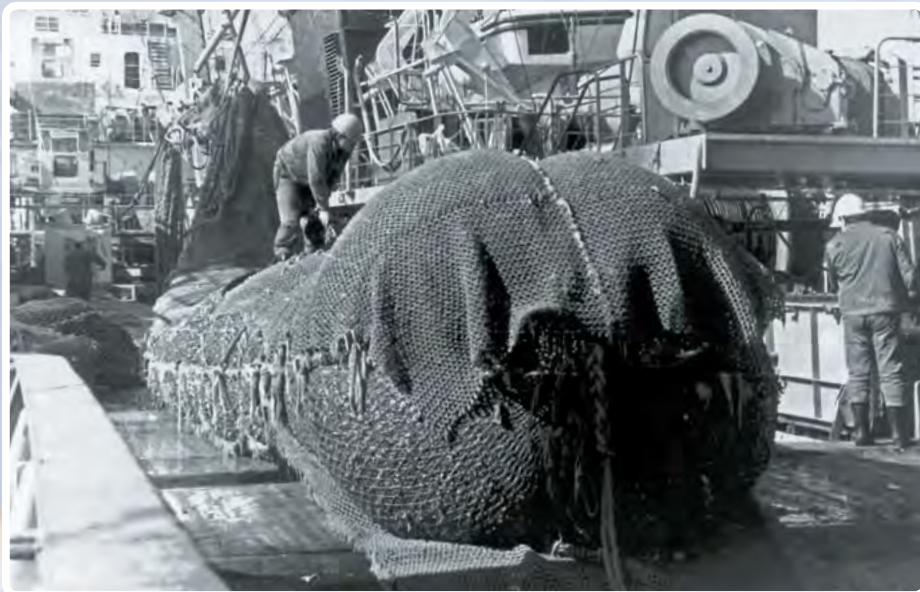
Перед выступлением у меня потребовали текст доклада для согласования, но у меня его не было. Значит, выступления не будет, так мне заявили два товарища (кто они, я не знаю, а представиться они отказались). В это время подошел заместитель министра товарищ Каменцев, спросил, готов ли я к докладу. Я ему объяснил ситуацию. Он спросил, смогу ли я без чертежей и текста доложить и осветить данный вопрос. Я сказал, что если будет доска и мел, я все нарисую и популярно доложу.

Он сказал: «Отлично, пусть капитан докладывает». Что я и сделал, но не только по «Ставриде», а и по другим вопросам промысла и нашим проблемам.

Больше мне «Ставрида» на судно не попала. Дальнейшая судьба этого устройства мне неизвестна. Вроде забрали все в КБ Калининграда, но на промысле об этом уже не было слышно.

В 1997 году ушел на пенсию. Трудовой стаж 44 года, из них 25 лет — капитаном.

С большим уважением ко всем морякам. Наилучшие пожелания и счастливого плавания!



Богатый улов скумбрии.

РТМК-С «Капитан Лабунец» (КМД Москаленко), ЦВА, 1991 год

НЕВМЫВАКА

Станислав Саввич

(1940)

Капитан дальнего плавания

Родился 28 января 1940 года в Полтавской области

1957–1960 гг. — Херсонское мореходное училище РП. Направлен в ЧПОРП «Антарктика».

1960–1966 гг. — работал на китобойце № 40 «Гневный» матросом, 3-м, 2-м помощником капитана.

1966–1968 гг. — переведен в Севастопольский тралфлот 3-м, 2-м помощником капитана на РТМ-Т «Алушта».

1968 г. — вернулся в ЧПОРП «Антарктика» 2-м помощником капитана на РТМ-А «Взморье».

1969–1972 гг. — старший помощник РТМ-А «Артек», «Ильичевск».

1972 г. — получил диплом КДП. Назначен капитан-директором РТМ-А «Апшерон».

1972–1984 гг. — капитан-директор на судах ЧПОРП «Антарктика».

1984–2005 гг. — капитан СТМ «Омало» и других судов ЧПОРП «Антарктика».

2005 г. — вышел на пенсию.



227



ЧПОРП

ОНОЩЕНКО

Анатолий Васильевич

(1950)

Капитан дальнего плавания

228

Родился 20 сентября 1950 года в селе Прибужаны
Вознесенского района Николаевской области

1967–1973 гг. — ОВИМУ, судоводительский факультет

1973 г. — зачислен в ЧПОРП «Антарктика» 3-м
помощником капитана РТМ-А «Вене-
ра-4» (КМД Пахомов Н. Р.).

1974–1976 гг. — 2-й помощник капитана РТМ-А «Ильи-
чевск», РТМ-С «Ворошиловград»
(КМД Алферов А. М.).

1977–1978 гг. — старший помощник капитана РТМ-С
«Форос», РТМ-С «Ворошиловград».

1979–1985 гг. — капитан-директор РТМ-А «Львов»,
РТМ-С «Гарпунер Зарва».

1985 г. — капитан-наставник отдела мореплава-
ния ЧПОРП «Антарктика».

1986 г. — заместитель генерального директора по мореплаванию и добыче.

1987–1993 гг. — капитан-директор РТМ-С «Капитан Пургин».

1994–1997 гг. — капитан-директор РПБ «Восток».

- Награжден орденом «Знак Почета» (1981 г.). Считает своим главным наставником и учителем КМД Алферова Альбина Михайловича.



*Рыбпорт, стаи чаек,
Теплоходный гудок.
В промрейс отправляется
База «Восток».*

*Аврал боцкоманде,
Швартовы отдать.
Жди нас из рейса,
Родина-Мать!*

ПАХАЛЬЧУК

Федор Ефремович

(1916–2012)

Контр-адмирал



Родился 16 ноября 1916 года в селе Волица Хмельницкой области

1935 г. — окончил рабфак при индустриальном институте в г. Одессе.

1937–1939 гг. — обучался в Военно-морском училище им. Фрунзе в Ленинграде.

1939–1940 гг. — участник советско-финской войны.

1941–1945 гг. — командир дивизиона тральщиков Балтфлота. Уничтожил 4800 морских мин, 11 кораблей и 3 самолета противника.

1952 г. — окончил Военно-морскую академию им. Ворошилова. Командир соединений кораблей в Порт-Артуре.

1955 г. — командир бригады кораблей в Севастополе.

1960–1965 гг. — командир военно-морской базы в Одессе.

1965–1972 гг. — командир военно-морской базы в Поти.

1973–1991 гг. — старший капитан-наставник по ВМП В ЧПОРП «Антарктика», г. Одесса.

1991–2010 гг. — председатель Совета ветеранов ЧПОРП «Антарктика».

- Присвоено звание Герой Советского Союза с вручением орденом Ленина (1944 г.).
- Награжден орденами Красного Знамени (1948 г. и 1956 г.), орденом Нахимова (1945 г.), орденами Отечественной войны (1943 г. и 1985 г.), орденами Красной Звезды (1942 г., 1953 г., 1970 г.), орденами Богдана Хмельницкого II степени и III степени, медалями.
- Иностранные награды: два ордена Дружбы (Китай), орден Красной Звезды (Чехословакия), Королевский орден Британской империи (1943 г.).
- Присвоено звание «Почетный гражданин города Одессы» (2012 г.).





1-й ряд: Клименко Е. А., Лесник, Алферов, Невмывака, Москаленко, Пахальчук, Баранов, Заперченко, Нигай, Снигур, Чепижко.
2-й ряд: Козлов, Клименко Н. Г., Семенов, Елпатов, Журавель.

ПОЛИЩУК

Петр Моисеевич

(1939)

Капитан дальнего плавания

Родился 13 июля 1939 года в городе Славута
Хмельницкой области

1956–1957 гг. — рулевой на Днестре, г. Херсон.

1957–1960 гг. — ХМУ ММФ, судоводительское отделение.

1961–1968 гг. — направляется на Дальний Восток, 4-й, 3-й, 2-й помощник на судах Дальневосточного пароходства.

1965 г. — получил диплом КДП.

1968–1976 гг. — переведен в Одессу, капитан на вспомогательном военно-морском флоте.

1976 г. — заочно окончил ОВИМУ, инженер-судоводитель.

1976–1992 гг. — ЧПОРП «Антарктика», капитан-директор РТМ-А «Балта», РТМ-А «Венера-4» и других судов.

1992–1996 гг. — капитан-директор на болгарских судах «Океанский рыболов».

1994 г. — вышел на пенсию.

2008 г. — преподаватель Одесской национальной морской академии.



231



ЧПОРП

ПРОДЕУС

Александр Сильвестрович

(1937)

Капитан дальнего плавания

232

Родился 17 октября 1937 года в городе Кривой Рог

1956–1959 гг. — служба в СА, рулевой-сигнальщик в Одесском пограндивизионе сторожевых кораблей.

1959–1962 гг. — Управление Антарктических китобойных флотилий, матрос 1-го класса ПР «Севастополь». Приняли судно на Балтийском заводе в Ленинграде и в конце 1959 г. вышли в первый рейс к китобойной флотилии «Советская Украина». Командовал судном капитан Пургин А. Н., Герой Социалистического Труда, знаменитый гарпунер. После него капитаном был Кисс Дмитрий Филиппович.

1962–1964 гг. — матрос 1-го класса КБ «Советская Украина». Работал на разделке китов, потом в боцманской команде.

1964–1967 гг. — матрос 1-го класса на к/с «Защитный-51» (КМ Бакланов А. П.), к/с «Бесшумный-29» (КМ Нужин В. С.).

1965 г. — окончил Одесское мореходное училище РП.

1968 г. — назначен 3-м помощником капитана к/с № 24 (КМ Зенаишвили А. М.)

1969–1976 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана РТМ-А «Ильичевск» (КМД Гузенко А. Ф. и Костанди Н. Ф.)

1976 г. — получил диплом КДП и назначен капитан-директором РТМ-А «Буревестник».

1977–1993 гг. — капитан-директор РТМ-А «Днепродзержинск», РТМ-А «Дарьял», РТМ-А «Венера-4», РТМ-А «Балта», РТМ-А «Ильичевск».

1993 г. — вышел на пенсию.



ПУРГИН

Афанасий Николаевич

(1902–1971)

Капитан дальнего плавания



Родился 31 января 1902 года

- 1911 г. — начал морскую карьеру девятилетним юнгой на небольшом двухмачтовом паруснике «Святой Дмитрий», ходившим из Архангельска в Норвегию. Затем рулевым на полярных экспедиционных судах «Русанов», «Георгий Седов», на зверобойных шхунах в Белом и Баренцевом морях. Служба в ВМС Северного флота.
- 1933 г. — закончил Архангельское мореходное училище и с дипломом штурмана работал на торговых судах, ходил в Англию, Францию и в порты Африки. Переведлся на Дальний Восток помощником капитана на рыбопромысловые и китобойные суда.
- 1938 г. — капитан китобойца «Авангард» флотилии «Алеут». В этом сезоне он лично добыл на 52 кита больше, чем норвежец-гарпунер Андерсен. Пургину присвоено звание капитан-гарпунер.
- 1946 г. — вошла в строй флотилия «Слава», и А. Н. Соляник пригласил ряд специалистов флотилии «Алеут» для освоения китобойного промысла в Антарктике. В том числе и первых капитан-гарпунеров Пургина и Зарву. Пургин принял командование к/с № 5, гарпунером был норвежец Стильверсейн, который всячески мешал боцману Щепицину и матросу Овсянникову осваивать профессию гарпунера, но Пургин, на счету которого уже было более тысячи китов, поощрял эту учебу, и они научились добывать китов. А. Н. Пургину удалось привлечь новых учеников и сочетать это с отличными результатами охоты. Он был волевой и талантливый капитан и, занимая первые места по итогам промысловой деятельности, подготовил гарпунеров: Николаева, Гниляка, Пустохайлова, Регушевского, которые вместе с гарпунерами, обученными Зарвой, составили славную плеяду профессионалов антарктических китобойных флотилий.
- 1950 г. — после 4 рейса АКФ «Слава» А. Н. Пургину присвоено звание Героя Социалистического Труда.
- 1959 г. — назначен капитан-директором ПР «Севастополь», построенного в Ленинграде и вошедшего в состав АКФ «Слава».
- 1971 г. — 4 декабря умер в Одессе и похоронен на 2-ом кладбище.



РОТАР

Петр Федорович

(1950)

Капитан дальнего плавания

234

Родился 18 ноября 1950 года в селении Вулканешты, Молдавия

1968–1974 гг. — Калининградское ВИМУ, инженер-судоводитель.

1974 г. — направлен 3-м помощником капитан-директора РТМ-А «Днепродзержинск» АКORФ «Антарктика», г. Одесса.

1976 г. — переведен 2-м помощником капитана РТМ-А «Дарьял».

1977 г. — переведен старшим помощником капитан-директора судов типа РТМ-А.

1980 г. — назначен капитан-директором РТМ-С «Тропосфера».

1987 г. — назначен капитан-флагманом отдела мореплавания ЧПОРП «Антарктика».

1988 г. — назначен капитан-директором РТМК-С «Иван Кучеренко».

1989 г. — назначен начальником коммерческого отдела ЧПОРП.

1990 г. — назначен заместителем генерального директора ЧПОРП «Антарктика» по производству и сбыту рыбопродукции.

1992 г. — уволен переводом во внешнеэкономическое акционерное общество «Соврыбфлот».



«Капитан является единоначальником и руководителем всего экипажа судна, доверенным лицом судовладельца, на которое возложена ответственность за выполнение производственных задач судна, сохранность судна и жизнь находящихся на нем людей.

Распоряжения капитана подлежат беспрекословному и своевременному исполнению всеми находящимися на судне лицами».

Он родился в крестьянской семье в молдавском селении Вулканешты через пять лет после окончания Великой Отечественной войны. Детство его, как и детство всей советской детворы, было счастливым и безоблачным. С песнями, с играми, с веселыми пионерскими костюмами и, конечно, с трудом. Кто жил хоть немного в деревне, тот знает — деревенские ребята сизмальства начинают постигать великую школу труда. Потом окончил десятилетку. Пришло время выбирать профессию...

— Я никогда не мечтал о море, — так несколько неожиданно начался наш разговор с капитаном супертраулера «Тропосфера» Петром Федоровичем Ротаром. Вот крестьянская работа привычна мне. Человек я совершенно сухопутный. А море же было чем-то очень далеким...

И он поступил в... Калининградское высшее инженерное мореходное училище. На судоводительский. В 1974 окончил его и по распределению приехал в Одессу.

— В свой первый рейс ушел на «Днепродзержинске» третьим помощником капитана. Ну конечно были и другие суда: «Дарьял», например, «Ворошиловград»...

В двадцать девять лет Петр Федорович стал капитаном. И опять по счастливой случайности в свой первый «капитанский» рейс ушел снова на «Днепродзержинске». В море его выводил опытный капитан-наставник Н. Сокор.

— Я работал с семью капитанами и видел, что каждый по-своему неповторим, индивидуален. Конечно, от каждого хотелось перенять то, что меня волновало, что нравилось. Не знаю, насколько удалось мне это. Матийчук Н., Александров Г., Юневич Т., Романко Ю., Чернец И., Медведев С., Козлов Ю. Я всегда с благодарностью вспоминаю их — как своих учителей...

Ведь в жизни всегда самое трудное — это первые шаги, начало. И Петр Федорович убежден: главное — при любых обстоятельствах оставаться человеком. А при неудачах искать корень зла сначала в себе. Капитан — это не просто высокая, престижная должность. Это, прежде всего, ответственность.



— Был как-то рейс. В районе, где мы работали, промысловая обстановка складывалась пре-скверно. Целая группа судов долгие сутки «сидела» на безрыбье. Со временем некоторые сменили район промысла, у других время рейса истекло. И в конце концов на месте остались только два судна. Люди, конечно, измучились от безделья. Да и за план переживают. В море ведь просто так не ходят. Сюда идут работать. Ну, значит, болтаемся мы без дела. Не то что рыбы — хвоста рыбьего не видим. Но опыт работы

прежних лет подсказывает: скоро здесь появится путассу. И вдруг приказ — менять район. Прикинули — сколько на переход затратим, да и людей опять дергать. А тут рыба. Не сегодня — завтра, должна же она, наконец, прийти! Короче, уговорили руководство разрешить нам остаться. Рыба вскоре пошла. И дней за 20–25 мы догнали упущенное. Однажды я пришел к выводу — в рыбалке всегда должен присутствовать здоровый азарт, уверенность в своей правоте. Но не бездумность и не упрямство.

И еще об удаче. Говорят: повезло — не повезло. Я придерживаюсь другого мнения — успех сопутствует тем, кто умеет и хочет работать. Только в труде организованном, напряженном секрет постоянных удач.

В каждом районе свои особенности лова. Так, к примеру, в Центрально-Восточной Атлантике улов зависит от того, сумел ты вовремя поставить трал или нет. Зачастую все решают минуты. Если успел — получай богатую добычу, не успел — вытаскивай пустой трал.

Главное, не надо бояться экспериментировать. Конечно, если рыбы идет много, тут особенно рассуждать не приходится. А если нет? Или есть, но не можешь поднять?

В десятом рейсе был такой случай. Работали в антарктической части Атлантики. Есть в этом районе место, которое промысловики называют «Западный бугор». Здесь постоянно для лова ледяной рыбы использовали исключительно пелагические тралы, предназначенные для ловли на малых глубинах. В то время, когда «Тропосфера» подошла в эту точку, «Западный бугор» богатыми уловами не радовал. И тогда на судне решили попробовать донный трал. Были и опасения потерять трал. Грунт очень сложный — сплошные «пики» — острые подводные возвышенности. Но дело возглавил старший мастер добычи, опытейший рыбак Василий Иванович Гайдаш. Тральцы и штурманы работали в едином ключе. И риск оправдал себя — подняли богатый улов. Причем рыба у грунта оказалась значительно крупнее той, что находится ближе к поверхности.

Этот случай утвердил в мысли: не надо бояться пресловутых «страшных» мест, любой, самый каверзный грунт проходим, но необходима определенная сноровка...

— А что касается результатов, то план по добыче в обоих последних рейсах был перевыполнен. Это заслуга всего экипажа. Специалисты на судне подобрались грамотные, толковые. Приятно работать с такими людьми, как старший тралмастер В. Гайдаш, штурманы О. Онишук, В. Луштанов, А. Чумаченко...

— Характерной особенностью капитана Ротара, — убежден старший инспектор отдела кадров Анатолий Дмитриевич Бурашников, — является умение сплотить коллектив, нацелить его на выполнение поставленных задач.

На берегу его всегда ждут самые близкие люди — жена и две дочери. Тамара Ильинична — преподаватель в младших классах. Старшая Светлана — уже школьница. А Танюша пока ходит в детский сад. Но моряку очень мало отмерено судьбой домашнего уюта и покоя. Здесь на берегу, зима сменяется весной, подрастают дети, меняется мебель... И почти все без него. Потому, что его жизнь — та, основная, все-таки в море. Не проходит, наверное, и недели отпуска, как начинается какое-то неясное беспокойство. Дальше — хуже. Невыносимо начинает тянуть в море. И некого тут винить. Просто не получается иначе...



Родился 20 января 1949 года в городе Одессе

1970–1974 гг. — Одесское мореходное училище РП, судоводительское отделение.

1974–1975 гг. — направлен на работу в ЧПОРП «Антарктика» на СРТМ «Лунга», матрос.

1975–1976 гг. — получил рабочий диплом ШМП и назначен 4-м помощником на РТМ-А «Лиман».

1977–1979 гг. — РТМ-А «Мелитополь», 3-й, 2-й помощник капитана.

1979–1982 гг. — РПК-2 (ремонтно-подменная команда), 2-й помощник капитана.

1982 г. — инженер-картограф отдела добычи.

1983–1984 гг. — получил рабочий диплом ШДП, 2-й помощник капитана РТМ-С «Гарпунер Прокопенко».

1985 г. — назначен старшим помощником капитан-директора РТМ-С «Тропосфера».

1986–1987 гг. — старший помощник РТМ-С «Шайдурово», «Гарпунер Зарва».

1988 г. — получил рабочий диплом КДП и назначен капитан-директором РТМ-А «Ильичевск».

1989–1993 гг. — капитан-директор РТМ-С «Гром», «Гарпунер Зарва».

1990 г. — окончил судоводительское отделение ОВИМУ.

1993–1994 гг. — капитан-директор РТМ-С «Ворошиловград», РТМ-С «Гарпунер Прокопенко».



Воспоминания А. В. Сайко

В ЧПОРП Антарктика я пришел по распределению после окончания нашего родного ОМУРП в октябре 1974 года.

Сразу пришлось идти матросом, т. к. плавценза не хватило для получения рабочего диплома, хотя опыт флотский я уже имел: три года работы матросом на плавдоке на одесском СРЗ-1 и два года работы боцманом на заводском буксире. Но буксир тот списали и порезали со всеми документами.

Направили меня на СРТМ-1396 «Лунга», только что пришедший из Ленкузницы. Надо было готовить судно в море и догонять РБП «Восток», уже начавший работу в ЦВА. Капитан-кошельковист Гайдаров из Пионерской базы. Опытный и знаменитый. Рыбак от Бога. На промысле он с мостика спускался только в столовую и в галюн. Спал на построенной за эхолотом лежанке. Четыре месяца мы работали в ЦВА. Хотя пришли позже других СРТМов, но заняли первое место, обогнав знаменитый «Кикинеиз» с капитаном Ивченко, и первыми вошли в порт Одесса к морвокзалу, эскортируя РПБ «Восток». Встреча «Востока» и первой тройки СРТМов происходила очень торжественно, с оркестром и президиумом. Так же, как встречали китобоев. Величественно и волнительно! Нам казалось, что на морвокзале было полгорода людей.



Сайко А. В., матрос 1-го класса СРТМ-1396 «Лунга», 1975 год

Конечно, то, что мы вышли на первое место по добыче рыбы, — это заслуга капитана Гайдарова: он умело и, всякий раз удачно и результативно делал заметы невода. И, естественно, учил молодой и «необстрелянный» экипаж, особенно матросов, искусству работы с неводом. Среди матросов я был одним из немногих, кто «умел ходить по палубе», остальные были раньше весьма далеки от флота вообще, а от промыслового — и подавно. Но день за днем, капитан Гайдаров и тралмастер Коля Мосейчук лепили из нас настоящих «добытчиков». Однажды заматали около 250 тонн ставриды-блондинки (по информации акустика). Но когда выбрали стальной трос и стянули кольца, вода в неводе видимым образом «закипела», косяк вдруг ринулся вниз, притопил невод, а потом резко рванул вверх и через притопленные балбеты начал уходить из невода. С мостика 3-й штурман Игнат Дузь начал обстреливать невод из ракетницы. Это возымело действие: выход рыбы прекратился и, когда подошел «Восток», мы выгрузили на него около 150 тонн крупной ставриды (красавицы-блондинки).

Всего четыре месяца работы с РПБ «Восток» запомнились мне на всю жизнь. Всегда приятно приобщиться к большому делу хоть малой толикой.

Романтика моря и промысла вдохновляла, и написанные мною стихи были весьма популярны среди членов нашего экипажа:

* * *

В погоне за романтикой, за призрачной мечтой
Приходим мы в Атлантику, оставив дом родной.
Здесь солнце — ярче яркого, здесь ночь — темнее черни.
Восход — чарует всякого, закат — пейзаж вечерний.

Но некогда, братва, нам простором любоваться,
И, хоть манит к себе волна, нельзя нам искупаться.
В замет выходят «кошельки», словно в атаку на войне.
Не загорать сюда мы шли, а рыбу дать стране.

Мы все «на взводе», все в тревоге. Вот-вот завоюет вновь «аврал».
И, на ходу, припомня Бога, рванут ребята по местам.
Закурят, сигареты вынут и в ожидании застынут,
Любуясь звездами, луной и «светлячками» за кормой.

Но, вот команда: «Буи за борт!», команда: «Товсь!», «Пошел, родной!».
Плавякорь тащит невод за борт, со свистом травится стяжной...
Замет на «полном», воет «главный», кренится судно, валит с ног...
И, описав окружность плавно, в воде стеной стал «кошелек»...

«Закольцевали!.. Рыба наша!.. Акустик, сколько? Доложи!
Пойдем под базу иль «параша»? Ну хоть примерно нам скажи!»
Акустик машет: «Все в порядке! Сотняга есть!» — «Ну, молодец!»
Теперь быстрее «подбираем» и вновь в салон — кино смотреть.

А иногда устанешь так, что хоть до койки бы добраться,
И прямо в грязной робе — «шмяк». Куда там — раздеваться!
И снится парню дом родной, знакомых улиц суета,
И та, которая весной ему сказала нежно: «Да!»

Короток сон. Опять «Ти-та...» «Подходит база! Подбираем!
Готовь концы! Крепить низа! А ну-ка, блоком подвираем!»...
Ну вот, готово! Закрепили! И с базы приняты концы.
За стампом стамп, за тонной тонна — сдаем мы рыбу для страны.

Тяжел коплер — две тонны «с гаком». Полтинник сдал и шкентель break.
Лезть на стрелу — не булка с маком, когда «штивает» баллов шесть...
В цеху подвахта на морозке, мы ж на «подсушке» мышцы рвем.
Здесь всем приходится «не сладко». Вот так мы, братцы, и живем!

Но если кто когда-то спросит, пойду ли снова в море я,
Отвечу: «Да» — я, без сомненья, ведь море — это жизнь моя!

Так оно и произошло: в ЧПОРП «Антарктика» я проработал 20 лет, пройдя путь от матроса до капитана-директора. Много миль пройдено, много воды процежено тралами. Со многими людьми «пересекался» за эти годы. Хорошими и плохими. Хороших людей было больше. Некоторые учили меня. Некоторых я учил. Хотелось бы многих назвать поименно, но всех сразу не вспомнишь и можно обидеть, кого-либо не упомянув.

А рассказать есть о чем: о просто-таки героических промысловых буднях, когда все мысли и действия направлены только на выполнение плана по добыче и морозке. О том, как траулеры «слетались» на рыбное пятно и «с лета» ставили тралы, расходясь со встречными судами в пятидесяти метрах. О том, как почти «терлись» траловыми досками о доски тралящих рядом судов. О том, как в океане в любую погоду, в любое время суток спускались спасательные шлюпки, чтобы привезти недостающую тару, снабжение или продукты с транспортного рефрижератора или от своего брата-промысловика. О том, как «гонялась» за нами «Флотинспекция» и стреляли по нам марокканские и мавританские сторожевики.

Но были и часы отдыха. Конечно, при режиме работы 8 через 8 выкроить время для отдыха довольно сложно, но, все же, находились в экипажах энтузиасты-любители. Тогда в каюте появлялась гитара, а то и баян или аккордеон, и слышались песни неизвестных авторов-рыбаков, передаваемые из уст в уста:

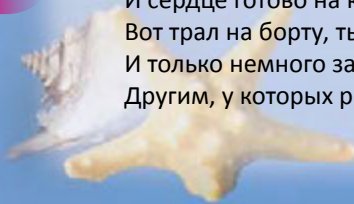
* * *

Кипит океан, ревет океан,
Бессменно на вахте стоит капитан.
И тысячи миль отмеряет бурун за кормой.
Идем туда, где снова нас ждут
Рыбацкий неимоверный труд,
Тобой еще не пройденный маршрут.

Качнет разок. Потом другой.
Потом накроет тебя с головой...
И вот по палубе плещет седая волна.
Надеемся только на крепость рук,
На руку друга, спасательный круг
И молимся, чтобы машина не подвела.

Здесь вам не на суше, здесь климат иной:
Идут здесь волны одна за одной,
За штилем, туманом опять идет ураган.
И можно свернуть, каньон обогнуть,
Но мы выбираем трудный путь,
Опасный, как военная тропа.

Ловим мы рыбу. Ни шагу назад!
И от напряженья колени дрожат.
И сердце готово на клотик бежать из груди...
Вот трал на борту, ты счастлив и нем
И только немного завидуешь тем,
Другим, у которых рыбалка еще впереди.



Кто здесь не бывал, кто не рисковал,
Тот сам себя не испытал.
Пусть на земле он звезды хватал с небес.
На суше не встретишь, как ни тянись,
За всю свою счастливую жизнь
Десятой доли таких красот и чудес!

В море мы дома, в гостях на земле.
Так пусть позавидуют нашей судьбе
Кто в океан ни разу не выходил.
В каких бы широтах не плавал моряк,
В каких бы далеких он ни был морях,
Всегда он вернется в любимый свой город родной!



СРТМ-1396 «Лунга» в замете, 1974 год

Писатель Леонид Андреев говорил: «Еженощно, созерцая звезды, моряки становятся поэтами и мудрецами. Если бы они могли выразить то, что они ощущают, когда стоят на вахте, где-нибудь под звездами в Индийском океане, под открытыми звездами, они затмили бы Шекспира и Канта».

А какие умельцы случались в экипажах! Какие замечательные изделия они моделировали, чеканили по меди, гравировали по дереву, резали по кости, писали картины!..

На РТМ-С «Гарпунер Прокопенко» ребята сами сделали «новус». Это латышское название, а проще — бильярд, но не с шарами, а с шайбами. А еще у нас был настольный теннис. Какие сражения, какие страсти разгорались на пеленгаторной палубе, обнесенной делью, чтобы шарики и шайбы не улетали за борт. Там же, на пеленгаторной палубе, любители-огородники выращивали помидоры. На траловой палубе процветала подсобная свиноферма. Поросят кормили весьма активно для «Дня урожая».

На РТМ-С «Гарпунер Зарва» образовался любительский музыкальный ансамбль. Ребята играли на всех судовых электроинструментах и неплохо пели. В хорошую погоду на рейде Wallvis Bay, при поездке на шлюпке по хозяйственным делам на другое судно, обязательно «прихватывали» баян, и по рейду далеко разносились русские и украинские песни. На промысле РТМ-С «Гарпунер Зарва» так и называли «251-й поющий».

Конечно, вся эта самодеятельность была возможна только при хороших производственных показателях. Иначе у экипажа не было бы настроения играть, петь и танцевать.

СЛУЦКИЙ

Вячеслав Александрович

(1931)

Капитан дальнего плавания

242

Родился 5 октября 1931 года в селе Гусаковке
(теперь Чернобаевка) Херсонской области

1949–1953 гг. — закончил Херсонское мореходное училище МРХ СССР, штурман дальнего плавания.

1953–1977 гг. — Направлен в Мурманский траловый флот. Помощник капитана, капитан, капитан-наставник. Руководил промыслом в Баренцевом, Норвежском, Гренландском и др. морях и океанах.

1956 г. — на БРТ-96 «Россия» участвовал в освоении разноглубинного траления тралом конструкции капитана Маклакова.

1977–1994 гг. — переведен в ЧПОРП «Антарктика» на должность капитан-наставника.

1981–1982 гг. — работал в Сьерра-Леоне капитаном патрульного судна КС «Защитный».

1994 г. — вышел на пенсию.

• Награжден орденом «Знак Почета» и медалями.



Баренцево море, 1956 год

Тяжелых рейсов было много. Фактически каждый рейс по-своему тяжелый. Есть рыба — все силы отдаем, чтоб взять план, нет рыбы — все напряжение сил на то, чтобы найти косяки рыбы. Бессонные ночи и дни без отдыха. Постоянно длинные рейсы. Но самый тяжелый рейс был, когда 32 судна закрыло льдами у Шпицбергена, где я руководил флотом. 45 лет отдано морю, и я ничуть не жалею об этом. Вырастил дочь Светлану (1956 г.) и сына Олега (1960 г.), который продолжил морскую династию, окончив Одесское высшее инженерно-морское училище по специальности инженер-механик. Работал в Мурманске, затем в г. Одессе, в ЧПОРП «Антарктика».

Немало лет прошло, как встал курсант на мостик.
Как верным другом стал ему секстан,
Морские карты, штормы, ураганы,
Как в жизнь вошел безбрежный океан.

И много он прошел по голубой планете,
Сейвалов бил, акул ловил, треску.
Шпицберген знает, знает Георгию,
И знает — берег навеваает лишь тоску.

По тем морям, где был и где он не был,
Где в толще вод несметные стада,
Три жизни дали бы ему, но все равно, как прежде,
Сюда повел бы рыболовные суда.

Все сорок пять. Скажите много это, мало?
Смотря чем мерить, как все измерять.
Жизнь рыбака не на три надо множить,
А в третью степень мало ее брать.

В. А. СЛУЦКИЙ



СНИГУР

Геннадий Феодосьевич

(1942)

Капитан дальнего плавания

244

Родился 8 января 1942 года в поселке Ханженково
Макеевского района Донецкой области

1959–1962 гг. — Одесское мореходное училище рыб-
ной промышленности, судоводитель-
ское отделение.

1963–1965 гг. — Черноморское морское пароходство,
г. Одесса, судоводитель на судах пас-
сажирского флота.

1966–1972 гг. — переведен в Азовское морское па-
роходство углерудовозного флота,
г. Жданов.

1972 г. — перешел в Черноморское рыбопро-
мысловое объединение «Антаркти-
ка», г. Одесса.

1972–1980 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана
РТМ-А «Буревестник», РТМ-А «Балта».

1988 г. — заочно окончил Одесский институт инженеров морского флота, эксплуатационный факультет.

1980–1997 гг. — капитан-директор РТМ-А «Измаил».

1997 г. — вышел на пенсию.



СТРЮКОВ

Виктор Иванович

(1936)

Капитан дальнего плавания



Родился 22 июля 1936 года в Краснодарском крае

1953–1957 гг. — ХМУ РП, судоводительское отделение

1956–1957 гг. — служба на боевых кораблях ВМФ СССР, участник боевых действий, принимал участие в разминировании акватории Черного моря.

1957–1971 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана китобойцев «Бесстрашный-28», «Бойкий-38» в составе АКФ «Слава» и «Советская Украина», г. Одесса.

1967 г. — получил диплом КДП.

1971 г. — заочно окончил Одесский политехнический институт.

1971–1976 гг. — РПФ «Восток», промысловый помощник, старший помощник капитана.

1976–1979 гг. — РТМ-С «Гарпунер Прокопенко», капитан-директор (с 11.1976 г. по 11.1977 г. и с 07.1978 г. по 02.1979 г.).

1979–1983 гг. — генеральный директор Советско-Йеменской рыболовной экспедиции.

1985–1989 гг. — генеральный директор Советско-Йеменской рыболовной экспедиции.

1990–1996 гг. — начальник Ильичевского рыбного порта.

1996–2009 гг. — заместитель начальника порта по эксплуатации.

2009 г. — вышел на пенсию.

- Награжден орденом Отечественной войны I степени.
- Награжден знаком «Ветеран рыбного хозяйства» (2007 г.).



Ильичевский морской рыбный порт, 2002 год

ЧЕПИЖКО

Сергей Григорьевич

(1942)

Капитан дальнего плавания

246

Родился 11 января 1942 года в селе Степковке Первомайского района Николаевской области

1959–1962 гг. — Одесское мореходное училище рыбной промышленности, судоводительское отделение.

1962 г. — направлен на работу в УАКФ «Слава» и «Советская Украина», г. Одесса.

1963–1967 гг. — 3-й, 2-й помощник капитана китобойца № 28 «Бесстрашный» в составе АКФ «Слава».

1967–1973 гг. — 4-й, 3-й помощник капитан-директора китобазы «Советская Украина».

1974 г. — окончил ОВИМУ, инженер-судоводитель. Назначен 2-м помощником капитан-директора РТМ-А «Дарьял».

1975–1977 гг. — старпом, затем капитан-директор РТМ-А «Кировоград».

1977–1978 гг. — капитан-директор РТМ-С «Гарпунер Прокопенко» (с 11.1977 г. по 06.1978 г.).

1978–1980 гг. — капитан-дублер РПФ «Восток».

1980–1986 гг. — перешел на работу капитаном в Одесстрансфлот.

1986–1993 гг. — капитан ТР «Черное море», вместе с которым после ликвидации Одесстрансфлота переведен в Югрыбтрансфлот, г. Севастополь.

1993 г. — перешел на береговую работу.



ЧПОРП



Воспоминания С. Г. Чепижко

Отец — Чепижко Григорий Васильевич, 1905 года рождения, занимал должность старшего бухгалтера сельпотребсоюза, погиб в ноябре 1944 года в Венгрии, при форсировании р. Тиссы.

Мать — Чепижко (Гоцуляк) Ксения Григорьевна, 1907 года рождения, вдова до последних своих дней, в нелегкие послевоенные годы работала в колхозе на разных должностях и вырастила, воспитала и дала образование мне, старшей сестре и старшему брату.

В 1949 году пошел в 1-й класс Степковской семилетней школы, в 1954 году продолжил учиться в Каменноостовской средней школе, где и закончил 10 классов.

В 1959 году поступил в Одесское мореходное училище рыбной промышленности и закончил его в 1962 году, после чего был направлен на работу в Управление АКФ «Советская Украина» и «Слава».

Первый мой трехмесячный выход в море в качестве курсанта-практиканта был в 1960 году на парусном судне «Дунай» с прославленным капитаном Иваном Александровичем Манном, командовавшим д/э «Обь» в Антарктической экспедиции с академиком Лисициным, т/х «Россия», т/х «Украина», руководившим Севморпутем, его именем названы несколько судов.

Второй шестимесячный выход в море был на танкере «Дружба» (на то время самый крупный 55-тысячник в Советском Союзе) под командованием капитана Чеха Евгения Ивановича, одного из самых молодых и перспективных капитанов ММФ. Впоследствии он занимал крупные посты на госслужбе в качестве торгпреда, руководителя Управлений ЧМП, сейчас его имя носит сухогруз.

С дипломом ШМП в первый свой рейс (1963 г.) в качестве третьего помощника китобойного судна «Бесстрашный-28» АКФ «Слава» вышел под командованием капитана-севастопольца Гурина Александра Федоровича — Капитана с большой буквы, известного далеко за пределами своего родного города.

Везло мне на капитанов, было у кого учиться, набираться опыта.

Три рейса на китобойце под общим руководством легендарного капитан-директора, Героя Социалистического Труда Соляника Алексея Николаевича, а в 1967 года мне выпала честь быть четвертым помощником капитана китобазы «Советская Украина» с известнейшим капитан-директором, Героем Социалистического Труда Моргуном Борисом Макаровичем, и, к большому сожалению, быть свидетелем его трагической смерти. Далее четыре рейса: четвертый, третий помощник капитана китобазы, сменный старший помощник на период отпуска штатного Якшинского Василия Ивановича, в это время на ремонте в Севморзаводе довелось принимать высокое руководство МРХ, Главка (Каменцева В. М., Денисенко И. Ф., Закурдаева В. И.), известного киноактера Николая Крючкова.

В 1974 году получил диплом инженера-судоводителя, окончив Одесское высшее инженерно-морское училище, и по настоятельной рекомендации секретаря парткома Торпана Б. М. я был назначен вторым помощником капитана РТМ-А «Дарьял», которым командовал опытнейший промысловик Медведев Станислав Петрович, от него я получил на всю жизнь практику добытчика. Далее один рейс старшим помощником капитана, а с 1975 года — капитан-директором РТМ-А «Кировоград», который в 1976 году под моим командованием первым из промысловых судов объединения выполнил годовой план по основным производственным показателям, экипаж судна награжден переходящим вымпелом МРХ СССР и ЦК профсоюза рабочих пищевой промышленности.

В 1977 году назначен капитан-директором РТМ-С «Гарпунер Прокопенко». Рейс в ЦВА закончился с отличными показателями. Генеральным директором ЧПОРП «Антарктика» был в те годы Баранов Игорь Алексеевич — в МРХ с его подачи были внедрены много совершенно новых начинаний с огромными экономическими эффектами (чего только стоит ввести в эксплуатацию огромный комплекс — флотилию «Восток»). Так вот, Игорь Алексеевич

предложил рассмотреть вопрос впервые провести гарантийный ремонт не в Германии, на верфи в Штральзунде, а в родном порту Ильичевск. Экипаж поддержал идею Баранова И. А., судно прибыло в базовый порт, приехали и ведущие специалисты из Штральзунда, совместно провели гарантийный ремонт.

Закончился ремонт, судно подготовлено в рейс личным составом и береговыми службами, руководство объединения назначает отходное собрание. На собрание прибыл сам генеральный директор Баранов И. А. (обычно отходные и приходные собрания проводили его заместители) и поставил задачу выйти в рейс, невзирая на числа и дни недели, т. е. 13 числа в понедельник (моряки знают, что такое 13 и понедельник, да и не только моряки). Приказ есть приказ, он не обсуждается и его следует выполнять.

Итак, РТМ-С «Гарпунер Прокопенко» вышел в рейс 13 ноября 1977 года в понедельник с рейсовым заданием в район ЦВА. Через две недели начали промысел, «рыбалки» никакой, суточная нагрузка по заморозке 27 т с большим трудом на самой дешевой сардине, соответственно и заработок экипажа (102 чел.) мизерный. Начались разговоры среди личного состава, что вышли 13-го в понедельник, весь рейс будет неудачный и т. д. Я установил связь с хорошим моим товарищем из Новороссийскрыбпрома, капитан-директором РТМ-С «Пролетарская Революция» Павловым Яном Васильевичем, который работал в ЮВА и знал тот район превосходно, он и предложил мне просить о переводе судна в район ЮВА. По моей настоятельной просьбе руководство «Антарктики» разрешило сменить район промысла.

20 суток перехода не теряли зря, зная о том, что скоро появится в том районе скумбрия. Мы шли на штурм нового района — в рыбцехе в две смены готовили линии сортировки, дополнительно своими силами изготовили и установили «головорезки», «кишкoderки», дополнительные разделочные столы, усовершенствовали охлаждение приемных бункеров, траловая команда вооружила экспериментальный 124-й трал. Штурмана поднимали старые записи с кальками, схемами, эхограммами поисковых приборов. Прибыли в район промысла ЮВА, обстановка лучше, чем в ЦВА, но скумбрии пока не видно. Работали на мелком хеке, ставриде, суточные по добыче и морозке «тянули», по ночам выскакивали на большие глубины и «пробивали» их поисковыми приборами в надежде на характерный писк, отраженный от хотя бы маленького «косячка» скумбрии. Все ждали «большой рыбы». С начала февраля на 21-м градусе ю. ш., на глубинах 200–300 м начали появляться в приловах «хвосты» скумбрии, своего рода «разведчики», а массовый подход скумбрии ежегодно выходит из больших глубин юго-восточной части Атлантического океана в районе 24-го градуса ю. ш., южнее порта Уолфишбей, огромные косяки после нагула в открытом океане устремляются на мелкие глубины на нерест (февраль-апрель). Длительное время скумбрия как бы «примеряется» и готовится к нересту на глубинах свыше 600 м, период месяц-полтора, эти глубины не являлись промысловыми для данного района. Я и Павлов Я. В. в строгой секретности договорились через день, по очереди, после вечернего траления (давали «пищу» рыбцеху, как правило 20–30 т мелкого и среднего хека) выходить на глубины 500–700 м и вести приборный поиск на юг до 24-го градуса ю. ш. Начали появляться небольшие косяки скумбрии ночью на глубинах 400–600 м. Первую неделю-две делали одно-два траления за ночь, вылов 5–7 т крупной скумбрии весом от 4 до 6 кг, делали 3–4 т филе. На промсоветах и в сводках не показывали выпуск филе, чтобы не будоражить флот (более сотни судов МРХ, десятки болгарских, румынских, испанских и даже кубинских). Настал день, когда экипажу было не до отдыха, на сон 7–8 часов — остальное время в рыбцех на разделку. Отбоя не было от членов машинной команды, обслуживающего персонала, свободных от вахт — все вносили свою лепту в выпуск продукции. На глубинах 300–400 м массово появилась крупнейшая скумбрия, косяки такой плотности, что «мешки» режали после подтягивания их к слипу, вытаскивая 70–80 т улова, к двум гиням подключали промысловую лебедку. Были случаи потери кутка, тогда приняли решение тралить по времени. По поисковому прибору выходили на «косяк», определяли его параметры: по его высоте, глубине

и развитию, затем исходная позиция, постановка трала, выход на «атаку» и само траление, контроль зондом наполнения мешка. В среднем время траления было 10 т за минуту. К этому времени весь экипаж работал, как швейцарские часы: добыча, обработка улова, сортировка, разделка, заморозка. Морозильные аппараты имели такую нагрузку, что «Баадедам» не снилось при проектировании — и выдержали, рекомендованный цикл охлаждения блокформы 20 сек. Доводили до 8–10 сек., а суточный выпуск готовой продукции — филе скумбрии до 100 тонн!!! 100 тонн в сутки при плане 2,2 тонны!!! Здесь следует отметить, что в то время уже вводились коэффициенты трудового участия (паи), и труд каждого моряка оценивался соответственно, одна тонна филе давала матросу один рубль, а при выпуске 100 тонн филе в сутки — сто рублей. Небольшой подсчет дает результат — три тысячи рублей в месяц матросу, половина «Жигуля». Был стимул? Безусловно!!! За два с небольшим месяца более двух с половиной тысяч тонн ценнейшего филе.

Годовой план ЧПОРП «Антарктика» по выпуску филе был выполнен за один рейс одним из более шестидесяти судов объединения, и это был экипаж РТМ-С «Гарпунер Прокопенко».

На переходе в порт Лас-Пальмас получили сигнал SOS — тонULO испанское судно.

Изменили курс, прибыли в район бедствия и обнаружили плот, в котором ютились 15 моряков, к сожалению, судно «Рейна Кристина» уже утонуло. Подняли на борт мокрых, перепуганных моряков, накормили, одели, оказали медицинскую помощь и доставили в порт. Тысячная толпа встречала «Гарпунер Прокопенко» в п. Лас-Пальмас, выражая безмерную благодарность русским морякам за спасение их соотечественников. На борт судна вместе с мэром города Лас-Пальмас прибыл Генеральный консул СССР в Испании. В одном из ресторанов был дан обед в честь экипажа. Один из заголовков в газете «Las Palmas Internacional»:

AYER POR LA MANANA EL PESQUERO RUSO «GARPUNER PROKOPENKO» DEJO LOS 15 NAUFRAGOS DEL «REINA CRISTINA»

Вот такой был четвертый рейс РТМ-С «Гарпунер Прокопенко», который начался 13-го в понедельник. Многие члены экипажа были поощрены.

Капитан-директор Чепижко Сергей Григорьевич был награжден за выдающиеся заслуги в народном хозяйстве Серебряной медалью ВДНХ, занесен на городскую Доску почета (ходили слухи, что И. А. Баранов дал команду подготовить документы на орден и перспективу на руководящую должность), во Дворце культуры им. Леси Украинки был организован вечер в честь экипажа РТМ-С «Гарпунер Прокопенко», на который были приглашены и дети гарпунера, Героя Социалистического Труда Прокопенко Федора Денисовича.

Пользуясь случаем, я выражаю глубокую благодарность всем экипажам судов, которыми мне довелось командовать в должности капитана или капитан-директора: РТМ-А «Кировоград», РТМ-С «Гарпунер Прокопенко», добывающие суда РПФ «Восток», ТР «50 лет СССР», ТР «Пролив Вилькицкого», ТР «Пролив Надежды», ТР «Алмазный берег», ТР «Приморский берег» и, конечно, самый любимый мой ТР «Черное море», на котором, после восьмилетней работы в объединении «ЮГРЕФТРАНСФЛОТ», я закончил свою морскую практику и перешел на береговую работу.

И низкий поклон всем моим наставникам: капитанам, руководителям МРХ, Управлений, Объединений и Главков, с которыми мне довелось работать и посчастливилось лично общаться: Алисов, Быстров, Буга, Баранов, Булан, Вайнер, Денисенко, Закурдаев, Котляр, Колесниченко, Кирюхин, Лабунец, Моргун, Манн, Медведев, Мещеряков, Поляков, Соляник, Таврунов, Ткачев, Чеха, Чуряев, Шевкопляс, Якунин и др. Список можно продолжить, но это те люди, которые были моими наставниками и дали мне путевку в жизнь.

1978 год. Лето. Оформив после рейса отпуск, я с женой отправился на три недели в Болгарию, на отдых. По приезду вызывают меня в ЧПОРП, на прием к генеральному директору.

Игорь Алексеевич Баранов с приветствием сообщает, что пока ты отдыхал, мы тебя согласовали на должность первого заместителя капитан-директора, капитан-дублером РПФ «Восток». Мне 36 лет.

Флотилия и сам корабль «Восток» уникальны — это единственный экземпляр в мире. При мне в состав флотилии входил «Восток» с двумя заводами по выпуску консервов, двенадцатью промысловыми судами типа СРТМ 502-го проекта, затем добавились из новостроя еще два.

Первый мой рейс был очень неудачным: многие государства, в т. ч. и Мавритания (традиционный район промысла РПФ), ввели 200-мильную экономическую зону, и «Восток» с двенадцатью промысловиками остался без работы. Сорок суток в открытом океане в дрейфе, до тех пор, пока МРХ не приняло решение направить РПФ на Дальний Восток. За время сорокасуточного простоя два СРТМа были направлены в район юго-западной части Африки, два — через Панамский канал в Тихий океан на поиск промысловых скоплений сардинопса, сардины, ставриды, но утешительного ничего не нашли.

РПБ «Восток» ушла курсом на Дальний Восток, по пути зашла в Сингапур для текущего ремонта и дооборудования собственным жестебаночным цехом, а добывающие суда «сиротами», по несколько судов в группе, ушли в порт Ильичевск для отстоя, ремонта и решения их дальнейшей судьбы. Руководство ЧПОРП направило меня в командировку на Дальний Восток для ознакомления с условиями работы дальневосточных кошельковых судов на ивасевой путине.



Старпом Лунев С. А., капитан Чепижко С. Г., стармех Скобкин В. А.

ЧЕРКАС

Анатолий Федорович

(1946)

Капитан дальнего плавания

Родился 11 мая 1946 года в деревне Новогоровке Харьковской области

1965–1970 гг. — Одесское высшее инженерно-морское училище, судоводительский факультет.

1970–1973 гг. — служба в ВМФ СССР.

1974 г. — перешел на работу в ЧПОРП «Антарктика».

1974–1980 гг. — 3-й, 2-й помощник капитана РТМ-А «Апшерон», РТМ-А «Днепродзержинск», РПБ «Восток».

1980–1982 гг. — старший помощник капитана РТМ-С «Тропосфера».

1982 г. — получил диплом КДП, назначен капитан-директором РТМ-А «Ильичевск».

1983–1993 гг. — капитан-директор РТМ-С «Максим Хомяков», РТМ-С «Борис Алексеев» и др.

1993–2012 гг. — капитан на иностранных судах.



251



ЧПОРП

ЧЕРНАТ

Сергей Ефимович

(1943)

Капитан дальнего плавания

252

Родился 1 августа 1943 года в селе Долинское
Ананьевского района Одесской области

1960–1964 гг. — Одесское мореходное училище РП, судодоводительское отделение.

1964–1974 гг. — матрос, 3-й, 2-й, старший помощник капитана БОР КРП (База океанического рыболовства Камчатрыбпрома).

1965 г. — награжден знаком «Отличник социалистического соревнования РП СССР».

1974–1977 гг. — капитан-директор на судах БОР КРП.

1980 г. — окончил Одесское высшее инженерно-морское училище.

1989 г. — награжден медалью «Ветеран труда».

1977–1994 гг. — капитан-директор на судах ЧПОРП «Антарктика» РТМ-А «Буревестник», РТМ-А «Днепродзержинск», РТМ-С «Гарпунер Зарва», РТМ-А «Кировоград».

1990 г. — награжден знаком «Ударник XII пятилетки».

1994 г. — капитан в транспортной коммерческой фирме.



ЧПОРП



ЮНЕВИЧ

Тадеуш Станиславович

(1942–1992)

Капитан дальнего плавания

Родился 2 августа 1942 года в селе Жиги Вороновского района Гродненской области Белорусской ССР

1960–1964 гг. — Калининградское мореходное училище рыбной промышленности, судоводительское отделение.

1964–1968 гг. — 3-й, 2-й помощник капитана на судах базы океанического рыболовства, г. Пионерск.

1968–1970 гг. — перешел на работу в ЧПУРП, г. Одесса, инженер отдела эксплуатации флота.

1970–1976 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана РТМ-А «Буревестник» в ЧПОРП.

1976–1978 гг. — капитан-директор РТМ-А «Дарьял».

1979–1981 гг. — капитан-директор РТМ-С «Капитан Пургин», РТМ-С «Форос».

1981 г. — окончил ОВИМУ по специальности инженер-судоводитель.

1981–1982 гг. — капитан СРТМ в НДР Йемен.

1982–1991 гг. — капитан-директор на судах ЧПОРП «Антарктика».





ТРОФИМЧУК

Николай Степанович

(1952)

Капитан дальнего плавания

254

Родился 12 октября 1952 года в городе Жмеринке Винницкой области

- 1968–1970 гг. — учащийся ГПТУ № 8, город Одесса, слесарь.
- 1971–1973 гг. — служба в Советской Армии.
- 1973–1974 гг. — подготовительные курсы Калининградского ВИМУ.
- 1974–1980 гг. — курсант КВИМУ, судоводительское отделение.
- 1980–1986 гг. — 4-й, 3-й, 2-й, старший помощник капитана на судах ЧПОРП «Антарктика».
- 1986–1991 гг. — капитан-директор РТМ-С «Шайдурово» и других судов.
- 1990 г. — заочно окончил Калининградский институт рыбного хозяйства, инженер-экономист.
- 1991г. — заместитель генерального директора ЧПОРП «Антарктика» по коммерции и снабжению.

ЧУРИКОВ

Владимир Иванович

(1936)

Капитан дальнего плавания

Родился 6 ноября 1936 года

- 1952–1956 гг. — учеба в Херсонском мореходном училище, судоводительское отделение.
- 1957–1963 гг. — 3-й, 2-й, старший помощник капитана на китобойцах и китобазе АКФ «Слава».
- 1963–1971 гг. — переведен в Севастопольское управление океанического рыболовства, капитан-директор РТМ-Т «Стрелец» и других судов.
- 1971–1973 гг. — переведен в УАКОРФ, г. Одесса, старшим помощником капитан-директора РПБ «Восток».
- 1974 г. — переводится в Севастополь в Морской гидрофизический институт капитаном НИС «Академик Вернадский».

ЧПОРП



**Список капитанов, работавших в разное время
в ЧПОРП «Антарктика» и не вошедших в данное издание
из-за отсутствия информации**

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| 1 Абрамушкин Н. В. | 46 Еременко Л. Т. |
| 2 Авилов К. Д. | 47 Ефланов Е. И. |
| 3 Агафонов Н. Н. | 48 Живора Н. Д. |
| 4 Айвазов Б. А. | 49 Жолоб И. А. |
| 5 Александров Е. А. | 50 Журавлев И. В. |
| 6 Алмурзин Р. В. | 51 Завьялов И. И. |
| 7 Ангелов В. М. | 52 Залысин Г. М. |
| 8 Андриаш Д. М. | 53 Захаров В. И. |
| 9 Анисов В. Н. | 54 Заярнюк И. П. |
| 10 Бакланов А. П. | 55 Зенаишвили А. М. |
| 11 Бакутин Б. С. | 56 Иванов А. И. |
| 12 Беклемышев Б. А. | 57 Ивченко В. П. |
| 13 Белокрыльцев Н. Ф. | 58 Инцеквели Д. И. |
| 14 Белый М. Г. | 59 Ионов В. П. |
| 15 Беляев И. Е. | 60 Исаченко В. З. |
| 16 Бобриков Л. П. | 61 Казаков Н. В. |
| 17 Бондаревский В. К. | 62 Качура И. Е. |
| 18 Бондаренко А. В. | 63 Келин В. Н. |
| 19 Бородин Н. И. | 64 Киялбеков Р. А. |
| 20 Братков В. А. | 65 Киях В. П. |
| 21 Брикер Н. А. | 66 Кларикян А. Г. |
| 22 Букатинский Б. И. | 67 Клымик П. П. |
| 23 Вайло И. И. | 68 Кобзин Е. П. |
| 24 Васильев В. Н. | 69 Коленов А. Н. |
| 25 Васкевич В. П. | 70 Колесников В. М. |
| 26 Ветрогонов В. Е. | 71 Коломиец В. Н. |
| 27 Возовиков Ю. А. | 72 Комар С. И. |
| 28 Вольф В. Л. | 73 Кондратьев Е. К. |
| 29 Воронко В. Ф. | 74 Корниенко С. И. |
| 30 Вязовский В. А. | 75 Король Н. П. |
| 31 Гадзала А. А. | 76 Костанди Н. Ф. |
| 32 Гайдаров Г. К. | 77 Костоусов Е. А. |
| 33 Галактионов В. П. | 78 Кравцов В. Г. |
| 34 Гарманов Г. А. | 79 Кравченко Н. Н. |
| 35 Гарматин А. А. | 80 Краморов И. И. |
| 36 Глазунов Ю. Г. | 81 Красноженов С. Г. |
| 37 Гузенко А. Ф. | 82 Краснухин А. Н. |
| 38 Гузенко В. В. | 83 Красовский Г. Н. |
| 39 Гунькин И. Я. | 84 Краулис В. К. |
| 40 Дешкович В. В. | 85 Кузнецов В. Г. |
| 41 Дзюбак В. М. | 86 Кузьменко А. Н. |
| 42 Дрогин Н. П. | 87 Курсаков Н. П. |
| 43 Дубравин В. Б. | 88 Кышлянц Г. В. |
| 44 Дыбец Ю. И. | 89 Лавренюк Г. Я. |
| 45 Еремеев Н. Я. | 90 Лагутин А. С. |

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| 91 Ларин В. В. | 133 Салтыков В. П. |
| 92 Лашин В. Н. | 134 Секундяк Е. А. |
| 93 Лештанов В. Е. | 135 Семенов К. В. |
| 94 Лобанов В. Н. | 136 Серик В. Т. |
| 95 Лобов А. М. | 137 Сигал С. Е. |
| 96 Ломакин И. А. | 138 Силкин Р. Н. |
| 97 Лысенко В. Г. | 139 Скорик Л. Г. |
| 98 Мазайшвили В. К. | 140 Скосарь В. Г. |
| 99 Макиенко П. А. | 141 Слесарев П. П. |
| 100 Маколдин И. А. | 142 Смирнов Е. Н. |
| 101 Макуцевич А. С. | 143 Сокор Н. А. |
| 102 Мальцев А. С. | 144 Соловей А. И. |
| 103 Мантула В. Б. | 145 Соловьев Н. Л. |
| 104 Мануйлов В. М. | 146 Становов М. Н. |
| 105 Мараховский В. П. | 147 Степаненко А. А. |
| 106 Медведев С. П. | 148 Степанов Н. И. |
| 107 Мещеряков А. А. | 149 Сутурин М. М. |
| 108 Мищук В. А. | 150 Сысак П. Н. |
| 109 Москаленко А. В. | 151 Сычук В. П. |
| 110 Нарыжный С. П. | 152 Танцюра В. Л. |
| 111 Невгод А. И. | 153 Тарасенко А. В. |
| 112 Новиков Ю. К. | 154 Титузов Д. Ф. |
| 113 Норенко П. В. | 155 Ткаченко А. Е. |
| 114 Нужин В. С. | 156 Трифонов В. Г. |
| 115 Омельченко И. И. | 157 Уваров А. Н. |
| 116 Онищук О. С. | 158 Удод В. И. |
| 117 Пахомов Н. Р. | 159 Федорчук Н. Н. |
| 118 Перухин С. Н. | 160 Хоржевский Э. Н. |
| 119 Пипко П. М. | 161 Хриненко Г. А. |
| 120 Пироженко В. Е. | 162 Цвелев Б. И. |
| 121 Плотник А. С. | 163 Цында Л. Г. |
| 122 Подгайный А. А. | 164 Частиков Д. Д. |
| 123 Польский А. С. | 165 Чернец И. И. |
| 124 Поляков Я. Л. | 166 Шаров А. А. |
| 125 Попов Б. П. | 167 Шахтер В. А. |
| 126 Попов В. П. | 168 Шелюг Н. И. |
| 127 Пятак А. А. | 169 Шилофост Г. Ф. |
| 128 Ромайский Б. Л. | 170 Шиман А. Н. |
| 129 Романенко Ю. Б. | 171 Щенх В. К. |
| 130 Романко Ю. Б. | 172 Щепетов П. М. |
| 131 Романов А. С. | 173 Юренко А. А. |
| 132 Рыльцев В. М. | |

К сожалению, составители альманаха не имели данных по всем капитанам, которые самоотверженно трудились на судах ЧПОРП «Антарктика», хотя прилагали много усилий. Но это не умаляет их вклад в общее дело. Честь и Слава каждому из них.

В океане любви

Море в сердце штормит бесконечно,
Мысли волнами бьются в висок.
Это к памяти нашей навечно
Пришвартовано судно «Восток».

Шел я в рейс молодой, неженатый,
Околдованный вечной весной.
Я на палубе жил на десятой,
Ты в то время жила на восьмой.

Были солью пропитаны снасти,
И фортуна играла людьми.
На «Востоке» под парусом счастья
Плыли мы в океане любви.

Нас за это не очень ругали,
Но беседу провел замполит —
За нарушенный кодекс морали
Нам поставлено было «на вид».

Но бессилён был против природы
Уставных положений поток.
Это чувство духовной свободы
Я до встречи с тобой приберег.

Что же было? Любовь? Безрассудство?
Но для истины важен итог:
Мы спасли наши души и чувства
На ковчеге с названием «Восток».

Мне бы надо за все оправдаться,
Но боюсь оглянуться назад:
На «Востоке» нам было по двадцать,
А сегодня почти шестьдесят.

Все длинней расстоянья и сроки,
Но огонь ещё бродит в крови...
Наша юность прошла на «Востоке»
В океане запретной любви.

Вячеслав КАЧУРИН,
преподаватель физики и математики в школе на «Востоке»

КОРАБЛИ И СУДЬБЫ

А. Н. ЯКУНИН

РПФ «Восток» — крупнейшая рыбопромысловая флотилия, состоящая из 12 ловцов — СРТМ и рыбоперерабатывающей базы, заканчивала свой весенний рейс в ЦВА на рейде в порту Мавритании — Нуадибу.

По причине задолженности агентам и экипажу (около 850 тыс. долларов) власти порта наложили арест на судно, что в целом еще более омрачило ситуацию невыполненного рейсового задания по консервам, невыловленного промышленной флотилией сырья — сардины, ставриды, скумбрии, не до конца выплаченными суточными. Все говорило о том, что новое руководство ЧПОРП «Антарктика» отходило от провозглашенных лозунгов периода приватизации объединения: бездумно распродало активы, основу которых составлял крупный океанический траловый флот.

Часть I. Тяжелые раздумья (1997)

Она помнила все...

РПБ стояла на якоре. Ей шел 28-й год с момента спуска на воду (спуск был в 1969 году) и 25-й — с момента подъема флага и вступления в строй (флаг на Востоке подняли 25 февраля 1972 года).

Ее форштевень знал все океаны, кроме Северного Ледовитого. Ее борта за все эти годы через кранцы принимали несметное количество траулеров, транспортов, танкеров, собратьев-плавбаз и китобаз.

Да, возраст для судна солидный, но не смертельный, учитывая толщину корпуса, уникальность его набора, качество судовой стали (примечание И. А. Баранова: «Корпусную сталь произвел Череповецкий завод по специальной новой технологии и в комплексе с анодной или катодной защитой толщина ширстречного (переменного) пояса 22 мм. Эксперимент дал отличные результаты, корпус не разрушался и в доке выглядел, как “яйцо”»).



*Первый экспериментальный рейс, июль 1972 года.
Плавбаза-матка ведет спущенный с борта собственный промысловый флот*

Время отечественной истории, когда рождался проект корабля военного, затем танкера и, наконец, РПБ, прочно связано со сменой политического курса Хрущева-Брежнев.

Неизменным оставалась только задача производства продовольствия, так как отблески «холодной войны» не оставляли надежды на его импорт, да и концепция «все стратегическое произвожу сам» определяла все действия советского правительства. И это актуально всегда.

... За все время жизни РПБ знала всего двух капитанов. Только им она позволяла определять курс и скорость, дрейф и постановку на якорь. Только они ее швартовали к причалу и другим судам.

ОНА помнила даже почти анекдотический случай, когда нанятой на покраску корпуса генеральным директором ЧПОРП «Антарктика» И. А. Барановым (ее первым капитаном, который не мог себе позволить выпустить РПБ в рейс, не обновив покраску) бригаде молдаван из-за юридических казусов толкования договора пришлось платить дважды. Бригадир, используя отпущенный лимит и покрасочный материал только на один борт, заявил за день до отхода, что смысл договора в том, что «мы, молдаване, — с одной стороны, а ты, начальник, — с другой стороны». И ничто не могло поколебать бригадира в его правоте.

ОНА помнила и оценила действия своего «первого», который, резко махнув рукой, подписал наряд на ту сторону борта, которую как бы должен был покрасить «сам». Работая от зари до зари, молдаване закончили работу в срок, и ОНА ушла в море белой лебединой стаей.

ОНА помнила жильцов всех своих 1300 помещений, волейбольных площадок, бассейн, сауну, кинозал на 164 места, вечернюю среднюю школу № 22 (примечание И. А. Баранова: «Директор СШ Иван Кузьмич Коростелев любил говорить, что на РПФ «Восток» 29 капитанов и только два директора — я и Баранов»), музыкальный салон, библиотеку с 7000 томами книг, оба эстрадных оркестра, салон психологической разгрузки, парикмахерскую, сапожную, прачечную...



Два капитана РПБ «Восток»



Столовая команды



Одна из двух волейбольных площадок

ОНА понимала, какую радость приносила своему экипажу, если все три консервных завода работали в полную мощность и в ее трюмы ежедневно ложилось до 500 тысяч физических банок консервов (ТФБ) № 3.

Особые материнские чувства ОНА испытывала к своим детям — 14-ти рыбодобывающим судам (РДС), уютно разместившимся на главной палубе по левому борту с четными номерами, а по правому нечетными. На кильблоки их бережно развозила самоходная тележка по железнодорожным рельсам. Именно поэтому экипаж флотилии называл РДСы «малышами», а эти палубы вокзалами. Тележка имела подвижные (вверх и вниз) кильблоки, на которых развозились РДСы к позиции «спуска-подъема» или обратно на штатные неподвижные кильблоки (см. фото). Впоследствии на палубе левого вокзала установили жестяно-баночный цех и производили консервную банку из алюминиевой ленты. Стук прессов разносился далеко по океану, пугая в тумане суда.



**Тележка везет РДС
для установки на кильблоки**

ЧЕРНОВЫЕ РАБОТОУЧЕТНЫЕ ЗАПИСКИ «АНТАРКТИКА»
РЫБОЛОВСТВЕННАЯ БАЗА «ВОСТОК»

СУДОВАЯ РОЛЬ

РДС «Восток» 13.

1. Капитан Сурин В.И.
2. Ст. механик Андреев В.С.
3. Ст. мастер Зеленов И.И.
4. Моторист Бенедикт А.И.
5. Матрос Косилов В.А.
6. _____
7. _____
8. _____

Копия РДС «Восток» 13
22 мая 1973 г.

Заявление капитана

На РДС 13 все механизмы, системы осушения, пожаротушения в рабочем состоянии; спасательных средств в наличии на 15 человек.
На судне имеется неснижаемый запас продовольствия на три суток.
Запасы: топлива т, масла т, пресной воды т.
Судно заблаговременно получило информацию об обстановке.
Поскольку для данного района плавания имеются.

Копия РДС 13 Дружбе / Сурин
22 мая 1973 г.

Тип РПБ «Восток» Зак. № 00—1000

Судовая роль РДС

Руководил службой добычи капитан-дублер КДП Погасов С. Х.

В службу входили:

- помощник КМД по добыче Виннов С. С., нач. цеха орудий лова, 2 тралмастера-наставника, 2 диспетчера-портнадзирателя на базе КДП Москаленко А. И. и КДП Стрюков В. И.;
- рыбодобывающие суда (РДС) — 14 ед. с экипажами;
- спуско-подъемное устройство (СПУ) и два вокзала для стоянки РДСов;
- устройство подъема уловов (УПУ) и устройство пересадки людей (УПЛ);

- участок ремонта орудий лова и бригада по приему уловов;
- группы ремонта РДС (пластиковых корпусов и механизмов);
- оперативный круглосуточный штаб с функциями портнадзора и ведения промысла.

Приказом МРХ СССР база «Восток» определена порт-пунктом для РДСов. Начальником портнадзора назначен капитан-дублер Погасов. Это был самый приближенный к району плавления портнадзор в мире.

В первые два рейса на «Восток» были приглашены специалисты по добыче рыбы кошельковыми неводами в Черном море с сейнеров, а также капитаны и мастера добычи с опытом лова кошельками в океане с СРТ из портов Пионерска и Мурманска.

Несмотря на высокую квалификацию специалистов и работу с вертолетом, нужного количества рыбы не поймали, и через 2 рейса пришли к выводу о необходимости замены добывающих судов на другой тип. После глубокого анализа работы в океане кошельковых СРТМ Мурманска и Пионерска вышли с предложением в МРХ СССР заменить РДСы на современные добывающие суда типа СРТМ-502Э «Железный поток». Эти предложения были приняты. РДСы списаны, а «Востоку» на третий рейс в Киев из новостроя переданы 3 СРТМ «Кикинеиз», «Тархан» и «Чауда». Ближайшие 2 рейса «Восток» имел все 10 СРТМ. Основу этого эффективного и обоснованного анализа готовил опытный рыбопромышленник, помощник капитан-директора РПБ Виннов С. С. Это решение обеспечило загрузку рыбой на долгие годы производственные мощности базы с резервом для ввода вновь построенных цехов.

Особенно бережно ОНА относилась к своему «сердцу» — судовой силовой установке (ССУ). Центральный пост управления ЦПУ находился в центре машинного отделения, куда сходились нити управления всем, в том числе 17-ю автоматическими системами. В машинном отделении были установлены два главных турбозубчатых агрегата (ГТЗА). Каждый ГТЗА состоял из турбины переднего хода высокого давления и турбины переднего хода низкого давления, общей мощностью 13,5 тыс. л. с. При даче заднего хода турбина давала 40% общей мощности. В котельном отделении установлены 3 паровых котла, работающие на мазуте Ф5. Производительность каждого 40–50 тонн пара в час. Общая мощность электростанции 7200 кВт. Выходя в рейс, база принимала на борт 13 тыс. тонн тяжелого топлива и 4 тыс. тонн легкого дизельного топлива для стояночных и аварийных дизелей, а также для промыслового флота. Вообще перечень горюче-смазочных материалов составлял десятки наименований, а 90 тонн вертолетного топлива хранилось в цистерне, подвешенной в большой емкости с водой. Имелось 45 тонн аммиака, из-за которого после первого рейса при заходе в порт Одесса возникли возражения властей по причине опасного количества для миллионного города.



Два ВИА регулярно проводили вечера отдыха, соревнуясь между собой не только на производстве

Так же, как к капитанам, ОНА была избирательна к хранителям своего сердца. Тогда в роли главного инженера был главный механик Сидоров А. В. (механик 1-го разряда). Старшим механиком ССУ был Свояк В. М. (механик-универсал 1-го разряда). В механической службе трудились: два вторых механика, два третьих, четвертый механики, теплотехник, два крановых механика, донкерман, два механика по системам, ремонтный механик, групповой механик по РДСам, два механика по кондиционированию и вентиляции, два инженера по автоматике.

Старший электромеханик 1-го разряда Попов Н. Ф., второй, третий электромеханик и два четвертых, электромеханик по автоматике.

Конечно, к хранителям холода в тропических условиях было особое уважение и внимание. Старшим рефмехаником был Чанышев В. Л. Второй рефмеханик Бурдейный Г. К., рефмеханики и рефмашинисты. В аппаратном отделении рефмашины располагалось 18 компрессоров, которые при температуре наружного воздуха +35° С и забортной воды +28° С вырабатывали при температуре минус 42° С 5,7 млн. ккал в час. Это обеспечивало заморозку 190 т рыбы в сутки, кондиционирование, охлаждение рыбы перед консервированием, производство льда, провизионки и др. Наши Деда Морозы успешно справлялись с обеспечением холодом базы в сложных тропических условиях.

Столовую команды вы видели на фото. В рейсе там каждые 4 часа накрывались столы, и желающие принимали пищу, причем на столах всегда были разнообразно приготовленные рыбные блюда и в изобилии лук, чеснок и специи, это кроме блюд, указанных в меню. Всегда четко работали бани, душевые, прачечная, бытовые услуги, кинозал, кабинет психологической разгрузки, музыкальный салон, библиотека. Регулярно выходила еженедельная газета «Одесский рыбак», работали спортивные площадки. Флотилия работала в условиях хозрасчета. Своевременно подавалась информация экипажу из бухгалтерии, отдела труда и зарплаты, экономические анализы. Функционировала средняя школа № 22 г. Одессы. Была обеспечена уверенная радиосвязь с берегом. Обеспечивалось качественное медицинское обслуживание. Работали кружки классической музыки, поэзии, выступал отличный хор, самодеятельные музыкальные ансамбли.

Благодаря упорной тренировке экипажа, судно было обеспечено безопасным плаванием и готовностью экипажа к борьбе за живучесть судна с огнем, водой и последствиями аварий. Все это обеспечивала общесудовая служба. Руководитель службы старпом КДП Чуриков В. И. Состав службы: второй, третий, четвертый помощники капитана, пятый помощник по пожарной части и пятый помощник по хозяйству. А также: помощник капитана по радиоэлектронике, начальник радиостанции, радисты, инженер ЭРМП, гидроакустик, два синоптика, главбух и бухгалтера, старшие инженеры по труду и заработной плате, по кадрам, по экономике, технике безопасности, редактор и линотипист газеты, главврач-хирург, терапевт, стоматолог, гинеколог (в экипаже 160 женщин) и 2 медсестры, два вертолетчика, шеф-повар, повара, буфетчицы, официанты, уборщики, ключник, боцман.



Музыкальный салон. «Вечер поэзии»

Большой знаток поэзии машинист консервного завода Галина Гурова читает стихи Блока «Скифы». На «Востоке» она ходила от первого до последнего рейса, вела вечера любителей поэзии, заочно закончила техникум и стала мастером консервного цеха. Награждена медалью «За трудовую доблесть», родила и воспитала сына Виктора, который тоже стал моряком.

Каждый член экипажа ежедневно слушал и читал информацию о количестве рыбы, пойманной промысловиками, принятой на борт базы и выпущенной из нее продукции.

Самая большая служба базы — производственная (около 300 чел.). Руководил службой заместитель КМД по производству Глинер Л. И., который несколько лет работал в группе наблюдения за постройкой базы. Состав службы: начальник смены Лирина Э. Н. (окончила Московский институт рыбного хозяйства в 1958 году, инженер-технолог), начальник смены Тищенко В. А. (Одесский институт холодильной промышленности, 1959 год, инженер-технолог), мастера по приему улова, разделке, консервного цеха, морозильно-упаковочного цеха, цеха готовой продукции, рыбомучного отделения. И еще: старший технолог, заведующий лабораторией, два бактериолога, два химика, санитарный врач, которые кроме круглосуточного контроля производственных процессов, два раза в сутки контролировали воздух, забортную воду и рыбу на загрязненность (ртуть, радиация, биологические загрязнения). После первого рейса производственную службу возглавил Верескун В. М., который успешно работал на базе много рейсов, умело сочетая знания и опыт механика, технолога и администратора.

На «Востоке» все службы были укомплектованы дипломированными специалистами. В первом рейсе на базе работал 191 офицер, в том числе 84 — на РДСХ.

В экипаже работали династии. Отец уходил на пенсию, передавая свое мастерство сыну, тот — своему. Семейные пары работали здесь годами. И на многие месяцы ОНА считалась их первым и, может быть, главным домом — всегда красивая, теплая, родная, чуткая и понимающая (примечание И. А. Баранова: «Так как на базе было много молодежи, мы принимали решение использовать капитаном право исполнительной власти (функции ЗАГСа) и способствовать созданию семьи на борту. До сих пор большинство молодых тогда семей сегодня благополучно процветают, имеют детей и внуков, хотя некоторые партбонзы на бюро обкома обвинили меня в нарушении норм морали. Зато я получал огромное наслаждение, видя с мостика, как два молодых специалиста, окончивших Белгород-Днестровский техникум (он — добытчик, она — технолог) стояли на шлюпочной палубе, любясь красками заката, держась друг за друга мизинчиками»).



Ход турбохода 19 узлов

Предчувствие

Тяжелые думы одолевали ЕЕ, когда стояла на якоре в порту Нуадибу.

ОНА помнила, как ее встречали в Одесском порту на морвокзале: едва бело-серый силуэт РПБ показывался на горизонте, вся Одесса замирала и готовилась к встрече. Это всегда было событие первостепенной важности для большого портового города.



***Рыбопромысловая флотилия «Восток»
втягивается в порт Одесса к морскому вокзалу***

Но теперь, поскрипывая пустыми топливными танками, ОНА чувствовала, что арестом дело не кончится: это только начало в цепи будущих изменений.

Что-то болело в ЕЕ душе, ЕЕ удивляло и смущало состояние, когда из всеобщей любимицы она вдруг стала никому не нужной...



***РПБ «Восток» у причала морского
вокзала Одессы***



***Капитан-директор РПФ «Восток» Т. С. Булан
докладывает начальнику ВРПО «Азчеррыба»
итоги рейса, 1990 год***

ЕЕ удивляло, почему никто не подумал в больших кабинетах Киева об использовании огромного кадрового, технического и технологического потенциала флотилии.

Да, если наступит время, когда ОНА не возьмет планку технических нормативов как самоходное океанское судно и не обеспечит безопасность 640 членов экипажа, ОНА готова встать на прикол в Ильичевском морском рыбном порту и, запитав энергосеть РПБ с берега, проведя паропровод в консервные цеха, сможет тут же, на борту, из алюминиевой ленты произвести

тару и переработать всю мороженую рыбопродукцию, доставленную в Ильичевский МРП, в консервы и пресервы, то есть работать в обычном режиме. Только не в океане, а в порту (примечание И. А. Баранова: «В ИМРП у первого причала неиспользуемая береговая площадь. Я предлагал руководству министерства прорыть канал, просмолить подводный корпус, завести туда базу, засыпать грунтом, у кормы сделать причалы для швартовок судов, транспортов и траулеров, в том числе с черноморской путины, подключить к городским коммунальным сетям, посадить цветочки, кустарник и деревья. И Украина приобретает сразу три современных автоматизированных консервных завода, мощностью примерно 300–400 тысяч банок в сутки, морозильный цех на 180 тонн мороженой рыбы в сутки при минус 20 градусах, рыбомучную установку до 20 тонн муки в сутки и полный социальный комплекс — общежитие на 650 человек, прачечная, душевые, сауна, парикмахерская, сапожно-портняжная мастерская, спортивные площадки, кинотеатр на 164 места и прекрасный центр подготовки кадров рыбной отрасли. Но ответили, что под давлением президентского окружения премьер-министр слушал только Кравченко, а нашего министра игнорировал»).



*Генеральный директор
ЧПОРП «Антарктика» Баранов И. А.,
начальник ВРПО «Азчеррыба» Якунин А. Н.,
Председатель Украинского комитета
профсоюза рыбаков Горбунов В. В.
беседуют с журналистом*

Ее судовые помещения, главный мостик, радиорубка, диспетчерская могли стать школой для сотен и тысяч курсантов, судоводителей, судомехаников, радистов, технологов, механиков технологического оборудования, рефмехаников и электромехаников. Это был бы мощный учебно-производственный университет, комплекс, способный прослужить еще столько же лет.

... ОНА не заметила, как тяжелые думы постепенно перенеслись в большие фантазии. И на душе как-то отлегло.



Слева направо: Булан Т. С., Якунин А. Н., Баранов И. А.

Путь на эшафот

На следующий день в дело об аресте РПФ «Восток» вмешался МИД Украины, судно было отпущено под гарантию правительства и после разрешения некоторых портовых формальностей снялось в Одессу.

В Киеве шла коллегия Минрыбхоза Украины. Вел ее министр Н. Н. Шведенко. Присутствовал и генеральный директор ЧПОРП «Антарктика» Валерий Михайлович Кравченко. Настроение у всех было неплохое, так как в преддверии Дня рыбака они подбивали цифры улова, делились производственными успехами.

Но присутствующие не могли не обратить внимание на то, что Кравченко, получив какую-то информацию по мобильному телефону, вдруг встал и, произнеся «Ну все, достаточно», не попрощавшись даже с министром, вышел из зала заседания коллегии. Многие из присутствующих — воспитанники старой школы — были удивлены поведением своего коллеги. По залу пробежал шумок, но министр, не желая разбирать экстравагантное поведение своего подчиненного, попросил тишины и продолжил обсуждение доклада очередного выступающего.



Последний «Босфор», 1997 год

Все выяснилось позже. В голове Кравченко тогда все было подчинено одной только мысли: скорее пригласить Мехмеде Язанджи на переговоры для продажи РПБ «Восток» на слом (еще памятна была выгодная сделка с этим турецким партнером по китобазе «Советская Украина»). Он считал, что найден очень удачный для обоих партнеров вариант, когда две неравные, но большие доли делились между ними, а по счетам контракта с выплатой всех налогов проходила небольшая сумма в 750 тыс. долларов.

В случае же с «Востоком» сделка обещала быть не просто удачной — сверхприбыльной! К тому же, чтобы перегнать РПБ «Восток» своим ходом в Турцию, потребуется не слишком много времени и затрат. Все уже было подсчитано, взвешено, определены действующие лица первого и второго планов, намечен состав перегонной команды, определены перечни работ по частичной конвертации уникального технологического оборудования, на которое, кстати, уже был покупатель.

А главное, был найден источник финансирования, чтобы сделка прошла за наличные.

Но все это нужно было «провернуть» в считанные дни: капитан РПБ «Восток» сообщил ему по телефону, что уже прошел Босфор и брал курс на Одессу, куда база уже не должна была приходить.

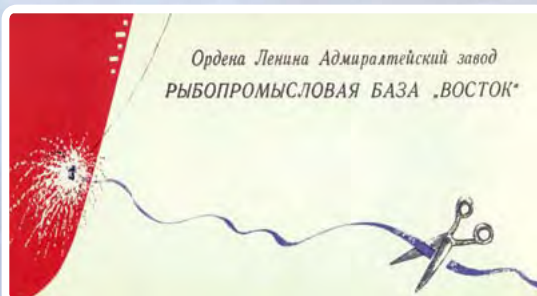
РПБ «Восток», вырвавшись на простор Черного моря, еще не осознавала, что приближается к эшафоту — к той черте, которая неведома и людям при жизни, а тем более — кораблям.

... Но ОНА вдруг вспомнила свой спуск со стапеля и своих «родителей», которые за час до этого события обходили ее вокруг по палубе.

Часть II. Рождение «Левиафана»

Тактико-технические данные рыбопромысловой базы

Справка: Проект № 400. Класс Регистра СССР: КМ ЛЗ 2 (плавбаза). Год постройки судна: 1971. Завод-строитель: Ленинградское Адмиралтейское объединение. Назначение судна: прием от добывающих судов рыбы-сырца и выработка консервов, мороженой продукции, рыбной муки и технического жира. Обеспечение добывающих судов всеми видами снаряжения и промвооружения, культурно-бытовым и медицинским обслуживанием, аварийным ремонтом.



РЫБОПРОМЫСЛОВАЯ БАЗА
«ВОСТОК»

«Восток» — самое крупное рыбопромысловое судно в мире.
Строится на Адмиралтейском заводе по проекту
«Морпромсузда».

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Длина наибольшая	224,5 м
Ширина на носовом	28,0 м
Высота бортов	16,7 м
Осадка в полном грузу	10,0 м
Водонепроницаемые отсеки	43 400 т
Мощность г.м. двигателей	2х13000 л.с.
Скорость	18,5 узлов
Экипаж (вкл. рабочих)	594 человека

«Восток» — 4-я палубная, 2-я винтовая с цельноосевым корпусом судно, с кормовым расположением перотурбинной установки.

Судно имеет носовое и кормовое подруливающее устройство, позволяющее базе разворачиваться на месте. В корме судна оборудован слит для подъема уловов.

Судно снабжено вертолетом для производства воздушных разведок косяков рыбы.

Экипаж судна размещается в 605 комфортабельных каютах, двух- и четырехместных каютах. На судне имеются: библиотека, парикмахерская, медицинское бюро и другие службы, обеспечивающие экипажу нормальные бытовые условия.



Приглашение на спуск РПБ «Восток» со стапеля

Основные элементы

1	Длина; между перпендикулярами; ширина	224,5 м; 210,0 м; 28,0 м
2	Высота борта (м) — до главной палубы	16,7 м
3	Осадка порожнем	
	носом	5,10 м
	кормой	5,90 м
	Осадка в грузу	
	носом	10,0 м
	кормой	9,90 м
4	Водоизмещение (т) порожнем	21 860
	наибольшее	43 400
5	Дедвейт (т)	21 540
6	Вместимость судна (рег. т.)	28 163
	чистая	11 793
7	Грузоподъемность (т)	14 200
	консервы; мороженная (т)	2220; 10 000
	рыбная мука (т)	2400
	рыбий жир (т)	250
8	Скорость хода (узлы)	18,5 при Д — 43 400 т
9	Автономность (сутки)	125
10	Количество коечных мест (шт.)	610
11	Район плавания	неограниченный
12	Корпус (количество палуб)	4
	кол-во водонепроницаемых переборок (шт.)	10
	толщина корпуса по ширстреку (мм)	22
13	Непотопляемость	обеспечена при затоплении двух смежных отсеков

Нужен не просто капитан, а капитан-романтик

Впервые Министерством рыбного хозяйства СССР был проведен конкурсный отбор капитан-директора. Ишков считал, что для воплощения проекта нужен не просто капитан или капитан-директор, нужен был капитан-директор-поэт. И слова, которые он напишет, сложенные в честь его экипажа, должны звучать гимном человеческому разуму коллективного творчества, рыбацкой удаче, под стать уникальности этого корабля, единственного в мире.

Такой конкурсный отбор состоялся. И этим уникальным капитаном стал капитан-директор ПДПКЗ «Анатолий Халин» Игорь Алексеевич Баранов, капитан дальнего плавания с 1958 года.

Сейчас, забегаая вперед и зная этого замечательного человека, можно еще раз поклониться министру А. А. Ишкову, который мог бы и не объявлять конкурс, а назначить, кого считал нужным. Но он подошел к поиску командира уникальной флотилии новаторски. Мне представляется, что в то время, пусти подбор капитана через партийно-административное русло, такой неординарный человек был бы отсеян сразу.

Независимое мнение о природе вещей, самостоятельность суждений Баранова вряд ли бы понравились тогдашним партийным боссам. Зато опыт промыслового капитана, консерщика, капитана НИС оперативной и перспективной разведки, работы в штабе СУТФ, здравомыслие и отсутствие манеры шапкозакидательства (так уважаемое в партийных органах), знание всех без исключения районов промысла Атлантического океана, осторожный подход к обещаниям, авторитет среди КМД и рыболовов — все это при обсуждении кандидатуры конкурсной комиссией послужило основанием для назначения Игоря Алексеевича Баранова на этот пост.

Тогда это был 40-летний человек, неутомимо стремящийся к познанию нового, неизведанного, может быть еще не до конца осмысленного, но обещающего быть интересным и эффективным. Он задумал, чтобы РПБ работала с загрузкой 20 часов в сутки. Это была романтика истинного производственника.

22 апреля 1969 года гигантский корпус в 224 метра длиной с проектным водоизмещением в 44 тысячи тонн в присутствии обоих министров — авторов идеи Бутомы Б. Е. и Ишкова А. А. — был спущен на воду и встал на достройку к стене завода, получив название «Восток».



Министр рыбного хозяйства СССР А. А. Ишков и министр судостроительной промышленности Б. Е. Бутома на стапеле, перед спуском своего «детища»

А министр Ишков получил на «вооружение» прецедент, благодаря которому конкурсы на должность капитан-директора были введены в практику.

Капитанская тропа (путь на капитанский мостик)

Первый капитан-директор РПБ «Восток» родился в г. Старый Крым недалеко от Феодосии.



Игорь с родителями



Пока Игорь управляет одной лошадиной силой, 1934 год

У него было не очень сытное детство, как, впрочем, и у всего военного поколения, тем более что жил на оккупированной территории. Освобождение пришло только в середине 1944 года. Ему не было и 14 лет, когда он поступил в ремесленное училище № 1 в Керчи (отливал болванки и точил корпуса снарядов для фронта). В 1946 году окончил училище и получил 6-й разряд слесаря-ремонтника. Затем родители переехали в Киев, и с 1947 года он по вечерам учится в школе № 12 г. Киева, а днем работает слесарем в Киевводоканале. Но его тянуло море...

В 1949 году Горводоканал направляет паренька в Херсонское мореходное училище.



Билет курсанта Баранова И. А.

Нужно сказать, что черты лидера и заводилы у Игоря обнаружили еще в Керченской «ремеслухе»: 6-й разряд получал только бригадир. И командир роты судоводителей 1-го курса капитан-лейтенант Безгодов сразу вычислил самого авторитетного новобранца и назначил старшиной роты — курсант Баранов получил право красоваться на фотографии не в бескозырке, а в мичманке.



Курсанты второго курса. Главный старшина роты Баранов И. А.

Годы учебы пролетели, как один день. Общеобразовательные дисциплины, как всегда, были на втором плане, а главными, конечно же, — навигация, теория устройства корабля, девиация. Он мог быть круглым отличником, но уже тогда понимал, что придется руководить людьми в море, и тут литература и ботаника не помощники — необходимо знание спецпредметов.

Сохранилось примечательное в этом смысле письмо, направленное родителям Игоря 14 декабря 1952 года, когда он отбывал практику в Одессе в воинской части 34202 «Х». Начальник училища сообщил, что их сын Игорь проявляет себя не очень хорошо: мог быть отличником, но не стремится к этому. Просил родительского воздействия. Зная независимый характера сына, родители только разводили руками.



Баранов И. А. с другом Аликом Чеховым, который впоследствии от Северыбы руководил промыслом в Северо-Западной Атлантике (Лабрадор, Ньюфаундленд)



Баранов И. А. с Немировским А. А. в отпуске в Киеве после окончания мореходки

... Но вот госэкзамены позади. Игорь Баранов — мичман боевого тральщика Черноморского флота. Очистка от мин Азовского моря и Керченского пролива не шуточное дело — это уже боевые действия. Но и здесь Игорь на высоте: трусость и нерешительность — незнакомые ему качества.

Получив диплом, он мог рыбачить на моторной фелюге на Азове, однако будущий капитан-директор рвется в Мурманск (примечание И. А. Баранова: «Командование Керченского дивизиона траления ВМС предложило остаться в ВМС, но я уже был заражен бациллой “рыбак — дважды моряк”»). Там был сосредоточен в то время самый крупный паровой и дизельный траловый флот, там открываются горизонты, там всплохи полярного сияния. Там, наконец, кузница рыбацких кадров: есть, у кого учиться, чтобы реализовать свою мечту.

Игорь погружается в работу. Шесть лет (с 1954 по 1960 год) работы в Мурманске (Тралфлоте, Мурмансельди, ПИНРО) закалили молодого штурмана. По служебной лестнице он шел легко, и уже через год, будучи 2-м помощником капитана НИС «Персей-2», участвовал в обеспечении первого в мире ядерного подводного взрыва на острове Новая Земля.

В 1957 году принимает под свое командование НИС «Академик Берг» Полярного института (ПИНРО). А в 1958 году ему вручили диплом капитана дальнего плавания. Поразительно, но факт: четыре года не вылезал с морей, чтобы «выплавать» цензы и пройти все положенные ступеньки.

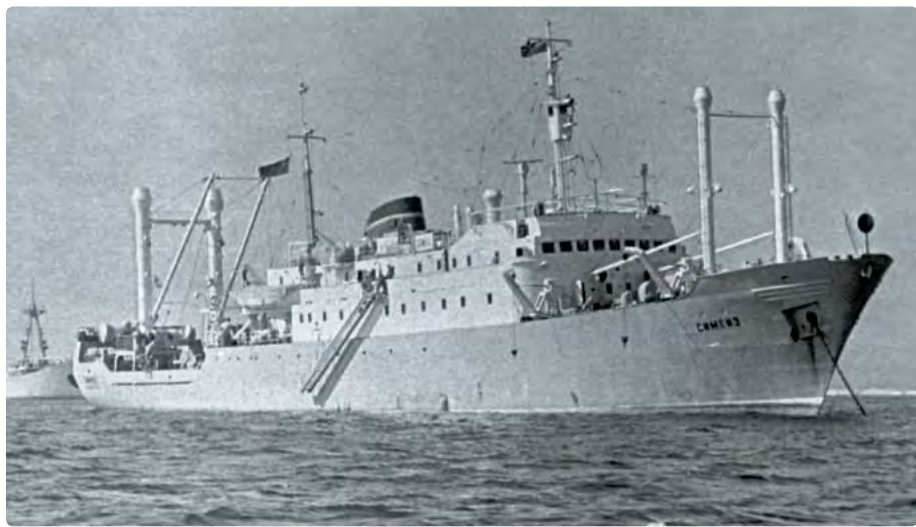
И здесь капитан Баранов в 28 лет проявляет государственную инициативу. Во время внезапного урагана, пользуясь случаем, когда корабли НАТО в Северном море ушли для укрытия, он «изъял» из-под носа НАТО совершенно секретный радиоакустический буй контроля за подводными лодками, как узнал потом, тот самый, за которым охотилась наша разведка долгое время. За это он получил благодарность от Совета Министров СССР (постановление от 12.04.60 года № 60).

В том же, 1960 году, в связи с нависшей угрозой установления моратория на промысел китов и вводом в эксплуатацию новых (и еще строящихся) китобаз: «Советская Украина» (Одесса), «Юрий Долгорукий» (Калининград), «Советская Россия» (Владивосток) с отрядами новых китобойных судов отечественной постройки (тенденция уменьшения промысловых квот на добычу китов прогрессировала), перед министерством рыбного хозяйства встала проблема — как использовать освободившиеся китобойные суда с нереализованным ресурсом. Министерство формирует группу профессиональных рыбаков для определения возможности использования китобойных судов на промысле рыбы, то есть решено сделать из них траулеры, испытав и доказав возможность эффективной работы в новом промысловом режиме.



Штурман дальнего плавания Баранов И. А. назначается капитаном НИС «Академик Берг», 1957 год

В такую группу министр А. А. Ишков своим приказом направляет в Одессу капитана НИС «Академик Берг» Игоря Алексеевича Баранова, где тот в течение 2-х лет с помощью съемного оборудования и таких же, ему под стать «сорвиголов», выполняет приказ министра и доказывает — китобойцы можно использовать в режиме траулеров. Но тогда мораторий не состоялся, и китобойные суда продолжили работать по прямому назначению.



Баранов принимает командование РТМ-Т «Симеиз», 1963 год

Все в том же 1960 году Госрыбпром создает в Севастополе управление океанического рыболовства, и по окончании эксперимента с китобойными судами Игоря Алексеевича направляют работать в СУОР старшим помощником капитан-директора РТМ-Т «Ялта». Это были новые рыболовные траулеры, построенные в ГДР специально для освоения запасов Атлантического океана. После первого рейса на РТМ-Т «Ялта» Баранов направляется в Штральзунд принимать из новостроя РТМ-Т «Симеиз». В 1966 году за успешное освоение траулеров-заводов типа «Тропик» и досрочное выполнение семилетнего плана И. А. Баранов Указом Президиума Верховного Совета СССР награждается орденом «Знак Почета».



Во время стоянки в Калининграде гостем экипажа РТМ-Т «Симеиз» был актер Коренев — исполнитель главной роли в фильме «Человек-амфибия», недавно вышедшем на экраны страны

В 1965 году руководство министерства направляет И. А. Баранова капитаном-наставником во вновь созданное управление Океанического рыболовства Болгарии для обучения болгарских капитанов приемам и методам работы по освоению траулеров-заводов типа «Тропик». Через два года просторы Атлантики бороздили уже четыре болгарских «Тропика», а Игорь Алексеевич возвращается домой в ранге капитан-наставника Севастопольского управления тралового флота.



*Баранов И. А., Лазарь Янев (генеральный директор «Булгаррыба»),
Ревнищев В. В. (начальник ГУ «Азчеррыба»), 1985 год*

В 1968 году И. А. Баранов принимает ПДПКЗ «Анатолий Халин». Уникальность этих «французов», построенных в 1966 году фирмой «Ателье Шантье де Нант» по проектному заданию, разработанному советскими специалистами, состояла в том, что впервые конструкторы воплотили в жизнь полностью автономный плавучий добывающий производственный консервный завод (примечание И. А. Баранова: «МРХ СССР с учетом эксплуатации БМРТ разработало техническое задание на консервный траулер (ПДПКЗ), в тендере участвовали Япония, ФРГ и Франция. Выиграли французы»). Двухпалубное, одновинтовое 127-метровое судно водоизмещением 9840 т и мощностью основных двигателей 7560 л. с., с винтом диаметром 3,8 метра с ВРШ с полными оборотами (188 об/м) достигало скорости 14,5 узлов. Общий экипаж — 236 человек — состоял из 3-х команд: собственно экипаж, промысловая команда (добытчики) и производственная команда (консервщики): они обслуживали судно, добывали и перерабатывали рыбу, ежедневно укладывая в трюм около 150 ТФБ консервов, рыбной муки около 4 тонн (из 20 тонн сырья) и до 20 тонн мороженой рыбы для консервного сырья на случай штормовых дней и переходов, когда промысел невозможен. Траловая лебедка с тягой в 18 тонн, двумя вспомогательными кормовыми лебедками тягой по 10 тонн каждая, работая поочередно с двумя пелагическими тралами, обеспечивала ежедневный улов сардины по потребности производственных линий, т. е. 120–150 тонн.

Игорь Алексеевич был рад такому повороту событий, так как все неизведанное и неизученное всегда влекло его мятежную душу. И вот он, новый поворот судьбы, когда Баранов получает новое назначение и новое судно.

Эта была несомненная удача, которая пришла не случайно, а была выстрадана за все прошедшие годы. Он хорошо помнил 1962–1963 гг., когда пришлось осваивать РТМ-Т «Ялта», а затем «Симеиз». Все новое тогда требовалось испытать, обкатать, сделать производительным и при этом привычным, обыденным. Но это были все же только морозильные траулеры, а здесь — консервы, огромное производство, автоматика, другая концепция дизель-

электрической главной установки, рыбомучное и морозильное оборудование (примечание И. А. Баранова: «Только технологическое оборудование было поставлено 16-ю странами»). От страстного желания все узнать, научить себя и других, голова шла кругом. Но Игорь Алексеевич, как всегда, устремился навстречу неизведанному.

Баранов и «Восток» нашли друг друга

Уникальность капитана И. А. Баранова определяется во многом еще и тем, что в 1965 году, когда его командировали в Болгарию, он нашел в себе силы, а главное, время — и поступил на заочное отделение Севастопольского приборостроительного института, которое успешно закончил в 1970 году, защитив диплом инженера-механика ССУ.

А если добавить к этому еще 3 курса Мосрыбвтуза (1955–58 гг.) по специальности инженера-механика по промысловым механизмам (добыча), который он не успел закончить в связи с переводом учебного заведения в Калининград, то к моменту объявления министром Ишковым конкурса на замещение должности капитан-директора РПБ «Восток» Игорь Алексеевич имел 3 специальных образования, то есть был не только судоводителем в звании капитана дальнего плавания, но и инженером-механиком по промысловому вооружению и механизмам, а также инженером-механиком судовых силовых установок.

Я знал немало капитанов с двумя высшими образованиями (географы, юристы, механики, технологи), но 3 специальности (при этом ведущие на промысловых и перерабатывающих судах) на моей памяти имел только Игорь Алексеевич Баранов. Упорство этого человека в достижении цели, масштабность его замыслов и способность эти замыслы реализовать в конкретных делах, возможно, и предопределило появление такого уникального проекта, как РПБ «Восток»: он с самого начала делался под некую личность, способную этот проект реализовать не только в металле, но и в деле.

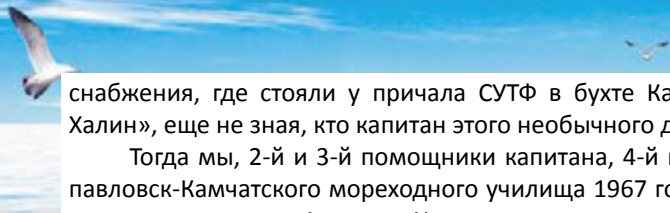
Нужен был всесторонне развитый специалист, и И. А. Баранов показал это уже на приемке судна, когда с одинаковой компетентностью для судостроителей выставлял замечания и по конструкции корпуса, и по главным турбинам, и по компоновке производственных линий, не говоря уже об управляемости, обзоре, высоте и размещении антенн, радаров и определении маневренности элементов судна.

Порой и сам проект переделывали под натиском технически грамотных аргументов капитана. Прием судна — это всегда был кошмар для верфи и представителей МРХ. Министр, даже при наличии жалоб начальников управлений, не вмешивался: он знал, что обещания, данные им в ЦК, зависят от этого 40-летнего, внешне спокойного, всегда рассудительного, во всем сомневающегося, но всегда трезвого в расчетах и волевого человека. По его ежемесячным докладам, которые он делал министру лично в его кабинете, Александр Акимович видел заинтересованность Баранова в реализации проекта, его последовательность в действиях, и главное, всегда держал на контроле связь особенностей строительства этого огромного инженерного сооружения, не знающего аналогов в мире, с промысловой обстановкой в океане. Ни разу во время своих докладов капитан не жаловался на свою усталость, сложность взаимодействия с Адмиралтейским заводом и представителями своего министерства и министра Бутомы. И это импонировало А. А. Ишкову.

С мостика — в кресло

Но вернемся в прошлое. Игорь Алексеевич еще только бункерует ПДПКЗ «Анатолий Халин», грузит банку, материально-техническое снабжение и комплектует экипаж (1968 г.).

Я — 3-й помощник капитана СРТМ «Эвекун» (порт приписки Петропавловск-Камчатский), который мы только что получили в Херсоне и перегнали в Севастополь под погрузку



снабжения, где стояли у причала СУТФ в бухте Камышовая под носом ПДПКЗ «Анатолий Халин», еще не зная, кто капитан этого необычного для нашего восприятия судна.

Тогда мы, 2-й и 3-й помощники капитана, 4-й помощник механика (выпускники Петропавловск-Камчатского мореходного училища 1967 года), попросили у вахтенного второго помощника капитана «Анатолия Халина» сделать нам экскурсию по судну. Бабийчук — молодой, улыбчивый, высокий, в аккуратной морской форме — благо, был уже вечер, сам провел нас по палубам — жилой, промысловой, по цехам, главной машине. От полученных впечатлений мы не могли еще долго отойти.

А когда были на переходе, то выйдя из Средиземного моря в открытый океан и проходя ЦВА (район промысла, где флагманом был Анатолий Федорович Мердов — бывший капитан камчатского Тралфлота, недавно переехавший в Керчь), мы увидели силуэты еще двух ПДПКЗ — «Наталья Ковшова» и «Мария Поливанова», уже шедших с тралами. Мы с восторгом вспоминали недавнюю экскурсию и были горды за своих севастопольских коллег, получивших такие суда.

Наполнив полный бункер топлива с севастопольского танкера в ЦВА, попрощавшись с флагманом-камчадалом, мы продолжили плавание дальше на юг, вдоль африканского побережья, неумолимо приближаясь к «красной» полосе на поверхности воды, именуемой экватор.

Цепкая память, извлекая события прошлого и сопоставляя их, вдруг находит объяснения тому, что было «нечто», помешавшее нам с Барановым встретиться тогда. Что-то не сложилось и не могло сложиться в то весеннее время, когда, находясь на одном причале, вдыхая один и тот же воздух, в общей предотходной суматохе мы разошлись в разные стороны, оставаясь каждый сам по себе со своими заботами, своим уровнем ответственности — чтобы встретиться с этим удивительным человеком и будущим капитаном № 1 вновь, спустя 19 лет.

К этому времени Игорь Алексеевич научил свое новое судно быть самодостаточным, загружать консервные мощности самостоятельно добытым сырьем, крутить разделочные и набивочные машины, производящие великолепные сардины в масле (да еще оливковым!), которые надолго займут свое постоянное место в рационе питания людей.

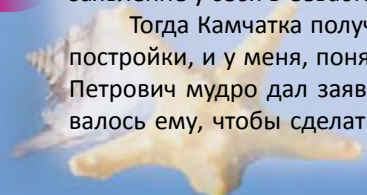
Морской космос и его «Восток»

А в 1970 году Игорь Алексеевич Баранов передал дела более молодому поколению покорителей Мирового океана — его назначили заместителем начальника Севастопольского управления тралового флота по добыче и мореплаванию.

Знаю по себе, что такое с мостика опуститься в руководящее кресло (в моем случае — заместителем начальника ПО «Камчатрыбпром»). Хорошо знает и помнит это моя жена, когда среди ночи я вдруг вскакивал с кровати и бежал к окну, чтобы посмотреть, что там на корме моей плавбазы, кто стоит на сдаче рыбы или почему вдруг изменились обороты главного двигателя, появилась вибрация (что, как потом выяснялось, было только ночным кошмаром). И так продолжалось первые год-полтора — особенно, когда в окне завывал камчатский нордост, не предвещенный прогнозом, и я просыпался в полной «боевой» тревоге за безопасность своего судна. Через это перешагнуть невозможно — это можно только пережить.

Все это пережил и Игорь Алексеевич. Как и я (в 1981-м, на втором году работы начальником службы мореплавания написал заявление генеральному директору ПО «Камчатрыбпрома» Виктору Петровичу Потапенко о возвращении на действующий флот), он написал такое же заявление у себя в Севастополе.

Тогда Камчатка получала новые мощные консервные плавбазы проекта В-670 польской постройки, и у меня, понятно, было огромное желание поработать на них. Но только Виктор Петрович мудро дал заявлению отлежаться до конца года — на время, которое и потребовалось ему, чтобы сделать из меня своего заместителя по эксплуатации флота, что в целом



увеличивало мою нагрузку, приближенную к капитанской должности. Да и подрастающие дети с постоянно возрастающими заботами и хлопотами о них все-таки оторвали меня от моря. И поэтому мне очень понятно, какое смятение в душе пережил Игорь Алексеевич, когда, будучи уже второй год заместителем начальника СУТФ, вдруг получил информацию об объявлении конкурса на должность капитан-директора РПБ «Восток».

А вскоре, по воспоминаниям И. А. Баранова, пришло «... сообщение от начальника ГУ «Азчеррыба» И. Ф. Денисенко с предложением принять командование РПБ «Восток» в связи с выигранным конкурсом капитанов МРХ.

Все вдруг перевернулось и начало приобретать осознанные контуры «старой морской жизни» — но в новом направлении, еще неизведанном ни по характеру работы, ни по ее масштабу. Наступил момент истины, который случается с человеком, готовым к воплощению проекта, который созрел отдельно и независимо от него много лет.

Так, в моем представлении, произошло с Юрием Гагариным и космическим кораблем «Восток».

Так произошло с Игорем Барановым и его «Востоком».

И пусть масштабы разные, но вдумайтесь: Юрий Алексеевич Гагарин осваивал небесный космос, Игорь Алексеевич Баранов — космос морской.

И тот, и другой были первыми в мире. Это факт. Даже для тех, кто еще не понимает, какое значение для человечества имеет изучение нашего «домашнего», земного Мирового океана. Он хоть и ближе и доступнее, но изучен столь же слабо, как и далекий космос.

Итак, по результатам всесоюзного конкурса министр рыбного хозяйства СССР А. А. Ишков утвердил в должности капитан-директора рыбопромысловой флотилии «Восток» Игоря Алексеевича Баранова.

Судно 22 апреля 1969 года было спущено на воду и стояло на достройке у стенки Адмиралтейской верфи, ожидая своего командира. Готовясь к конкурсу, И. А. Баранов, хоть и с большим трудом, но получил доступ к чертежам общего вида РПБ «Восток» и уже представлял себе, что это значит — первая в мире рыбопромысловая флотилия «Восток», какова ее будущая мощь и возможности.

И, сдав все дела в Севастополе, он вылетел в Ленинград.



Приемо-сдаточная комиссия РПБ «Восток»: нач. управления судостроения МРХ СССР, председатель гос. приемной комиссии Юдинцев А. Ф., капитан-директор Баранов И. А., заместитель Юдинцева — Чулин Н. И., представительница Минздрава СССР

Часть III. Барановы

(Автобиографические воспоминания Игоря Алексеевича)

Век XIX-XX

278

Прапрадед — Василий Алексеевич Баранов. Мещанин. Содержал сапожную мастерскую на Андреевском спуске в Киеве, рядом с домом Булгакова, который он описал в «Белой гвардии» (дом Турбиных).

Прадед — Алексей Васильевич Баранов, 1850-1909 гг. Закончил Киевскую бурсу. Обладал хорошим голосом и был принят в архиерейский хор. После окончания духовной семинарии был назначен священником сначала в село Малые Дмитровичи под Киевом, а с 1886 года в райцентр (волость) Юзефовку Винницкой области. Решающую роль в этом повышении сыграл секретарь Киевской консистории (управление церквями и приходами) Левицкий, муж тети Мани, родной сестры прадеда Алексея Васильевича. Прадед был добрым человеком и жил с крестьянами дружно, любил свое дело, застолье и пользовался большим уважением селян. Всегда был здоровым, но однажды, в 1909 году, весной спас тонущего мальчика, простудился (гнойный плеврит) и 24 сентября 1909 года умер в Ялте, где лечился. Его гроб с телом от ж. д. станции Голендры до Юзефовки (12 км) крестьяне несли на руках. Похоронен у бывшей церкви (потом это был клуб) в склепе, где потом похоронили его жену Марию Семеновну Шереметинскую, 1859-1911 гг. Ее девичье местожительство Новофастов. Предки Шереметинских были запорожскими казаками.

В семье прадеда было 16 детей и только один Василий дожил до старости. Это он оставил нам описание семьи Барановых на 205 листах, за что ему громадная благодарность от нас, сегодня живущих, и хоть что-то знающих о роде-племени своей семьи.

Дед — Леонид Алексеевич Баранов, 1881-1922 гг. Закончил Киевскую бурсу и духовную семинарию. С 1905 года — священник в селе Марковцы Винницкой обл., а с 1909 года, после смерти отца, переведен священником в село Юзефовку. Здесь ему сахарозаводчик Безак в 1910 году построил 6-комнатный дом под железной крышей, что было редкостью. В 2 км от Юзефовки находился сахарный завод, принадлежащий семье Безаков, а между заводом и селом была красивая березовая роща. Кстати, улица Коминтерна в Киеве до революции называлась Безаковской, а отец Безак был Киевским губернатором, и Юзефовку получил в дар за усмирение польского восстания (≈ 1860 год). Им принадлежало около 5 тыс. десятин земли (десятина = 1,092 га). В селе был парк около 30 десятин, в центре которого стоял дом, в котором Безаки проводили часть лета.

Леонид отличался от отца большей принципиальностью и требовательностью в религиозных вопросах, в соблюдении обрядов, но не был ханжой. Всегда разъяснял свою точку зрения. Вникая во все дела жизни села, с селянами жил дружно, и они его любили. Он был статен, красив, некоторые называли его «Христом». Водку не пил, иногда употреблял вино. Любил и знал лошадей, любил скачки, имел конюшню (бизнес) на 60 рысаков. Организовал в Юзефовке потребительское товарищество и магазин. Перекупал древесину. В магазине для селян по заниженным ценам продавал мануфактуру, обувь и пр. В 1905 году женился на дочери священника из с. Заливанщина (15 км от Юзефовки) Шведовского Фавста Ивановича — Вере, 1883 года рождения. Она закончила 1-ю женскую гимназию на Михайловской площади г. Киева. Вера Фавстовна была уравновешенной, мудрой, ласковой. Никто ни разу не слышал, чтоб у Леонида и Веры был конфликт.

Примерно в 1910 году Леонид заболел туберкулезом легких. В 1916 году купил в г. Старый Крым (25 км от Феодосии) за 91 тыс. золотых рублей два участка. Один, при въезде из Феодосии в Старый Крым слева, около речки Чурук-Су, 4 десятины с домом, флигелем,

хозпостройками, садом, виноградником и второй, справа при въезде у подножия горы Лысая, 2 десятины с ореховым садом. Вся семья переехала в Старый Крым. Леонид работал священником в селе Кият у ж. д. станции Семь Колодезей, где и умер в 1922 году. Могила не сохранилась. Вера Фавстовна уехала с детьми и садовником Бандомиром Борисом Александровичем (уроженцем г. Рига) в Киев. Жили они все вместе на ул. Кудрявской. Умерла Вера в 1964-м, на 81 году, похоронена на Байковом кладбище.

Их дети:

Сын Фавст, 1906-1939 гг. Похоронен в Кияте за Феодосией. Его жена Маруся, дети: Вера, 1928 г. р., Валентина, 1930 г. р., Анатолий. Всех уже нет в живых.

Сын Алексей (мой отец), 1908 г. р., умер в Киеве в 1997 году. Жена – Лунева Евгения Васильевна, родилась в 1907 году в Харькове. Умерла в Киеве в 1971 году, похоронена на кладбище Нивки, участок № 45. Дети: Игорь, 1930 г. р., Борис, 1934 г. р., Римма, 1937 г. р., Татьяна, 1939 г. р.

Дочь Фаина, 1910 г. р., умерла в Феодосии в 1982 г., ее муж Чуб Михаил. Дети: Тамара, 1929 г. р., Анатолий, 1930 г. р., Виктор 1933 г. р., Сергей. Все умерли.

Дочь Елена (Леля), 1911 г. р., умерла в 1942 году в Киеве. Ее дочь Людмила (в замужестве Немировская), 1930 г. р.

Отец — Алексей Леонидович Баранов. Родился в 1908 году в с. Марковцы. Окончил 4 класса церковно-приходской школы. Работал в старокрымском райфинотделе от счетовода до главного бухгалтера. Экстерном сдал экзамены за 10 класс. В августе 1941 года призван в ряды Красной Армии и через несколько дней тяжело ранен под Перекопом на Ишуньских позициях. Отправлен в Севастополь в подземный госпиталь. Через некоторое время его на носилках привезли в порт для отправки на теплоходе, но судно приняло около 2 тыс. раненых и ушло. В этой погрузочной давке отец остался лежать на носилках на причале вместе со многими другими, через некоторое время в толпе эвакуируемых прошел слух, что этот транспорт немецкие самолеты потопили в районе Ялты. На следующий день отца погрузили на теплоход, носилки поставили на палубу ходового мостика и благополучно доставили в Поти, благодаря опытному пожилому капитану, который пошел от Севастополя сначала на Турцию, а потом вдоль турецкого берега к Поти, а немцы искали суда, которые шли вдоль Крыма. Попал в госпиталь в Нальчике, где несколько месяцев лечился (был прострелен локоть правой руки). В конце декабря был признан нестроевым и выписан из госпиталя, который размещался в средней школе. Затем он был включен в состав Керченского десанта, и 26 декабря был высажен на Керченский полуостров.

Это была самая крупная десантная операция за время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., в которой участвовали 44-я и 55-я армии Закавказского фронта, корабли Черноморского флота и Азовской флотилии. 26-28 декабря на побережье высадилось около 20 тыс. человек. Но, например, в полку отца винтовку и обойму патронов выдали каждому десятому, а остальным сообщили, что оружие получат после высадки, чего конечно не произошло. Через 3 дня ЧФ высадил десант около 5 тыс. человек в Феодосии, а всего с 26 по 31 декабря 1941 года на Керченский п-ов и в Феодосию высадилось свыше 40 тыс. человек, 236 орудий и минометов, 43 танка. Цель этих десантов — отвлечь немецкие силы от Севастополя и создать условия для освобождения Крыма. Но 7-8-балльный шторм, низкая организация, неподготовленность личного состава, недостаток оружия и боеприпасов существенно повлияли на исход операции (хотя я лично видел немцев 31 декабря, бежавших из Феодосии в Старый Крым в шинелях на одном нижнем белье). Уже 2 января 1942 года немцы в составе 6 дивизий, в т. ч. две, снятые из-под Севастополя, остановили наступление наших войск и приступили к уничтожению десанта.

Они разбили советскую группировку, а часть загнали в Аджимушкайские каменоломни. В том числе и отец оказался под землей, где не было воды, продовольствия, оружия. Отсюда он попал в плен и находился в лагере военнопленных в г. Феодосии. Тут его нашла мама и выкупила у охранников за ведро куриных яиц.

Вернувшись в Старый Крым, он устроился работать бухгалтером в рабочей столовой города. Однажды зимой утром к нашему дому подъехала румынская конная телега (каруца). Солдат-румын зашел во двор, открыл ворота, въехал в них на телеге и приступил к погрузке нашего сена. Так как сена до весны было мало и нашей корове, то отец вышел и начал протестовать, но солдат, не обращая на это внимания, продолжал грузить сено. Отец схватил вилы и стал угрожать румыну, который достал из телеги винтовку, щелкнул затвором и направил дуло на отца. В это время выскочила во двор мама и с плачем и криком повисла на винтовке. Отец ушел в сарай, а мать продолжала кричать и, взяв за узду коня, выталакивала его с телегой на улицу. Румын уехал с сеном, которое он успел реквизирировать. Главная кормилица нашей семьи — корова была спасена, а заодно и батя.

В 1942-43 гг. у нас дома стал появляться партизанский связной Зыков, который общался с отцом, а так как отец в период оккупации работал бухгалтером в общественной столовой, то они добывали продукты для партизан. Иногда Зыков оставался у нас ночевать в сене на чердаке сарая. Он мне первый доходчиво рассказывал, что такое фашизм и почему мы его победим. Он был прислан в Крым откуда-то из Средней Азии, а так как в 1944 году я его уже не видел (в том числе после изгнания оккупантов), то очевидно он погиб. В моем представлении «пропавший без вести» — это он, добрый, смелый, умный и преданный Родине. Очень сожалею, что не могу вспомнить его имя-отчество.



Встреча сына с отцом в 1988 году

Весной 1944 года, с приходом наших, после прохождения комиссии «тройки», отец был направлен в Армию нестроевым (в результате ранения локтя не сгибались пальцы). Назначен

начфином лагеря военнопленных немцев и венгров в селе Бегичево Тульской области. Пленные работали на угольных шахтах. В 1947 демобилизовался в Киев, где мы разместились у бабушки Веры. Отец категорически отказался работать бухгалтером и стал учеником переплетчика у гражданского мужа бабушки Веры Бандомира Бориса Александровича. Со временем отец стал известным в Киеве мастером переплетного дела высокого класса, к нему всегда была очередь высокопоставленных заказчиков и заядлых литературоманов. В 1948 году мы присмотрели на берегу Днепра, на склонах у 4 лестницы Набережного шоссе, блиндаж, отремонтировали его, пристроили маленькую комнатку, отрыли небольшой дворик, вырыли лестницу и переехали всей семьей на жительство. Потом, в 1950 году, власти города переселили нашу семью в большую комнату с большим коридором на первом этаже в доме на ул. Михайловской. В 1979 году (в 71 год) отец купил в селе Пуховка участок с хибарой (12 км от Киева). Выстроил кирпичный дом с ломаной крышей, гаражом, канализацией, газификацией. Он продолжал работать до 82 лет, хотя очень был привязан к огороду, саду и дому. Умер после второго инсульта 15 апреля 1997 года, в возрасте 89 лет, похоронен рядом с мамой на кладбище Нивки.

Отец был мастер не только в переплетном деле, но и в любом: ремонт строений, автомашины, электричество, водопровод и пр. Основные черты — выдержка, мудрость, умение выждать, фанатичная преданность родным людям, минимум внимания к личным потребностям. Большое удовлетворение получал от возможности сделать подарок. Любил землю и застолье. Награжден орденом «Отечественной войны», многими медалями, в том числе «За боевые заслуги», «За победу над Германией». Инвалид Великой Отечественной войны 1-й группы.

Мама — Лунева Евгения Васильевна. Родилась в Харькове 24 декабря 1907 года. Ее отец комивояжер, поставщик парфюмерии. Ее мама умерла 17 декабря 1915 года. Детей было 11 человек. Старший Леонид работал на ж. д., Леля и Евгения (мама) были младшими.

Летом 1929 года в Феодосии мама с отцом встретились и поженились. Приехали в Старый Крым, приобрели небольшой домик на ул. Розы Люксембург, 37, с садом, сараем, колодцем. Здесь родились дети Игорь, Борис, Римма, Татьяна. Мама работала дома. Коровы, свиньи, гуси, куры, кролики, сад, огород, в пригороде — участок кукурузы. Много цветов и роз, она играла на пианино, гитаре, хорошо и с удовольствием пела, но настраивать гитару всегда просила папу.



Большая семья Барановых. Пионеру Игорю 11 лет, 1941 год

Новый год — домашний праздник. И задолго до праздника мы всей семьей вечерами садились за стол, вырезали, клеили и лепили из глины елочные игрушки: хлопушки, цепочки, домики, зверюшек и др. Зачинщиком этих посиделок и ожиданий Деда Мороза была мама. Она пела песенки о елочке и Деде Морозе. Мама была одной из солисток городского хора и пела очень хорошо, а мы, дети, подпевали и увлеченно делали игрушки, которые потом все красовались на елке. Мы очень любили друг друга, и тепло этих вечеров я ношу всю жизнь. Меня очень угнетает, что сегодня пропала семейная романтика, и у людей отсутствует потребность радоваться обычным нормальным человеческим семейным ценностям.

Ценности, которые приводят человека к полноте жизни: нравственность, культура, наука, образование сегодня подвержены осмеянию и выталкиванию из поля общественной жизни. Недавно побывавший в Украине святейший патриарх Кирилл сказал, что если вы не сопровождаете свой жизненный выбор сильной нравственной мотивацией, то теряется очень важный критерий. Я с этим согласен.

Мама представляла решительное волевое начало семьи. В 1944 году работала дорожной рабочей, папа воевал, а мы голодали, были раздеты. В 1946 году мама, папа с Борисом, Риммой и Татьяной приехали в Киев на постоянное жительство. Умерла мама от сердечного приступа 21 мая 1971 года на 64-м году жизни.

Брат — Борис Алексеевич Баранов, родился 6 сентября 1934 года. Инженер-механик 1-го разряда. В 1956 году закончил Херсонское мореходное училище МРП СССР. Затем — одесский вуз. Вся трудовая деятельность с 1956 по 1997 год прошла на судах Одесского ЧПОРП «Антарктика». Моторист, механик, старший механик китобойца, затем на китобазе «Советская Украина» — старший механик и главный механик, главный механик РПБ «Восток», где руководил строительством консервных цехов, и с этим опытом опять направлен на китобазу «Советская Украина» для строительства консервного цеха в связи с надвигающимся мораторием на китобойный промысел. Как специалист, человек и руководитель пользуется большим авторитетом среди моряков. Награжден орденом «Знак Почета», медалями. Сын Александр, инженер-механик, три внуки (Катя, Наташа, Даша). Скончался и похоронен в городе Херсоне 4 июня 2011 года.



*Братья Барановы.
Капитан и главный механик*

Сестра — Римма Алексеевна Баранова (Щелкова), родилась 24 августа 1937 года. Работала старшим инженером в Министерстве культуры Украины, г. Киев. Унаследовала от мамы прекрасный голос, колоратурное сопрано, и на всех семейных встречах мы наслаждались им. Сейчас на пенсии. Имеет сына Сергея, инженер-электронщик, бизнесмен. Внуки Евгения, Петя и Маша.

Сестра — Татьяна Алексеевна Баранова (Толмачева), родилась 25 февраля 1939 года. Работала научным сотрудником в Киевском институте нейрохирургии. Обладательница мило-сердного и сострадательного характера. Именно она досматривала до последних дней маму, а потом и папу. Сейчас на пенсии. Имеет дочь Ольгу — преподавателя английского языка, внучку Татьяну, которая учится в Великобритании после окончания института в Киеве.

В вечерней школе я познакомился с **Соней Гавриленко**, мы учились в одном классе, очень подружились, потом, когда я учился в мореходке, она ждала меня 4 года. После окончания

училища мы поженились. Брак оформили 25 февраля 1954 года в городском ЗАГСе г. Киева на ул. Ленина, напротив оперного театра. Без поздравлений и цветов. На свадьбе были мои друзья по мореходке Виталий Хомбак, Алик Чехов, Владимир Герцак и все родные. Отметили дома на улице Михайловской. Все мое имущество — комплект форменного обмундирования и диплом мореходки.

Моя жена Баранова Софья Сергеевна (Гавриленко) родилась в Киеве 1 января 1932 года. Родителей не знала. Воспитывалась в детском доме, откуда в 1935 году была удочерена семьей Хабинских (Абрам Маркович и Ида Григорьевна). Они жили по адресу ул. Ирининская, 7, кв. 8 в трехкомнатной квартире на 2 этаже. В конце 1941 немцы согнали тысячи евреев к Бабьему яру и устроили конвейер уничтожения. На первом посту находились три украинских полица, которые требовали паспорта и после просмотра кидали их в костер, а жертва направлялась к следующему посту, где отбирались ценности, хорошая одежда и т. д. Хабинский (он был токарь) показал метрику Сони, где было указано, что она украинка, а они просто приемные родители, и к удивлению ее отпустили. Девятилетняя девочка всю ночь пробиралась в Киев, где ее взяла на воспитание акушерка роддома Дина Гордеевна Волянченко. Жили они в той же квартире в маленькой комнате 8 кв. м. В 15 лет пошла работать в редакцию журнала «Радянська жінка» к очень добрым и умным людям, особенно Дарья Михайловна Малышко, Лидия Ивановна Позднякова и др. Училась в вечерней школе № 12, где встретила со мной (Барановым И. А.), своим будущим мужем.



Игорь Баранов и Соня Гавриленко встретились и больше никогда не расставались, 1947 год

После свадьбы мы уехали в Мурманск по моему месту назначения. С этих пор в течение 35 лет 75 дней стойко и мудро несла бремя супруги моряка, капитана, генерального директора, матери и бабушки. Родила и воспитала дочь Татьяну (1954 г. р.) и сына Алексея (1964 г. р.).

Дети выросли достойными людьми. Оба инженеры. Являясь ответственным и мудрым началом семьи, она систематически вкладывала и развивала у мужа и детей доброжелательность, честность, сострадание и любовь к людям и всему окружающему и унесла с собой 11 мая 1989 года еще много не переданного людям добра и мудрости. На протяжении всей жизни постоянной средой ее обитания и предметом забот и тревог были мурманский траловый флот, ПИНРО, Мурмансельдь, Китобойный флот Одессы, становление океанического промысла Севастополя и Болгарии, плавбаза «Восток» и объединение «Антарктика». Она обладала эрудицией по всему рыбопромышленному комплексу и владела текущими тенденциями рыбопромышленных дел. Похоронена в Одессе на 2-ом христианском кладбище, участок 96.



Семья Барановых.

Татьяна, Ян, Елена, Алексей, Ирина, Баранов И. А., сентябрь 2009 года

Дочь — Баранова Татьяна Игоревна, родилась 13 ноября 1954 года в г. Киеве. Я тогда работал в Мурманском траловом флоте и был прописан по траулеру, впервые увидел ее в возрасте 8 месяцев. Инженер-программист, работала в Севастополе в СПОРП «Атлантика» и Югрьбхолодфлоте. Имеет дочь Ирину (1975 г. р.) и внука Яна (1996 г. р.), которые живут в Мельбурне. Ирина работает инженером-программистом (окончила в 2003 году Университет им. Бар-Илана в Израиле), Ян учится в школе.

Сын — Алексей Игоревич Баранов, родился 15 апреля 1964 года в Севастополе. Окончил Одесский институт инженеров морского транспорта в 1986 году по специальности «Эксплуатация водного транспорта». Работал в Ильичевском морском торговом порту стивидором, технологом, диспетчером, с 1991 года переведен в службу эксплуатации Черноморского пароходства начальником сектора интермодальных перевозок. В настоящее время руководитель контейнерного департамента центра логистики. Жена Елена, дочь Инна.

Я, Баранов Игорь Алексеевич, родился в г. Старый Крым 17 августа 1930 года.

Детские яркие впечатления:

1. Весна. Мне 9 лет, был в лесу, нарвал букет подснежников и принес маме. Ее трогательная реакция запомнилась на всю жизнь.

2. 1937 год. Впервые увидел горящую электрическую лампочку (накал был очень слабый). В Старом Крыму установили локомобиль, и это было громадное событие для всех жителей. Всем миром рыли ямы и ставили столбы, потом тянули провода. Электрик, поднявшийся на «кошках» по столбу, производил впечатление, равное по эмоциям реакции на полет Гагарина.

3. В 1939 году приехал кукольный театр, и в городском саду было представление «Три поросенка». Полученные эмоции были равны капитанским эмоциям от благодарности капитана порта Санта-Крус де Тенерифе за удовольствие, которое он получил, глядя на разворот базы «Восток» в маленькой акватории порта и ее швартовку к причалу.

4. Весной 1944 года в день освобождения города от фашистов мы с другом Сашкой Петровым обследовали участки соседней улицы, и я увидел мертвую бывшую одноклассницу в окровавленной постели с колотой раной в груди.

Перед войной я окончил 4 класса школы.

Летом 1941 года в город вошли немцы и румыны, в том числе группа СС на тяжелых танках французской постройки. Нам в дом поселили молодого танкиста-солдата. Я с ним жил в одной маленькой комнате. Звали его Ганс, ему было около 20 лет. Иногда он приносил нам консервы, сладости и был нормальным человеком. Наши «кукурузники» иногда ночами бомбили. Мы пряталась в подвале. Однажды самолет врезался в гору, и мы (дети) тщательно обследовали это место. Конечно, пополнили свои запасы пороха, которые нам нужны были для игр. Мы — это я и мои друзья-соседи Александр Петров, Анатолий и Виктор Чубы и др. На окраине города весь период оккупации у дороги на Симферополь были вкопаны 2 столба, к которым привязывали захваченных в горах партизан и расстреливали их. Трупы убирали летом через 2-3 дня, а зимой — перед очередной экзекуцией. Партизан в основном ловили по наводке местных татар.

Конечно, мы голодали, и я три раза в неделю пас коров соседей, которые еще остались, т. к. румыны довольно часто отбирали их и резали для кухни. Платили мне пол-литра молока с коровы за день. Топили плиту хворостом, который мы с братом возили на тачке из леса. Я сделал ящик для чистки сапог, внешне похожий на шарманку, готовил из сажи с жиром ваксу и подрабатывал по субботам и воскресеньям на центральной улице, драя сапоги немцам и румынам. Чаше кидали пфенниги, иногда — ничего. Одна из тяжелых моих обязанностей была нанять младших при отсутствии мамы, которая работала. Это был мой первый опыт руководителя и воспитателя.

В апреле 1944 наши освободили Феодосию, и танки двинулись на Старый Крым. Накануне пьяные эсэсовцы, недобитые в Феодосии, вошли в город и прочесали крайние к лесу две улицы — Северную и Марии Расковой. Все живое умертвили: людей, животных, птиц и т. п. За три дома от нашего на следующий день мы обнаружили младенца, которого, держа за ножки, ударили головой о стену дома и бросили. Ниже через две улицы в большом личном доме жил главврач городской больницы. Мы с Сашкой Петровым предполагали, что он как-то связан с партизанами, т. к. пару раз засекали, что партизанский связной Зыков у него ночевал. Утром мы с Петровым и братом Борисом побывали в этом доме и увидели в луже крови главврача посреди гостиной. Кто и почему его убил, нам было неясно, т. к. в этом районе больше убитых не было. Наша улица Розы Люксембург была третьей и выбита частично, а оставшихся утром

выгнали на улицу, в том числе и нас с мамой, и, погоняя, стреляли вслед. Одна пуля попала мне в шапку, а соседу старику Кормалинину прострелили бедро, но он продолжал бежать, чтоб не добили. На центральной улице нас соединили с людьми, шедшими по главной улице, и всех загнали в клуб автодорожников, там находился и отец. Вечером нас выстроили вдоль стены, примерно человек 50, вышел унтер-офицер и 3 автоматчика, приготовились стрелять. Отец взял Танюшку (5 лет) на руки и повернулся спиной к автоматчикам, а мне с Борисом сказал: начнут стрелять, бегите через канаву к реке в лес. В это время подъехал мотоцикл с румынским офицером, двумя солдатами и пулеметом, наведенном на немцев. Офицер громко и эмоционально говорил унтеру, что нельзя стрелять в невооруженных людей, а нужно немедленно удирать. Нас снова загнали в клуб, а они укатили на Симферополь. Через несколько километров перед селом Салы их всех уничтожила партизанская засада. Рано утром вошли в город наши войска. Радость у всех была неопиcуемая.

Через несколько дней папа был призван в Армию, мама пошла в дорожные рабочие. Жили впроголодь. Я решил уехать в ремесленное училище г. Керчи. Мне было 13,5 лет, мама вынуждена была согласиться, на один рот меньше. В апреле я уехал в Керчь, но в Феодосии узнал, что в училище принимают после 14 лет. Решил беспризорничать на железной дороге по московскому направлению, катался до Курска, Орла и Тулы. Ездили втроем в пустых ящиках для аккумуляторов, расположенных под вагонами, на крышах или подножках. Это была очень сложная жизнь. Пищу выпрашивали или воровали, поэтому нас преследовали пассажиры, проводники, милиция и прочие. Это длилось до осени, стало холодать и когда, в очередной раз, железнодорожная милиция нас поймала на станции Владиславовка под Феодосией, я не сбежал во время конвоирования в Керчь, как это многократно делал раньше.

Меня 30 октября 1944 года сдали во вновь организованное РУ № 1 г. Керчи, расположенное на колонке (поселке) металлургического завода им. Войкого. Училище размещалось на территории бывшего немецкого лагеря для наших военнопленных (в основном десантников). Нас разместили в трехэтажном доме на первом этаже, а мы с кроватей видели небо, т. е. крыша и перекрытия были разрушены. Утром просыпались, сметали снег с одеяла и пола, но не болели, а клопы и особенно вши загрызали, хотя раз в 10-15 дней приезжала вошебойка и проводила дезинсекцию. Мастерские соорудили в бараках. Несколько станков, немного инструмента и прочее, например трансмиссию и электродвигатели для станков дали заводчане.

В 1944 году в основном работали: отремонтировали капитально столовую, строили цеха: слесарный, кузнечный, модельный, литейный и прочие, устанавливали станки и оборудование. Изготавливали мебель, инструменты, точили болванки снарядов, собирали в округе обломки сбитых самолетов, резали и плавилы алюминий, отливали кастрюли, миски, кружки, ложки, вилки. Обеспечили посудой себя. А потом сдавали кому-то в городе. Хотя посуда появилась, кормили слабо. Утром чай (заварка — сухая морковь), в обед тарелка супа, почти одна вода, ломтик хлеба, 12-15 хамсин соленых, чай, иногда компот из сухофруктов, ужин — чай. Хлеба на день давали 400 граммов. В округе отловили всех котов и крыс и жарили их в развалинах. Когда неопытные хозяйки вывешивали сушить белье, мы его воровали и по очереди продавали на рынке ж. д. вокзала. Часто ходили в ближайшие рыболовецкие села Капканы, Еникале и там на причалах воровали из чанов солящуюся хамсу, тюльку. Конечно, когда рыбаки нас ловили, то били и отбирали добычу. Но были и сострадательные, которые украдкой давали нам немного рыбы. В эти времена у меня на затылке было несколько фурункулов, одни прорывали, а другие зрели и очень болели. Меня отправили в больницу и вылечили, кажется, переливанием крови. В училище было 2 группы девочек, из них я запомнил Олю Самохвалову с Кубани, может потому, что сохранилась фотография: я, она и однокурсник Хондышко.

Через несколько месяцев наладился процесс учебы и работы через день. Я учился на слесаря-ремонтника токарного парка, был старостой группы слесарей. Нас направляли работать по месяцу в токарный, литейный, модельный, кузнечный. Мне нравилась работа во всех

цехах, но больше всего в своем слесарном и инструментальном. Руководство и мастера подобрались толковые и, благодаря их опыту и мастерству, я получил отличные навыки и знания токарных, слесарных, модельных, кузнечных, инструментальных работ, которыми я пользуюсь всю жизнь и получаю удовольствие, особенно сейчас, на пенсии. Очень сильно благодарен моему первому наставнику, мастеру слесарей, отставному по ранению, моряку КЧФ Иценко Ивану Ильичу, на могиле которого я часто бывал, будучи в Керчи в командировках.

Закончил РУ № 1 в 1946 году, 1 июля. Это был первый выпуск училища. Выпускная работа: за 6 часов отремонтировать подшипник токарного станка. Разобрать, отлить вкладыш из бобита, проточить, отшлифовать с точностью 12 пятен на дюйм, установить и пустить станок. Я справился с этой работой на отлично и получил 6-й разряд слесаря-ремонтника. Это был единственный шестой разряд в этом выпуске. Седьмой — это уже мастер. За период учебы и работы для фронта получил звание «Участник ВОВ».



*После окончания Керченского ремесленного училища.
Баранов, Самохвалова, Хондышко, 1946 год*

Меня направили работать слесарем-ремонтником на Керченский металлургический завод, где проработал 3 месяца в основном на приемке станков и другого оборудования, прибывавшего из Германии по репарации. Вдруг пришло постановление о нецелесообразности восстановления завода, и нас отправили на Донбасс в г. Енакиеве на Госметзавод им. К. Маркса. Меня назначили бригадиром ремонтников прокатного цеха. Бригада состояла из 22 человек, в том числе 12 пленных немцев. Цех производил железнодорожные рельсы. Жить нас поместили в бане, которая имела бетонные полы, стены и потолки, отопление представляло одну трубу, которая грела очень слабо, стены промерзали, а мы и клопы выживали. Следует отметить «мудрость» клопов, которые забирались на высокий потолок, где было теплее и удобнее падать на нас, спящих на металлических кроватях.


Кормили в столовой один раз в обед — тарелка супа с несколькими крупинками и головой или хвостом рыбы, хлеб — 500 г, когда перевыполняли план — 700 г (немцам давали обычно 700 г, а при перевыполнении — 1000 г). С голодухи охотились на ворон, сидящих на замороженных мартенах. Стреляли из рогатки застывшими каплями металла. Проработал там несколько месяцев и, несмотря на действующий закон (давал подписку — ознакомлен) о привлечении к уголовной ответственности за побег с работы выпускников РУ и ФЗО (5–7 лет заключения) и что все документы сданы в отдел кадров, сбежал. Явился в Керчь к своему мастеру Ивану Ильичу. Он сказал, что меня наверняка здесь поймут, и я на следующий день

уехал из Керчи в сторону Феодосии на ж. д. станцию Семь Колодезей. Рядом находилось село Кият, где жила семья брата отца дяди Фавы, его жена Маруся, дети Вера, Валентина и Сергей. Они голодали, поэтому я через несколько дней ушел пешком к тете Инне, сестре отца (муж Михаил, дети Тамара, Анатолий, Виктор и Сергей) в село Красный Кут. Это хутор рыбаков недалеко от Арабатской стрелки на берегу Азовского моря. Михаил настаивал, чтобы я, преступник, ушел от них, а тетя Инна не соглашалась. Через месяц приехал мой отец, и мы с ним (он был еще военнослужащий) уехали по месту его службы в с. Бегичево Богородицкого р-на Тульской области, где был лагерь военнопленных немцев и венгров, а отец там служил начфином. Тут, наконец, собралась вся наша семья. Жили мы в сборном деревянном домике, в двух комнатах. Днем приходил денщик отца (венгр из военнопленных) и помогал рубить дрова и т. п. Его звали Имре, он был из города Сомбатхея около озера Балатон, до войны работал портным. Всем нам из шинельного сукна Имре шил куртки. Остались в памяти унылые длинные шеренги военнопленных, идущих на угольные шахты. Много снега и обилие еды. Отец собирался демобилизоваться и перед этим поехал со мной в Киев к своей матери выяснить возможности переезда всей семьей. Я остался в Киеве. Работал слесарем в бригаде ремонтников артезианских скважин в водоканале. Устроился в вечернюю школу № 12, в 7 класс.

Дело в том, что я, окончив в 1941 году четыре класса, не учился в 5 и 6 классе. В 1947 году при поступлении в вечернюю школу в Киеве у меня не было вообще никаких документов об образовании (табель за 4 класс, паспорт и диплом ремесленного училища остались в отделе кадров Енакиевского завода). Директор школы вначале вообще не хотел принимать меня без документов, а тем более сразу в 7-й класс, куда хотел я. Звали его Илья Израилевич. Видимо, он был опытный педагог и мудрый человек, знавший жизнь и людей, и мы договорились, что если я не потяну сразу 7-й класс, то останусь там еще на год. В аттестате за 7-й класс (тогда 7-й, а не 8-й класс был выпускным, аттестуемым) у меня было две четверки (поведение и биология), а остальные все тройки (по пятибалльной системе). Но все-таки я вытянул 7-й класс и перешел в восьмой, который закончил значительно лучше.

Летом 1947 года отец демобилизовался, и вся семья приехала в Киев. Разместились у бабушки Веры, которая жила в деревянной пристройке к дому Натальи Ивановны на ул. Кудрявской. Пристройка имела две комнатки общей площадью 10 кв. м. Спали на полу. Муж Натальи Ивановны Семенкевич – Костик (Константин Алексеевич) был братом моего деда Леонида, землемер по профессии, прапорщик. В 1938 году он был репрессирован и погиб в Белом море в 1941 году на разбомбленной немцами барже.

Режим у меня был следующий: слесарил с 8 утра до 17 и три дня в неделю с 18 до 22–23 часов — школа. В послевоенные годы в Киеве часто вечером отключали электричество, в эти вечера мы с одноклассниками ходили в театры, увлекались опереттой и драмтеатром им. Леси Украинки, в котором начинали свою карьеру Кирилл Лавров, Ада Роговцева, Олег Борисов, Решетников. Особенно они нравились в популярном в то время спектакле «Черемушки». Иногда мы, чтобы попасть на премьеру, выкручивали пробки и срывали уроки. В водоканале я работал в аварийной бригаде по артезианским колодцам, в обязанности которой входило поддержание скважин и их оборудования в рабочем состоянии по Киеву и окрестностям, в т. ч. двух скважин на даче Первого секретаря ЦК КПУ Хрущева Н. С. Однажды, после большого приема делегации Чехословакии, он пришел к нам, ремонтирующим одну скважину на хоздворе, по-отечески поговорил с нами. Особенно ему понравились я и мой товарищ Валентин Григорьев, с которым мы вместе работали и вечерами учились, он нас похвалил и сказал, что мы на верном пути. Эта простота и доброжелательность произвела на всю бригаду большое впечатление. Любили мы ремонтировать колодцы на Подольском пивзаводе. Мы там затягивали работы, потому что с утра и до вечера в помещении скважины стояло дежурное ведро со свежим пивом, которое очень любил наш бригадир Коршун. Он в период с 1917 по 1921 год успел послужить в армиях Петлюры, белых, красных и других. Отличался высокой эрудицией в судебно-правовом деле,



мог предсказать приговор, хотя не имел специального образования. Причем он нам уже после одного-двух заседаний суда об этом говорил, и, как правило, прогноз сбывался. Это было его хобби, и он не пропускал ни одного громкого судебного дела в Киеве.

В 1949 году, работая слесарем, закончил 8 классов вечерней школы. Собирался окончить 10 классов и поступать в Рижское военно-морское училище, т. к. еще в 1938 году всей семьей ездили на телеге с одним конем (кличка Манюк) через перевал из Старого Крыма в Коктебель на море. Это было мое первое знакомство с морем. После этого и до сих пор это любимая стихия. Я очень хотел стать моряком и стал им. Особо благодарен судьбе, что стал рыбаком. Эта профессия позволила узнать о море значительно больше, чем знает моряк. Основная сознательная жизнь (более 20 лет) прошла в этой стихии и наполняла эмоциями меня до краев, а часто и переполняла. Потом, занимая морскую береговую должность, всегда с завистью и уважением относился к рыбакам, ходящим в море, и сам периодически выходил на промысел — окунуться в натуральную жизнь и смыть чиновничью шелуху.


289

Херсонская мореходка. Первый мореплаватель в роду

Летом 1949 года получил повестку о призыве в армию, в то время на флоте служили 5 лет, что конечно не входило в мои планы. Я сел на поезд и прибыл в Херсон в морской рыбный техникум, который имел ВМП (военно-морскую подготовку), и поэтому студенты освобождались от призыва. Но в техникуме мне сообщили, что приемные экзамены закончились 2 недели назад, а конкурс был 16 человек на место. Я побывал у всех заместителей директора и у директора Синицына Вадима Георгиевича, много и аргументированно говорил о необходимости принятия меня (даже сам удивлялся своей убедительности). Наконец директор поручил провести собеседование двум преподавателям в моем присутствии, и я был принят на судоводительское отделение, хотя школьных знаний у меня было немного, выручал жизненный опыт и общая эрудиция.

В техникуме мы, группа судоводителей 60 человек, жили в общежитии на ул. Краснофлотской. Учились с 9 до 15, а с 17 до 23 часов работали на Херсонском овощном консервном комбинате. Без хлеба консервы (кабачковая икра) только расстраивали желудки. Мы с другом Виталием покупали старые черные брюки на толчке, я вшивал в них клинья (была мода на флотские брюки-клеш), а затем продавали, на разницу покупали хлеб и колбасу (собачью радость). Этот бизнес вместе с грошами, получаемыми на овощном комбинате, серьезно нас поддерживал. В техникуме на день нам выдавали по два рублевых талона в столовую, на один давали тарелку супа (вода с несколькими перловинами), а на второй — 200 или 300 г хлеба. Часто было только что-то одно, тогда получали или 2 супа или два куса хлеба. В непогоду комендант для студентов с прохудившейся обувью присылал автомашину полуторку для доставки их в учебный корпус на Кошевом спуске. Техникум приступил к строительству главного корпуса, тут мне пригодился опыт стройки в ремесленном училище, т. к. строителей было очень мало, основная рабочая сила была студенты. Мы регулярно помогали на рытье котлована, закладке фундамента и прочих строительных работах (кстати, в фундаменте северо-восточного угла здания директор заложил послание к потомкам). Меня назначили старшиной группы судоводителей.

ПЕРВАЯ ПРАКТИКА. После окончания первого курса летом 1950 года нас послали на плавательную практику в Черное море на собственном пароходе «Адмирал Макаров». Он только вышел из ремонта-переоборудования. Это был полученный от румын по репарации бывший траулер, добывавший водоросли в Черном море, водоизмещением 600–800 тонн. В плавание отправились курсанты-судоводители и механики-паровики. Это было ознакомительное плавание по Черному морю. Мы побывали в Одессе, Ялте, Сочи, Сухуми, Батуми. При выходе из порта Сочи случился пожар в машинном отделении. Мы отдали якорь прямо на входе в порт



и боролись с пожаром в соответствии с обязанностями по расписанию. Те, кому положено сыпать песок на очаг возгорания, сыпали его на главную машину. В это время должен был выходить на прогулку на катере Сталин, нас заставили выбрать якорь, и в срочном порядке портовой буксир вытолкнул нас за брекватер, где мы опять стали на якорь и несколько дней выбирали песок из машины. Приход в Херсон ознаменовался сообщением, что наш техникум стал мореходным училищем. Студенты старших курсов остались доучиваться в техникуме, а наш набор был зачислен на второй курс училища. Причем была мандатная комиссия, которую из 60 судоводителей прошли только 27, остальные были отчислены в основном из-за нахождения в оккупации. Я остался, т. к. в личном деле написал, что в оккупации не был. Началась нормальная «зажиточная» жизнь. Нас кормили, одевали, учили, воспитывали.

В мореходном училище преподавательский и воспитательный состав в большинстве своем был высококвалифицированным, и нам давали морские науки, а главное вкладывали гордость за их знание, за труд рыбака, его уникальность и за отрасль в целом. Очень популярны были водные виды спорта: плавание, гребля, хождение под парусом, в т. ч. на шверботах. Очень объемно давалась морская практика. Училище имело свой затон на левом берегу Днепра, где и происходили эти мероприятия. Там были помещения раздевалок, дорожки для плавания, причал, спортивные площадки и т. п., там же будущие судоводители получали первые навыки швартовок на училищном катере «Южанин». Конечно, деревянный причал находился постоянно в ремонте.

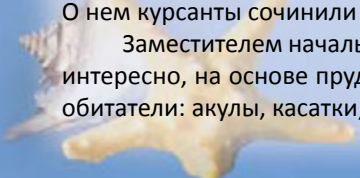
Вся деятельность техникума, а потом училища, проходила под непосредственным руководством и контролем директора-начальника Вадима Георгиевича Синицина. Студенты и курсанты испытывали глубокое чувство уважения, доверия и благодарности к нашему мудрому и внимательному начальнику. Это был образец успешного воспитателя. Именно благодаря таким людям рыбохозяйственный комплекс Советского Союза пополнялся подготовленными специалистами, а Минрыбхоз под руководством министра А. А. Ишкова и его команды был самой эффективной рыбохозяйственной организацией в мире, обладающей суперсовременным флотом, развитой береговой структурой, транспортными мостами со всеми промыслами. Вадим Георгиевич умел открыть и развить лучшие человеческие и профессиональные качества преподавателей, курсантов, и делал это еще до того, как появился партийный шаблон «дойти до каждого человека». Похоронен он недалеко от Херсона — на кладбище в Голый Пристані.

Начальником судоводительского отделения был Наумов Виктор Георгиевич. Это был сосредоточенный, пунктуальный и требовательный человек с глубокими знаниями предметов судовождения. Преподавал он нам навигацию и лоцию.

Мореходную и сферическую астрономию преподавал математик из Харькова Владимир Андреевич Георго-Копулос, влюбленный в свой предмет. Это был очень грамотный математик и нестандартный человек, подвижный, энергичный и оригинально проводивший лекции. Распахивалась дверь аудитории, летел на стол старый портфель (похожий на портфель Жванецкого), залетал Владимир Андреевич с возгласом: «Курсант Баранов, косинус 45 град.». Через секунду: «Курсант Чехов, синус 30 град.». И так в течение 5 минут выяснялись реакция и знания тригонометрических функций курсантов. Когда после 3 курса мы проходили штурманскую практику в Черном море на СРТ-447, во время шторма почти все укачались, в том числе и Владимир Андреевич. Когда все же часть курсантов вышла на палубу шлюбок и стали работать с секстаном, Владимир Андреевич выдал нам формулу, что укачивается человек, лежащий в койке, а который работает с секстаном — это нормальный моряк. Я был нормальным моряком.

Замполитом техникума у нас был Шрайбер, курсанты его уважали. Его сменил Бегеза. О нем курсанты сочинили куплет: «Вечно весел, вечно пьян, Бегеза Иван».

Заместителем начальника по учебной части был Мороз. Он читал нам ихтиологию, но не интересно, на основе прудовых и озерных рыб, а нас интересовали океанские просторы и их обитатели: акулы, касатки, кальмары, киты, мурены и т. п.



Хорошо и настойчиво, кроме общеобразовательных дисциплин, нам давали знания по навигации и лоции, мореходной астрономии, обеспечению безопасности плавания (ППСС, МСС, связь), эксплуатации морского судна (теория и устройство корабля, судовые механизмы и системы), ведению промысла и орудиям лова, биологии и технологии обработки рыбы, океанологии, метеорологии, гидрологии, радиотехническим средствам судовождения, электронавигационным приборам (гирокомпаса, эхолота, радиолокатора в училище не было — учили по картинкам), международному праву и многим другим предметам, дающим нам основы профессионализма.

Большое внимание в училище уделялось проведению летних практик на различных судах рыбопромыслового флота с обязательным представлением отчета по производственной практике.



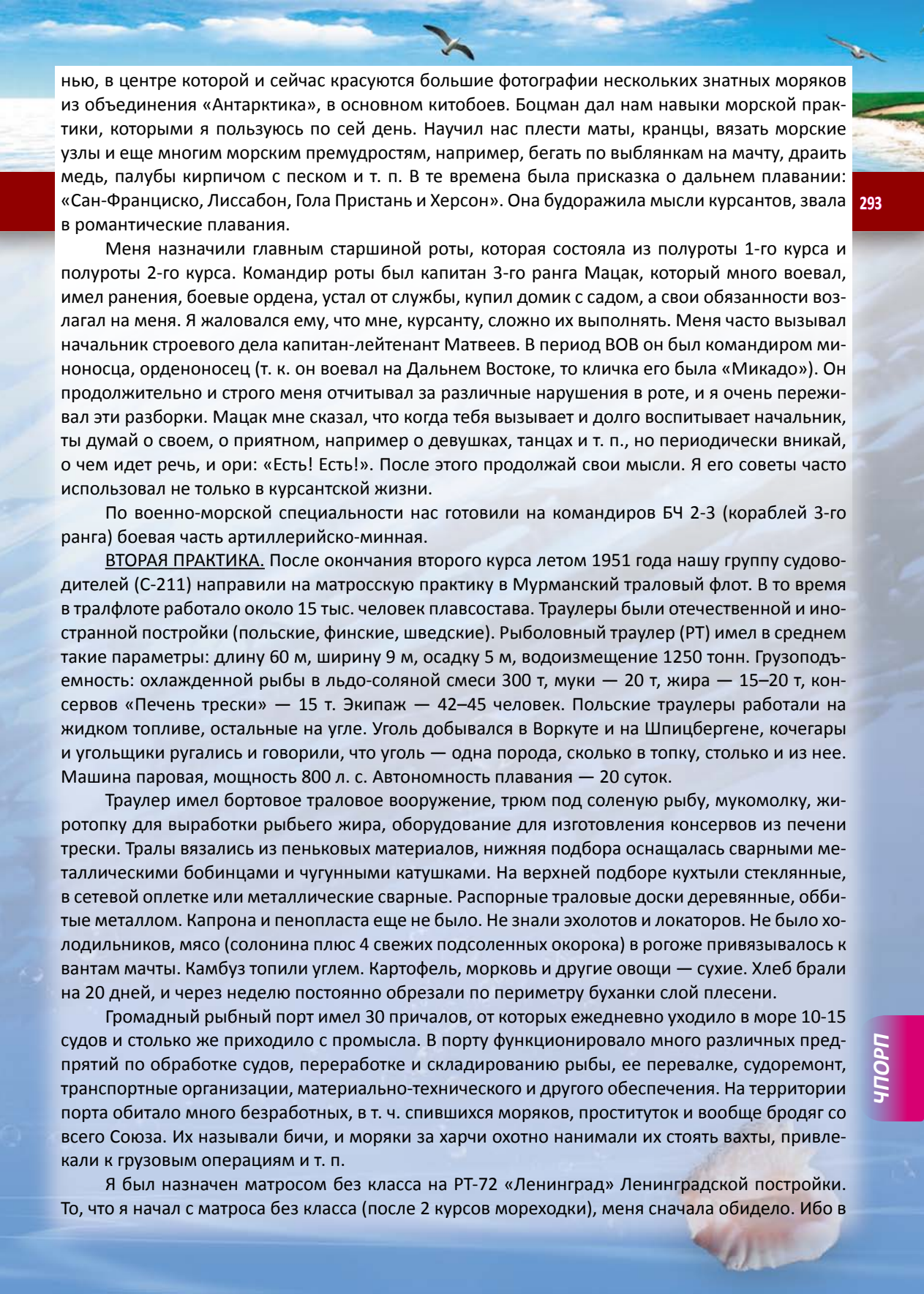
Днепро-Бугский лиман, 1952 год

Училище имело два учебных судна: пароход «Адмирал Макаров» и теплоход РЛ 447 (логгер-СРТ). Капитаном «Адмирала Макарова» был Иващенко Андрей Андрианович, это первый мой капитан. Начинал он матросом на военном паруснике вместе в одной бачке со знаменитым одесским капитаном порта Дуде. Иващенко рассказывал, что в те времена экипаж парусника при нахождении в порту питался на причалах, где разводили костры и готовили пищу. Экипаж был разбит на небольшие группы, старший назывался бачковой. В 1937 году, будучи капитаном, он возил citrusовые, под которыми было оружие для испанцев. Рассказывал нам о сложных переплетках, в которых оказывались наши суда при проверках военными кораблями фашистов (немцев и итальянцев). Когда нужно было выиграть время, использовали различные трюки, разыгрывали непонимание сигналов и т. п. Многие поучительные истории из его капитанской практики остались у нас в памяти. Также он много рассказывал о необходимых навыках моряка-командира, например, он считал, что моряк не должен бояться высоты, а глубина моря должна интересовать судоводителя только малая (опасная для плавания). Однажды его рассказы о встречах в 1936-37 годах в Средиземном море с фашистскими патрулями помогли и мне.

А дело было так. В конце 60-х годов, работая в Болгарии на траулере типа «Тропик» капитан-наставником, я повел его осваивать рыбалку на Патагонский шельф в район Аргентины и Уругвая. Капитаном был демобилизованный военный моряк, последняя его должность была начальник гидрографической службы ВМС Болгарии. О рыбопромысловой работе и вообще о гражданской трудовой деятельности он имел слабые понятия. Уволен из ВМС он был после приема заместителя министра ВМС Советского Союза и Болгарии. Они посетили пирс, на котором базировались гидрографы и их катера. Сопровождая их, держа руку у козырька фуражки и «пожирая» глазами начальство, он пытался по пирсу и «ушел» в воду. Его выловили, вытащили на пирс и вскоре уволили. На момент нашего отхода в рейс в Болгарии не было дипломированных капитанов, а я, как подданный другой страны, не имел права командовать судном под флагом Болгарии, и его назначили капитан-директором. Мы успешно промышляли на Патагонском шельфе и заканчивали набор последнего груза, с которым должны были сниматься домой, когда Аргентина объявила 200-мильную рыболовную зону и было арестовано 2 мурманских траулера. Флот прекратил лов рыбы и ушел к Африканским шельфам. А нам оставалось до полной загрузки трюма всего 50 тонн, и, чтобы не идти с недогрузом трюма, я рекомендовал капитану следовать на выход из зоны с тралом до набора полного груза. После чего идти в Гибралтар и домой.

В 5 часов утра вахтенный разбудил меня и просил выйти на мостик, т. к. к нам приближается аргентинский сторожевик, а мы — с тралом, и до выхода из запретной зоны остается около 60 миль. Выйдя на мостик, я приказал срочно выбирать трал и узнал силуэт небольшого парохода постройки начала века с тонкой и длинной дымовой трубой. Мы с ним встречались и ранее, скорость он развивал 8 узлов и имел на вооружении 2 крупнокалиберных пулемета. Когда совсем рассвело, и сторожевик подошел вплотную к нам, мы уже почти закончили выбирать трал. Он поднял флаг «К» международного свода сигналов (МСС) «Остановите немедленно свое судно», и тут я вспомнил рассказы моего первого капитана и, подойдя к ящику с флагами МСС, показал матросу 3 первых попавшихся под руку флага, которые вместе ничего не обозначали, и приказал их поднять. Сторожевик поднял сигнал «Флаги различаю, но смысл не понимаю». Мы вновь, не спеша, заменили флаги на другие, обозначающие такую же бессмыслицу. К этому времени трал уже был на штатном походном месте, а рыба в бункерах. Мы дали полный ход 12 узлов и стали уходить от аргентинцев. Они тоже увеличили ход, но т. к. все равно отставали, то произвели очередь выстрелов по носу нашего траулера. Манипуляции с флагами позволили выиграть время для подъема трала и уборки рыбы с палубы. Траулер был в походном состоянии, и мы были в праве мирного прохода рыболовной зоны. Сторожевик приблизился к нам, спустил шлюпку с офицером и 5 матросами, которая подошла к борту, и молодой офицер с 2 матросами поднялся на борт. Все были вооружены. Матросы остались у трапа, офицера встретил старпом и проводил в штурманскую рубку. Там я ему объяснил, что мы не ловим рыбу, а проводим профилактику главного двигателя и малым ходом идем домой, пользуясь правом мирного прохода. Капитан в каюте накрыл стол. Мы с офицером долго спорили, но наконец я его затащил в салон капитана, где мы пообедали. Молодой офицер быстро опьянел, и мы его спустили в шлюпку с 2 пьяными матросами, отдали швартовы шлюпки и ушли. Сторожевик остался поднимать шлюпку.

Возвращаясь к рассказу о моем первом капитане А. А. Иващенко. Он обладал феноменальной выдержкой, громадным опытом моряка и капитана. Умение разумно выжидать сочеталось с решительностью. Он требовал четких действий при отработке элементов по тревогам, его фраза «чтоб спасти экипаж, надо спасти судно» запомнилась мне на всю жизнь. Нас, курсантов, он поражал тем, что в море в любое время суток он находился на мостике. Это был капитан без примесей. Мы его уважали и гордились им. Под стать ему был боцман, который с ним ходил в море всю жизнь. Оба были из Збурьевки, под Херсоном, рядом с Голой Приста-



нюю, в центре которой и сейчас красуются большие фотографии нескольких знатных моряков из объединения «Антарктика», в основном китобоев. Боцман дал нам навыки морской практики, которыми я пользуюсь по сей день. Научил нас плести маты, кранцы, вязать морские узлы и еще многим морским премудростям, например, бегать по выблянкам на мачту, драить медь, палубы кирпичом с песком и т. п. В те времена была присказка о дальнем плавании: «Сан-Франциско, Лиссабон, Гола Пристань и Херсон». Она будоражила мысли курсантов, звала в романтические плавания.

Меня назначили главным старшиной роты, которая состояла из полуроты 1-го курса и полуроты 2-го курса. Командир роты был капитан 3-го ранга Мацак, который много воевал, имел ранения, боевые ордена, устал от службы, купил домик с садом, а свои обязанности возлагал на меня. Я жаловался ему, что мне, курсанту, сложно их выполнять. Меня часто вызывал начальник строевого дела капитан-лейтенант Матвеев. В период ВОВ он был командиром миноносца, орденосеца (т. к. он воевал на Дальнем Востоке, то кличка его была «Микадо»). Он продолжительно и строго меня отчитывал за различные нарушения в роте, и я очень переживал эти разборки. Мацак мне сказал, что когда тебя вызывает и долго воспитывает начальник, ты думай о своем, о приятном, например о девушках, танцах и т. п., но периодически вникай, о чем идет речь, и ори: «Есть! Есть!». После этого продолжай свои мысли. Я его советы часто использовал не только в курсантской жизни.

По военно-морской специальности нас готовили на командиров БЧ 2-3 (кораблей 3-го ранга) боевая часть артиллерийско-минная.

ВТОРАЯ ПРАКТИКА. После окончания второго курса летом 1951 года нашу группу судоводителей (С-211) направили на матросскую практику в Мурманский траловый флот. В то время в тралфлоте работало около 15 тыс. человек плавсостава. Траулеры были отечественной и иностранной постройки (польские, финские, шведские). Рыболовный траулер (РТ) имел в среднем такие параметры: длину 60 м, ширину 9 м, осадку 5 м, водоизмещение 1250 тонн. Грузоподъемность: охлажденной рыбы в льдо-соляной смеси 300 т, муки — 20 т, жира — 15–20 т, консервов «Печень трески» — 15 т. Экипаж — 42–45 человек. Польские траулеры работали на жидком топливе, остальные на угле. Уголь добывался в Воркуте и на Шпицбергене, кочегары и угольщики ругались и говорили, что уголь — одна порода, сколько в топку, столько и из нее. Машина паровая, мощность 800 л. с. Автономность плавания — 20 суток.

Траулер имел бортовое траловое вооружение, трюм под соленую рыбу, мукомолку, жиروتопку для выработки рыбьего жира, оборудование для изготовления консервов из печени трески. Тралы вязались из пеньковых материалов, нижняя подбора оснащалась сварными металлическими бобинцами и чугунными катушками. На верхней подборе кухтыли стеклянные, в сетевой оплетке или металлические сварные. Распорные траловые доски деревянные, оббитые металлом. Капрона и пенопласта еще не было. Не знали эхолотов и локаторов. Не было холодильников, мясо (солонина плюс 4 свежих подсолненных окорока) в рогоже привязывалось к вантам мачты. Камбуз топили углем. Картофель, морковь и другие овощи — сухие. Хлеб брали на 20 дней, и через неделю постоянно обрезали по периметру буханки слой плесени.

Громадный рыбный порт имел 30 причалов, от которых ежедневно уходило в море 10–15 судов и столько же приходило с промысла. В порту функционировало много различных предприятий по обработке судов, переработке и складированию рыбы, ее перевалке, судоремонт, транспортные организации, материально-технического и другого обеспечения. На территории порта обитало много безработных, в т. ч. спившихся моряков, проституток и вообще бродяг со всего Союза. Их называли бичи, и моряки за харчи охотно нанимали их стоять вахты, привлекали к грузовым операциям и т. п.

Я был назначен матросом без класса на РТ-72 «Ленинград» Ленинградской постройки. То, что я начал с матроса без класса (после 2 курсов мореходки), меня сначала обидело. Ибо в

окружении я увидел коллег, едва умеющих писать, говоривших только о пьянках, женщинах и жизни по «понятиям». Но с первых же дней почувствовал, что многое не знаю, не вижу и не умею правильно оценивать. На это повлияла сцена перед отходом. За 2 часа до отхода в рейс самосвал выгрузил на причал у борта траулера несколько пьяных бездыханных тел, а это были матросы 1-го и 2-го класса. Но работа в море показала, что они были опытные рыбообработчики, хорошо знавшие жизнь и умевшие делать то, что я слабо представлял даже теоретически. В большинстве своем — это мудрые и добрые люди, которым не повезло, кто-то попал в Воркутинские лагеря (таких было большинство), кому-то не удалась личная жизнь и т. п.

Я впервые стал понимать, что жизнь — сложная и связанная со многими случайностями штука, и изречение «не судите, да несудимы будете» приобрело для меня глубокий смысл.

В Баренцовом море ловили тралом треску, пикшу, камбалу, зубатку, окуня. Мойвы было много, но ее не промыслили — считалась кормовой. Она обитала на Севере вдоль кромки льда и весной шла на нерест к Кольскому побережью. В период перехода она не питалась, т. к. брюшко ее полностью заполнено икрой и желудок с кишками в форме тонкой пленки прижат к хребту. При северных ветрах ее, обессиленную переходом, выбрасывает на берег иногда слоем до метра. Это был корм для зверья, птиц и местных коров, молоко которых было очень жирное, но обладало сильным рыбным запахом.

На траулере я работал подавальщиком рыбы на рыбодел. Необходимо было пикой наколоть в глаз рыбину весом от 2 и более кг и подать ее на рыбодел, обеспечивая не менее 60 рыбин в минуту, причем спинкой под левую руку головорубщику, иначе он рыбу сбрасывал обратно в рыбный ящик, в котором я болтался с волной, стоя по пояс в рыбно-водяной массе. Обезглавленная рыба передавалась матросам-шкерщикам, которые ее разделявали. Головы и внутренности шли на муку, печень шла по лотку к салогрейке, а очищенная тушка бросалась в трюм, где находился засольщик. Уловы последних 2 суток промысла укладывали в трюме на лед и везли в порт свежими. Суточный режим работы: 4 часа вахта, следующие 4 часа подвахта, потом 4 часа отдых и так до конца промысла. В порту стоянка 48 часов, которая жестко выдерживалась, и отход в рейс на 20 суток. Я сделал на практике 3 рейса. Классность матроса регулярно определял хронометраж количества обработанных рыбин в минуту. Матрос 1 класса должен был шкерить более 12 рыбин в мин. Головорубщик и подавальщик 60 штук в мин. Хронометраж проводил 1-й помощник капитана с секундомером на подвахте из рулевой рубки. Капитан и стармех от подвахт были освобождены. На переходах и при отсутствии рыбы я приходил на мостик и практиковался рулевым, изучал промысловое и штурманское дело, маневрирование судном при спуске трала, тралении и выборке трала.

ТРЕТЬЯ ПРАКТИКА. На 3 курсе резко увеличилось количество специальных дисциплин. По окончании 3 курса в 1952 году нас всей ротой направили в Одессу на практику командиров отделений Военно-Морского флота. На учебном судне мы прибыли в Одессу и разместились на ошвартованной в Арбузной гавани плавбазе с флагом Вспомогательного флота ВМС «Волга», стоящей рядом с крупнейшим военно-морским парусником «Дунай». Жили мы всей ротой в трюме, переоборудованном под кубрик. На громадной базе был многочисленный экипаж. 5 камбузов. Например, к обеду чистили картошки 5 мешков целым отделением в сопровождении баяниста. Практика разделялась на теоретическую и практическую части. Мы изучали уставы, инструкции, положения и прочие документы ВМС. Много документов по корабельным делам. Практическая часть состояла в работе по заведываниям, строевым делам и т. п. После окончания службы и сдачи зачетов нам присвоили звания старшин. Мы перебазировались на учебное судно училища ЛР-447 и приступили в Черном море к выполнению программы штурманской практики по мореходной астрономии и навигации. Руководил практикой преподаватель мореходной астрономии Георго-Копулос и капитан Иващенко. Это была очень интересная и продуктивная практика.

ЧЕТВЕРТАЯ ПРАКТИКА. С августа 1953 года по январь 1954 года. В 1953 году мы закончили учебный процесс и приступили к сдаче государственных экзаменов. На каждый предмет планировалась неделя для подготовки, но в Мурманском порту простаивали прибывшие из новостроя траулеры без командного состава, поэтому министерство сократило сроки сдачи госэкзаменов с 2 месяцев до одного. Требования к знаниям остались жесткими, а время на подготовку сократилось вдвое. В результате двое из нас получили дипломы на звание «штурман малого плавания», а остальные все-таки вытянули на «штурмана дальнего плавания». Это далось очень тяжело. Мы были истощены морально и физически. Мой вес упал до 52 кг.

В августе нам присвоили звание мичман ВМС и разместили на учебных судах «Адмирал Макаров» и ЛР-447 для отправки на офицерскую стажировку на боевые корабли Краснознаменного Черноморского Флота (КЧФ). В начале августа мы вышли из Херсона. Это было прощальное турне по черноморскому побережью на учебных (родных) судах училища. Зашли в Одессу, Севастополь, где высадили севастопольскую группу мичманов, потом в Ялту, затем в Керчь и Новороссийск. В Ялте мы стояли на рейде 16 и 17 августа, а 17-го — мой день рождения. Мы с друзьями, Виталием Хомбаком и Аликом Чеховым, были в увольнении в городе, зашли в магазин «Массандра», выпили по стакану вина, прогулялись по набережной и пошли на причал, где ожидали шлюпку. Позже подошел училищный доктор, с которым я, как старшина роты, всегда не ладил. Он стал меня «задирать», я его ударил и мы ушли на подошедшей шлюпке на свое судно. В 2 часа ночи меня вызвал заместитель начальника училища капитан 1 ранга Шерстюк на учебное судно «Адмирал Макаров». В каюте капитана находилось все начальство и доктор с перевязанной головой. По просьбе Шерстюка он открыл рану, и я увидел рассеченную и распухшую бровь. Он заявил, что я нанес удар кастетом. Это была ложь, т. к. кастета не было. После длительных и бурных объяснений меня отстранили от стажировки и объявили домашний арест (мичман, все-таки). Шерстюк, который в училище всегда хорошо относился ко мне, кричал: «На офицера руку поднял, пойдешь рядовым в обоз на последнюю телегу по первому году службы». В Керчи, куда я был назначен на стажировку, меня не оставили. В Новороссийске высаженная группа при отходе судна от причала, провожая нас, выкрикнула: «Не обижайте Баранова, иначе после стажировки приедем и разнесем вся и все». Этот выкрик конечно еще больше усугубил мое положение. Мы зашли в Одессу, и меня оставили на домашнем аресте на эсминце «Ловкий» (этот корабль был получен по репарации из Италии). На нем проходили съемки художественного фильма «Командир корабля», главного героя играл актер Кузнецов. На «Ловком» я ожидал решения из Херсона. На берег меня не пускали. Однажды во время тревоги, а я считал, что это очередная тревога для съемок, я находился в кают-компании, беседовал с помощником режиссера — молодой девушкой. Старший помощник командира, обнаружив меня там, приказал срочно высадить на причал, а корабль через 10 мин. ушел в море. Это происходило на причале Арбузной гавани, где стояла база «Волга», и я пошел устраиваться на знакомую мне базу, где находился около месяца. Меня вызвали в Херсон и после воспитательных мероприятий с участием городского военкома (которому всегда нравился мой строевой шаг во главе роты на демонстрациях, потому я рассчитывал на его поддержку) отправили на стажировку в Керчь в дивизион траления, где я был назначен на тральщик американской постройки типа «Амик», бортовой номер 07. На этом тральщике и на тральщике с бортовым номером 09 в составе Керченского дивизиона траления (командир капитан 2 ранга Сотников) несколько месяцев участвовал в тралении и подрыве мин в Керченском проливе и Азовском море.

В конце января 1954 года в Керчи сдали экзамен на командира БЧ 2-3 и получили звание младшего лейтенанта ВМС СССР. После окончательного оформления документов в мореходке мы разъехались в отпуск, после чего в начале марта все явились в отдел учебных заведений министерства и, получив направления, прибыли в Мурманский траловый флот. Начался новый этап жизни, о котором мы мечтали в мореходке.

В Мурманске нас, 25 выпускников, в марте 1954 года назначили 3-ми помощниками капитанов в основном в траловый флот и несколько человек в Мурмансельдь и Карело-Финское управление. В наших направлениях в графе «обеспечение жильем» было записано — обеспечен на судне.



Баранов И. А. и Хомбак В. И. — выпускники ХМУ РП, 1954 год

Встречались мы редко. Однажды зимой встретились Виталик Хомбак, Алик Чехов, Николай Стратунов и я. В Мурманске зимой и ночью темно и днем темно. Жилья не было. Гостиница была одна на весь Мурманск «Арктика», и мест для проживания, а тем более в ресторане, никогда не было. Мы решили все-таки отметить встречу. В порт внести спиртное было невозможно. Там на проходных милиционеры почти всегда обнаруживали бутылку, составляли акт в 3 экз. (властям и начальнику флота) и выписывали штраф 9 руб. Потом объяснение у главного капитана флота и т. д. Поэтому мы купили водки и, завернув за угол, пили из горла по 5 булек (глотков), но Алик сказал, что без закуски не может. Николай порылся в карманах и сказал, что есть конфета. Алик выпил свои 5 булек и потянулся к Николаю занюхать, тот поднес к его носу дулю и Алик потянул воздух из-под пальцев Николая. Обнаружив дулю, он возмутился и стал ругаться, мы успокоили его и допили водку. Алик потом извинился за «интеллигентность» и сказал, что хоть и дулей занюхал, а стало легче.

С работой на траулере я был знаком по практике, да и третий помощник обычно на утренней вахте отсылался на палубу помогать обрабатывать рыбу, а на мостике на вахте был капитан. «Помоги матросам, а я тут на мостике за тебя повкалываю». Однажды в отделе кадров мне сказали, что в ПИНРО нужен 3-й штурман на НИС «Персей-2». Меня направили туда. Мне понравилось, и я в основном работал на «Персее-2», изредка делал рейс в тралфлоте, для разнообразия и заработка.

Так длилось два года. Потом я окончательно определился с заочной учебой в Мосрыбвтузе и перевелся в ПИНРО на постоянную работу. На научно-исследовательском судне работа была разнообразней, в окружении были люди с глобальными знаниями океанографии, гидрологии, биологии, химии, рыбопромысловых дел и т. п. И хотя заработки были меньше, но больше было возможности для совершенствования в штурманской профессии и времени для учебы. Я поступил в Мосрыбвтуз на заочное отделение факультета промышленного рыболовства по специальности инженер-добытчик.



РТ-145 польской постройки, Тюва-Губа

В начале 50-х годов в связи с активным пополнением флота Мурманский рыбный порт не обеспечивал полное обслуживание флота, и было принято решение организовать снабжение солью, льдом, орудиями лова, пресной водой и прочими материалами в Тюва-Губе, расположенной при выходе из Кольского залива. Был построен деревянный причал, большое хранилище для льда и т. п., небольшие помещения для портнадзирателей, различные торговые ларьки и дизель-генератор. Под генератором ютилось несколько бичей, которые месяцами не мылись, не брились и пищу зарабатывали работой при швартовках судов. Мой друг, Виталий Хомбак, капитан СРТ, рассказывал, что ошвартовав судно к причалу, один из бичей подошел к рубке, где стоял капитан и, задрав голову, спросил: «Ты капитан?» — Получив утвердительный ответ, он задал вопрос: «У тебя сегодня борщ с мясом или бэс?» — Виталий ответил: «Без!». Бич, оживленно потирая руки, сказал: «Вот хорошо, а то все с мясом и с мясом!». Все засмеялись, а Виталий приказал накормить его «от пуза».

С 26 июля по 16 октября 1955 года НИС «Персей-2» с экипажем был направлен в командировку в распоряжение военных на остров Новая Земля. К научным сотрудникам добавились военные специалисты, в основном медики из московских институтов. Мы пошли на северный остров Новой Земли в бухту Белушью, где занялись эвакуацией аборигенов. Для них были построены 2 пятиэтажных дома в Архангельске, но они не согласились туда переезжать, поэтому мы с пассажирским телоходом «Чиатури» развозили их на острова Колгуев, Вайгач, стойбище Амдерму и другие на побережьях Баренцева, Карского и Белого морей.

В бухту Белушью был прислан гарнизон порта Артур во главе с адмиралом (комендантом был подполковник Сосна) и батальон штрафников. Оказывается, в находящейся рядом бухте Черной готовился подводный взрыв ядерной бомбы (первый в мире). На остров привезли много баранов и собак-лаек. Я был 2-м помощником капитана, и с успехом и выгодой для экипажа менял у мичманов-снабженцев бутылку перцовки на одного барана. На время взрыва 21 сентября животных разместили в каютах, рубках и других помещениях кораблей, расставленных по акватории бухты, а также на побережье в танках, самолетах и т. п., чтоб после взрыва изучить последствия. НИС «Персей-2» стоял на якоре в 12 милях от эпицентра, после взрыва мы вошли в бухту и около 20 суток проводили исследования воздуха, воды, грунта и его обитателей. И только после этого в бухту вошли военные.



Баранов И. А. на мостике НИС «Академик Берг», Северное море, 1959 год

В 1958 году решением Мурманского совнархоза 2 научно-исследовательских судна, принадлежащих ПИНРО, НИС-5 «Профессор Месяцев» и НИС-6 «Академик Берг», были переданы на баланс управления Мурмансельдь. Эти суда были построены на Мурманской судовой верфи для ПИНРО в 1952 году с целью изучения районов обитания сельди в Северной Атлантике. В 1957 году, еще будучи в звании штурман дальнего плавания, я был назначен капитаном НИС «Академик Берг» и 6 июня 1958 года переведен в Мурмансельдь вместе с судном и экипажем. 14 ноября 1958 года получил диплом капитана дальнего плавания.

После Баренцева моря район Северной Атлантики показался мне более враждебным и суровым. Следует отметить, что НИСы ПИНРО активно занимались ловом рыбы, «Персей-2» в Баренцевом море — тралом, а НИС «Академик Берг» — дрейфтерными сетями в Северной Атлантике. Работа дрейфтерными сетями более сложная, чем тралом. Районы отличались постоянной плохой погодой, особенно тяжело было весной в Северном море, в котором была короткая «злая» волна, в Датском проливе и вдоль южной кромки льдов Ледовитого океана от Гренландии до Шпицбергена. Много жертв забирал Датский пролив между Гренландией и Исландией, где на окуне работали траулеры многих европейских стран. Часто оттуда раздавались сигналы SOS, но помочь было очень трудно, т. к. в проливе образовывался тягун с ледяных массивов Лабрадорско-Гренландской «кухни» погоды, сметающий на своем пути все. И это в условиях мощного обледенения, при котором суда теряют плавучесть.

Однажды на НИС «Академик Берг» мы работали вдоль южной кромки льда в Гренландском море, это был мой второй капитанский рейс. Начальником рейса был знаменитый ученый Юлий Юльевич Марти. Проводили исследования наличия и состояния сельди, кормовой базы и гидрологии вдоль кромки льда. Юлий Юльевич несколько дней настоятельно требовал от меня войти в битый лед и сутки в нем дрейфовать. Наконец я (молодой капитан) согласился. Утром мы вошли в битый лед и удерживались на видимости чистой воды, но к вечеру это делать было все сложнее и сложнее, и к утру следующего дня мы уже чистой воды не видели, а сжатие усиливалось. Корпус трещал все сильнее. Ледовое подкрепление корпуса было рассчитано только на плавание в мелко-битом льду, а вокруг уже появились торосы, ледяные поля, и машина работала почти бесполезно. Но все-таки мы находились недалеко от Гренландии, а Гренландское течение направлено на юг, поэтому через двое суток наши ожидания оправдались — судно вынесло в мелко-битый лед, откуда мы успешно выбрались.

За эти двое суток я навсегда понял, почему на борту судна только капитан может принимать решения по вопросам безопасности, и никто не должен влиять на них. Кстати, в британском морском уставе времен парусного флота это положение было записано.

Мне очень нравилась работа в этом районе, а особенно понравился дрейфтерный лов, где все зависит лично от капитана, и поэтому при очередном ремонте НИС «Академик Берг» я сходил рейс на промысловом СРТ-689. За 5 месяцев успешно выполнил рейсовое задание и таким образом продолжил сочетать научно-исследовательскую деятельность с промысловой. И когда это хорошо складывалось, я получал огромное удовлетворение. Поэтому я всегда ловил «свою» рыбу, а не ту, которую кто-то обнаружил. И уважал себя за это.

На СРТ-689, набрав полный груз сельди в бочках, мы снялись домой и пошли вдоль норвежского побережья. Когда мы прошли Лофотенские острова, погода стала портиться. На границе Норвежского и Баренцева моря шторм резко усилился, причем со снежными зарядами и понижением температуры. Северный ветер принес арктический холод, и судно стало покрываться льдом. При подходе к мысу Норд-Кап нам пришлось сбавить ход и пешнями скалывать лед с надстроек, рангоута, палуб и т. п. При удерживании судна против ветра и волн скалывали лед в кормовой части, потом, улучив момент, полным ходом разворачивались на обратный курс и скалывали лед в носовой части. Эта работа продолжалась круглосуточно, но запас плавучести неуклонно уменьшался, а количество льда увеличивалось. Огромные водяные валы, попадая на борт, в основном возвращались в море, но часть воды успевала замерзнуть и увеличить ледяной панцирь, в который море заковывало судно. Через двое суток этой борьбы без сна и отдыха у людей стали проявляться признаки апатии, а шторм перешел в ураган. К концу третьих суток запас плавучести упал до предела. Выбросить груз мы не могли, т. к. нельзя было открыть люк трюма, комингсы были низкие и лед сравнял их с палубой, нас бы просто залило.

В это время группа матросов, четыре человека бывших зеков, прекратили работу, бросили пешни и направились на шлюпочную палубу, чтобы спустить шлюпку. Мы находились в 3-4 милях от береговых скал. Я бросился к ним и пытался объяснить, что шлюпку спускать нельзя. Лопари покрыты льдом, заклинят в блоках и тали не сработают, шлюпка повиснет, обледенеет и создаст опасный для судна крен. А даже, если они и спустят ее, то в этой свистопляске она разобьется о борт. Но они продолжали готовить шлюпку к спуску. Я схватил с пожарной доски топор и кинулся на них. Наверно мой вид убедил их, что я действительно пушу топор в дело, они отошли от шлюпки и спустились вниз продолжать обколку льда. Но положение было критическим и я, сближаясь с берегом, стал присматривать среди скал песчаный пляж, куда можно было бы выбросить судно и спасти хотя бы часть экипажа. Осадка была выше ватерлинии, судно стало как топор и не отыгрывалось на волне. Но к утру ветер стал слабеть, и заливать стало меньше. Это спасло нас. В эти тяжелые дни, заскочив в каюту, я услышал мелодию, очень близкую к нашей ситуации. Шторм, волны, скалы и воля. Потом я узнал, что это были мелодии Грига. Я его с большим удовольствием слушаю до сих пор. Это моя суровая молодость.

В середине 50-х годов дрейфтерный лов производился в ночное время. На судне имелся большой запас сетей (размером 10 на 30 м) с различными размерами ячеи, поводцы, кухтыли резиновые надувные, грузила, толстый трос-вожак, на котором держался весь порядок сетей. Днем мы производили поиск градиентов (стыки потоков воды разной температуры), определяли направление и силу течения в этих местах и формировали порядок сетей с определенным размером ячеи. Так же подбирались длина поводцов (расстояние от поплавка до верхней подборки сети). Все это определял лично капитан: размеры ячеи, длину поводцов, количество сетей. Порядок, в зависимости от предполагаемого улова, обычно насчитывал 30-50 сетей. Если улов был большим и сетей много, то часть сетей, в которых рыба засыпала, тонула, и приходилось рубить вожак, а улов с сетями уходил на дно. Кстати, потеря сетей была чревата большими неприятностями. При всем этом необходимо было поймать рыбу, которая не питалась калянусом (мелкая креветка), потому что тело сельди консервируется солью, а калянус

не просаливается и разлагается внутри желудка соленой сельди. Такую рыбу базы принимали только как сырье для рыбной муки с соответствующими расценками.

Вечером после выметки порядка судно с сетями дрейфует, а экипаж отсыпается. В нормальную погоду на диване штурманской рубки спит вахтенный штурман. На мостике открыты все двери, и обученная собачка, обычно небольшая дворняга, свободно передвигается из рубки по шлюпочной палубе и, если происходит сближение с судном или чьими-то сетями и вообще с любым предметом на воде, она лает и будит штурмана. На рассвете производится выборка сетей. Это очень напряженное время. Работает весь экипаж: капитан на мостике, стармех в машинном отделении, кок на камбузе, все остальные на палубе. Выбирают сети, вытряхивают из них обьячеенную сельдь, солят ее и укладывают в бочки, которые опускают в трюм, отвязывают куктыли, поводцы и сети от жоака. Все это укладывают до следующего замета. Этот процесс при большом улове длится без перерыва в течение суток, пока сельдь не начинает засыпать и разлагаться.

Но главное, днем определить, на какой глубине и в каком направлении ночью пойдут косяки, размер ячеи и глубину установки порядка. Размер ячеи должен быть таким, чтоб рыба головой прошла ячею, но только головой, и уперлась тушкой (плечами), а ходу назад будут препятствовать жаберные крышки. Другими словами, ячея должна пропустить голову рыбы. Если ячея меньше, то рыба, ткнувшись носом, уйдет, если больше, то проскочит.

Ведает сетями и всем, что с ними связано, дрейфмейстер (дрифмастер). У нас дрейфмейстером был помор Бурков Василий, который имел большой опыт работы сетями. У него совсем не было зубов, поэтому при работе на палубе, свои вставные челюсти он оставлял в стакане в каюте. Тогда сетевыборочных машин еще не было, и сети с уловом выбирали с «волной». Когда судно кренилось в сторону сетей, то около 10 человек, стоя у фальшборта, быстро выбирали сеть через планшир, потом этот борт начинал подниматься и матросы плечами прижимали сеть к планширу и таким образом вытаскивалось несколько метров. Потом при крене этого борта вновь выбиралась слабина сети и т. д. Однажды при выборке сетей, во время максимального напряжения, когда борт достиг кульминационной точки и матросы из последних сил, крича, удерживали сеть, боцман крикнул дрейфмейстеру: «Не скрипи зубами». Народ расхохотался и часть сети вновь ушла за борт. Этой обиды Бурков долго не мог простить боцману, и мне пришлось потратить много сил, чтобы примирить этих очень добрых и толковых людей.

В 1959 году мы заканчивали рейс на НИС «Академик Берг», главный двигатель которого многократно выработал моторесурс и, по докладу стармеха В. Флорина, был на грани взрыва. На протяжении рейса его постоянно ремонтировали и, наконец, стармех доложил, что он запретил механикам и мотористам находиться в районе главного двигателя при полной нагрузке, так как велика вероятность взрыва. Местонахождение вахтенного определил на входном трапе в машинное отделение. Оставалось несколько дней до окончания промысла. Мы находились в Северном море, когда Флорин пришел ко мне в каюту и зло сказал, чтобы я дал указания штурманам телеграф не трогать, так как механик не будет отвечать из-за невозможности изменить режим главного двигателя, который работает в режиме среднего хода, и если остановится, то уже невозможно будет его запустить. Мы крупно с ним поругались, даже немного подрались. Я дал аварийную телеграмму в Мурманск и снялся в порт. Двигатель выдержал, и мы дошли средним ходом до порта. А перед швартовкой Флорин поднялся на мостик и напомнил, что заднего хода не будет и вообще после остановки двигатель уже не запустить. Я прицелился в стоящий третьим корпусом СРТ и заранее дал стоп. Мы по инерции долго ползли и все-таки помяли себе борт и ему спасательную шлюпку. Утром на борт прибыл Бородулин (начальник Мурмансельди). Стармех, доложив ему причину отсутствия заднего хода, в конце сказал, что если этот двигатель запустят без большого ремонта, он выбросит за борт свой морской диплом. Бородулин прислал группу опытных дизелистов с судоремонтного завода. Они два дня занимались запуском двигателя и вынуждены были согласиться с мнением стармеха.

Весной 1960 года при очередном весеннем урагане в Северном море мы штормовали, а корабли НАТО, прекратив маневры, укрылись в норвежских портах. Я обнаружил прыгающий на волнах небольшой буй, штыревая антенна которого, по моему мнению, очень подходила к моей автомашине «Победа». Я вызвал боцмана (он 5 лет служил на крейсере в Полярном), рассказал ему о желании вытащить этот буй и о возможности взрывного устройства (самоликвидации). Нам это преподавали в мореходке, моя военная специальность — командир БЧ 2-3. Только с третьего захода нам удалось загарпунить буй (слишком высокая и крутая волна была) и вытащить на палубу бака. После чего мы ушли в рубку, ожидать срабатывания «рвушки», но ее не оказалось. Я забрал буй в каюту и там снял наружный кожух. Все внутренности буя были запаяны герметично плексигласом, дальше я не стал разбирать, а снял антенну и спрятал буй под койку. В порту мне наконец дали отпуск, и я, забыв о бую, рванул с семьей на Кавказское побережье отдыхать в пансионате под Адлером, который принадлежал Мурмансельди. Вдруг из Мурманска звонит старпом и докладывает, что уже дважды на судно приходили из КГБ и требовали передать им буй. И что они просят меня срочно прибыть в Мурманск для объяснений. Я сказал, что буй цел и находится в Мурманске. После приезда из отпуска я передал буй с потрохами в КГБ, они простили мне отсутствие антенны и сказали, что это секретный радиоакустический буй, который пеленгует под водой подводную лодку и передает пеленг по радио, и что они за ним уже давно охотятся. В августе 1960 г. меня пригласили в управление Мурмансельди и сообщили, что Совет Министров СССР постановлением № 93 от 12.04.60 г. объявил мне благодарность. Конечно, было приятно.

ОДЕССА. КИТОБОЙКА

В сентябре 1960 года после постановки НИС «Академик Берг» в длительный ремонт меня по распоряжению МРХ СССР направили капитаном в группу по освоению лова рыбы с китобойного судна в Одесском Управлении Антарктических китобойных флотилий. Эта группа состояла из 4 человек: капитан Мурмансельди Баранов И. А., заместитель директора АзчерНИРО инженер-добытчик Виннов С. С., ведущий конструктор Ленинградского Гипрорыбфлота Ушаков В. В., тралмастер-наставник Архангельского тралфлота Кравцов Т. К. Этой группе было поручено найти способы использования китобойных судов для рыбной ловли. Руководил этой группой из Киева председатель Государственного комитета рыбной промышленности Украины Денисенко И. Ф. Это было сделано в соответствии с постановлением Совета Министров СССР (1959 г.) «О подготовке к использованию судов китобойных флотилий при введении моратория на китобойный промысел».

Приказом министра эта группа наделялась правом подписывать исполнительные чертежи по изготовлению и установке съемного тралового и китобойного вооружения китобойца на судоремонтном заводе № 1 им. Марти в г. Одессе. И хотя на заводе рабочие жаловались на низкие заработки, и ходила в их среде поговорка «завод Марти — не заработать, не уйти», дела по переоборудованию китобойца № 40 «Гневный» шли хорошо. В основном потому, что нам не нужно было согласовывать с различными организациями (проектными, инспектирующими и т. п.) рабочие документы по переоборудованию китобойца под траловый лов с сохранением китобойной функции. Мы четырьмя подписями утверждали чертежи и эскизы, сделанные на борту, и тут же заводчане претворяли их в жизнь. Работы производились в течение лета и осени 1960 года, и в декабре мы вышли в рейс на китобойный промысел.

В период переоборудования китобойца произошел пожар в кормовых помещениях. Эти помещения были переданы в распоряжение заводу под кладовые и бытовки по специальному акту с условием провести ремонтные работы этих помещений к окончанию переоборудования. 4 декабря, в канун Дня Конституции, после обеда бригада сварщиков закончила работы и 2 стажера из ФЗО укладывали шланги и сварочные аппараты в этих помещениях,

где изолировщицы (бригадирша и 2 стажерки из ФЗО) заканчивали клейку изоляции переборок. В углу не было шпильки для крепления изоляции, и бригадирша попросила сварщиков приварить одну шпильку, что те и сделали. Капли раскаленного металла упали на палубу, которая была залита клеем на ацетоновой основе, началось тление и задымление помещения. Дым был ядовит, все 5 человек потеряли сознание. Хотя заводские пожарники прибыли через 7 минут и пострадавших вытащили на причал с признаками жизни, а одной девочке прямо на причале сделали прямой массаж сердца, оживить никого не удалось, так как они отравились.

Уголовное дело вел следователь областной прокуратуры по особо важным делам. Из Москвы прибыли опытные юристы от Минморфлота. Наш капитан самоустранился от этого дела, ссылаясь на то, что он еще не вник во все судовые дела. Мне пришлось взять на себя защиту интересов судна. Заводчане обвиняли администрацию судна в гибели людей. Для меня это осложнялось тем, что я был откомандирован из Мурманска (т. е. чужак по понятиям Одессы) и кроме того начальник УАКФ Хирных Б. К. состоял в родственных отношениях с директором завода и не помогал нам защищаться, а наоборот. Моя кандидатура, как виновника, устраивала всех. В беседе со мной он сказал, что мне предьявится статья от 5 до 7 лет, но он все сделает, чтоб я получил по минимуму 5 лет тюрьмы.

Очень серьезно мне помог Денисенко И. Ф., прислав в Одессу главного инженера Госкомитета Кручинина, который хорошо знал второго секретаря обкома КПУ, и они все расставили по местам. А мы на «Гневном» в китобойном варианте в конце декабря 1960 года ушли в рейс через Суэцкий канал в Антарктику и, соединившись с флотилией «Советская Украина» в районе островов Баллени, приступили к промыслу китов.

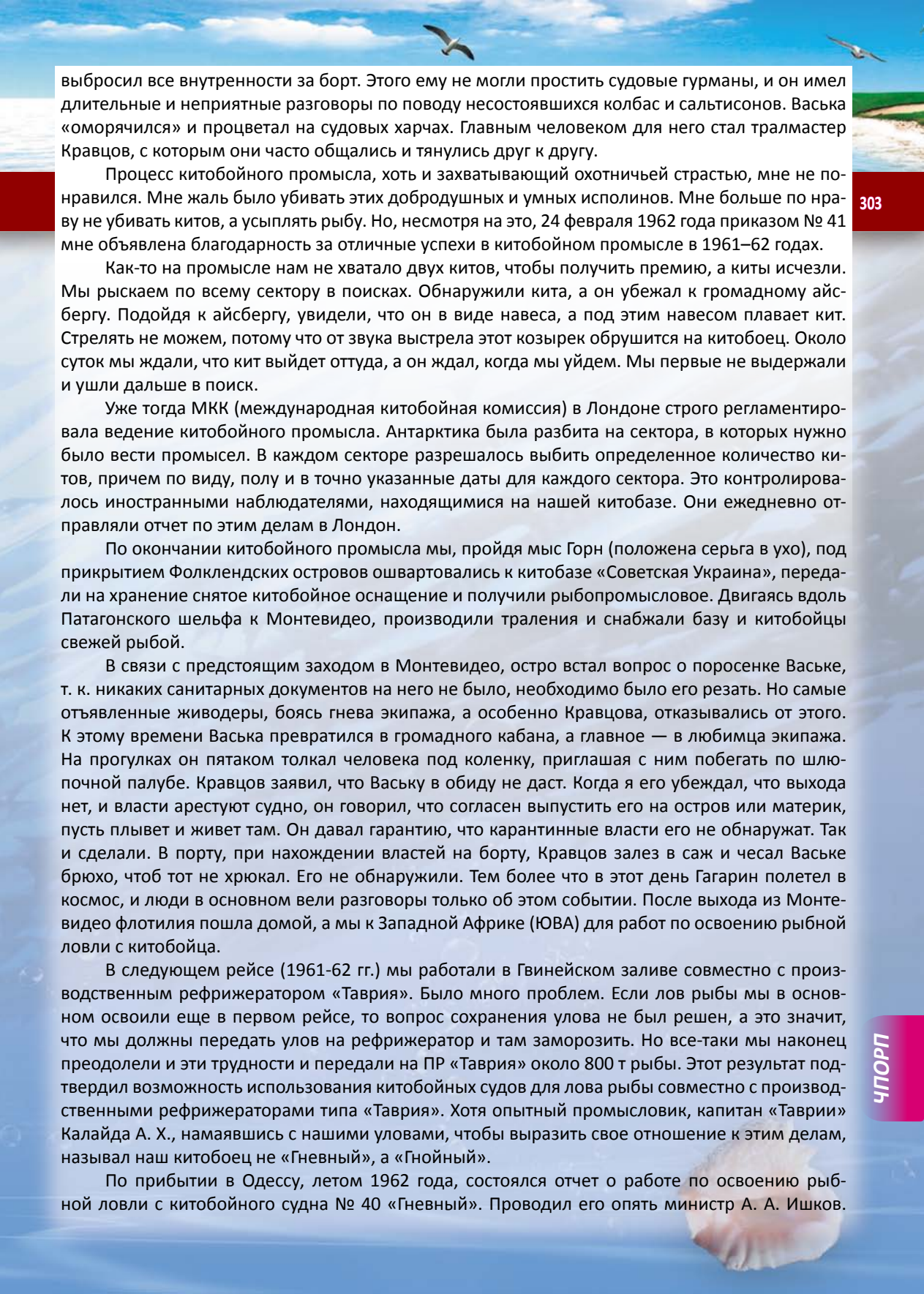
Где концы земных меридианов,
Чуть сходясь, вмерзают в вечный лед,
Нас трепали волны океанов
И шторма секли из года в год.

Вьюги жгли со злобою извечной,
Стерегли нас айсберги окрест.
И качался в пляске бесконечной
Над верхушкой мачты Южный Крест.

В. АНГЕЛИН



Перед отходом в рейс было закуплено 2 поросенка, в районе трубы на шлюпочной палубе соорудили саж (домик) для них. Назвали их Васька и Борька. При плавании в Красном море нас прихватил небольшой шторм, и поросята укачались, особенно Борька. Когда вышли из Аденского залива, Васька привык, а Борька укачивался и ничего не ел. Его зарезали, а повар



выбросил все внутренности за борт. Этого ему не могли простить судовые гурманы, и он имел длительные и неприятные разговоры по поводу несостоявшихся колбас и сальтисонов. Васька «оморячился» и процветал на судовых харчах. Главным человеком для него стал тралмастер Кравцов, с которым они часто общались и тянулись друг к другу.

Процесс китобойного промысла, хоть и захватывающий охотничьей страстью, мне не нравился. Мне жаль было убивать этих добродушных и умных исполинов. Мне больше по нраву не убивать китов, а усыплять рыбу. Но, несмотря на это, 24 февраля 1962 года приказом № 41 мне объявлена благодарность за отличные успехи в китобойном промысле в 1961–62 годах.

Как-то на промысле нам не хватало двух китов, чтобы получить премию, а киты исчезли. Мы рыскаем по всему сектору в поисках. Обнаружили кита, а он убежал к громадному айсбергу. Подойдя к айсбергу, увидели, что он в виде навеса, а под этим навесом плавает кит. Стрелять не можем, потому что от звука выстрела этот козырек обрушится на китобоец. Около суток мы ждали, что кит выйдет оттуда, а он ждал, когда мы уйдем. Мы первые не выдержали и ушли дальше в поиск.

Уже тогда МКК (международная китобойная комиссия) в Лондоне строго регламентировала ведение китобойного промысла. Антарктика была разбита на сектора, в которых нужно было вести промысел. В каждом секторе разрешалось выбить определенное количество китов, причем по виду, полу и в точно указанные даты для каждого сектора. Это контролировалось иностранными наблюдателями, находящимися на нашей китобазе. Они ежедневно отправляли отчет по этим делам в Лондон.

По окончании китобойного промысла мы, пройдя мыс Горн (положена серьга в ухо), под прикрытием Фолклендских островов ошвартовались к китобазе «Советская Украина», передали на хранение снятое китобойное оснащение и получили рыбопромысловое. Двигаясь вдоль Патагонского шельфа к Монтевидео, производили траления и снабжали базу и китобойцы свежей рыбой.

В связи с предстоящим заходом в Монтевидео, остро встал вопрос о поросенке Ваське, т. к. никаких санитарных документов на него не было, необходимо было его резать. Но самые отъявленные живодеры, боясь гнева экипажа, а особенно Кравцова, отказывались от этого. К этому времени Васька превратился в громадного кабана, а главное — в любимца экипажа. На прогулках он пятаком толкал человека под коленку, приглашая с ним побегать по шлюпочной палубе. Кравцов заявил, что Ваську в обиду не даст. Когда я его убеждал, что выхода нет, и власти арестуют судно, он говорил, что согласен выпустить его на остров или материк, пусть плывет и живет там. Он давал гарантию, что карантинные власти его не обнаружат. Так и сделали. В порту, при нахождении властей на борту, Кравцов залез в саж и чесал Ваське брюхо, чтоб тот не хрюкал. Его не обнаружили. Тем более что в этот день Гагарин полетел в космос, и люди в основном вели разговоры только об этом событии. После выхода из Монтевидео флотилия пошла домой, а мы к Западной Африке (ЮВА) для работ по освоению рыбной ловли с китобойца.

В следующем рейсе (1961–62 гг.) мы работали в Гвинейском заливе совместно с производственным рефрижератором «Таврия». Было много проблем. Если лов рыбы мы в основном освоили еще в первом рейсе, то вопрос сохранения улова не был решен, а это значит, что мы должны передать улов на рефрижератор и там заморозить. Но все-таки мы наконец преодолели и эти трудности и передали на ПР «Таврия» около 800 т рыбы. Этот результат подтвердил возможность использования китобойных судов для лова рыбы совместно с производственными рефрижераторами типа «Таврия». Хотя опытный промысловик, капитан «Таврии» Калайда А. Х., намаявшись с нашими уловами, чтобы выразить свое отношение к этим делам, называл наш китобоец не «Гневный», а «Гнойный».

По прибытии в Одессу, летом 1962 года, состоялся отчет о работе по освоению рыбной ловли с китобойного судна № 40 «Гневный». Проводил его опять министр А. А. Ишков.

Оппоненты высказали различные замечания, особенно много говорил А. Н. Соляник, которого, наконец, прервал министр Александр Акимович и усадил, к нашему удовлетворению. Очень аргументированно и убедительно выступил С. С. Виннов. В общем, сотни тонн пойманной и превращенной в пищевую продукцию рыбы говорили сами за себя. Нас поблагодарили за успешную работу.

СЕВАСТОПОЛЬ. ТРАЛФЛОТ

После этого 16 августа 1962 года я был переведен из УКАФ в Севастопольское управление океанического рыболовства (СУОР). Вскоре вышел в море старпомом на траулере типа «Тропик» № 7 «Ялта». В 1963 году в Германии принял РТМ-Т № 17 «Симеиз» капитан-директором. Освоение «Тропиков» в отрасли шло очень медленно. Они были тихоходными, и поэтому работали тралами небольших размеров. Судно имело один трюм для мороженой рыбы (400 тонн), и это требовало частых подходов к плавбазам на выгрузку. Плавбаз не хватало, и траулеры, наполнив трюм, стояли в ожидании. Эти простои за рейс составляли около месяца потерь промысловой деятельности. Было еще много конструктивных и судостроительных недостатков. Все это серьезно тормозило вывод траулеров на среднегодовые положительные показатели.

На «Симеизе» подобрался прекрасный высокопрофессиональный экипаж, и мы поймали за 1964 год 6,8 тыс. тонн рыбы, досрочно выполнив план семилетки. В конце года «Симеиз» пришел в Калининград для выгрузки и последующей постановки на гарантийный ремонт на верфь г. Штральзунд (ГДР).

Меня отозвали в Севастополь для оформления командировки в Болгарию, где в порту Бургас создавалось предприятие по океаническому промыслу рыбы. В январе 1965 года на ТР «Ветер» (КМД Хуршудов Г. А., стармех Медушевский Н. И.) прибыл в район ЮВА, западное побережье южной Африки. Связался с капитаном болгарского траулера «Албатрос» и сообщил о своем прибытии, но он не спешил взять меня на свой борт. Через неделю я сообщил ему, что если он не заберет меня до снятия «Ветра», я уйду на нем в Севастополь. На следующий день пришла шлюпка, и я прибыл на борт РТМ-Т «Албатрос». Капитан встретил холодно, сказав, что в помощи не нуждается. Но начальство приказало, и он выполнил. Экипаж принял меня хорошо, с надеждой наладить рыбалку. Они, конечно, рыбы не ловили, а только возились с тралом, рвали его и чинили, рыбы не было и заработка тоже.

При инструктаже в «Проммашэкспорте», оформляя меня в Болгарию, мне говорили, чтобы я старался не проявлять инициативу, а только при обращении выдавал рекомендации. Но на практике так не получилось. Экипажи были сборные: черноморские рыбаки — это траловые и технологические службы, а штурманы и механики были с опытом плавания в разных странах на транспортных и военных судах, поэтому о рыболовстве не имели понятия. Я понял, что вопросов не будет, потому что люди не



Лазарь Янев, Баранов, Матеев на борту РТМ-Т «Албатрос»

знают, что такое рыбалка в океане на траулере-заводе. Капитан «Албатроса» Матеев окончил Ливерпульскую мореходку и ходил на трамповых судах. За два рейса ни разу не побывал на рыбзаводе — принципиально. Со временем понял, что рыбы не будет и вынужден был «зауважать» меня. Тем более, что я был наставником не только на мостике, а и в траловой команде, в рыбзаводе. Переработку рыбы организовывал заместитель капитан-директора по производству, высококвалифицированный специалист Лазарь Янев, который впоследствии был генеральным директором «Булгаррыбы» в городе Бургасе. Постепенно я стал необходимым человеком на судне, экипаж относился ко мне с искренним уважением, а дела пошли хорошо. Судно выполнило план по основным показателям. На берегу тоже были довольны: и в Управлении «Булгаррыба» в Бургасе и в ЦК КПБ в Софии. В столице мы с генеральным директором «Булгаррыбы» Драгний Недевым отчитывались за каждый рейс у секретаря ЦК КПБ Кынева. Конечно, я докладывал экономсоветнику и послу СССР Органову — очень взвешенному, масштабному и мудрому человеку, до посольства он много лет возглавлял Правительство РСФСР. В Болгарии я сходил пять рейсов по шесть месяцев каждый на разных траулерах типа «Тропик». Показал им особенности работы в ЮВА (Намибия, ЮАР), ЦВА (Марокко, Мавритания, Сенегал, Гвинея) и шельфа Патагонии (Уругвай, Аргентина).



Болгарский РТМ-Т «Феникс».
Баранов (слева второй) учит болгар шкерить рыбу

В 1966 году, когда я уже 1,5 года работал на «Тропиках» в Болгарии, меня поздравили с награждением орденом «Знак Почета» за успешную работу в семилетке на РТМ-Т «Симеиз» (г. Севастополь). Это был мой первый орден, и он очень мне нравится. В народе его называли «Веселые ребята».

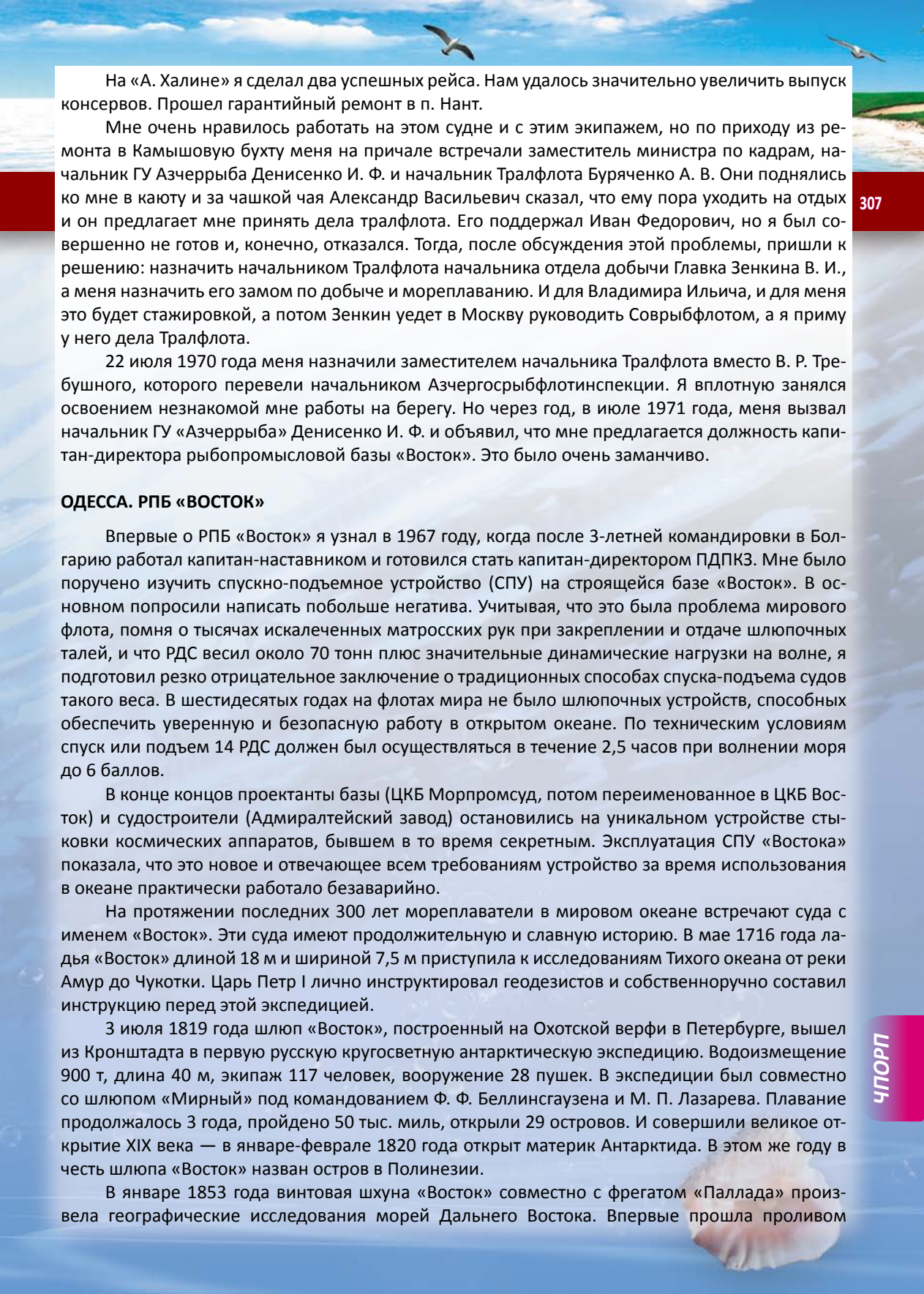
После командировки в Болгарию я вернулся в Севастопольский тралфлот, и был назначен капитан-наставником. Работая в отделе мореплавания, вплотную занялся изучением вновь поступивших из Франции ПДПКЗ (плавучий добывающий производственный консервный завод) типа «Наталия Ковшова» и вышел на нем на промысел в район ЦВА на 2 месяца для стажировки.

После стажировки Главк Азчеррыба назначил меня начальником промыслового района в ЦВА, и я принял дела у КДП Остерникова. В ноябре 1968 года получил указания прибыть в Севастополь и принять дела у капитан-директора ПДПКЗ «Анатолий Халин» Азимова Ю. Б. Экипаж судна 230 человек, старпом — Серов В. И., 2-й помощник — Майчук Н. П., 3-й помощник — Бабийчук А. С., заместитель по производству — Саранчук П. Т., главный механик — Ткаченко А. А., старший тралмастер — Черняга, замполит — Слесарчук В. П. Экипаж уже сходил два рейса и был очень дружный и сплоченный. Чтобы не перенастраивать рыбообрабатывающие машины, было необходимо ловить рыбу одинакового размера. Оборудование завода поставляли 16 стран, поэтому ЗИПа всегда не хватало. Механики ССУ обеспечивали стабильную работу сложной системы дизель-электрохода. Дизель-генераторы вырабатывали 2000 В и через трансформаторы давали на завод 380 В и на быт 127 В.

На ПДПКЗ машинное отделение расположено в носовой части, это освободило площади с большим коэффициентом полноты для консервного завода и морозилки в середине корпуса, но зато трубы получились впереди капитанского мостика. Они были изящной формы, имели внутри вентиляционное устройство, которое обеспечивало выброс выхлопных газов дизелей на высоту 7 м на полном ходу при встречном ветре 7 баллов.



Очень хорошо работал успокоитель качки. Он представлял собой две цистерны с водой на каждом борту, которые соединены трубой большого диаметра. При качке вода переливалась из одной емкости в другую, а за счет отставания перелива гасила раскачивание судна, что обеспечивало устойчивую работу консервного оборудования.



На «А. Халине» я сделал два успешных рейса. Нам удалось значительно увеличить выпуск консервов. Прошел гарантийный ремонт в п. Нант.

Мне очень нравилось работать на этом судне и с этим экипажем, но по приходу из ремонта в Камышовую бухту меня на причале встречали заместитель министра по кадрам, начальник ГУ Азчеррыба Денисенко И. Ф. и начальник Тралфлота Буряченко А. В. Они поднялись ко мне в каюту и за чашкой чая Александр Васильевич сказал, что ему пора уходить на отдых и он предлагает мне принять дела тралфлота. Его поддержал Иван Федорович, но я был совершенно не готов и, конечно, отказался. Тогда, после обсуждения этой проблемы, пришли к решению: назначить начальником Тралфлота начальника отдела добычи Главка Зенкина В. И., а меня назначить его замом по добыче и мореплаванию. И для Владимира Ильича, и для меня это будет стажировкой, а потом Зенкин уедет в Москву руководить Соврыбфлотом, а я приму у него дела Тралфлота.

22 июля 1970 года меня назначили заместителем начальника Тралфлота вместо В. Р. Требушного, которого перевели начальником Азчергосрыбфлотинспекции. Я вплотную занялся освоением незнакомой мне работы на берегу. Но через год, в июле 1971 года, меня вызвал начальник ГУ «Азчеррыба» Денисенко И. Ф. и объявил, что мне предлагается должность капитан-директора рыбопромысловой базы «Восток». Это было очень заманчиво.

ОДЕССА. РПБ «ВОСТОК»

Впервые о РПБ «Восток» я узнал в 1967 году, когда после 3-летней командировки в Болгарию работал капитан-наставником и готовился стать капитан-директором ПДПКЗ. Мне было поручено изучить спускно-подъемное устройство (СПУ) на строящейся базе «Восток». В основном попросили написать побольше негатива. Учитывая, что это была проблема мирового флота, помня о тысячах искалеченных матросских рук при закреплении и отдаче шлюпочных талей, и что РДС весил около 70 тонн плюс значительные динамические нагрузки на волне, я подготовил резко отрицательное заключение о традиционных способах спуска-подъема судов такого веса. В шестидесятых годах на флотах мира не было шлюпочных устройств, способных обеспечить уверенную и безопасную работу в открытом океане. По техническим условиям спуск или подъем 14 РДС должен был осуществляться в течение 2,5 часов при волнении моря до 6 баллов.

В конце концов проектанты базы (ЦКБ Морпромсуд, потом переименованное в ЦКБ Восток) и судостроители (Адмиралтейский завод) остановились на уникальном устройстве стыковки космических аппаратов, бывшем в то время секретным. Эксплуатация СПУ «Востока» показала, что это новое и отвечающее всем требованиям устройство за время использования в океане практически работало безаварийно.

На протяжении последних 300 лет мореплаватели в мировом океане встречают суда с именем «Восток». Эти суда имеют продолжительную и славную историю. В мае 1716 года ладья «Восток» длиной 18 м и шириной 7,5 м приступила к исследованиям Тихого океана от реки Амур до Чукотки. Царь Петр I лично инструктировал геодезистов и собственноручно составил инструкцию перед этой экспедицией.

3 июля 1819 года шлюп «Восток», построенный на Охотской верфи в Петербурге, вышел из Кронштадта в первую русскую кругосветную антарктическую экспедицию. Водоизмещение 900 т, длина 40 м, экипаж 117 человек, вооружение 28 пушек. В экспедиции был совместно со шлюпом «Мирный» под командованием Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева. Плавание продолжалось 3 года, пройдено 50 тыс. миль, открыли 29 островов. И совершили великое открытие XIX века — в январе-феврале 1820 года открыт материк Антарктида. В этом же году в честь шлюпа «Восток» назван остров в Полинезии.

В январе 1853 года винтовая шхуна «Восток» совместно с фрегатом «Паллада» произвела географические исследования морей Дальнего Востока. Впервые прошла проливом

Невельского из Японского моря в Охотское. Эта шхуна была первым опытом строительства металлического корпуса.

В 1911 году на архангельском траулере «Восток» начинал свою деятельность первый русский тралмастер Ф. Е. Шамалуев.

В середине 60-х годов в Мурманском тралфлоте успешно работал на промысле в СЗА траулер «Восток» английской постройки. Мне особенно приятно об этом писать, потому что капитаном этого траулера был опытный капитан-промысловик, мой однокурсник Слуцкий В. А.

В 70-х годах XX века в морях ходило несколько судов с именем «Восток». Но командовать таким судном — крупнейшим рыбопромысловым судном в мире, флагманом советского флота рыбной промышленности!.. С другой стороны, до этого мой плавательный стаж составлял уже 18 лет, а также учитывая, что мною дана жене клятва не ходить больше в море, — я попросил неделю подумать.

Через 3 дня меня опять вызвали в Главк. Присутствовали: Денисенко И. Ф., Закурдаев В. И., Пашков В. И. (первый секретарь горкома КПУ), Бобкова В. А. (заведующая отделом Одесского обкома КПУ). Мне было объявлено, что вопрос моего назначения решен, так как в МРХ СССР я оказался победителем закрытого конкурса капитанов отрасли, в котором рассматривали по одной кандидатуре от бассейнов и две от Москвы. Я опять отказался, и мы расстались очень напряженно. На следующий день меня вызвал к себе Валентин Иванович (первый секретарь горкома), который часто встречал меня из рейсов, и у нас сложились добрые и доверительные отношения. Он мне сказал: «Тебе 40 лет, у тебя отличный отраслевой карьерный багаж — Мурманский тралфлот, Мурмансельдь, ПИНРО, китобойный промысел, становление болгарского океанического промысла, консервный траулер, заместитель по флоту. Ты — капитан дальнего плавания, инженер-механик ССУ, надо расти. Если сейчас откажешься, больше тебе предложений не будет, т. к. твое назначение уже согласовано с ЦК КПСС, ЦК КПУ, МРХ СССР, и отказаться ты не можешь. Ты можешь поставить ряд вопросов, связанных с работой по освоению «Востока», организационных, бытовых и др.».

Мы с Валентином Ивановичем прибыли к Денисенко, у которого находилась Бобкова. Я сообщил о своем согласии при условии, что после вывода базы на проектную мощность меня переведут обратно в Севастопольский тралфлот, где я был зачислен в резерв на генерального директора. Второе условие заключалось в просьбе откомандировать из Севастополя в Одессу для работы на «Востоке» 30 специалистов с опытом работы на консервных траулерах, которые плавали со мной на ПДПКЗ «А. Халин», и обеспечить их жильем в Одессе. Я зарезервировал возможность после ознакомления с состоянием дел на флотилии поставить еще ряд вопросов.

После беседы в Киеве в ЦК КПУ, после постановления президиума ЦК КПУ об утверждении, после утверждения коллегией МРХ 18 августа 1971 года приказом министра я был назначен капитан-директором флотилии «Восток» и капитаном базы «Восток». После коллегии меня пригласил к себе Александр Акимович, поздравил и сказал: «РПБ “Восток” — это первый шаг крупной стратегической идеи обеспечения рыбаков в океане всем необходимым, включая смену экипажей. У этой идеи есть много сторонников, но и много противников. Не врагов личных или отраслевых, а противников идеи “Востока” как рыбопромышленного комплекса. Это ты должен знать, чтобы стойко и осмысленно держать удары и вырабатывать позиции, защищающие освоение и доведение комплекса до проектной мощности. В ближайшие годы нам предстоит расширение рыболовства в открытых районах Мирового океана».

После этого я прибыл в Севастополь для оформления перевода в Одессу. В Севастополе начальником бассейновой Госрыбфлотинспекции был Василий Радионович Требушный, капитан дальнего плавания, мурманский промысловик и флотский администратор, мудрый и доброжелательный человек. Мы с ним учились в Херсоне, потом работали в Мурманском тралфлоте, а в Севастополе он много лет был правой рукой у начальника СУОР Буряченко Александра Васильевича, знаменитого организатора рыбацкого начала Камышевой бухты.

При переходе из СУОРа в инспекцию Требушный дела заместителя передал мне. Когда же теперь я явился к нему и доложил, что прибыл на отходной инструктаж, он сказал: «Что мне тебя инструктировать, ты и так все знаешь. Единственное, что я тебе скажу — утопишь “Восток”, специально для тебя построят персональную тюрьму».

В Одессе меня с генеральным директором ЧПОРП «Антарктика» Бугой Л. А. пригласили к первому секретарю обкома КПУ Козырю П. П. Присутствовали председатель облисполкома Походин В. Ф. и заведующая отделом легкой и пищевой промышленности обкома Бобкова В. А. Меня удивила информированность Козыря о делах и проблемах «Востока». Потом я узнал, что он был хорошо знаком с нашим министром Ишковым А. А. Мне понравилась готовность помогать освоению «Востока», в том числе обеспечением жильем приглашенных специалистов. Приглашение капитанов, имеющих опыт лова в океане кошельками, добытчиков-кошельковистов, турбинистов было одним из крупных вопросов.

Затем я занялся комплектацией экипажа, снабжением флотилии и прохождением аттестации в отделах управления. При прохождении инструктажа меня вполне серьезно спросили, знаю ли я, как замеряется размер ячеи сетного полотна. То ли одесские капитаны действительно не интересовались орудиями лова, то ли я производил впечатление полного профана, но мне пришлось обратиться к генеральному директору Буге и попросить избавить меня от пустой траты времени. Я 3 года учился в Мосрыбвузе на инженера-добытчика, а командуя РТМ-Т «Симеиз», совместно со старшим тралмастером строил резервные тралы на случай аварии основного. Малыми тралами в районе Намибии у мыса Фрио мы успешно работали на тяжелых скальных грунтах, где водился крупный чистик. Увеличения добычи частичковых рыб тогда требовали от отрасли потому, что на съезде КПСС прозвучала фраза, что рыбаки «захекали» страну. Так что хека наелись и требовали карасей, мерроу, окуней и прочих донных рыб. В Мурмансельди при работе дрифтерными сетями к размеру ячеи требовалось особое уважение, так как от правильно подобранного размера ячеи и длины поводцов зависел суточный улов.

21 августа 1971 года я прибыл в Ленинград на Адмиралтейский завод и сразу направился к стоящему у достроечного причала «Востоку». Эта громадина весом 21 тыс. тонн металла, дерева, пластика и прочих материалов, превращенных проектантами и судостроителями в 44-тысячетонное водоизмещение современного судна, впечатлила. И я подумал — этим сооружением мне предстоит управлять! Появилась мысль, что сначала нужно привыкнуть к нему, хорошо изучить возможности, найти специалистов, единомышленников, и на этой основе создать работоспособный экипаж. После этого приступить к выполнению основных задач. Для размещения членов экипажа РПБ «Восток» адмиралтейцы выделили вновь построенный 9-этажный жилой дом. Мне выделили квартиру, в которой я жил и работал до отхода базы в рейс.

Рыбопромысловая база «Восток» 05 ноября 66 года заложена на стапеле Ленинградского судостроительного Адмиралтейского завода. Решение о строительстве принято генеральным секретарем ЦК КПСС Хрущевым Н. С., министром судостроения СССР Бутомой Б. Е., министром рыбного хозяйства СССР Ишковым А. А. в период их пребывания в Мурманске. 22 апреля 1969 года спущена на воду. Крестная — Короткова Клара Михайловна, проживающая в г. Ленинграде, Сосновая поляна, 2-я Комсомольская, 4б, кв. 29.

Февраль 1971 года — начало швартовных испытаний.

Основные эксплуатационные данные:

Водоизмещение 44 тыс. т, длина 224,5 м, ширина 28 м, высота до верхней палубы 16,7 м, осадка 10 м, доковый вес 21,5 тыс. т, скорость 18,5 узлов, руль полубалансирный обтекаемый, площадь 45 кв. м, винты — два рабочих и два запасных, латунные, диаметр 6 м, вес 20 т каждый, четырехлопастные, фиксированного шага.

Корпус. Сварной, ширстречный пояс толщиной 22 мм, спроектирован из расчета требований, предъявляемых к корпусам разного типа: танкерам (база перевозит 18 000 тонн

топлива и жидких грузов), сухогрузам (более 15 000 т готовой рыбопродукции), пассажирским судам (экипаж свыше 600 человек). Кроме того, база является крупным рыбообрабатывающим предприятием и обладает мощным рефрижераторным отделением (16 компрессоров и 45 т аммиака). Водонепроницаемых переборок 10. Непотопляемость обеспечена при затоплении 2 отсеков. Антикоррозионная система, как показал многолетний опыт эксплуатации, очень эффективная.

ССУ. Главные турбины — 2 по 13 000 л. с. Вспомогательные турбогенераторы — 4 по 2000 л. с. Дизеля — 2 по 1000 л. с. Аварийные — 2 по 100 кВт.

Три якоря Холла по 8 т каждый. Как показал опыт, якоря легкие и плохо держали судно при ветре более 7 баллов.

Спасательные средства: шлюпки — 6 ед. по 90 чел., 1 ед. на 40 чел., 1 ед. на 35 чел.; плоты спасательные ПСП-10М — 30 ед. по 10 чел. Два рабочих катера.

Системы осушения: балластные — 2 по 100 куб. м в час, осушительные — 2 по 100 куб. м в час, 2 по 10 куб. м в час, 2 по 40 куб. м в час.

Пожарные насосы: 4 по 100 куб. м в час.

Системы тушения: водотушение, паротушение, пенотушение, жидкостная.

Два спускно-подъемных устройства типа выдвижного мостового крана, грузоподъемностью 80 тонна-сил каждый.

Ангар: для 2-х вертолетов.

Носовое и кормовое **подруливающие устройства**,

Рыбонасосная установка: 50 т рыбы в час.

Грузовые устройства: трюмов 6, грузовых люков 5 размером 4х4 м, твиндеков 9. Все трюма рефрижераторные -25°C . Трюма для консервов, включая замещаемые топливные танки, на 10 млн. физ. банок, для мороженой рыбы 10 000 т, для рыбной муки 2400 куб. м, жиры 120 куб. м.

Краны: 6 шт. по 2,5 т, стрелы 8 шт. по 5 т. Много различных транспортеров.

Радио и ЭРНА: радиостанций 5, радиопередатчиков 7, радиоприемников 10, радионавигационные системы 3, радиолокационные станции 5, гирокомпасы 2, эхолоты 3, гидролокатор, лаг, авторулевой, радиопеленгатор и др.

Всего на базе имелось более 1200 помещений, из них 294 жилые каюты на 608 человек.

Блок общественного питания: камбуз, расходные кладовые, заготовительные отделения, хлебопекарня, посудомойки, две столовые (для команды — на 160 мест, комсостава — на 60 мест и кают-компания на 20 мест).

Медицинский блок: предоперационная, операционная, амбулатория, физиотерапевтический кабинет, гинекологический кабинет, рентгенологический, стоматологический, два лазарета, два изолятора, аптека.

Банно-прачечный блок состоял из 2 бань, сауны, механизированной прачечной, помещения сушильно-гладильных машин, сушильни, кладовых белья.

На базе имелась швейная и обувная мастерская, парикмахерская, магазин. Кинозал на 160 мест, площадка для танцев и отдыха, плавательный бассейн, музыкальный салон, салон психологической разгрузки, библиотека — 7000 томов, читальня и две комнаты для занятий, спортплощадки.

Много усилий затратили на составление штатного расписания флотилии. «Восток» являлся сложным конгломератом и, имея 610 коечных мест, необходимо было найти сочетание многих функций (производственные, бытовые, пассажирские, танкерные, грузовые и т. д.) и создать оптимальное штатное расписание базы и 14 РДС. Например, обслуживание РДС — 140 человек (14 экипажей по 5 человек в две смены).

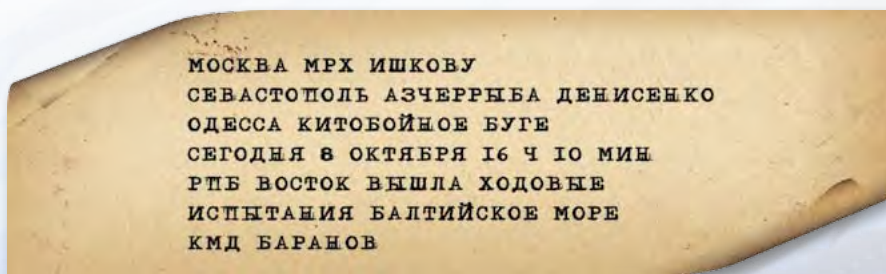
Значительно увеличивалась механическая служба, так как проектанты, судостроители и конрагенты согласились, что установленная на базе автоматика не обеспечивает работу по

классу А2, это потребовало дополнительно 30 человек, а в электромеханическую добавилось 14 человек.

Определили функции и численность судовых служб по обеспечению мореплавания, проведения модернизации производственных цехов, подразделений быта и др.

В связи с предполагаемыми работами по модернизации, была предложена численность ремонтной группы 25 человек. После недельного согласования было утверждено 22 человека. Именно бригады ремонтников и наладчиков завода были главной рабочей силой при модернизации и поддержании в рабочем состоянии сложного рыбоперерабатывающего комплекса базы в течение всего периода эксплуатации.

8 октября 1971 года база вышла в Балтийское море на ходовые испытания под командованием заводского капитана Суровцева И. А. с государственной комиссией на борту. От приемочного экипажа участвовало 80 человек.



После ходовых база стала в док порта Кронштадт. Затем перешла к достроечному причалу Адмиралтейского завода. У принимающей стороны к этому времени было около 1200 замечаний. Приходилось прилагать поистине героические усилия, чтобы заставить завод выполнить их, так как у заводчан был большой опыт отфутболивания таких настырных «приемщиков», как наш экипаж.

25 февраля 1972 года в торжественной обстановке на базе «Восток» поднят Государственный флаг Советского Союза.



Подписание приемного Акта 11 марта 1972 г. Главный конструктор Ульяшков Ю. В., ответственный сдатчик Адмиралтейского завода Желтецкий Н. С., председатель Государственной приемной комиссии Юдинцев А. Ф., КМД Баранов И. А.



Торжественное поднятие Государственного флага СССР 25 февраля 1972 года

В связи с тем, что в период строительства «Востока» в СССР осуществлялась программа вывода из состава боевого флота устаревших крупных кораблей (линкоры, крейсера), в западной прессе активно расписывали «новую идею строить гражданские суда с возможностью использовать их как военные». Примером приводилось строительство базы с рыбодобывающими судами на борту, которые можно легко заменить на ракетные суда на воздушной подушке, и другие бредни. Привожу некоторые выдержки из английской газеты «Дейли мэйл» от 03.11.1971 года из статьи «Новейшее оружие России»:

...«Восток» легко переоборудуется в десантный корабль. Он может стать первым новым типом военных кораблей, которые можно использовать в мирных целях...

...секретное русское судно готово лишить богатейшие рыболовные участки мира сокращающихся запасов морской фауны...

....соединив сети, траулеры, десантированные с борта базы, могут вычерпать из моря все живое на широкой площади и на глубине 3000 футов (915 м)...

....такое положение приводит в замешательство английское правительство...

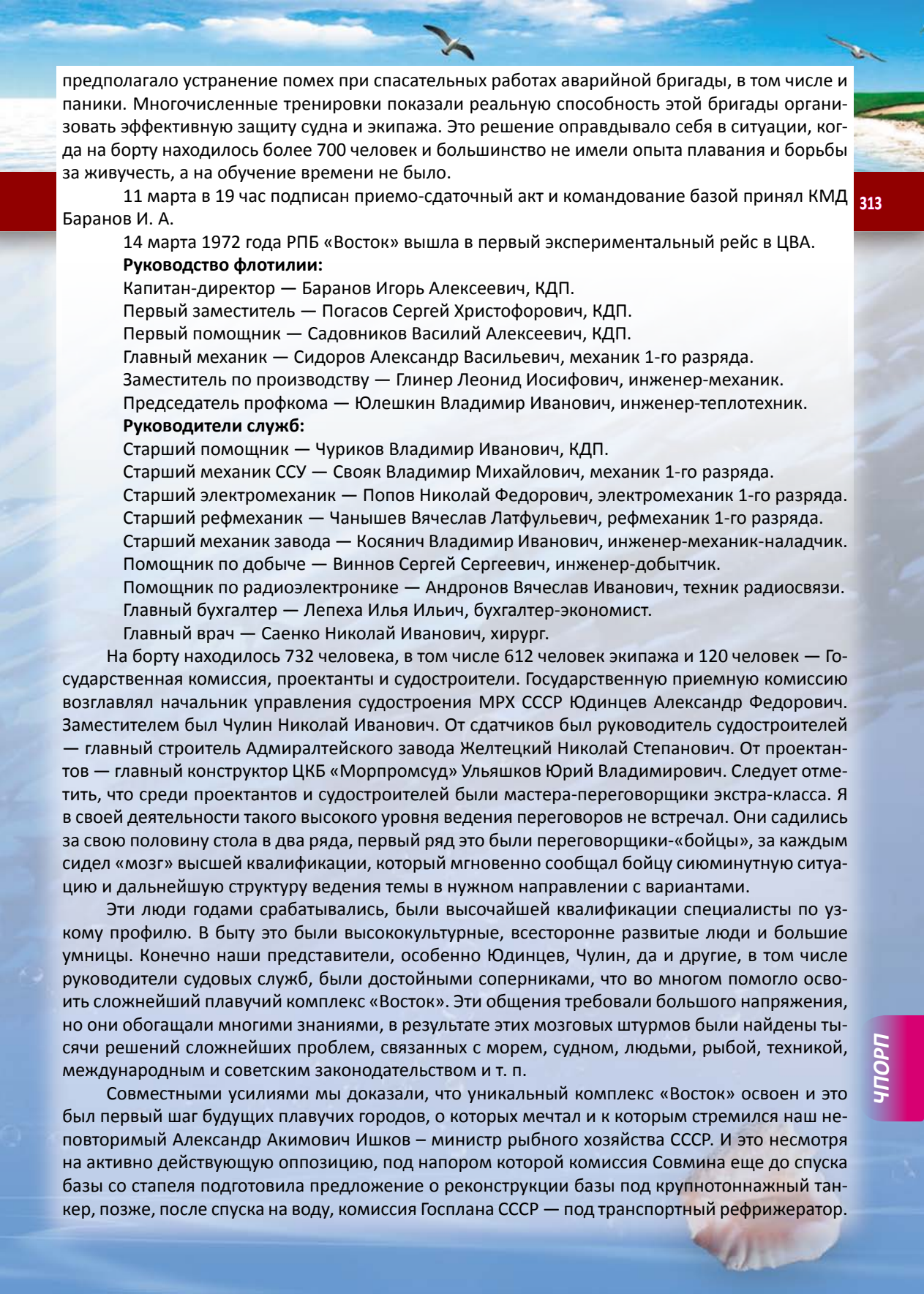
....руководители военного ведомства тоже проявляют большой интерес к «Востоку», который сейчас завершает испытания в Балтийском море.

Перед отходом из Ленинграда у меня была встреча с капитаном 1-го ранга из штаба ВМС СССР, который проконсультировал меня о порядке плавания из Ленинграда до выхода в Атлантический океан. В Балтийском море особенности прохождения фарватеров между минными полями. Мы обсудили возможные варианты, так как «Восток» по высоте (50,8 м) и осадке (10 м) не мог пройти Кильским проливом и проливом Зунд. Оставался единственный путь — через пролив Большой Бельт. Как я уже писал, в западной прессе уже 2 года поднималась большая шумиха, особенно много было протестов различных ведомств Великобритании, в том числе и адмиралтейства, против строительства судов типа «Восток», которые, по их мнению, «пылесосным методом» лова оставят англичан без рыбы. В связи с этим существовала возможность провокации в районе Дуврского пролива и в Английском канале. Ожидалось столкновение со старым транспортным судном с целью арестовать «Восток» и произвести разоблачительные досмотры базы и рыбодобывающих судов на предмет использования их в военных целях. У них был факт большой мощности главных турбин (26 тыс. л. с.) и стратегическая скорость базы (19 узлов). Именно это обеспечивало оперативное передислоцирование флотилии к местам обнаруженных вертолетом рыбных концентраций.

Капитан передал мне шифры для связи с военными кораблями Северного флота, которые встретят «Восток» при выходе из пролива Большой Бельт в проливе Каттегат и сопроводят в Северное море.

27 февраля база вышла в Балтийское море на повторные ходовые сдаточные испытания, после которых пришла на внешний рейд п. Клайпеда. Освоение и приемка базы продолжались круглосуточно. Принимали материально-техническое снабжение на рейс около 160 тыс. наименований. Было принято ГСМ 17 000 т, в том числе 13 000 т котельного топлива, 3500 т дизельного, 500 т различных масел, 90 т вертолетного топлива, 45 т аммиака, 1200 т питьевой воды.

Принимали и размещали прибывающих членов экипажа и командировочных. За 3 дня до отхода в рейс прибыло железнодорожным эшелонном 300 человек, в основном рядового состава. Большинство прибывших впервые выходили в море, и командованию базы пришлось принять ряд неординарных решений по обеспечению безопасности судна и экипажа. Таблички над койками с указаниями обязанностей по тревогам были заменены на одну фразу — при всех тревогах находиться в своей каюте, а при необходимости спастись — действовать по особой команде в соответствии с расписанием по тревоге об оставлении судна. Было отобрано 90 моряков с опытом плавания под руководством 5-го помощника. Каждому были расписаны обязанности по борьбе с огнем, водой, ГСМ, аммиаком; при маневрах, при авариях, спуске спасательных средств, человек за бортом и прочее. Все остальные должны находиться на вахте или в каютах. Жилые отсеки при тревогах запирались огневодостойкими люками. Это



предполагало устранение помех при спасательных работах аварийной бригады, в том числе и паники. Многочисленные тренировки показали реальную способность этой бригады организовать эффективную защиту судна и экипажа. Это решение оправдывало себя в ситуации, когда на борту находилось более 700 человек и большинство не имели опыта плавания и борьбы за живучесть, а на обучение времени не было.

11 марта в 19 час подписан приемо-сдаточный акт и командование базой принял КМД Баранов И. А.

14 марта 1972 года РПБ «Восток» вышла в первый экспериментальный рейс в ЦВА.

Руководство флотилии:

Капитан-директор — Баранов Игорь Алексеевич, КДП.

Первый заместитель — Погасов Сергей Христофорович, КДП.

Первый помощник — Садовников Василий Алексеевич, КДП.

Главный механик — Сидоров Александр Васильевич, механик 1-го разряда.

Заместитель по производству — Глинер Леонид Иосифович, инженер-механик.

Председатель профкома — Юлешкин Владимир Иванович, инженер-теплотехник.

Руководители служб:

Старший помощник — Чуриков Владимир Иванович, КДП.

Старший механик ССУ — Свояк Владимир Михайлович, механик 1-го разряда.

Старший электромеханик — Попов Николай Федорович, электромеханик 1-го разряда.

Старший рефмеханик — Чанышев Вячеслав Латфульевич, рефмеханик 1-го разряда.

Старший механик завода — Косянич Владимир Иванович, инженер-механик-наладчик.

Помощник по добыче — Виннов Сергей Сергеевич, инженер-добытчик.

Помощник по радиоэлектронике — Андронов Вячеслав Иванович, техник радиосвязи.

Главный бухгалтер — Лепеха Илья Ильич, бухгалтер-экономист.

Главный врач — Саенко Николай Иванович, хирург.

На борту находилось 732 человека, в том числе 612 человек экипажа и 120 человек — Государственная комиссия, проектанты и судостроители. Государственную приемную комиссию возглавлял начальник управления судостроения МРХ СССР Юдинцев Александр Федорович. Заместителем был Чулин Николай Иванович. От сдатчиков был руководитель судостроителей — главный строитель Адмиралтейского завода Желтецкий Николай Степанович. От проектантов — главный конструктор ЦКБ «Морпромсуд» Ульяшков Юрий Владимирович. Следует отметить, что среди проектантов и судостроителей были мастера-переговорщики экстра-класса. Я в своей деятельности такого высокого уровня ведения переговоров не встречал. Они садились за свою половину стола в два ряда, первый ряд это были переговорщики-«бойцы», за каждым сидел «мозг» высшей квалификации, который мгновенно сообщал бойцу сиюминутную ситуацию и дальнейшую структуру ведения темы в нужном направлении с вариантами.

Эти люди годами срабатывались, были высочайшей квалификации специалисты по узкому профилю. В быту это были высококультурные, всесторонне развитые люди и большие умницы. Конечно наши представители, особенно Юдинцев, Чулин, да и другие, в том числе руководители судовых служб, были достойными соперниками, что во многом помогло освоить самый сложный плавучий комплекс «Восток». Эти общения требовали большого напряжения, но они обогащали многими знаниями, в результате этих мозговых штурмов были найдены тысячи решений самых сложных проблем, связанных с морем, судном, людьми, рыбой, техникой, международным и советским законодательством и т. п.

Совместными усилиями мы доказали, что уникальный комплекс «Восток» освоен и это был первый шаг будущих плавучих городов, о которых мечтал и к которым стремился наш неповторимый Александр Акимович Ишков — министр рыбного хозяйства СССР. И это несмотря на активно действующую оппозицию, под напором которой комиссия Совмина еще до спуска базы со стапеля подготовила предложение о реконструкции базы под крупнотоннажный танкер, позже, после спуска на воду, комиссия Госплана СССР — под транспортный рефрижератор.



Руководство флотилии

После полуночи обогнали идущий попутно балкер, скорость которого была 16 узлов. Следуя по фарватеру вдоль старого минного поля слева, малыми глубинами (5-7 м) справа и балкером по корме, мы увидели красный огонь судна, идущего со стороны Швеции и пересекающего наш курс, мы должны были уступить ему дорогу. Пеленг на него показывал, что расходимся нормально. При сближении пеленг перестал меняться, т. е. они уменьшили ход, и появилась вероятность столкновения судов. Наша скорость была 17 узлов, и я был вынужден во избежание аварии перевести телеграф на стоп, положил руль лево на борт и при крене до 20 градусов лег на циркуляцию в сторону минного поля. Крен смел массу бьющихся предметов и напомнил многим членам экипажа, что они на судне. Таким образом разрядилась обстановка, и мы, пропустив балкер, продолжили движение.

В 4 утра мы подошли к бую приема лоцмана для прохода пролива Большого Бельта и, не останавливаясь, вошли в пролив. Лоцмана я не заказывал, хотя это по условиям прохода пролива обязательно, но я не хотел сообщать время подхода. Был туман и моросил мелкий дождь. Через некоторое время к борту в тумане подошел лоцманский катер, и мы приняли лоцмана-шведа.

В те времена очень распространенным был такой способ терроризма — аквалангисты прикрепляли к подводной части судна магнитные мины, поэтому мы нигде не останавливались, находились в постоянном движении. Как только вошли в узкую часть пролива, туман стал реже, дождь перестал, стало светать. Появились 6 военных небольших судов, которые пристроились параллельными курсами по 3 с каждого борта, половина несла немецкий флаг (ФРГ), половина — бельгийский. Они находились в боевой готовности № 1 и шли примерно в 15–20 метрах от наших бортов. Я об этом сообщил шифром нашим военным кораблям, с которыми мы скоро должны были встретиться.

В нашей рубке находилось несколько человек с капитанскими нашивками, и лоцман спросил, кто из них капитан. Я ответил, что капитан я, а это мои помощники. Кроме того, на борту есть еще 28 капитанов траулеров. Он очень бурно реагировал на это сообщение и попросил фото судна с автографом на память о судне с 29 капитанами.

При выходе из пролива высадили лоцмана и увидели на горизонте силуэты наших кораблей, натовские суда немедленно отвалили и вернулись в пролив, а нас принял конвой североморцев. Это был современный СКР, дизельная подводная лодка и небольшой танкер. С ними мы прошли Скагеррак и вошли в Северное море, которое я отлично знал — когда-то в поисках сельди облазил все его банки и закутки. Поэтому мы сначала пошли курсом на английские каналы, дошли до середины моря (Доггер-банка), распрощались с североморцами и, изменив курс, повернули на север, дошли до банки Викинг, затем на северо-запад и между Оркнейскими и Шетландскими островами вышли в Атлантический океан.

Более двух суток от Клайпеды до Атлантики наше радио молчало, только раз в сутки давали краткую шифровку о местоположении и благополучии на борту. Конечно, члены экипажа свои впечатления описывали в радиограммах, которые складировались в радиорубке. Начальник радиостанции через сутки пришел ко мне с вопросом, что делать с двумя мешками неотправленных поцелуев, когда будем передавать? И получил ответ — после выхода в Атлантику, где при нашей скорости нам никто не страшен.



*Ульяшков Ю. В., Баранов И. А.,
Шушеров (директор ЦКБ «Восток»),
Чуриков В. И. (старпом РПБ «Восток»).
Ходовые испытания, Балтика, ноябрь 1971 года*

Опытный капитан не всегда может объяснить свои действия, но они почти всегда своевременны. Интуиция, инстинкты, заложенные нашими далекими предками, за долгие годы капитанства под воздействием чувства личной ответственности за судно, экипаж, груз и т. д., обостряются до уровня звериного. Наверно поэтому в старом (парусном) уставе Англии была строка, которая не разрешала нарушать одиночества капитана, т. е. исключалось постороннее влияние на его решения.

Мое капитанство, начавшееся в 1957 году, закончилось в 1976, когда принял дела и обязанности генерального директора ЧПОРП «Антарктика». Таким образом, капитаном проработал 19 лет и закончил командованием легендарным флагманом флота рыбной промышленности СССР плавбазой «Восток», за успешное освоение которой награжден высшим орденом СССР — орденом Ленина.

Приняв базу из новостроя, через 5 лет сдал ее со следующими показателями за пятый рейс:

- Флотилия отработала 249 суток, 10 СРТМ отработали 2190 судов/суток.
- Добыча составила 41 346 т.
- Заморожено 11 892 т, в том числе база — 7970 т, СРТМ — 3921 т, плюс охлажденной — 1824 т.
- Всего заморожено 13 375 т.
- Выпущено консервов: 1-й рейс — 3 МФБ, 2-й рейс — 8,4 МФБ, 3-й рейс — 14 МФБ, 4-й рейс — 18 МФБ, 5-й рейс — выпущено в оливковом масле 15 521 ТФБ, натуральных — 16 117 МФБ. Всего за 5-й рейс — 31,6 МФБ (22 406 МУБ).
- Муки выпущено 3554 т, жира — 68 т.
- Произведено пищевой продукции на 26 246 тыс. руб., товарной — 28 919 тыс. руб., валовой — 40 593 тыс. руб., реализация — 30 457 тыс. руб., численность ППП — 812 человек.
- Выработка на одного ППП — 46,624 тыс. руб., производительность — 134%, фонд заработной платы — 3719,5 тыс. руб., зарплата матроса 1-го класса — около 400 руб.

На флотилии были решены все принципиальные проблемы нормального функционирования добывающего флота, производственных мощностей, безопасности, организации труда и быта. А главное, был оптимистичный и устремленный в будущее экипаж, с нормальным духом соперничества, пониманием соотношения прав и обязанностей, тягой к модернизации и стремлением к совершенству. Это сцементировало коллектив и стало основой для участия в творческом труде и отдыхе каждого члена экипажа. Вот этот фундамент позволил востоковцам решать глобальные проблемы, гордиться собой, своими товарищами и «Востоком» в целом. Были сделаны проработки постройки второго консервного цеха в 5-м твиндеке, ЖБЦ по производству банокотары на левом вокзале и другие полезные наработки.

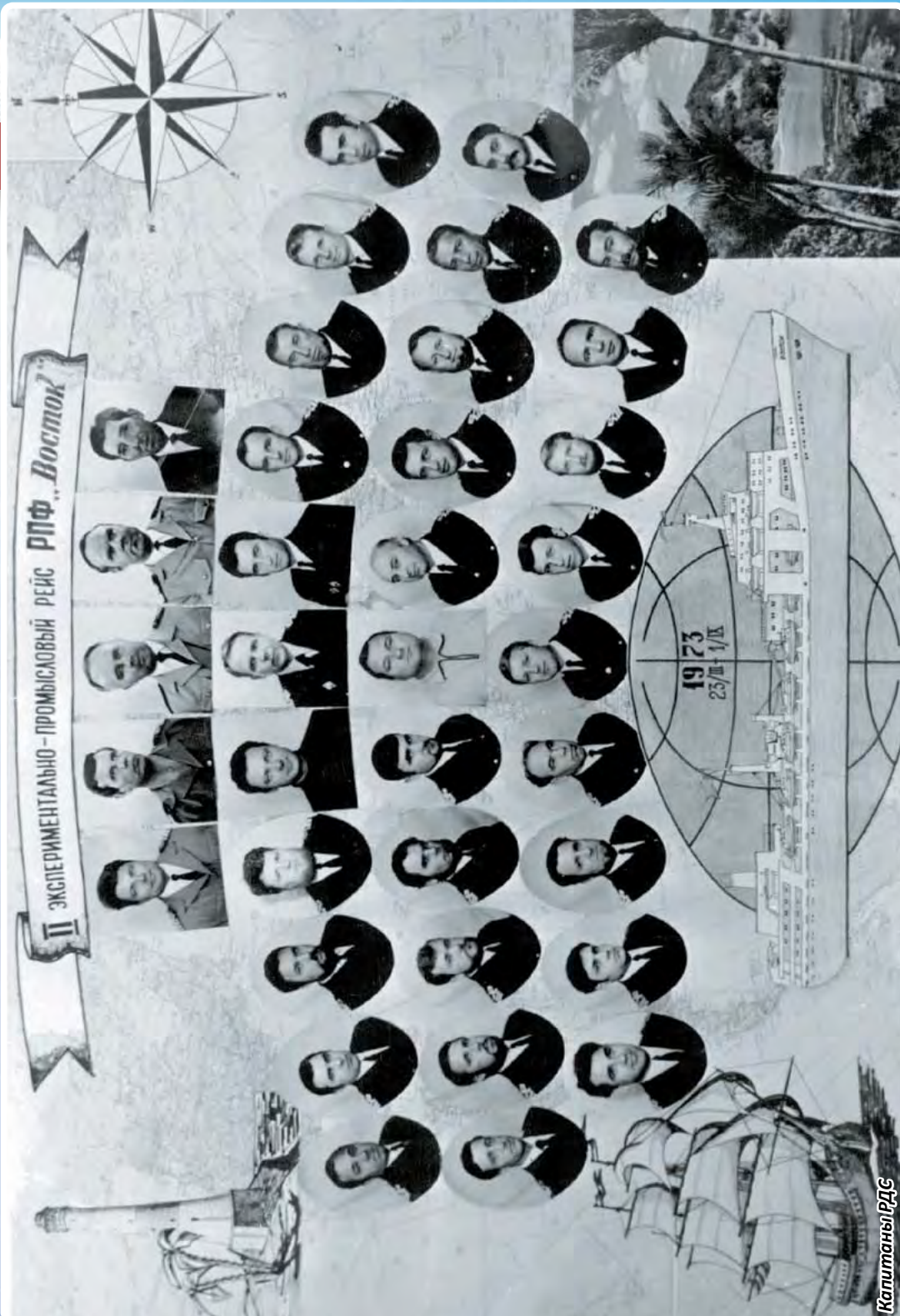
Все это я передал 2 июня 1976 года капитану дальнего плавания Булану Т. С., которому удалось сохранить и продолжить традиции экипажа, заложенные в первых пяти рейсах. За это я ему благодарен.

На флоте давно известна истина: что заложено в первых рейсах, то остается навсегда и лишь укрепляется с годами. Прошло 14 лет с момента продажи базы на металлолом, а экипаж до сих пор существует как дружная семья. Постоянно общаются друг с другом, ежегодно встречаются и отмечают День рыбака и День подъема Государственного флага на «Востоке».

**Пока мы живы, будем собираться,
Чтоб свидеться и помянуть людей,
Стоявших с нами вахты на «Востоке»,
На легендарнейшем из мира кораблей.**

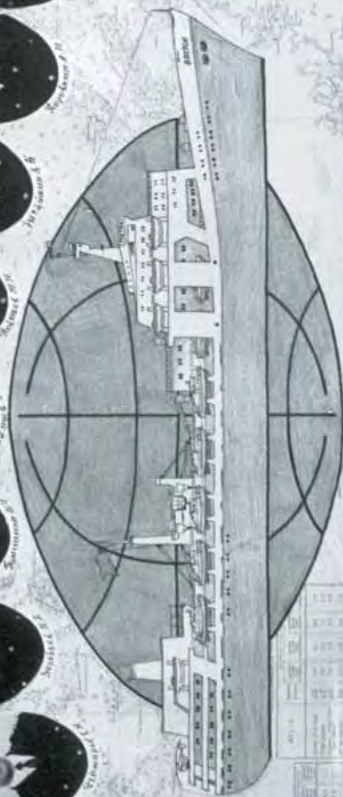
Валентина ЗАХАРЧЕНКО







II РЕЙС РЛБ "Восток"
АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН 23/III - 1/IV 1973г



Старшие механики РДС

ПЕРВЫЙ экспериментально-промысловый рейс РПФ "ВОСТОК"



14-III-72г. ЦЕНТРАЛЬНАЯ АТЛАНТИКА 13-III-72г.
Производственная служба

О героической работе экипажа флотилии «Восток» достаточно подробно написали в своих воспоминаниях востоковцы, поэтому я изложу только некоторые штрихи.

СОРЕВНОВАНИЕ

Одним из мощных рычагов создания коллектива базы «Восток» являлось социалистическое соревнование. Мы внимательно изучили передовые действующие в Союзе нормы, их содержание и приняли за основу успешно действующую форму соревнования Латвийской Республики — балльную.

У нас это выглядело так: каждое подразделение, бригада, цех, служба ежемесячно подвела итог своей деятельности. Выполнение плана на 100% давало 100 баллов, каждый член подразделения мог внести персональный вклад: учеба в вечерней школе — 5 баллов, публичное выступление — от 2-х до 3-х баллов, участие в рационализации, художественной самодеятельности, спортивных выступлениях, кружках (музыкальном, поэзии и т. п.), общественно полезных делах приносили своему коллективу баллы. При этом различные нарушения и взыскания снимали баллы. Таким образом развивались коллективные формы взаимоотношений, ответственности за общее дело, укреплялось понимание соотношений прав и обязанностей.

База в первых рейсах работала убыточно, и поэтому суммы поощрений победителей соревнования были небольшие. Главный конструктор базы Ю. В. Ульяшков побывал на подведении итогов работы производственной смены. Прослушав баталии представителей цехов за призовые места и ощутив желание присутствующих быть впереди, он мне сказал — если вам удалось организовать борьбу за первенство при мизерных суммах поощрений, этот коллектив способен решать сложные задачи.

Большой вклад в это дело внесли первый помощник КМД, капитан дальнего плавания Садовников В. А. и председатель профкома комсомольский активист Юлешкин В. И. Созданный нами в первых рейсах сплоченный экипаж действительно решал крупные и сложные задачи.

ПЕРВЫЙ ЗАХОД В ЛАС-ПАЛЬМАС

При заходе в Лас-Пальмас после первого рейса «Востока» на борт прибыло много должностных чинов, в том числе и военно-морской комендант Канарских островов. Он был человек общительный, побывал у меня несколько раз (стоянка продолжалась четверо суток) и очень интересовался устройством базы и РДСов. Помятуя большой шум в зарубежной прессе о том, что «Восток» первенец новой военно-морской доктрины СССР и что РДСы — это ракетоносцы и т. п., мне представлялось, что ему поручено выяснить этот вопрос. Я прямо ему сказал, что если его интересует фактаж этих публикаций, то можно ознакомиться с начинкой базы и РДС. Он с радостью согласился, и я провел его по базе и РДСам, по местам, интересовавшим его, показал чертеж продольного разреза базы.

Потом мы продолжили общение у меня в каюте и вечером расстались друзьями. Мы с ним условились, что учитывая многолюдный и разношерстный экипаж базы, он договорится с полицией Лас-Пальмаса (еще был фашистский режим Франко), что если у членов экипажа «Востока» будут отклонения от норм поведения в городе, то их будут доставлять не в полицию, а к борту базы, где мы сами разберемся с ними, и нарушителей больше в городе не выпустят.

Эта договоренность выполнялась все пять лет моего капитанства на РПБ «Восток», а когда РДСы заменили на СРТМы, то на их экипажи это тоже распространялось. Таким образом он «закрыл» свой вопрос, а я свой. Необходимо отметить, что в течение всех заходов в Лас-Пальмас на устраиваемых приемах на борту, как правило, присутствовали военно-морской комендант, руководители полиции, таможни, портовики, крупные торговцы и другие нужные люди. Это значительно помогало нам нормально организовывать пребывание в порту.

ОПЫТ ШВАРТОВОК В МОРЕ

322

Впервые этот маневр давали в мореходном училище на катере «Южанин». Конечно, наш деревянный причал в затоне на Днепре находился в постоянном ремонте. После окончания училища помощнику капитана очень редко удается самостоятельно осуществлять швартовки. Этот маневр всегда связан с риском повреждения судна или причала с береговыми сооружениями. Но особо опасна швартовка к другому судну в открытом море. Маневр всегда носит авральный характер, так как связан с возможностью нанести не только разрушения, но и подвергнуть опасности здоровье и жизнь людей.

Поэтому капитаны неохотно и очень редко доверяют швартовку помощникам. Промысловикам рыбопромыслового флота пришлось освоить и ввести в постоянную практику швартовки судов друг к другу в открытом море. При внедрении экспедиционной формы ведения промысла промысловому крупнотоннажному траулеру необходимо дважды в месяц швартоваться к транспортному рефрижератору для сдачи рыбопродукции, получения тары и другого материального снабжения. Со временем была освоена швартовка крупных плавбаз к промысловым судам, лежащим в дрейфе с уловом в кошельке.

Все это при том, что издавна на флотах всего мира существует незыблемое правило — касание корпуса судна в открытом море с корпусом другого судна автоматически прекращает действие судового свидетельства о безопасности плавания и судно необходимо предъявить инспекции Регистра.

А у нас, рыбаков, это стало повседневной нормой. На базе «Восток» повседневными круглосуточными швартовными операциями занимались вахтенные помощники капитана. Исключение составляла швартовка крупнотоннажных плавбаз, танкеров, судов министерства морского флота и иностранцев. Последними операциями руководил лично капитан-директор.

На базе «Восток» ежедневно вырабатывалось более 300 тыс. банок консервов, более 100 тыс. тонн мороженой рыбы, около 20 т муки и т. п. Поэтому у левого борта базы постоянно находился транспортный рефрижератор, который вел с базой грузовые операции, а у левого борта транспорта выгружался траулер-завод. «Восток» всей этой армадой малым ходом двигался и швартовал к правому борту средние траулеры с уловом в кошельковом неводе, который достигал иногда 100 т. Таких швартовок «Восток» за рейс производил около 950 раз.

Когда появлялась необходимость со всей этой армадой стать на якорь, то остро ощущалось наше настоятельное требование к судостроителям заменить имеющиеся якоря на более тяжелые. Кстати, якорное устройство «Востока» не было принято капитаном, и плавбаза ходила с непринятым якорным устройством, а оно, как известно, является последней надеждой на спасение.



НЕ РЫБОЙ ЕДИНОЙ...

В 1973 году при стоянке в Лас-Пальмасе представитель Соврыбфлота Тимофеев сообщил мне, что завтра в город по делам прилетает министр иностранных дел Испании (лучший друг Франко), и есть возможность пригласить его на базу «Восток». На этом настаивает Москва. Главная задача — показать ему, что СССР стремится наладить экономическое сотрудничество с Испанией. Дело в том, что в то время в Испании не было официальных представительств СССР, в непредвиденных ситуациях нашим гражданам, в том числе и морякам, обратиться было некуда. МИД СССР несколько лет пытался договориться о создании дипломатического представительства, но переговоры тормозились испанской стороной.

Мы стали готовиться к встрече. На рейде и в порту находилось 16 советских рыболовных судов. Выделили катер с «Востока» с электриком и матросами и договорились с капитанами, что мы проведем профилактику освещения труб и освежим покраску эмблемы СССР на трубах.

Одновременно, учитывая возраст министра, расконсервировали пассажирский лифт на «Востоке», привели его в рабочее состояние, так как капитанская каюта находилась на 11 палубе. На следующий день вечером он прибыл с четырьмя сопровождающими. Принимали его в салоне капитана, все было на уровне. Обслуживала буфетчица Князева К. А., бывший метродотель, которой он уделил внимание, что несколько смягчило официальную обстановку.

В конце приема я пригласил министра посмотреть на ночной Лас-Пальмас. Мы поднялись на крыло мостика. Увидев на фоне огней города множество освещенных труб с серпом и молотом, он сказал фразу, ради которой это все затевалось, что он не представлял себе таких масштабных экономических взаимоотношений с Советским Союзом. После этого резко ускорились переговоры по созданию посольств, а я получил орден Трудового Красного Знамени.



*Первый заход «Востока» в Лас-Пальмас.
Представитель Соврыбфлота, Торпан, Баранов, Тимофеев*

СУДЬБА БЫЛА ПРЕДРЕШЕНА

324

Мне представляется, что если бы решение по списанию РПБ «Восток» принимал капитан-директор И. А. Баранов или какой-нибудь другой капитан, наверняка был бы найден иной — гуманный, рациональный и уж, по крайней мере, не столь циничный вариант.

У строителя Валерия Михайловича Кравченко, волею судьбы попавшего на вершину власти крупнейшего рыбопромышленного комплекса, каковым было объединение «Антарктика», просто голова закружилась от возможностей, которые перед ним и стоявшими за ним людьми, открылись. Он со товарищи не думали о коллективе в несколько тысяч человек, об их трудоустройстве или хотя бы проводах заслуженный отдых.

Они решали конкретную задачу: ликвидировать производство. Активы приносили баснословный доход, что впоследствии и подтвердил факт неправильного дележа этого дохода. Жирную точку в этом циничном бизнесе поставил киллер, выстрелы которого оборвали жизнь генерального директора.

Но это было позже, а тогда РПБ стояла у причала Ильичевского морского рыбного порта и готовилась к выходу в последний рейс: на турецком берегу уже выбрали место, где судно-трудыга, еще полное сил, должно навсегда заглушить свои двигатели.

ПРОЩАНИЕ С «ВОСТОКОМ»

Последний бросок «Левиафана» готовился капитаном Виктором Алексеевичем Шпульниковым (бывший старпом РПФ при Т. С. Булане).

Впервые РПБ «Восток» отходила от причала непокрашенной. Ржавые разводы на некогда белых надстройках, бортах, в местах стоянки промысловых судов, особенно кранцев, — все подчеркивало трагичность происходящего. Из города на личном автотранспорте приехали бывшие члены экипажа, комсостав, производственный персонал. Автостоянка у здания управления порта была забита битком.

Люди стояли группами на причале по всей 200-метровой длине судна. Было видно, что все собравшиеся кучкуются по интересам. Вот матросы палубной команды, эта группа — консервщики, здесь — машинная команда, там — работники жестяно-баночного цеха, а та группа женщин среднего возраста — наверняка укладчицы и производственный персонал. Рядом — женщины обслуживающего персонала: повара, буфетчицы, дневальные, прачки, уборщицы. Ведь экипаж в 600 человек надо было обстирать, накормить, обиходить.

Судно стояло без кранцев, и многие подходили к ставшему дорогим сердцу борту, прикладывали ладони, поглаживали его, шепотом говорили что-то — вспоминали былые рейсы, прощались, обещали помнить?..

Это было зрелище, созерцать которое спокойно не мог никто, накал его произойдет, когда начнут отдавать швартовы, и буксиры поведут РПБ от причала разворачивать на выход.

Огромное судно в 44 тысячи тонн для людей, годы отработавших на нем, в эти минуты выглядело незнакомым. Отчасти так оно и было. Впервые за всю свою трудовую жизнь база «Восток» выходила в море «пустой» — только лишь забалластированной на переход. На борту не было обычных 17 тысячи тонн мазута для главных котлов, 3 тысяч тонн топлива для промфлота. Трюма были пусты.

ПОСЛЕДНИЕ ЧАСЫ

Развернувшись, база дала три протяжных гудка, заработали винты...

Над причалом прокатился звук, похожий на стон. Многие женщины плакали на плечах стоявших рядом мужчин. Люди махали вслед кораблю – они знали, что видят его в последний раз, и навсегда прощались с «Востоком». Некоторые стояли молча, они старались внешне не выдавать своих чувств, но это мужественное спокойствие лишь подчеркивало трагичность момента.

Все. РПБ медленно уходила к горизонту. Волны быстро стирали следы судна, которому оставалось жить считанные дни. Которое совсем скоро станет историей — для капитана, который ее уводит в последний рейс, для экипажа и их потомков, для города, для рыбной промышленности Украины, для бывшего Союза, потому что РПБ «Восток» знали (и до сих пор помнят) рыбаки всех бассейнов, в том числе и дальневосточники – по ивасевой экспедиции. Турецкие инженеры дали карту глубин, где было отмечено желательное положение РПБ в момент посадки в полную воду. Капитан молча взял чертеж, задал несколько вопросов, а потом ушел в каюту. Он обсудил с помощниками и главным механиком свои действия на завтрашнее утро (полная вода в 11 часов).



Последний путь

Что-то защемило у него в груди, но давать волю чувствам было нельзя. Завтра нужно быть твердым и сильным. Раз изменить ничего нельзя, то надо до последней минуты быть душой со своим судном.

Он открыл большой квадратный иллюминатор, подошел к клетке, где еще оставались два попугайчика, открыл ее и выпустил птиц на свободу...

АГОНИЯ

На следующее утро две главные турбины на высоких оборотах выполнили поставленную задачу.

Представители фирмы были довольны, хлопали капитана по плечу, широко улыбались.

А второй помощник капитана, посланный на мотоботе с рацией для корректировки действий буксиров, смотрел, как после посадки судна на отмель оголились кончики лопастей винтов — они продолжали и продолжали вращаться, несмотря на то, что корпус уже полностью был на грунте (пошел отлив).



Второй помощник завороченно смотрел на кончики лопастей, которые постепенно замедляли движение...

Через 20 минут остановился правый винт.

Еще через 6 минут — левый.

Это была смерть.



ОТ ХОРОШЕГО К ЛУЧШЕМУ

Воспоминания КДП Зубрицкого В.С.

327

Считаю, что стремление человека от хорошего к лучшему — совершенно нормальное явление. Так происходило и со мной.

Я родился 5 января 1946 года в Краснодарском крае, Усть-Лабинский район, хутор Семеновка. Отец, Бондаренко, погиб под Варшавой в 1945 году. Мама — Зубрицкая, участник ВОВ, умерла в 1988 году. После 7-ми классов средней школы в 1963 году поступил в ГПТУ № 10 города Орджоникидзе по специальности формовщик-литейщик. Одновременно закончил 8-й класс средней школы и работал на вагоноремонтном заводе до 1965 года. С 1965 по 1968 год служил в ВМФ на десантных кораблях.

Демобилизовавшись, поступил на работу в ЧПОРП «Антарктика» на суда типа «Атлантик» матросом. После двух рейсов был направлен на курсы судоводителей маломерных судов для флотилии «Восток» в город Керчь. Затем 10 августа 1971 года был направлен в Ленинград на завод «Пелла» матросом на строящиеся рыбодобывающие суда (РДС) флотилии «Восток». Постоянно участвовал в ходовых испытаниях РДС на Ладожском озере. К этому времени два РДС типа «Надежда» закончили двухгодичные ходовые и промысловые испытания в Атлантике в р-не Дакара, и были забракованы по ряду конструктивных недостатков и качеству стеклопластика корпусов. Учитывая все эти недоработки, «Пелла» строила серию РДС типа «Восток-1» проекта 1371. В испытаниях РДС принимали участие первые капитаны РДС: Алексей Коленов, Георгий Ушаков, Геннадий Качалов, Михаил Голев.

При подготовке базы «Восток» к выходу круглосуточно производилась погрузка снабжения и оборудования, экипаж изучал свое заведование, ряд рыбообработчиков стажировались на Ленинградском заводе «Пищевик» по выпуску консервов. Все работали с большим энтузиазмом и подъемом. Наконец 25 февраля 1972 года наступил долгожданный день — поднятие Государственного флага СССР. Было очень торжественно. Все были в приподнятом настроении. Через некоторое время база покинула родительский причал Адмиралтейского завода и вышла в Балтийское море. После ходовых испытаний «Восток» прибыл на внешний рейд порта Клайпеда и стал на якорь. Тут продолжились грузовые операции и прием топлива, воды и прочего снабжения.

За два дня до отхода железнодорожный эшелон доставил из Одессы 300 новых членов экипажа, и начались утомительные тренировки и тревоги по борьбе за живучесть.



14 марта 1972 года база вышла в первый экспериментальный рейс. На борту, кроме экипажа, находились 120 человек проектантов под руководством главного конструктора Ульяшкова Ю. В. и работников Адмиралтейского завода под руководством ответственного сдатчика, главного строителя Желтецкого Н. С., работники Минздрава СССР, Регистра СССР, Государственная приемная комиссия в полном составе, Председатель комиссии, начальник главного управления судостроения МРХ Юдинцев А. Ф.

Службу добычи «Востока» курировал первый заместитель КМД, начальник портпункта, капитан дальнего плавания Погасов С. Х. Непосредственное руководство промыслом осуществляли круглосуточно КДП Москаленко А. И. и КДП Стрюков В. И. Руководил добытчиками помощник КМД по добыче инженер-механик Усов Ю. Ф. Начиная со второго рейса руководил службой опытный рыбопромысловик, инженер-добытчик, Виннов С. С. Во время перехода на промысел служба готовила все 14 РДС к промыслу, а участок по строительству и ремонту орудий лова готовил донные и близнецовые тралы, кошельковые невода и устройства светолова.

После прибытия на промысел в р-н ЦВА все РДС были спущены на воду. Мы, курсовики, числились матросами, а капитанами были приглашенные из различных ведомств опытные промысловики различной специализации (тралы, кошельки и т. п.), имевшие опыт работы на сейнерах. Экипажи работали в море сутки, и сутки отдыхали на базе. Работали очень напряженно, пытаясь достичь проектных показателей. Но, несмотря на все усилия, РДСы оказались не в состоянии обеспечить необходимое количество рыбы для базы. Главные причины — конструктивные упущения, некачественный пластик корпусов, увеличение запретных зон государствами ЦВА. Руководством базы было принято решение осваивать прием рыбы с промысловых судов, работавших кошельками в этом районе.

Опыт показал, что оптимальным типом судна был СРТМ проект 502, строившийся на заводе «Ленинская кузница» в Киеве в кошельковом варианте. Капитан-директору удалось убедить МРХ СССР перераспределить выделение судов СРТМ Киевской верфи, и на флотилию пришли 3 новых СРТМ, планировавшихся для Керчи. На следующий год выделили из новостроя еще 7 судов. Таким образом полностью решилось обеспечение базы собственным сырьем. Решение этого вопроса позволило востокцам приступить к выводу на проектную мощность производственных цехов базы: консервного, морозильного, мучного.

Только диву можно даваться, что могут сделать настоящие специалисты в условиях моря. В твиндеке второго трюма был построен еще один консервный завод, по мощности равный основному. На верхней палубе построены емкости предварительного охлаждения рыбы в льдо-водяной смеси. Перестали возить из порта на промысел воздух в пустых консервных банках, а построили жестяно-баночный цех и сами обеспечивали себя банкой. Душой и исполнителями всех этих преобразований были 22 специалиста — ремонтная группа во главе с ремонтным механиком, уникальным специалистом Райновым Иваном Петровичем, которого Баранов «выкопал» в Жданове (Мариуполе). Между бригадами по приемке уловов, производственными сменами, на добывающих судах, других службах флотилии витал здоровый дух соперничества. Я впервые участвовал в социалистическом соревновании, организация которого не оставляла равнодушных, а итоги подводились по балльной системе, очень эффективной и отвечающей задачам текущих дел по созданию коллектива и освоению новой техники.



РДС сдает рыбу на «Восток»

Во второй рейс взяли только 4 РДСа, я был капитаном «Восток-12». Бывшие экипажи РДСов переквалифицировались в производственников. Появились первые СРТМы 1384 «Кикинеиз», 1385 «Тархан», 1386 «Чауда», это были отличные современные суда. Поставка рыбы на базу стабилизировалась. В третий рейс база вышла без РДСов, которые были списаны. Основная часть их осталась в Севастополе, а часть — в Ильичевске. Я был назначен рулевым базы. Это работа стала для меня большой школой судовождения и организации работ. Из рулевых меня назначили мастером бригады по приему уловов (1977 г.)

Продолжая учебу в средней школе «Востока», я закончил 10 классов и поступил в Херсонское мореходное училище МРХ, по окончании которого получил специальность штурман дальнего плавания и перешел работать на СРТМы флотилии помощником капитана. В 1997 получил диплом КДП и до сих пор работаю капитаном СРТМ, но, к сожалению, в частой компании.

Востоковцы не только ударно трудились. В кинотеатре трижды в сутки шли фильмы. Ко всем праздникам организовывались самодеятельные концерты, эстрадный оркестр, хор. Работали различные кружки: поэзии, классической музыки, спортивные секции (волейбол, бокс, мини-футбол), бассейн, сауна, библиотека, вечерняя средняя школа, салон психологической разгрузки. Так как продолжительность рейса была 8 месяцев, то в середине рейса часть экипажей добывающих судов (желающие) летали на 20 суток домой, а база заходила на четверо суток на Канарские острова на отдых.

В формировании коллектива большая заслуга, видит Бог, не кривлю душой, первого капитан-директора Баранова И. А., который сам был заряжен на освоение сложного уникального комплекса «Восток», но главное — смог нацелить и повести за собой востоковцев. Особую благодарность людей он заслуживает за то, что сумел «пробить» разрешение на выход в заграничное плавание парам, образовавшим семью на базе, которым он уделял особое внимание.

Многие нашли свою судьбу на флотилии. И я, пишущий эти строки, 37 лет назад женился на медсестре Олиниченко Светлане Ивановне, которая пользовалась большим авторитетом и была доброжелательным и оптимистическим ядром медико-санитарной части базы. Сегодня у нас со Светой имеется дочь Светлана, 36 лет, которая живет и работает менеджером в ЮАР, г. Йоханнесбург. Сыну 31 год, работает штурманом в морфлоте Одессы. Я благодарен судьбе, что попал на «Восток», где были созданы все условия для полноценной жизни. Там я получил всестороннее развитие, образование и глубокое удовлетворение своим бытием. Пришел матросом, стал капитаном дальнего плавания.

Я горд тем, что принимал активное участие в процессе становления и вывода базы «Восток» на сверхпроектную мощность. Флотилия стала для меня школой производственного и организаторского мастерства. Там была создана моя семья и материальная основа моей семьи. Там я учился житейской мудрости, профессионализму, умению общаться с людьми, уметь их слушать. В этих вопросах для меня был примером капитан-директор Баранов И. А. Это был высочайшей рыбопромышленной эрудиции моряк-рыбак и руководитель от Бога, при этом простой, доброжелательный и доступный человек.

На «Востоке» был создан коллектив, который существует до сих пор, и в День рыбака мы все встречаемся, поминаем ушедших, радуемся общению с молодостью, хотя самой базы нет уже 12 лет.



КДП Зубрицкий в рубке с женой