КАМЧАТРЫБПРОМ
Дальрыба

РЫБАЦКАЯ СЛАВА КАМЧАТКИ

Том первый

Из серии "Капитаны рыбного хозяйства СССР"

Библиотека «Новой книги»
Камчатские биографии

КАМЧАТРЫБПРОМ – Дальрыба

АЛЬМАНАХ ПРОМЫСЛОВЫХ КАПИТАНОВ И ОРГАНИЗАТОРОВ РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА ПОЛУОСТРОВА

ТОМ ПЕРВЫЙ

Петропавловск-Камчатский
Холдинговая компания
«Новая книга»
2013

ББК 63.3 (2р – 4 Камч.)
Я49

Автор-составитель А. Н. Якунин.

Автор-составитель благодарит:
Героя Социалистического Труда Г. В. Мещерякова, С. В. Гаврилова, А. Х. Галимова, С. И. Вахрина, Е. Ю. Дорт-Гольца, В. М. Иваницкого, А. С. Усанина, Е. Федорченко – за помощь в издании этой книги.

Выражаю благодарность коллективу ЗАО «Компания Атолл-Запад»: *А. С. Усанину, Л. А. Аршановой, О. Н. Тибенько, Е. Ф. Ронгонен, К. Р. Замалову, С. Г. Андрюшкову, В. А. Надыко, В. А. Якунину, Е. Б. Якуниной, Т. А. Калинчук за участие в финансировании издания.*

В книге представлена краткая историческая справка о важнейших этапах становления и развития прибрежного, морского и океанического промысла рыбы и морепродуктов на Камчатке, основных рыбодобывающих и транспортных флотов Петропавловска-Камчатского.

Приведены краткие биографические данные организаторов и руководителей рыбного хозяйства Камчатки, рассказано о формировании основного кадрового ядра флота – капитанской элиты промысловиков, которые в кратчайшие сроки открыли и освоили основные биопродуктивные районы Тихого и Индийского океанов. Эта «команда» министра А. А. Ишкова в 1987–1988 гг. держала первое место в мире по улову рыбы и морепродуктов. Эта капитанская команда – достояние СССР и России. Их яркая жизнь должна навсегда остаться в истории российского мореплавания.

ISBN 978 – 5 – 87750 – 187 – 4

© А. Н. Якунин, 2013
© Холдинговая компания «Новая книга», 2013

От автора-составителя

Я долго не решался написать первое слово в будущей книге о жизни людей, с которыми меня сводила судьба. Это удивительные люди!

Их не так много, если говорить с точки зрения масштабов человечества. Но именно их славят в веках за то, что связали морскими путями-дорогами континенты и народы. Это уникальные личности, и не случайно первым мореплавателям посвящено огромное количество литературы – научной, биографической, художественной, по сей день издаются всё новые и новые книги.

Но на фоне великих географических открытий остаётся как бы в тени подвиг тех великих мореплавателей, которые решали более прозаические, но не менее ответственные и, я уверен, ещё более трудоёмкие задачи – освоение биологических ресурсов, которыми были богаты моря и океаны.

Не случайно говорится, что рыбак – дважды моряк. С одной стороны, он должен преодолевать все трудности, связанные с мореплаванием, а с другой – ещё и рыбу ловить, невзирая на эти самые трудности.

Из исторической литературы мы знаем о славных временах, связанных с малым каботажем, освоенным ещё в древние времена финикийцами, греками, египтянами, о покорении Атлантики викингами, басками, арабами во времена, последовавшими после падения Римской империи, о великих кругосветных экспедициях испанских, португальских, голландских, а в XIX веке – и русских мореплавателей.

Капитаны этих судов – люди, рождённые 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 был примером для подражания, потому что у всех народов, имеющих к морю хоть какое-то отношение, капитан – это сильный человек, покоритель, лидер, способный сплотить вокруг себя и подчинить себе 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 направить судно за горизонт, в неизведанное.

Россия, как и все великие морские державы, гордится подвигом своих мореплавателей и российским флотом, который ведёт своё начало со времён императора Петра Первого.

Но российский промысловый флот имеет более древнюю историю. Русские рыбаки и зверобои на Русском Севере освоили свои моря и изучили удобные

для стоянки судов бухточки во времена, когда о покорении Сибири никто ещё и не помышлял. Историки выдвигают версию о том, что на Аляску русские промышленники приходили несколькими веками ранее, чем она была открыта русскими же мореплавателями. И освоили её тоже русские промышленники, почему эта часть Северной Америки по сей день зовётся 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 гвозденики.

Первопроходцы шли на собственный страх и риск. Жертвовали жизнями и всем своим состоянием. Зачастую 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 «незнаемых» землях, богатых морским зверьём.

Собственно, никто из них особо не разбогател – ни казак Емельян Басов, который первым рискнул создать «складственную компанию», ни купец Никифор Трапезников, организатор многочисленных промысловых экспедиций на Алеутские острова, ни другие промышленники.

Это были люди, одержимые идеей. Это были первые капитаны промыслового флота России XVIII века, когда в великой империи стали осознавать, что Россия ко всем своим титулам должна добавить и этот – великая морская держава.

Но XIX век и первая половина XX века для России – это время морских испытаний в сражениях, время побед и поражений, которые имели для страны исключительно важное значение, так как Россия боролась за выход в Мировой океан.

На фоне этих судьбоносных для страны событий не было видно и слышно, как на дальних морских окраинах зарождался процесс, похожий на тот, когда создавался древний каботажный флот, – появились первые прибрежные промысловые суда и начиналось рыболовство. А позже случились два события, которые имели особое значение для страны, как великой в будущем рыболовной державы мира.

Первое: только что зарождённую рыбную отрасль страны, уже СССР, возглавил сталинский нарком Александр Акимович Ишков и руководил ею бессменно сорок лет – с 1939 по 1979 год.

Второе: победоносно для Советского Союза завершилась Великая Отечественная война, окончательно открывшая дорогу СССР в Мировой океан.

И вот результат – Советский Союз как рыболовная держава завоёвывает общее мировое лидерство. И это победа, прежде всего, той команды, которую смог создать, сплотить, подчинить и повести за собой многолетний капитан рыбной отрасли страны А. А. Ишков.

И эта книга – о членах его команды, капитанах промыслового флота, без которых всё это было бы невозможно.

Их трудовой подвиг сродни подвигам тех великих русских людей, которые обогатили человечество знаниями в области географии, геодезии, мореплавания, открыли и подарили миру знания о богатствах Мирового океана, о важнейших рыбопромысловых районах планеты.

За короткий срок, начиная с середины 1950-х годов, русские рыбаки открыли и, главное, освоили практически все известные сегодня крупнейшие рыболовные банки Мирового океана.

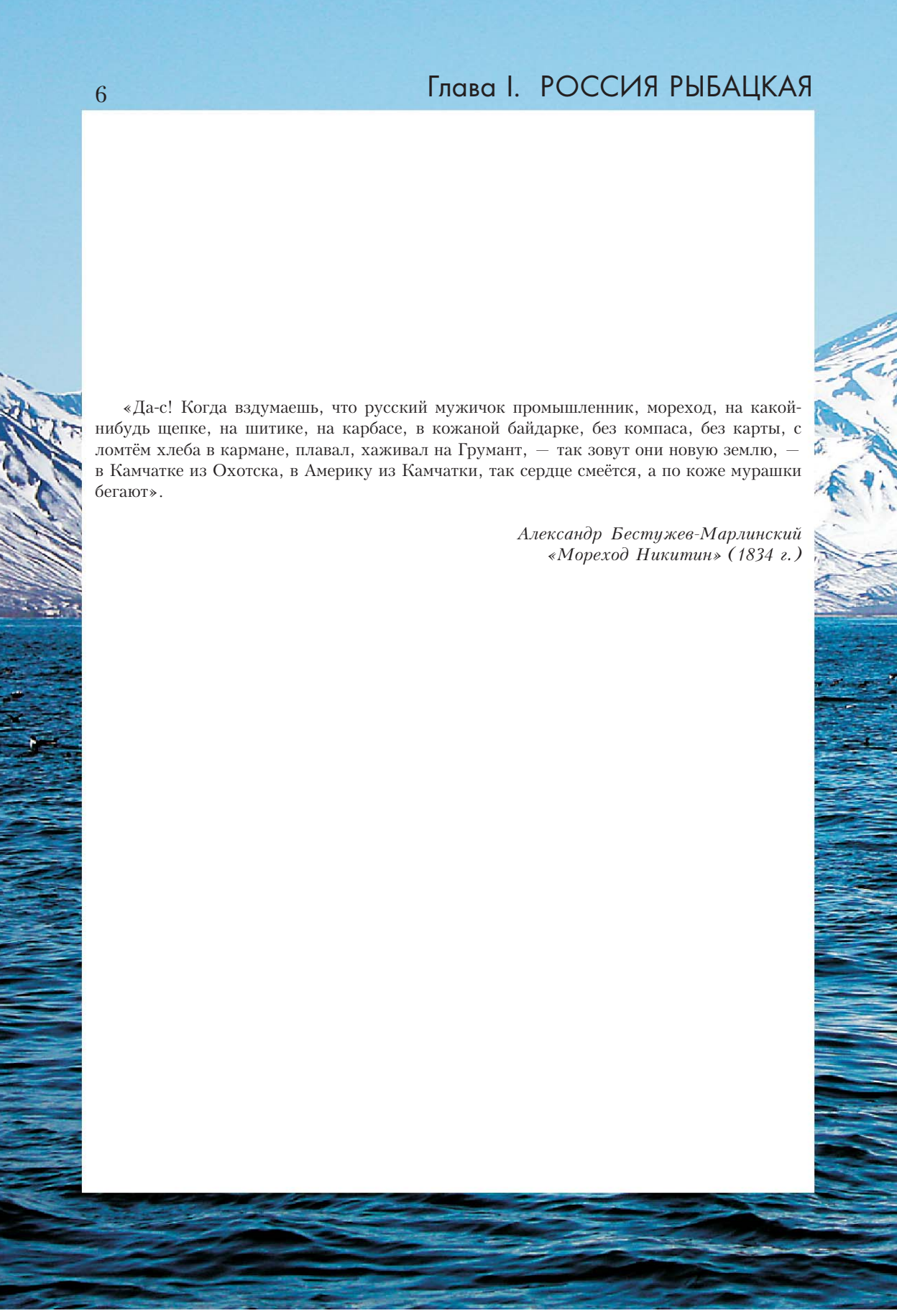
Там, где сначала прошли научно-исследовательские экспедиции, а затем появился советский рыбопромысловый флот, постепенно создавалась инфраструктура отечественного рыболовства в отдалённых морях – система представительств в иностранных государствах. Строились судоремонтные базы, базы отдыха рыбаков, развивалась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

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

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

И вот уже постарели наши капитаны, поредели их ряды.

И задача этой книги – сохранить 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.



«Да-с! Когда вздумаешь, что русский мужичок промышленник, мореход, на какой-нибудь щепке, на шитике, на карбасе, в кожаной байдарке, без компаса, без карты, с ломтём хлеба в кармане, плавал, хаживал на Грумант, — так зовут они новую землю, — в Камчатке из Охотска, в Америку из Камчатки, так сердце смеётся, а по коже мурашки бегают».

Александр Бестужев-Марлинский
«Мореход Никитин» (1834 г.)

Глава I

РОССИЯ РЫБАЦКАЯ

Становление рыбохозяйственных научных исследований в России

И. А. Мейснер

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 водоёме резко увеличился в 20-х годах следующего века. Одновременно увеличился лов рыбы в Балтийском море. В 70-х годах XIX столетия начатался лов рыбы в Каспийском море, но в реках, впадающих в этот водоём, рыболовство существовало с незапамятных времён. 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 Чёрном 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 миллиона рублей;

Балтийское море – 2,0 миллиона рублей;

Чёрное море – 3,0 миллиона рублей;

Азовское море – 6,0 миллионов рублей;

Каспийское море – 30,0 миллионов рублей;

озёра североевропейской части – 7,0 миллионов рублей;

водоёмы Средней Азии и Сибири – 2,5 миллиона рублей; зверобойный промысел и промысел моллюсков – 1,5 миллиона рублей.

В 1910 году общий вылов рыбы в России составил 1 104 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 её 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 чёткого представления о биологии и условиях обитания рыб в водоёмах России не позволяло обоснованно вводить меры регулирования рыболовства в тех водоёмах, в которых уже тогда чувствовалась в этом необходимость.

Работа экспедиции Бэра-Данилевского началась в 1851 году в Псковском и Чудском озёрах, 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 Чёрном морях. На последнем этапе экспедицией, которая завершилась в 1870 году, были исследованы озёра Белое, Онежское, Ладожское и Ильмень.

Н. Я. Данилевский в этой грандиозной экспедиции руководил работами на северных озёрах, Белом море и Мурмане, Чёрном 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 её 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 озёрах 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 Чёрном 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 1874–1976 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 учёных, 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 Чёрном море в 1856 году, Каспийской и других экспедиций, написал ряд крупных работ, посвящённых ихтиофауне Чёрного, Каспийского, Аральского морей, Онежского озера, многих рек России. К. Ф. Кесслеру принадлежит первая экологическая классификация рыб (морские, солоноватоводные, разноводные, проходные, полупроходные и пресноводные).

Многое для познания Чёрного 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 переведённая в Севастополь. Основателем станции стал академик А. О. Ковалевский.

Трудами учёных станции был составлен определитель рыб Чёрного и Азовского морей (А. А. Остроумов), в 1913 году опубликована монография директора станции, впоследствии академика, С. А. Зернова «К вопросу об изучении жизни Чёрного моря». В 1902 году на Чёрном море работал известный ихтиолог Н. А. Бородин. Он изучал условия миграций рыб из Азовского в Чёрное море и обратно и установил чёткую связь между ходом и ловом рыбы 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 учёных, 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), снабжённой 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 приглашён 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 лебёдку. 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 почётная, 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 учёными Ф. Нансеном, Ю. Йортом, О. Петерсеном, Дж. Мюр-

реем 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 её в море в разные годы».

В Проекте нашло отражение обоснование необходимости изучения планктона для суждения о биологической продуктивности тех или иных районов, рассмотрена роль тёплого 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 развёртывания 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 году 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 тёплых 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 водоём 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 тысячи 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 всё 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 лебёдка 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. Всё 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 «Севрюга. Биологический очерк». В 1923 году вышла в свет работа В. И. Мей-

снера «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 ещё не существовал. Н. М. Книпович обобщил мировой опыт исследований, чётко определил, что «гидрологические условия – первооснова биологических явлений водоёма... Продуктивность водоёма ограничена определёнными 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 почётного 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. Гримм и Н. М. Книпович, чётко высказалась в пользу создания постоянного международного органа по изучению сырьевых ресурсов рыболовства. В 1902 году этот орган был официально учреждён 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. Гримм.

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 спо-

собствовали становлению промысловой океанологии, которая совместно с промысловой ихтиологией и составляет основу научно-промыслового обеспечения рыболовства в морских и пресных водах.

Рыболовство в России в 1900 году[1]

Н. Бородин
(Департамент земледелия Министерства земледелия и государственных имуществ Российской Империи)

(Сборник составлен по материалам, полученным от хозяев, состоящих корреспондентами Отдела Сельской экономии и Сельскохозяйственной Статистики, и от учреждений, ведающих делами по рыболовству.)

Здесь даётся в сокращении составителя.

А. Европейская Россия

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.

---

[1] *Рыболовство в России в 1900 году. Сборник Департамента земледелия Министерства земледелия и государственных имуществ. С.-Петербург, 1901 год.*

На плохой улов указали 10 корреспондентов, средний – 9, хороший – 1. Количество выловленной рыбы (само собой исключительно на основании показаний корреспондентов) таково:

1. Окунь – 3 836,00 пудов.
2. Лещ – 474,00 пуда.
3. Корюшка – 1 600,00 пудов.
4. Щуки – 3 300,00 пудов.
5. Сельдь – 4 695,00 пудов.
6. Сёмги – 2 289,00 пудов.
7. Сигов – 3 929,00 пудов.
8. Хайрюз – 417,00 пудов.

Итого: 20 540 пудов.

Выловленная рыба большей частью продаётся 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 продаётся свежей, солёной, сухой, замороженной и вяленой. За границу идёт только сёмга в свежем виде.

В Архангельской губернии отмечены следующие хищнические способы истребления рыбы:

1. Вылавливание молоди.
2. Выбрасывание камбалы и мелкой рыбы при ловле сёмги.
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: Новоладожского – 10, Гдовского – 4, Лужского – 5, Петергофского – 2, Царскосельского – 2, Шлиссельбурского – 1.

Полученные сведения относятся отчасти к целым районам, отчасти к отдельным местностям.

Рыболовство является местами главным промыслом в уездах: Гдовском, Новоладожском, в большинстве – подсобным, отчасти для собственного потребления и мелкой продажи.

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

Лов рыбы в основном производится в реках: Свири, Волхове, Горове, Плюсе; в озёрах 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 ещё – вятеры, саки и переплёты.

Лов рыбы был плохой:

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

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 Новоладожском уезде используют 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: дуты, 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:

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

Итого: 23 420 пудов.

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

Отмечены следующие вредные способы лова: употребление мелкоячейной 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 её 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, остронаки, бударки и др.).

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

Количество выловленной рыбы:

1. Окунь – 260.
2. Судак – 12 900.

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

Итого: 88 454.

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 ячеями, 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.

VIII. Тихоокеанская область.
1. Амурская область

Корреспонденций получено – 20, в том числе из станиц: Иннокентьевский – 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 всё 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. Осётр – 1 823 шт.
2. Калуга – 253 шт.
3. Сазан – 100 пудов.
4. Щука – 190 пудов.
5. Сиг – 15 пудов.
6. Чебак – 35 пудов.
7. Пескарь – 15 пудов.
8. Хайрюз – 15 пудов.

Итого: 790 пудов.

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

Б. Приморская область

Всего корреспонденции получено три, всё 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.

Сведения об улове рыбы:

1. Сазан.
2. Сельдь.
3. Камбала.
4. Корюшка.
5. Вахня.

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

Развитие рыбохозяйственных исследований в России после 1917 года

И. А. Мейснер

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 создаётся Северная научно-промысловая экспедиция ВСНХ с различными отрядами, в том числе и рыбохозяйственного профиля, привлёкшая к своим работам многих известных учёных. 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 водоёмов во главе с Н. М. Книповичем. В 1922–1927 годах под руководством Н. М. Книповича работала комплексная Азово-Черноморс-

кая экспедиция. В числе изданных выпусков трудов экспедиции две монографии Н. М. Книповича, посвящённые гидрологии Азовского и Чёрного морей, проблемам промыслово-океанографического характера.

На Дальнем Востоке под руководством профессора К. М. Дерюгина, известного своими исследованиями Баренцева и Белого морей, в 1925 году создаётся 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 отдалённого, 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 БалтНИРО – 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-про-

мысловых 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 приёма 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 учёных, 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. Назовём 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 ещё 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 учёных 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 глубо-

ких 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 водоёме 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 водоёмов определяются, прежде всего, его кормностью, а все прочие естественноисторические факторы важны, поскольку они определяют кормность водоёма. Ф. И. Баранов и Н. М. Книпович исходили из продуктивности водоёма, но неодинаково трактовали эту основную посылку. Ф. И. Баранов характеризует продуктивность водоёма количеством рыбы, которое может прокормиться в водоёме при естественных условиях без вмешательства рыболовства. Принимая кормность и все факторы, которые её определяют, неизменными, Ф. И. Баранов рассматривает влияние рыболовства на состояние рыбного запаса. Увеличение интенсивности лова ведёт 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. Иорта 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 водоёме 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 перелова. Ф. И. Баранов утверждал, что рыбный запас и промысел сами себя регулируют и никакими мерами человек не в состоянии остановить промысел, если он даёт прибыль. Н. М. Книпович возражал и утверждал, что промысел, не сдерживаемый путём различных ограничений, неминуемо ведёт 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 учёных.

Арена научных изысканий – Мировой океан

А. Н. Якунин

В середине 1950-х годов, утвердив в ЦК КПСС концепцию развития океанского 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 учёных-биологов.

Начался глобальный поиск водно-биологических ресурсов Мирового океана.

Китобойный промысел был уже налажен – с 1933 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».

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

АКБ «Советская Украина» присоединилась к флотилии «Слава» с осени 1959 года, а АКБ «Советская Россия» и АКБ «Юрий Долгорукий» с осени 1960 года.

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

Мировое сообщество ещё только готовилось к мысли о том, что рыбные

БМРТ «Жуковский» встречают в Керчи после научно-экспериментального рейса в Индийский океан, 1958 год

запасы и научно обоснованная информация о них, – есть стратегический ресурс, а Советский министр Ишков Александр Акимович и отраслевая наука – сотни учёных на своих научно-исследовательских судах – уже преобразовывали карту Мирового океана. Обогащая прикладную науку данными о водно-биологическом потенциале океанов.

Результат исследований Советских учёных – мировой памятник их труду и эпитафия их конкурентам.

Александр Акимович раньше всех понял, что мировое рыболовство – это не только организация промысла, заходов рыболовных судов в порты прибрежных стран, судоремонт и создание рабочих мест, организация авиасообщения, подменных команд, но и распространение своей культуры в прибрежных странах.

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 Азчерыбы.

БМРТ «Жуковский» прибыл из Индийского океана после научно-промыслового рейса с хорошими результатами. Встреча в порту Керчь. 1958 год.

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 годы советские учёные 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 годы «откупориваются» запасы АЧА (Атлантической части Антарктики), островов Южной Георгии и Южных Оринейских островов. С 1978 года идёт промышленное освоение ЮВТО, ЮЗТО с ежегодным уловом в один 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 рыбопродукцию в морях Мирового океана – это полдела, надо её 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, снабжением, ремонт), по обменным операциям, для закупки и поставки ГСМ для советского рыбопромыслового флота – совместное предприятие (СП) «Боминфлот» в Гамбурге. И теперь не обязательно везти топливо для промфлота танкером из Севасто-

поля или Калининграда, достаточно предать требуемое количество топлива в Европу или оплатить необходимое количество ГСМ в Южной Африке.

Траловый флот СССР к тому времени разделился на крупный океанический автономный (БМРТ, РТМ-Т, РТМ-А, РТМ-С, БАТМ, РТК-С, РТМК-С), занимающийся добычей и переработкой рыбы, и средне-тоннажный (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

СРТМ-800 (кошелькист) сдаёт иваси на плавбазу, 1973 год

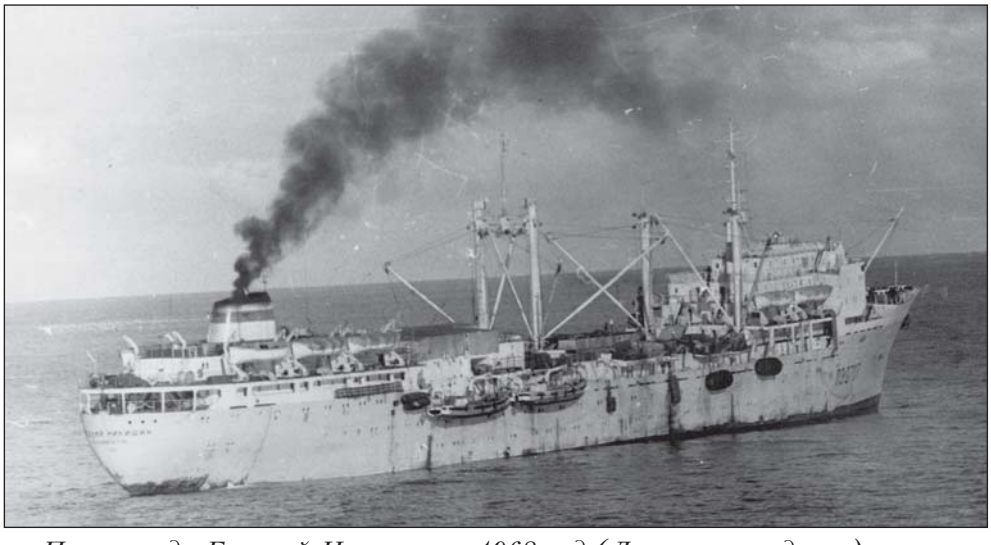
БМРТ «Амгу». Камчатка, 1964 год

РТМА «Симеиз», 1968 год (СПОРП (Севастопольское управление тралового флота) «Атлантика»), г. Севастополь

РКТС «Конструктор Кошкин», 1990 год (СПОРП «Атлантика»), г. Севастополь

«50 лет Октября» (1968 год), «Северный полюс» (1969 год), – 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 «Наталья Ковшова» (1966), «М. Поливанов» (1966), «Ан. Халин» (1967) показало большую перспективу. К этому времени уже открыты марокканская сардина и дальневосточная сельдь,



Плавзавод «Евгений Никишин», 1968 год (Дальморепродукт)

ПБ «Советская Бурятия» , УТРФ, Камчатка, 1975 год

японская сардина иваси и южно-курильская сайра – великолепное консервное сырьё.

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 вооружённых сил, по предложению министра судостроительной промышленности Бориса Евстафьевича

ПДПКЗ (плавучий добывающий производственный консервный завод), 1967 год (СПОРП «Атлантика», город Севастополь)

Бутомы была сформулирована и с энтузиазмом воспринята идея строительства крупнейшей рыбоперерабатывающей базы для рыболовного ведомства страны.

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 объёмы рыбных запасов, открытых в предшествующие десять лет, требовали как можно большего пополнения флота. Казалось, что если бы инициативы Н. С. Хрущёва 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 будет спускать «ловцов» на воду, когда, обнаружив крупные скопления сардины, ложилась в дрейф.

Эта идея легла в основу проекта. И была реализована.

Впервые министерством рыбного хозяйства СССР был проведён конкурсный отбор капитана и механиков РПБ. 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 зазвучать гимном человеческому разуму коллективного творчества, рыбацкой удаче, под стать уникальности этого корабля, единственного в мире.

РПБ (Рыбопромысловая база) «Восток», 1972 год – первый экспериментальный рейс (СПОРП «Антарктика»), город Одесса

Глава II

КАМЧАТКА РЫБАЦКАЯ

Из истории развития рыбного промысла на Камчатке (дореволюционный период)

Н. Н. Пименов

После завоевания Ермаком и присоединения к России значительной части Сибири (1581–1585 годы) первопроходцы устремились на Восток. Их манили восточные окраины, богатые мехами и золотыми песками. Вслед за первопроходцами шли купцы, за купцами – беглые крестьяне.

В августе 1639 года отряд казаков численностью 31 человек во главе с Иваном Москвитиным вышел на берег Охотского моря.

Русский казак Семён Дежнёв с купцом Фёдором Алексеевичем Фёдоровым, выйдя на двух кочах из устья реки Лены, в сентябре 1648 года прошли из Северного Ледовитого океана в Тихий океан и достигли берегов Камчатки.

В 1697 году, после похода пятидесятника Владимира Атласова, Камчатка официально была присоединена к России. В своих «скасках» Атласов впервые сообщил об изобилии камчатских рек рыбой.

Как известно, Пётр I зачитывался этими «скасками» и в 1713 году издал указ об отыскании из Охотска на Камчатку морского пути.

В июне 1716 года построенная в Охотске ладья «Восток», возглавляемая мореходом Кузьмой Соколовым, достигла берегов Камчатки. Морской путь на Камчатку был открыт.

После этого побывавший на Камчатке с 1737 по 1741 год Степан Петрович Крашенинников, описывая природу полуострова, много внимания уделил рыбным богатствам рек и омывающих его морей.

Камчатка получила большую известность как территория, богатая не только мехами, но и рыбой и морским зверем.

Местное население издавна занималось примитивным ловом рыбы в реках полуострова для корма собак и для личного потребления в пищу в виде вяленой юколы. Промышленного значения рыба не имела.

Первыми положили начало промышленному рыболовству в российских водах американцы. В 1842 году в Охотском море в районе Шантарских островов промыслом китов занималось 200 американских судов (П. А. Тихменёв, «Историческое обозрение», ч. 2, стр. 130).

С 1850-х годов ежегодно в водах Берингова и Охотского морей до 250 американских судов убивали около трёх тысяч китов. За период с 1871 по 1897 годы было истреблено более одного миллиона командорских котиков (Н. В. Свердлов, «Сборник статей по истории Дальнего Востока», М., 1958, стр. 312).

В 1850 году кампании «Линда и Хока» и «Маккемана» послали свои шхуны в Охотское море для добычи трески (газета «За высокие уловы», 19.09.1976 года, стр. 3).

Также первыми в 1862 году американцы освоили изготовление пищевых консервов из тихоокеанского лосося (ГАКО, ф. 106, оп. 1, ед. хр. 148, л. 78).

В 1860-х годах в Охотско-Камчатских водах появились японские рыбопромышленники. Этому предшествовало развитие в Японии строительства морского рыболовного флота, так как японцы к тому времени освоили опыт деревянного судостроения, перенятый у русских моряков фрегата «Диана», потерпевшего крушение в результате землетрясения в бухте Симода 11 декабря 1854 года. Русские военные моряки построили новую шхуну «Хеда» вместо погибшего фрегата «Диана». Постройкой руководил лейтенант Александр Федорович Можайский, впоследствии ставший создателем первого в мире самолёта (А. А. Алексеев «Н. К. Бохняк и открытие Советской гавани», Хабаровск, 1955 год, стр. 123).

В конце 1890-х годов на Камчатке впервые появились русские рыбопромышленники (ГАКО, ф. 106, оп. 1, ед. хр. 106, л. 5).

В 1895 году возникло «Русское товарищество котиковых промыслов», которое арендовало два рыболовных участка на реках Камчатке и Столовой, оно при помощи пятидесяти рабочих добывало 313 центнеров рыбы в год (газета «За высокие уловы», 19.09.1976 год, стр. 3).

В 1897 году добавилось ещё два участка на реке Озерной и в Авачинской губе. В 1900 году число участков было доведено до 21. Вывоз солёной лососёвой продукции возрос до 2 420 центнеров.

7 июля 1901 года в бухте Тарья в Авачинской губе на средства Камчатского торгового промышленного общества был построен и сдан в эксплуатацию первый на Камчатке рыбоконсервный завод. Его проектная мощность 40 тысяч фунтовых банок лососёвых консервов в сутки («Камчатская правда», 02.04.1974 год).

В 1907 году правительство России вынуждено было подписать с Японией рыболовную конвенцию на 12 лет, по которой японские рыбопромышленники имели право наравне с русскими участвовать в торгах на рыболовных морских участках. Но японские промышленники, пользуясь недостаточной охраной побережья русскими из-за малого количества охранных судов, заходили рыбачить и в устья рек.

Французский путешественник Лоббе, посетив Дальний Восток во второй половине 1907 года, писал, что рыболовная конвенция для России является

несчастьем б**о**льшим, чем потеря половины Сахалина (С. С. Григорович, «Дальневосточная политика», М., 1963, стр. 201–202).

В Охотско-Камчатских водах в 1907 году находилось 11 японских пароходов и 93 шхуны, а в 1917 году 121 пароход и 273 шхуны (ЦГА ДВ Ф 3774 оп. 1, д. 1).

17 июня 1909 года, согласно закону «Об административном переустройстве Приморской области и острова Сахалина», Северо-Восток выделился из Приморской области в самостоятельную Камчатскую область (ЦГА ДВ Ф. 1005, оп. 5, д. 33, л. 12).

В связи с этим с 1910 года увеличилось количество пароходных рейсов из Владивостока на Камчатку, Чукотку и Охотское побережье (ЦГА ДВ Ф. 1005, оп. 3, д. 30, л. 1–13).

Агентство Добровольного флота во Владивостоке получило дополнительные субсидии для организации этих рейсов с 236 тысяч рублей в 1907 году до 331 тысячи рублей в 1911 году (С. С. Григорович, «Дальневосточная политика», стр. 416).

Улов рыбы на Дальнем Востоке в 1912–1913 годах составлял 14–15 процентов от общероссийского (А. И. Крушанов «Октябрь на Дальнем Востоке», ч. 1, «Русский Дальний Восток в период империализма. 1908–1917 гг.», Владивосток, 1968 год, стр. 34, 38).

В Охотско-Камчатских водах добывалось рыбы в 1909 году 1 212 739 пудов, а в 1916 году – уже 5 098 655 пудов; на речных участках в 1909 году – 215 892 пуда, а в 1916 году – 1 212 739 пудов (ЦГА ДВ Ф. р-4411, оп. 1, д. 72, д. 33–34).

В 1916 году японская компания «Ничиро Гио Кабусики Кайша» на острове Парамушир построила крабоконсервный завод и стала эксплуатировать крабовые запасы и промышлять рыбу вдоль западного побережья Камчатки, одновременно строить консервные заводы на Камчатке.

Документы первых лет работы АКО (Акционерного Камчатского общества)

(Составитель С. В. Гаврилов)

Договор об образовании АКО

Москва, 4 июня 1927 года.

Мы, нижеподписавшиеся уполномоченные Наркомторга СССР, Наркомторга РСФСР, ВСНХ СССР, ВСНХ РСФСР, Далькрайисполкома в лице Краевого Совнархоза, Госторга РСФСР и а/о Совторогфлот, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1) В целях развития экономической жизни и рационального использования естественных богатств Камчатского округа и Охотского и Ольского районов Дальневосточного края, островов, находящихся в Охотском и Беринговом морях, и острова Врангель в Ледовитом Океане – учреждается Акционерное О-во под названием «АКО»…

Протокол заседания правления АКО № 2 от 13 августа 1927 года, г. Хабаровск.

Присутствовали: С. П. Нацаренус, М. Д. Шеин. Секретарь В. А. Константинов.

Слушали: 1. Предложение М. Д. Шеина об организации аппарата АКО и местонахождении Правления АКО.

Постановили: принимая во внимание предложение Далькрайисполкома и Совета АКО – считать местонахождение Правления АКО в Хабаровске, о чём через соответствующие организации возбудить вопрос перед Правительством СССР об изменении соответствующей статьи устава АКО.

Учитывая необходимость сосредоточения оперативной работы во Владивостоке – организовать там Главную Контору, а для непосредственного руководства работой на местах организовать: в г. Петропавловске-на-Камчатке для Камчатского округа и в г. Охотске для Охотско-Ольского района по одной конторе с минимальным штатом, а для проведения всех вопросов в центральных учреждениях СССР – организовать представительство АКО в Москве.

…Командировать М. Д. Шеина во Владивосток для организации Главной Конторы и для согласования приёмки и операций Дальгосрыбтреста с последующим вынесением на утверждение Правления…

5. Предложение М. Д. Шеина о необходимости срочной командировки Председателя Правления АКО в Москву для разрешения следующих вопросов: а) ассигнования на строительство двух новых рыбоконсервных заводов в Усть-Камчатске и на р. Озерной и одного крабоконсервного плавучего завода.

6. Предложить С. П. Нацаренусу выехать в Москву не позднее 4 сего сентября для разрешения всех вопросов по предложению т. М. Д. Шеина…

Протокол собрания акционеров АКО от 20 сентября 1927 года.

Председатель Микоян, секретарь Нацаренус.

…По Совторгфлоту – АКО принимает имущество на острове Врангеля, которое определить сейчас невозможно, посему Совторгфлот обязан внести наличными 300 000 руб…

Принимая во внимание не только хозяйственное, [но] и громадное политическое значение организуемого общества, предложить правлению с особенным вниманием и энергией приняться за работу, помня, что на нём

лежит ответственная задача развития края, насаждение культуры и организация хозяйства. Общество должно делать меньше расходов непроизводительных, обращая главное внимание на эффективность от работы хозяйственного строительства.

Протокол заседания правления АКО № 4 от 25–26 сентября 1927 года.

…Организация Главной Конторы: Главную Контору АКО организовать с 1 октября 1927 года…

3. Заготовка товаров за границей.

3. Признать необходимость иметь в Америке при Амторге и в Японии при Торгпредстве представителей АКО, через которых вести все заготовки. От посредничества Госторга отказаться. Возбудить в Москве через Председателя Правления ходатайство о разрешении иметь своих представителей в Японии и Америке.

4. О приглашении сендо.

Оставить на службе АКО сендо, работавших в Дальгосрыбтресте, если не будет возражений со стороны Торгпредства в Японии.

5. О покупке парохода и шхун.

Признать необходимым приобретение для завоза товаров одного парохода и для развоза по берегам двух шхун. Просить по телеграфу Председателя Правления т. Нацаренуса С. П. поставить этот вопрос перед Наркомторгом СССР, в первую очередь о шхунах, для получения лицензий…

7. О поездке в Америку для дачи заказов.

Признать необходимым поездку в Америку Председателя Правления АКО т. Нацаренуса С. П. совместно с инженером Саген И. С…

Протокол заседания правления АКО № 8 от 29 октября 1927 года.

Присутствуют: Нацаренус С. П., Кантер А. К., Бурыгин В. Л., Шеин М. Д. и Чаплыгин И. А.

Слушали: о вступлении в обязанности Председателя Правления т. Нацаренуса Сергея Петровича.

Постановили: считать прибывшим и вступившим в исполнение обязанностей Председателя Правления.

Протокол заседания правления АКО № 9 от 31 октября 1927 года.

…О структуре аппарата АКО.

1) Местонахождение Правление АКО в Хабаровске с небольшой Конторой, в задачи которой входит планово-административное руководство организацией и представительство её во всех высших краевых инстанциях.

2) Главная оперативная Контора Правления АКО во Владивостоке в составе которой: а) отдел Общий; б) отдел Производственно-рыбный, в

ведении которого находятся рыбные промыслы и заводы с подсобными предприятиями; г) отдел Коммерческий – заготовка оборудования, материалов и товаров снабжения и сбыт всех видов продукции; д) отдел Транспортно-складской, ведающий транспортными операциями и складским делом; и) Горный отдел – промышленная разработка золота, угля, графита, склады нефти и пр.

Утвердить заведующими отделами: Производственно-рыбным – Волков В. И. (зам. Шерстобоев А. Я.); Транспортно-складским – Шевченко (зам. Черненко); Горный – вакансия.

3) Учредить контору в Петропавловске.

4) То же в Охотске.

5) Представительство в Москве.

6) То же в Америке при Амторге.

7) То же в Японии при Торгпредстве.

Слушали: 3. О плане рыбопромышленности и постройке заводов. Докладчик т. Бурыгин.

Постановили: в предстоящем операционном году Общество намечает в своей программе следующие положения:

1. Максимальное получение продукции в виде консервов, для чего намечена постройка РКЗ в Озерной и Усть-Камчатске № 2 (морские участки). Первый будет использован с полной нагрузкой, второй – с частичной в осенний период. Увеличение существующего РКЗ № 1 с 6 линий до 8.

2. Использование всех промысловых объектов моря, в первую очередь – крабов, сельди и трески. Общество намечает для этого покупку плавучего крабоконсервного завода; наём двух шхун для лова трески. Лов сельди будет производиться как для выявления всех условий с целью расширения в дальнейшем этого дела, так и с промышленной целью.

3. Использование всех отбросов при помощи тукового механизированного завода с коммерческими целями и с целью сохранения сырца для кормления собак.

4. В ранее эксплуатируемых районах наиболее реально подойти к действительной продуктивности участков и поставить задачей получить хозяйственный эффект не благодаря количеству рыбы, а благодаря повышению качества продукции.

5. Руководящие начала в области расширения нашей программы будут выработаны с распубликованием рыболовной конвенции с Японией…

Протокол заседания правления АКО № 16 от 20 ноября 1927 года.

…Слушали: 2. Проект системы снабжения факторий в 1928/29 году.

2. Принимая во внимание, что перебои в деле снабжения факторий товарами ранее работавших на Камчатке и по Охотскому побережью организаций, в первую очередь связаны с самой системой снабжения, – признать

необходимым организовать во Владивостоке базисный товарный склад, где для отброса, сортировки сосредотачиваются все товары, как импортируемые, так и закупаемые на внутреннем рынке.

На побережье Охотского моря и на дальнем Севере создать вспомогательные склады с необходимым процентом товаров-запасов.

Постройку товарных складов наметить на Охотском побережье в Нагаевской бухте или в г. Охотске, на севере – в Анадыре или бухте Эмма; для развоза товаров приобрести две парусно-моторные шхуны, прикрепив их к указанным выше вспомогательным товарным складам.

Поручить заведующему Пушно-снабженческим отделом совместно с заведующим транспортным отделом ещё раз подробно проработать вопрос о грузоподъёмности, осадке и конструкции приобретаемых шхун, имея в виду специфические особенности плавания по Охотскому и Беринговому морям.

Представить в Правление окончательно согласованный проект не позднее 29 ноября.

Протокол заседания правления АКО № 27 от 19 января 1928 года.

Слушали: 1) Телеграфный запрос члена правления В. Л. Бурыгина от 17.01.28 года из Сан-Франциско о согласии Правления АКО на покупку осмотренной им шхуны стоимостью в 65 000 долларов.

Содержание телеграммы: «Сегодня осмотрел шхуну постройки 1918, деревянная трёхмачтовая, мотор 300 сил, тоннаж чистый 700 тонн. Имеется 20 коек матросов, 10 администрации, небольшой магазин. Ход 8 миль, имеется парусное снаряжение, электричество, лебёдки, подводная часть железным деревом, нос обшит сталью, нет радио. Просят 65 000 долларов, дешевле не отдают. Телеграфте Сиатль принципиальное согласие кредита. Моё впечатление этой шхуны хорошее. Бурыгин».

Постановили: на приобретение шхуны дать согласие, предложив одновременно т. Бурыгину произвести ремонт шхуны с установкой на ней радио применительно нашей спецификации и провести шхуне осмотр правительственной комиссии.

2) Телеграфный запрос члена правления АКО т. Бурыгина от 18.01.28 года из Лос-Анджелеса о согласии Правления АКО на покупку парохода из осмотренных т. Бурыгиным пароходов: железного, работающего только на нефти, и деревянного, постройки 1918 года стоимостью 35 000 долларов без ремонта и радио.

Содержание телеграммы: «Осматривал два парохода: железный и деревянный. Железный не годится, работает только на нефти. Деревянный приличный, 1918 года постройки, ход 9 миль. Имеет груз 3 000 тонн. Угля в сутки [расходует] 22 тонны. Нет радио, требуется ремонт кают, краска примерно [на] 6 000 долларов. Просят 35 000 долларов без ремонта и радио. Если не подходит нам, предложите Тресту. Телеграфте Сиатль. Бурыгин».

Постановили: от дачи согласия на покупку парохода воздержаться вследствие опасения действия в наших водах червя на деревянные части парохода. Окончательно решение по покупке парохода передать на усмотрение т. Бурыгина, сообщив ему, что Правление АКО предпочитает приобрести железный пароход.

В коллегию НКИД. Докладная записка (13 марта 1928 года).

Вся подготовительная работа по созданию Акционерного Камчатского Общества (АКО) по постановлению СНК и СТО до настоящего времени проводится в строго секретном порядке.

Такое решение было вызвано происходившими в то время переговорами с японцами по рыболовной конвенции, которые, главным образом, обострились на привилегиях для наших госпредприятий, в которых японцы видели стремление Советского правительства к ограничению прав японских рыбопромышленников, полученных ими по рыбконвенции.

Принимая во внимание, что в данное время рыболовная конвенция с Японией подписана, Наркомторг СССР возбудил перед СНК ходатайство о рассекречивании указанного выше постановления, поскольку секретность этих законодательных актов осложняет в значительной степени работу АКО и не даёт возможности в необходимой степени осветить деятельность и предстоящую работу Общества в печати.

Отдел Дальнего Востока, принимая во внимание, что до установленного ст. 16 рыбконвенциии четырёхмесячного со дня её подписания срока ратификации, японская сторона вряд ли вновь сочтёт возможным выставить в этой части новые требования, полагал бы возможным с ходатайством Наркомторга о рассекречивании постановлений по АКО – согласиться…

Протокол заседания Совета АКО от 26 марта 1928 года.

…5. Капитальные затраты на 1928 год по рыбной промышленности АКО предположены в 1 700 тыс. руб., из коих:

а) по новому строительству 1 286,8 тыс. руб.: 1. Постройка РКЗ № 2 в Усть-Камчатске – 607,9; 2. № 1 – в Озерновском районе – 346,9; 3. Покупка плавучего крабоконсервного завода – 332 тыс.

По расширению и переоборудованию: с 6 до 8 линий Усть-Камчатского завода № 1 – 261 тыс. руб…

11. Считая развитие консервного производства в Охотско-Камчатском крае важнейшей и первоочередной задачей госпромышленности, констатировать правильность намеченной в этом отношении работы АКО, выражающейся в расширении построенного в 1927 году Дальгосрыбтрестом РКЗ № 1 в Усть-Камчатске (с 6 до 8 линий), в постройке второго Усть-Камчатского и первого Озерновского заводов, а также и приобретение плавучего крабоконсервного парохода-фактории.

12. Отметить, что второй Усть-Камчатский завод строится АКО с недогрузом до 55 процентов для первого года его работы, тем не менее признать целесообразность его постройки, так как уже с 1928 года этот завод позволит максимально использовать массовый ход красной рыбы, что увеличит выход наиболее дорогих консервов, а с 1929 года, с получением новых участков в Усть-Камчатском районе, этот завод будет работать с полной нагрузкой.

13. Констатировать, что и в том случае, если дополнительных участков в Усть-Камчатском районе получить не удастся, то заводы АКО Усть-Камчатской группы будут работать, в общем, с недогрузом в 18–20 процентов, такой недогруз хотя и делает работу менее рентабельной, но вполне целесообразной по соображениям увеличения ценности вырабатываемой продукции по валютным расчётам.

14. Отметить как положительное явление намечаемый с 1928 года переход к эксплуатации других, кроме лососёвых промысловых рыб Охотско-Камчатского края, как-то: сельди и трески.

15. Констатировать, что намеченный для 1928 года масштаб работ по сельдям и тресколовным операциям носит лишь опытный характер и что с 1929 года необходимо принять все меры к расширению названных операций…

24. Учитывая, что АКО, расширяя сеть своих консервных заводов, вынуждено прибегнуть к приглашению иностранных специалистов, из-за отсутствия соответствующе подготовленных специалистов в Союзе, обратить внимание Правления АКО на необходимость подготовки своих специалистов по консервному делу, используя при этом в первую очередь лиц, окончивших рыбохозяйственное отделение Тимирязевской Сельскохозяйственной академии…

26. Констатируя значительные переплаты… по стоимости морского фрахта на судах Совторгфлота, превышающего стоимость перевозки на иностранных пароходах также не менее чем на 30 %… считать необходимым совместные мероприятия Наркомторга и ВСНХ по снижению этих расходов в целях укрепления положения государственной рыбной промышленности на Дальнем Востоке…

Хлыновский, Иванов
(Хакодатское отделение Торгпредства СССР в Японии)

Порядок найма японской рабочей силы на предприятия АКО.

Доводим до Вашего сведения, что техника при найме рабочих в этом году такова:

1. С каждым сендо заключается индивидуальный договор, где определяется ему сезонное жалование, если только он не является годовым постоянным служащим организации, устанавливается лично ему куичи с упромышленной рыбы.

2. Наём рабочих производится Торгпредством через Сельские общества и Кумияй (союз рыбаков)... после подбора рабочих сендо на свой участок... каждому сендо выплачивается 4,5 иены за каждого нанятого рабочего...

3. Сендо, выезжая из Хакодате в сёла и деревни, подбирает там рабочих и обуславливает совместно с рабочими, с сельскими правлениями, Кумияй размеры задатка, куичи и предварительные условия найма...

4. По окончании переговоров сендо и Кумияй посылают Торгпредству телеграмму о количестве нанятых рабочих и потребной сумме задатка... необходимую сумму Торгпредство переводит по телеграфу, а сендо переезжает в другое село для подбора недонанятых рабочих.

5. Кумияй, получив деньги, начинает выдавать их только тем рабочим, которые представили удостоверения местных властей, утверждённые губернатором, о праве выезда на рыбалки в Советские водах. Для получения удостоверения требуется от одного до полутора месяцев...

6. Каждый рабочий, кроме разрешения на право выезда, должен предоставить удостоверение врача и фельдшера о состоянии здоровья.

7. За несколько дней до сбора рабочих в Хакодате (примерно за 20–25) переводятся вторые задатки... Размер всего задатка 80–90 % сезонного жалования без куичи, то есть от 100 до 200 иен каждому...

8. После приезда рабочих в Хакодате по вызову они помещаются в казармы (банья), арендованные Торгпредством, и содержатся за счёт нанявшего их рыбопромышленника и, кроме того, им выдаются приварочные 20–50 иен в сутки наличными.

Проф. Огородников,
заведующий планово-экономическим бюро АКО

Об арендной плате за рыболовные участки в Охотско-Камчатском крае.

Политика арендной платы за рыболовные участки на Охотско-Камчатском побережье, проводимая в настоящее время Дальрыбой, находится в противоречии с интересами государственных и кооперативных рыбопромышленных предприятий. Основная задача Советского государства в области рыбного дела заключается в том, чтобы внедрить государственный и кооперативный капитал в рыбную промышленность Дальнего Востока, которая до советизации находилась всецело в руках японских и русских частных предпринимателей. Помимо общей принципиальной установки, диктующей необходимость постепенного обобществления этой отрасли советского народного хозяйства, само угрожающее состояние запасов лососёвых, истощённых хищнической эксплуатацией частных предпринимателей в предыдущие годы, требует скорейшего вмешательства в это дело государственной власти.

Указанное истощение запаса лососёвых особенно заметно по Охотскому и Большерецкому районам. Хищнические ловы рыбы японцами в 1920 и

1922 года настолько уменьшили её естественные запасы, что с 1924 года началось резкое падение уловов в этих районах, причём в Большерецком сокращение уловов падает преимущественно на нечётные 1925 и 1927 года…

Падение вылова горбуши в Большерецком районе по нечётным годам за минувшее четырёхлетие характеризуется следующими цифрами:

Год	**1924**	**1925**	**1926**	**1927**
Вылов, тыс. пудов	195	43	243	33

Несмотря на сильное истощение запаса лососёвых и ежегодное падение их вылова, арендная плата за морские и речные участки остаётся на прежнем уровне. Нормы лова лососёвых, лёгшие в основу определения размера арендной платы, устанавливались в 1924 году, когда упомянутое истощение запасов рыбы ещё резко не обнаружилось…

Соответственно падению уловов, расход по аренде участков стал быстро расти относительно других расходов производства, составляя всё большую долю в себестоимости продукции. В течение 1924–1926 годов покупная стоимость 1 шт. кеты на охотских речных промыслах равнялась 15 коп., а в 1927 году она была повышена до 20 коп. Между тем, арендная плата с падением фактического вылова кеты на этих промыслах ежегодно увеличивалась на каждую единицу улова, составляя всё больший процент к её покупной или продажной стоимости. Так, в 1924 году на 1 шт. кеты приходилось 5,3 коп. арендной платы (35,3 %), в 1925 году – 7,4 коп. (49,3 %), в 1926 году – 9,9 (66 %), а в 1927 году – 10,4 коп. (или 52 %), причём понижение процента в этом году объясняется повышением покупной стоимости кеты на 25 %…

Наконец, что касается Большерецких промыслов, то и на них арендная плата составляет около 50 % продажной стоимости единицы товара, возрастая с каждым последующим годом: так, в 1925 году на один пуд сырца арендная плата падала в размере 1 руб., или 45,4 % его продажной стоимости, а в 1927 году уже 1 руб. 35 коп., или 48,2 %.

…[Это] ставит нашу рыбопромышленность в условия усиливающейся убыточности работы на промыслах. Если в 1924 году ОКАРО получило по Охотско-Уракским промыслам прибыль 46 000 руб., то следующий 1925 год принёс убыток 92 000 руб., а в 1926 году – в 112 000 руб.; пришедший же ему на смену Госрыбтрест в 1927 году понёс убытку уже примерно в 185 000. Только стремление во что бы то ни стало сохранить удельный вес нашей государственной рыбопромышленности заставляет последнюю нести большие ежегодные жертвы и тем снижать собственные внутренние накопления для дальнейшего своего развития…

Высокая арендная плата… ставит нашу государственную рыбопромышленность в неблагоприятные условия по сравнению с японской.

Необходимо прежде всего иметь в виду, что она занимает в наших водах второстепенное положение, составляя пока меньшую часть всей промышленности, тогда как японская – большую. Если первая основывается главным образом на речных участках, то вторая – исключительно на морских. Поскольку же работа на речных участках (исключая, впрочем, Усть-Камчатск), как связанная со скупом рыбы у местного населения, является менее выгодной, чем на морских участках, то советская рыбная промышленность уже в силу этого находится в худших экономических условиях по сравнению с японской.

Неравенство советской и японской сторон в области рыбопромышленности сказывается также и в том, что наши государственные предприятия ведут более точный учёт уловов и в случае перелова испрашивают каждый раз у Дальрыбы специальное разрешение с особой оплатой всего переловленного количества рыбы. Между тем японские промышленники не ведут точного учёта своих уловов и таким образом фактически за каждую единицу улова уплачивают аренды меньше, чем советские предприятия.

Но этого мало. В то время как наша рыбопромышленность, развивающаяся в условиях советского трудового законодательства, несёт большие расходы по ежегодному повышению зарплаты, охране труда и социальному страхованию своих рабочих и служащих, японцы не несут этих расходов, пользуются дешёвой японской рабочей силой. Неудивительно, что стоимость японской продукции должна быть ниже такой же советской на всю сумму расходов, вызываемых применением у нас трудовых норм по КЗОТ и коллективным договорам. Необходимо ещё принять во внимание, что Охотско-Камчатские промысла отстоят от своей главной оперативной базы во Владивостоке значительно дальше, чем от северной Японии, и что АКО приходится нести гораздо большие транспортные расходы по переброске туда… сравнительно с японскими промышленниками, опирающимися преимущественно на Хакодате и другие северные японские порты. Дороговизна транспорта, кроме оплаты большего расстояния, объясняются ещё тем, что наши фрахтовые ставки выше японских в среднем на 40–42 %. Так, за пароход в 2 000 т АКО уплачивает фрахта по 690 руб. в сутки, а японская фирма Ничиро – 430 руб., за пароход в 2 800 т – 900 руб. и 530 и за пароход в 3 500 т – 900 и 570 руб.

Помимо указанных выше соображений, необходимо также считаться ещё с тем, что согласно своему уставу АКО обязано снабжать население Охотско-Камчатского края. Эти товары продаются по установленным ценам за наличные деньги, а охотничьему и ловецкому населению в известном проценте и по определённой расценке – также в обмен на упромышленную им пушнину и рыбу, причём ловцы обычно получают за сдаваемую рыбу 25 % деньгами и 75 % товарами. В годы хороших уловов такая расплата за рыбу является выгодной для обеих сторон, в годы же пониженных уловов эта операция становиться явно убыточной…

При всём том, вырабатывая значительно меньшую часть рыбной продукции по сравнению с японской, мы не можем существенно влиять на иностранные рынки, являющиеся главным потребителем наших консервов, солёной и свежей рыбы. Единственным выходом из создавшегося положения является дальнейшая рационализация производства на государственных и кооперативных предприятиях… требует вложения значительных средств в валюте, самое улучшение не всегда приносит советским предприятиям соответствующую выгоду. Иностранный потребитель весьма консервативен в отношении как новых видов продукции, так и новых видов её обработки (например, консервы из горбуши, кеты). Для внедрения на иностранном рынке новой советской рыбной продукции, не говоря о конкуренции японцев и др., требуется продолжительное время, исчисляемое годами, а также новые расходы (например, реклама)…

…Вынуждает нас настаивать на коренном пересмотре всей политики заработной платы… Эта система принципиально должна состоять в процентном отчислении с себестоимости сырца, фактически добытого на участке в истекшем сезоне, причём самый процент может быть не выше 8. В отличных случаях Дальрыба, при неулове рыбы или во временном отказе предприятия от улова рыбы в нечётные годы, должна или совершенно освобождать держателя участка от арендной платы, или снижать её в зависимости от факт улова. Однако, поскольку советско-японская рыболовная конвенция ставит наши и японские предприятия в одинаковые условия относительно заработной платы и налогов, новая система заработной платы должна проводиться в таком порядке, чтобы всеми своими льготными сторонами она была обращена к советскому предприятию (например, в виде возврате им разницы сравнительно с японцами в виде особых дотаций)…

ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ С ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА

Н. Н. Пименов

Первые суда

Отсутствие собственного морского транспорта и средств рейдовой обработки судов в самом начале существования Акционерного Камчатского общества отразилось на его повседневной работе. Полная зависимость от своевременной подачи под погрузку пароходов Совторгфлотом, которые он фрахтовал у иностранных фирм, создала в работе транспортного отдела Морской конторы АКО ненормальное положение.

Требовалось создание собственного транспортного морского флота в системе АКО, что, кстати, обуславливалось уставом АКО и вменялось в обязанности Морской конторы. При образовании Правления АКО в 1927 году

был создан один из отделов – Транспортно-складской, возглавляемый тов. Шевченко. Этот отдел неоднократно менял своё название, как «Транспортный отдел», «Морской отдел», «Морская контора». Отдел имел у себя бухгалтерию с законченной отчётностью.

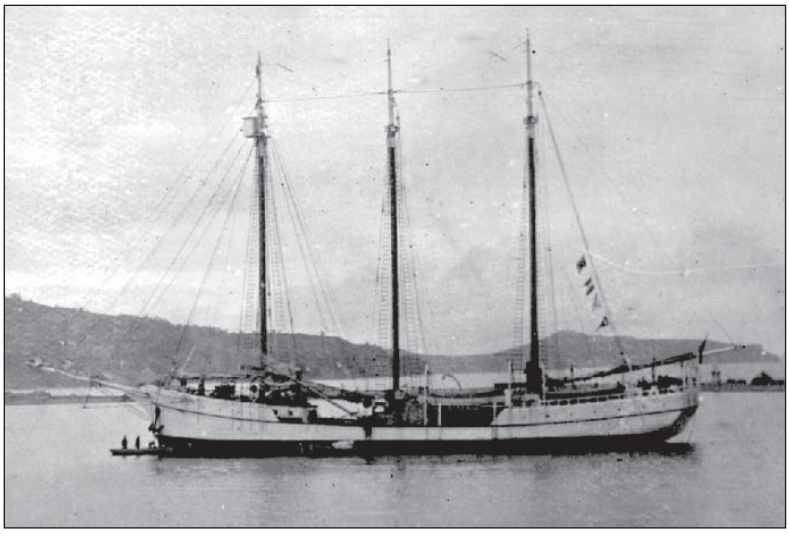
Морская контора за время своего существования также неоднократно меняла своё место нахождения, подобно сменам своего названия. Вначале размещалась в здании АКО на улице Верхнепортовой № 18, затем в 1928–1929 годах – во дворе дома № 36 на улице Ленинской, где теперь находится кинотеатр «Уссури». Позже Морская контора переводилась на мыс Чуркин на АКОбазу – причал 46, между Мальцевской переправой и садом «Италия», где обычно базировались суда Акционерного Камчатского общества. Но цели конторы были одни и те же – создание и обслуживание собственного морского флота.

С первых же дней создания Правления АКО был поставлен вопрос о приобретении судов для обеспечения потребностей рыбной промышленности Камчатки и Охотского побережья.

С этой целью в 1927 году был послан в США член правления АКО тов. Вячеслав Леонтьевич Бурыгин с двумя экипажами судовых команд. Последний произвёл закупку судов для АКО.

Первым судном был прибывший во Владивосток зимой с 1927 на 1928 год деревянный теплоход «Апекс». Перегонял его капитан Э. Г. Пухерт. Первенцу флота Камчатки было дано название города Охотска, являвшегося колыбелью тихоокеанского флота, где в мае 1716 года русскими мастерами, выходцами из Архангельска, была построена и спущена на воду первая лодья «Восток», положившая начало русскому мореплаванию на Ти-

Первое транспортное судно Камчатки – деревянный теплоход «Апекс», переименованный в «Охотск», 1927 год



Второе транспортное судно ПМШ – «Чарльз Броуер», переименованное в «Чукотку», 1928 год

хом океане. На ней Кузьма Соколов открыл морской путь на Камчатку. «Охотску» предстояло возглавить возрождение флота рыбной промышленности Камчатки и Охотского побережья (5).

Весной 1928 года из Америки во Владивосток прибыло второе судно – деревянная парусно-моторная шхуна «Чарльз Броуер» («Чукотка»).

11 апреля 1928 года обоим судам Владивостокским торговым портом были присвоены русские названия и флажные позывные сигналы.

Характеристика прибывших судов следующая (6):

Название	**«Охотск»**	**«Чукотка»**
Старое название	**«Апекс»**	**«Чарльз Броуер»**
Время прибытия	зима 1927	весна 1926
Корпус судна	дерево	дерево
Регистровый тоннаж брутто (т)	785	569
Регистровый тоннаж нетто (т)	635	325
Дедвейт (т)	900	800
Чистая вместимость (т)	635	325
Мощность двигателя (л. с.)	382	384
Численность экипажа (чел.)	26	27
Год постройки	1918	1918
Балансовая стоимость в рублях	151 739,29	161 858,94

Оба судна в 1928 году совершили первые камчатские рейсы. «Охотск» под командованием капитана Степана Ивановича Кострубова, выйдя 16 июня из Петропавловска, прошёл по восточному побережью Камчатки до мыса Дежнёва с заходом на Командорские острова. «Чукотка» под коман-

дованием капитана П. И. Андржеевского 1 июля вышла из Петропавловска, прошла по Охотскому морю вдоль Западного побережья Камчатки, затем, повернув налево, посетила Олу, Охотск и Шантарские острова. Оба судна глубокой осенью возвратились во Владивосток (7).

Последующие годы судна совершали камчатские рейсы с выходом через Берингов пролив в Чукотское море (8).

Но плавание судов-первенцев было недолгим. Теплоход «Охотск» летом 1930 года, стоя у деревянного пирса Петропавловского порта, загорелся, угрожая причинением повреждений портовым постройкам. С большим риском для жизни «Охотск» отбуксировали в район мыса Сигнального и обрубили буксир. Затем выстрелом из орудия со сторожевого корабля «Охотск» был взорван и потоплён. Угроза порту была предотвращена.

Шхуна «Чукотка» летом 1931 года была зажата во льдах Чукотского моря в районе Певека и раздавлена. Команду во главе с капитаном Георгием Ивановичем Фонарёвым и радистом Николаем Филипповичем Кочимовым удалось спасти. Сняли её на пароход «Ительмен», который под командованием капитана Евгения Дмитриевича Бессмертного доставил экипаж в Корфский рыбокомбинат, а сам пошёл на север для продолжения рейса.

Все суда, даже специального назначения, поступавшие в рыбную промышленность Дальнего Востока, зачислялись в Морскую контору АКО.

15 марта 1928 года в Японии в порту Осака на переоборудованном японском пароходе «Тайя-Мару», получившем новое название «Первый краболов», капитан Александр Игнатьевич Дудник (1893–1973) поднял советский флаг.

23 марта «Первый краболов» впервые вошёл во Владивосток, а 5 апреля с рабочими-японцами на борту вышел в первую свою путину и 20 апреля стал на якорь в районе Птичьего острова в Охотском море у западного берега Камчатки.

Вскоре так же стал на якорь закупленный АКО в США и дооборудованный в Японии плавучий крабоконсервный завод «Камчатка» под командованием капитана Георгия Ивановича Александрова (9).

В зиму с 1928 на 1929 год Морской конторой были укомплектованы для приёмки закупленных в США судов «Якут» и «Ламут», которые выехали из Владивостока в город Сиэтл через Японию и на некоторое время задержались (первое – в Иокогаме, второе – в Токио). В Японии моряки показали себя достойными представителями страны Советов – никаких скандалов и пьянок, обычных для иностранных моряков, прибывших в Японию, не было и в помине. Это порадовало владельца гостиницы, в которой обычно останавливались матросы. В знак искренней признательности владельцем гостиницы нашим морякам был устроен бесплатный банкет накануне их отъезда. На прощальном банкете также никаких недоразумений не произошло (10).

В 1929 году прибыли с перегона пароходы «Эскимос» и «Якут» под командованием капитанов Гуго Генриховича Пот и Петра Иосифовича Андржеевского и плавучие крабозаводы «Тунгус», «Ламут» и «Юкагир». В том же году АКО построило береговой крабоконсервный завод на острове Птичьем – западное побережье Камчатки в районе реки Хайрюзово (11).

В 1929 году Советское правительство решило организовать специальную экспедицию на остров Врангеля для спасения находящейся там в течение трёх лет, завезённой в августе 1926 года научно-исследовательской экспедиции на пароходе «Ставрополь» под руководством Г. А. Ушакова и для завоза новой смены людей. Общее руководство и контроль за надлежащим исполнением этого ответственного государственного задания правительством поручено арктической комиссии при СНК СССР. Непосредственное выполнение и организация снабжения возложены на АКО (12).

Для осуществления намеченной операции был выделен ледорез «Ф. Литке». Требовались большие запасы бункерного угля, что приводило к сокращению полезной ёмкости грузовых трюмов ледореза. Для высвобождения последней вместе с ледорезом «Ф. Литке» следовал с грузом угля пароход «Якут». Оба судна из Владивостока вышли 13 и 15 июля 1929 года. По пути для добункеровки суда заходили в Петропавловск и бухту Провидения. 5 августа после последней добункеровки в заливе Святого Лаврентия суда разошлись – пароход «Якут» пошёл на юг, а «Ф. Литке» для выполнения правительственного задания – к острову Врангеля (13).

О том, что значил для островитян приход «Ф. Литке», начальник экспедиции Георгий Алексеевич Ушаков писал следующее: «Три года прожили мы на острове, но у нас не было уверенности, что пароход со сменой может пробиться к нам и в этом году. Ледовая обстановка летом 1929 года была исключительно неблагоприятной. Мы стали готовиться к четвёртой зимовке. Как же забились наши сердца, когда однажды утром мы увидели стоящее близ берега судно. Это был ледорез “Ф. Литке”, прорвавшийся к нам сквозь стену льда. С тех пор, как в 1927 году два гидроплана доставили нам годовой комплект “Правды” и несколько писем, мы не имели никакой связи с внешним миром».

Осенью ледорез «Ф. Литке» поле захода в бухту Провидения и Петропавловск прибыл во Владивосток. Экспедиция на остров Врангеля была успешно завершена.

В центре города Владивостока, на улице Ленинской, напротив старого летнего цирка, был сквер, примыкавший одним краем к проходной Морского порта, другим краем – к железнодорожным путям, известный среди моряков под названием «Фиалки». Там обычно отдыхали моряки, делясь впечатлениями и воспоминаниями. Сквер по существу являлся неофициальной «биржей труда». Здесь принимались на работу моряки на пароходы АКО.

В те времена во Владивостоке ещё живы были традиции дореволюцион-

ного Добровольного флота, когда в качестве характеристик морякам, зарекомендовавшим себя на работе с хорошей стороны, капитаны на обороте своей визитной карточки писали примерно так: «Рекомендую Петрова как хорошего боцмана». Подобные рекомендации, как правило, имели хорошие повара и лотовые матросы. Но получить такую рекомендацию было нелегко. Они добывались упорным добросовестным трудом.

Желающих работать на судах АКО было много. Этому способствовала материальная заинтересованность. Оклады плавсостава при нахождении судна севернее 48-й параллели увеличивались на 50 процентов. К тому же цены на продукты на Камчатке были значительно ниже материковских. Поэтому и бесплатное коллективное питание на судах АКО было лучше, чем на судах каботажного плавания Приморья. Моряки, по существу, не испытывали существовавшего тогда в стране карточного режима на продукты питания.

После рейса на Камчатку с апреля по ноябрь каждый моряк АКО имел возможность прилично одеться и осуществить мечту – приобрести японскую или сингапурскую робу либо брюки с карманом сзади (для мореходки). Мечтой каждого моряка было сходить в летний цирк и посмотреть на любимца всех владивостокцев – циркового артиста Мусина, подражавшего на арене популярному американскому артисту Чарли Чаплину. Также большой популярностью не только моряков, но и всех владивостокцев пользовался «Китайский ресторан», находившийся в районе «Миллионки» близ Семёновского базара, на месте нынешнего стадиона «Динамо». Ресторан пользовался популярностью не только за разнообразие блюд из морепродуктов, но и за быстроту обслуживания. Едва посетитель успевал переступить порог «ресторана», он был встречен приветливым швейцаром, который, каждого называя «капитана», на ходу узнавал, что будет кушать посетитель, вёл его к свободному столику, одновременно выкрикивая через весь зал на кухню названия заказанных блюд. Через мгновение из кухни выбегал с подносом, заполненным закусками, официант. Там допускался отпуск обедов в долг. Обманывать никто не решался, так как после этого уличённый во лжи посетитель лишался удовольствия зайти вновь в этот гостеприимный уголок.

На других судах не каждый имел одежду для выхода в город. Тогда бытовал обычай взаимной морской выручки. Когда уходящий в увольнение на берег моряк одевался всем кубриком: брюки – одного, пиджак (клифт) – другого, туфли (корочки) – третьего, шарф – для прикрытия голой груди – четвёртого. Все остальные были вынуждены сидеть на судне в ожидании возвращения товарища. По возвращении товарища одевался очередной.

В августе 1929 года в Петропавловск прибыл закупленный в США пароход «Ительмен» под командованием капитана Евгения Дмитриевича Бессмертного. В это же время был закуплен и «Орочон» под командование

капитана Николая Валериановича Ушакова. 23 августа 1930 года в Петропавловском порту было произведено торжественное поднятие государственного флага на пароходе «Орочон». Этот день приказом АКО был объявлен выходным днём для всей команды парохода «Орочон» (14).

Кстати, приход «Орочона» в Петропавловск памятен старожилам ещё по одной причине. Будучи в Америке, команда «Орочона» на свои личные деньги приобрела трактор «Фордзон» в подарок труженикам сельского хозяйства Камчатки. 20 августа состоялось торжественное вручение трактора колхозу имени «Шестнадцатого съезда» (позже совхоз «Пограничный» Елизовского района). Полученный от моряков трактор использовался на полях, приводил в действие лесопилку на строительстве домов для колхозников (15).

И ещё одно событие произошло в 1930 году. В летнюю навигацию на рыбокомбинаты западного побережья Камчатки не было доставлено снабжение и промысловое снаряжение. Вопреки мнению скептиков, в конце сентября из Петропавловска вышел в рейс пароход «Ительмен» под командованием капитана Е. Д. Бессмертного. Сдав на рыбокомбинаты грузы, «Ительмен» без каких-либо повреждений в начале ноября прибыл в Петропавловск (16).

В 1930 году во Владивосток прибыли закупленные в США плавучие крабоконсервные заводы «Гиляк» и «Коряк». Тогда же впервые семь краболовов: «Тунгус», «Ламут», «Юкагир», «Гиляк», «Коряк», «Камчатка» и «Первый краболов» – были укомплектованы полностью советскими рабочими. На краболовах в качестве обработчиков появились женщины, это было впервые на водном транспорте, что весьма положительно сказалось на многих производственных процессах, так как женские руки оказались там более к месту (17).

Приказом заместителя председателя Правления «Союзрыба» № 99 от 26 сентября 1930 года и уполномоченного по Дальневосточному краю № 116 от 18 октября 1930 года на базе объединения краболовов «Дальгосрыбтреста» и АКО был создан трест плавучих крабоконсервных заводов – «Кработрест» (18).

Разместился «Кработрест» на Русском острове. Флот базировался в бухте Новик. Позже «Кработрест» перебазировался в бухту Диомид.

В 1930 году пять плавучих крабоконсервных заводов: «Тунгус», «Ламут», «Юкагир», «Коряк» и переоборудованный под перевозку воды краболов «Камчатка» – как имевшие специальное назначение были переданы из морской конторы АКО «Кработресту» (19).

Также «Кработресту» был передан крабоконсервный завод, находившийся на Птичьем острове в районе реки Хайрюзовой.

Переезд Правления АКО из Владивостока в Петропавловск (1930–1933)

В 1928 году Петропавловск впервые перешагнул традиционные границы своей территории до противоположного берега Култучного озера, где на склонах Мишенной сопки появились первые дома.

Для более оперативного руководства хозяйством Камчатки было решено Правление Акционерного Камчатского общества перенести из Владивостока в Петропавловск. До этого в Петропавловске на улице Ленинской № 63 размещалась Камчатская контора АКО, подчинявшаяся Правлению АКО во Владивостоке. Решили обосноваться на северном берегу Култучного озера, где построили двухэтажное деревянное здание правления АКО. Сообщение с городом осуществлялось пешком либо на телегах по Озерновской косе, или же через озеро на ветхом деревянном катере с мотором мощностью в 24 силы.

А рядом вдоль дороги в обе стороны от правления АКО строились деревянные рубленые дома, каркасно-засыпные палатки и сборные щитовые деревянные «юрты» для сотрудников Правления. Эта улица была названа именем наркома – «Микояновской» (ныне Ленинградская). Всех обеспечить жильём не представлялось возможным, поэтому на склонах Мишенной сопки индивидуальными застройщиками собирались из ящичной тары каркасно-засыпные домики. Лесной покров Мишенной сопки стал уничтожаться, так как деревья вырубались как для строительных целей, так и для отопления. Этому жилому массиву было дано название АКО-град.

Правление АКО и главная контора формально прекратили свою деятельность во Владивостоке с 1 июля 1930 года, то есть с момента начала переезда в город Петропавловск, но фактически ещё продолжали управленческую работу во Владивостоке до начала 1931 года.

Главная бухгалтерия АКО по состоянию на 1 июля 1930 года отчётность во Владивостоке прекратила, продолжая её с этого времени в Петропавловске (20).

С переездом Морской конторы в Петропавловск во втором полугодии 1930 года при АКО было создано Управление транспорта и связи, которое кратко именовалось «Морское управление», или «Морконтора».

При Владивостокской конторе АКО, в связи с переездом Морской конторы в Петропавловск и созданием там Морского управления, был создан Транспортно-экспедиционный сектор.

В приказе по Владивостокской конторе АКО от 23 ноября 1930 года говорилось:

В параграфе 1: Владивостокская контора под руководством тов. И. И. Розенберга формируется из шести основных секторов:

1. Заготовительно-снабженческий;

2. Транспортно-экспедиционный;
3. Административно-хозяйственный;
4. Кадров и труда;
5. Счётно-бухгалтерский;
6. Учётно-статистический.

В параграфе 2: штат Транспортно-экспедиционного сектора определён в 27 человек, в том числе морской инспектор, завплавсредствами, судовой оформитель. В обязанности фрахтователя входило через Совторгфлот изыскивать тоннаж иностранных судов для доставки путинных и снабженческих грузов.

В параграфе 3: бухгалтериям Морской конторы и Коммерческого управления влиться в общую бухгалтерию, где заканчивать работу по сведению баланса по день реорганизации.

В параграфе 19: реорганизацию провести до 1 декабря 1930 года (21).

На совещании ответработников Морского управления АКО при заместителе директора-распределителя тов. Евгении Львовиче Якобсоне 16 февраля 1931 года обсуждался вопрос о штатах Морского управления АКО в Петропавловске. Отмечено, что работа Морского управления протекала крайне неудовлетворительно. Руководство работой Моруправления фактически шло из Владивостока. В связи с чем предложено Моруправлению АКО в Петропавловске в трехдневный срок проработать вновь структуру и штаты Моруправления. Общее руководство над Морским Директоратом возложить на тов. Дорошенко М.

Руководство всеми погрузочно-разгрузочными работами оставлено за Моруправлением, для чего создан в нём погрузочно-разгрузочный сектор, возглавлял который тов. С. М. Смесов.

Сектор связи решено сохранить за Моруправлением, для чего предложено решить вопрос о переброске из села Ключи, находящегося там радиоинженера (22).

Приказом АКО № 72 от 14 мая 1931 года были утверждены штаты управления связи на 1931 год в количестве 14 должностных единиц и бухгалтерии Управления транспорта и связи 11 должностных единиц, всего 25 единиц (23).

С 1931 года на предприятиях АКО использование японских рабочих было прекращено. Стали работать только русские рабочие, прибывающие для сезонной работы путём вербовки, в основном из западных областей страны.

Все сомнения были развеяны только после постановления Комитета Камчатки и Сахалина при Совете Труда и Обороны в декабре 1930 года о том, что транспорт, находящийся в АКО, не передаётся «Совторгфлоту», а остается в ведении АКО. Об этом 11 марта 1931 года сообщил на собрании партийных работников АКО председатель Правления Борис Исаевич Гольдберг, по докладу которого было издано в Москве указанное постановление (24).

Вопрос о создании собственного флота АКО всегда стоял остро и в областных организациях. Председатель окрисполкома тов. Коренев, выступая на

заседании окрисполкома 9 января 1932 года, говорил: «В отношении водной связи у нас не очень благополучно, потому что “Совторгфлот” выполнил свой план по рейсам пароходов за 1931 год только на 58 процентов» (25).

19 марта 1932 года постановлением Совета труда и обороны № 276 было решено для смены колонии на острове Врангеля и для завоза на остров снабжения и снаряжения послать в 1932 году экспедицию, возложить её организацию на АКО (26).

Для экспедиции был зафрахтован пароход Совторгфлота «Совет» под командованием капитана Константина Александровича Дублицкого. Помимо экипажа парохода на нём находился состав экспедиции в количестве 47 человек, в том числе 22 женщины. Пароход «Совет» задание выполнил, но на обратном пути во льдах получил повреждение винта и валовой линии. Последний был взят пароходом АКО «Эскимос» на буксир и доставлен во Владивостокский порт 11 ноября 1932 года (27).

20 октября 1932 года Камчатская область в нынешних её границах была образована в составе Хабаровского края. В связи с этим в 1934 году из состава АКО выбыли Охотский и Анадырский рыбокомбинаты (28).

Объединение флота с портом (1933–1936)

Петропавловский морской порт до 1 января 1933 года находился в подчинении Дальневосточного управления Совторгфлота. С 1 января 1933 года он перешёл в подчинение Центрального управления портов. 1 июня 1933 года порт был передан в систему АКО и объединён с ранее существовавшим Управлением транспорта и связи АКО. Новое объединение получило наименование «Управление транспорта, связи и портов». Разместилось оно в бывшем помещении Совторгфлота на территории порта. Директором Управления был назначен Константин Георгиевич Майсурадзе (29).

В ведении Управления находились: Петропавловский порт, Владивостокская и Усть-Камчатская торговые базы, Большерецкое агентство и четыре парохода-снабженца: «Орочон», «Ительмен», «Эскимос» и «Якут». Общая грузоподъёмность судов 16 600 тонн. На каждом из пароходов имелись должности лекпомов (медицинских работников), которые обычно замещались бездипломными специалистами-практиками.

Все четыре парохода, в особенности пароход «Якут», были значительно изношены и требовали капитального ремонта. Суда в 1933 году совершили 29 106 миль плавания и перевезли 50 075 тонн груза (30).

Стоит подробнее остановиться на тех условиях, в которых работали моряки на пароходах АКО.

Все суда в качестве главного двигателя имели паровые машины, приводимые в движение от паровых котлов, работающих на угле. Часть котлов имели просаженные жаровые трубы.

Суда при качественном угле и хорошей погоде развивали скорость до семи узлов, но не всегда удавалось получить качественный уголь. В конце каждой вахты и в начале следующей вахты скорость хода судна резко снижалась из-за чистки топок котлов от шлака.

…На каждом из четырёх пароходов-снабженцев имелись бригады грузчиков численностью 20–30 человек, а также по катеру с двигателем в 24 лошадиных силы и несколько кунгасов. Пароход, став на якорь на рейде малонаселённого пункта, производил грузовые операции своими силами. Как правило, на носовых лебёдках и трюмах работала палубная команда, на кормах – машинная. На катере работали сменившиеся с вахты штурмана и механики. Выгрузка груза осуществлялась с доставкой на берег и удалением от полосы заливаемого берега на 50 метров, а в отдельных снабженческих пунктах с укладкой в складские помещения. Руководил грузовыми операциями начальник снабженческой экспедиции, назначаемый для каждого снабженческого рейса товарной базой АКО. С ним же в рейс выходил бухгалтер, который на борту судна оформлял документы на переадресованный груз. Тем самым устранялась потеря ценного груза и достигалась оперативность в своевременном предъявлении счетов получателю на груз и грузовые операции.

Пароходы, уходя из Владивостока весной в длительные рейсы, кроме основных бункеров заполняли углём второй и третий трюмы как близлежащие к котельному отделению. Когда запасы бункерного угля подходили к концу, на судах в перерыве между штормами объявлялся аврал по перегрузке угля. На ходу судна производилась перегрузка угля «вплечевую» – в мешках или при помощи стрел, выведенных за борт, и шкентелей, вооружённых «телефоном». Сетки, гружённые углём, плавно перемещались за бортом над водой от грузового трюма к люкам бункеров.

В таких авралах участвовал весь экипаж. Капитан бессменно нёс вахту на ходовом мостике, а старший механик в машинном отделении. И когда уставшие люди по коридорам средней надстройки для короткого отдыха садились на палубу, прислонившись спинами к переборкам кают, протянув ноги поперёк коридора, буфетчица и дневальная, переступая через ноги отдыхающих, разносили им кофе и бутерброды. На обед времени не отводилось – дорога были каждая минута. Нужно было забункероваться до наступления очередного шторма.

Весь обслуживающий персонал работал круглые сутки до окончания аврала. А затем нужно было сделать генеральную приборку во всех помещениях, куда могла проникнуть угольная пыль. Расход воды был под строгим контролем старшего помощника капитана. Вода открывалась по расписанию, а на камбузе стояла ручная помпа.

Оборудованных ванн суда не имели. Для мытья имелась небольшая металлическая, не утеплённая выгородка, в которую были подведены трубопроводы пара и воды, у подволока имелся душ. С выходом из порта водя-

ной трубопровод заглушался, и весь рейс душ не работал. Набрав в ведро воды, опускали в него паровой патрубок, затем, открыв винтель, грели воду. Подогретая таким способом вода имела примесь антинакипина, поступавшего с паром, а это оказывало влияние на выпадение волос.

Охраной труда и правилами промсанитарии предъявлялись требования ежедекадной стирки рабочей робы членами машинной команды. За это им оплачивалось по 1 рублю 50 копеек за каждую стирку. Или 4 рубля 50 копеек за месяц.

Не имея достаточных запасов воды, стирка робы пресной водой не допускалась. Поэтому после тщательного вымачивания в разведённом каустике (либо антинакипине) роба привязывалась на шкертик и на ходу судна выпускалась за борт, где она под струей морской воды приобретала чистоту, если не успевала отвязаться и уплыть в неизвестном направлении. Судовое постельное бельё стиралось обслуживающим персоналом вручную на стиральной доске. О стиральных машинках не имели представления – они появились только в послевоенное время.

Согласно существовавшему до 1956 года режиму работы морского транспорта, утверждённому Советом труда и обороны, морякам в компенсацию переработки в праздничные и выходные дни предоставлялось два дня в месяц, тогда как до 1940 года на всех предприятиях существовала шестидневная рабочая неделя, то есть пять выходных дней, не считая революционных праздников.

Но не только трудности морской стихии и условия морской работы приходилось преодолевать морякам. Все суда АКО были иностранной постройки, все они проплавали за границей немалые сроки и были признаны там негодными для дальнейшей эксплуатации. Строились они на период проведения отдельных операций в первую мировую войну. За границей они были поставлены на прикол, и стояли годами до приобретения их АКО. Рефрижераторных установок на них не было. Суда отправлялись в рейсы, обеспечивались консервными и сушёными продуктами; свежее мясо заменяли бочки солонины.

Цинга выводила из строя многих членов экипажа. Быстро появлялось чувство усталости, днём возникала сонливость, бледнело лицо, синели губы и слизистая оболочка рта, кожа принимала грязно-серый оттенок, дёсны кровоточили и легко отделялись от зубов, сами зубы выпадали, тело становилось дряблым с багрово-синими пятнами. Организм ослабевал, уверенно приближалась смерть. Не всем членам экипажа удавалось возвратиться в родной Владивосток. Некоторые, как поётся в старинной матросской песне, зашитыми в обрывок тёмного брезента, с привязанным к ногам обгоревшим колосником «...в пучине глубокой морской себе находили могилу».

Напрасно старушка ждёт сына домой,
Ей скажут – она зарыдает...

Глубокой осенью, когда суда возвращались во Владивосток, многие родственники моряков не со слезами радости стояли на причале. Они стремились узнать от очевидцев о последних днях мучительной жизни не вернувшегося кормильца семьи.

Специальные исследования показывают, что необходимая норма потребления витаминов С на Севере равна 250–300 миллиграммов в сутки, или в три раза выше, чем в районах умеренного климата (31).

Чтобы избежать цинги, моряки, плавая вдоль берегов Камчатки, прибегали к помощи местного населения, у которого выменивали оленье мясо, иногда доставали черемшу, которая появляется ранней весной, и ягоды шиповника. Это частично восполняло так необходимые витамины в питании.

В таких условиях судоэкипажи возвращавшегося флота АКО справлялись с возложенными на них обязанностями.

В 1934 году Управление транспорта связи и портов пополнилось шестью судами. Среди них был пароход «Колыма» 1906 года постройки, на котором моряки-дальневосточники в 1927 году под командованием капитана П. Г. Миловзорова совершили первый коммерческий рейс к устью реки Лены. Об этом красноречиво рассказывает стенд морского музея во Владивостоке. «Колыму» моряки ласково называли – «Коломбина». Также прибыло пять рыбных траулеров: «Блюхер», «Буревестник», «Восток», «Дальневосточник», известный по гидрографическим исследованиям Берингова моря в период с 1929 по 1933 годы, и рыбный траулер «Палтус». Все эти траулеры в 1929 году были построены в Германии по заказу Советского Союза, имели паровые машины мощностью до 650 лошадиных сил и развивали скорость до восьми узлов. Грузоподъёмность их была 300 тонн.

Летом 1934 года на транспортные суда АКО впервые пришли помощники капитанов по политической части (помполиты), это было большим событием. Прежде всего, потому, что политработники были людьми с большим жизненным опытом и, как правило, с богатой революционной биографией. При правлении АКО с 6 июля 1934 года был создан Политсектор АКО, начальником политсектора был назначен Александр Робертович Орлинский (32).

В числе первых помполитов на судах АКО работали: Александр Лукич Евгрофов, Иван Андреевич Поздняков, Иван Ильич Петров, Василий Прохорович Ребров, В. Г. Лопырёв, М. Н. Лялин, А. Д. Латвинцев, В. П. Огнев, П. Н. Сельянов, В. Прокофьев (33).

Вклад транспортного флота АКО в социально-экономическое и культурное строительство на Камчатке к этому времени достиг впечатляющей величины – перевозка груза за 1934 год составила 59 288 тонн и 8 666 пассажиров, в том числе 13 366 тонн перевезено вновь поступившими судами.

Владивостокская Морская контора и Усть-Камчатское агентство находились в оперативном подчинении Управления транспорта, связи и портов (34).

В этот период вновь отличился экипаж «Ительмена» по снабжению рыб-

ных предприятий западного побережья Камчатки в декабре 1934 года. В связи с тем, что пароход Морфлота «Смоленск» с грузом для западного побережья вышел из Владивостока с большим запозданием (только в ноябре), он не смог выполнить снабженческого рейса – судам Морфлота запрещалось в ненавигационный период (после 15 октября) плавать в Охотском море.

После перегрузки в Петропавловском порту с борта парохода «Смоленск» снабженческого груза на пароход «Ительмен», последний снялся из Петропавловска на западное побережье Камчатки и к концу декабря успешно закончил свой рейс, снабдив продовольствием северные комбинаты западного побережья Камчатки в трудных ледовых условиях (35).

Своим декабрьским рейсом «Ительмен» ещё раз убедительно подтвердил, что рыбокомбинаты Западной Камчатки могут полностью снабжаться в зимний период. Этим достигались не только огромная экономия средств, но и создавались условия, при которых рабочие рыбокомбинатов Западной Камчатки не отрывались в летний период от промысловых работ на грузовые операции.

В течение всей зимы 1934–1935 года Петропавловский порт был открыт для навигации. В порту были пароходы в декабре, январе и феврале. Авачинская бухта замерзала на очень непродолжительный срок. Такие суда, как «Ильич» (старый) и пароход «Ительмен», заходили в Петропавловский порт и проводились при помощи парового рыбного траулера «Блюхер», который, по существу, выполнял роль портового ледокола. В предыдущие годы разгрузка судов проводилась среди бухты на лёд, откуда груз перевозился в порт на собачьих нартах и конных санях (36).

В пяти километрах от порта в бухте Раковой, на мысу между Солёным и Богородским озёрами, была построена портовая радиостанция, оснащённая двумя передатчиками (один из них коротковолновый для связи с Владивостоком). Длинноволновый искровой передатчик обслуживал море. Каждый из передатчиков имел мощность по полкиловатта (37).

В 1935 году прибыли с перегона на Камчатку новые суда, закупленные в Германии. Первым прибыл пароход «Кижуч» под командованием капитана Ивана Павловича Греченкова. 18 сентября в Петропавловский порт вошёл пароход «Чавыча», перегон которого осуществила первая на Дальнем Востоке женщина-капитан Анна Ивановна Щетинина.

Ранее, окончив в 1929 году техникум путей сообщения, она работала на штурманских должностях на первенце флота АКО «Охотске», краболове «Коряк», рыбном траулере «Топорок», пароходе «Эскимос», пароходе «Орочон». В годы Великой Отечественной войны командовала пароходами «Сауле», «Жан Жорес», «Родина». В 1949 году, после окончания ЛИИВТ, она перешла на преподавательскую работу. Сначала в Ленинградском, а затем в Дальневосточном высшем инженерном морском училище имени Невельского. В 1956 году Анне Ивановне было присвоено звание доцента (38).

А. И. Щетинина награждена орденом Ленина, Трудового Красного Знамени, Отечественной войны 2-й, 1-й степени, Красной Звезды и несколькими медалями. Её заслуги были признаны мировой общественностью. Накануне шестидесятилетия, в феврале 1968 года, лондонская газета «Монинг Стар» писала: «Анна достойна почести и славы. Девять правительственных наград на её мундире – признание её заслуг и отваги перед страной и женщинами всего мира» (39).

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 февраля 1978 года, в связи с семидесятилетием, Щетининой Анне Ивановне присвоено звание Героя Социалистического труда с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

18 сентября 1935 года прибыл спасательный буксир «Кит» под командованием капитана тов. Потапова, который в первых числах мая 1936 года умер в результате массового отравления пищей в столовой АКО. 20 октября 1935 года прибыл с перегона из Германии пароход «Сима».

Пароход «Кижуч» было предложено передать Северному Приморскому тресту. 9 ноября 1935 года судно под командованием того же капитана И. П. Греченкова вышло из Петропавловска для передачи. Греченков после передачи судна возвратился в Петропавловск для отчёта, после которого в сентябре 1936 года, возвращаясь во Владивосток пассажиром на попутной шхуне «Крестьянка», принадлежавшей Китозвертресту, погиб вместе с судном и экипажем в Охотском море (40).

Флот АКО к концу 1935 года состоял из 12 судов с чистой грузоподъёмностью 25 850 тонн и 179 пассажирских мест. План грузоперевозок 1935 года выполнен не был, так как пароход «Колыма» в ноябре 1935 года имел аварию в районе реки Хайрюзово, пароход «Ительмен» на 125 суток передавался в аренду Главного Управления Северного морского пути для Чукотско-Анадырского рейса. Рыбный траулер «Дальневосточник» в грузовых операциях не участвовал, в его первом трюме были оборудованы нары, и он использовался в качестве административно-разъездного судна для сообщения с рыбокомбинатами и находился в распоряжении начальника АКО. Флот в среднем 26,3 процента рабочего времени простоял в ремонте (41).

Работа Петропавловского порта протекала в тяжёлых условиях. В 1935 году фактически работал только один пирс длиною до 80 метров, так как оба из имеющихся пирсов пришли в негодность и поочередно непрерывно ремонтировались. Рабочей силы не хватало. При плановой потребности в 217 среднесписочных рабочих, фактически порт имел 150 рабочих. Более 100 человек жили в каркасно-засыпных палатках, не имея приличного жилья (42).

По оперативным данным общая жилая площадь на предприятиях АКО на 1 января 1934 года составляла 27 431 кв. м. Обеспеченность на одного живущего составляла: в 1933 году – 3,37 м, в 1934 – 3,6 м и в 1935 году – 3,7 кв. м (43).

Промышленное освоение Камчатки всё более и более предъявляло свои требования к чёткой работе водного транспорта в целом. Пропорционально росту водного транспорта увеличивался объём работ Петропавловского порта как единственной тогда базы на дальней окраине Советского Союза. Грузооборот Петропавловского порта в тоннах по годам составлял (44):

1 января 1936 года Владивостокское Морское агентство АКО как хозрасчётная единица, входящая в систему Управления транспорта, связи и порта, было ликвидировано. Агентирование судов АКО во Владивостоке передано непосредственно Владивостокской конторе АКО.

В 1935 году на всю страну прогремело имя забойщика донбасской шахты «Центральная-Ирмино» Алексея Стаханова. В ночь с 30 на 31 августа он, спустившись в забой, установил выдающийся трудовой рекорд, вырубив отбойным молотком за шестичасовую смену 102 тонны угля, перекрыв норму в 14 раз. Стахановское движение охватило всю страну. Много его последователей было и на судах АКО.

16 апреля 1936 года в Петропавловске проходило первое областное совещание стахановцев Камчатки. От моряков АКО на нём присутствовало четыре человека, в том числе кочегар траулера «Дальневосточник» Григорий Сурков (45).

В соответствии с приказом по Акционерному Камчатскому обществу № 31 от 19 января 1936 года при Карагинском рыбокомбинате была создана «База активного опытного лова» (БАОЛ). С осени 1936 года БАОЛ базировался в Петропавловске в каркасном домике, примерно там, где в данный момент стоит здание Петропавловского филиала Дальрыбвтуза.

5 ноября 1935 года в соответствии с приказом по Акционерному Камчатскому обществу БАОЛ была переименована в Управление Активного морского рыболовства – «Морлов». Базировался он в посёлке Моховая.

Глава III

СТАРАЯ МОРСКАЯ «ГВАРДИЯ»

А. Н. Якунин

БУРГХАРД Леонтий Иванович

Капитан дальнего плавания
(1875–…)

Родился в 1875 году. В 1920-х годах – заместитель заведующего московской конторой АКО, заведующий операциями китобойных и зверобойных промыслов АКО.

7 мая 1931 года – капитан китобойной базы (КБ) «Алеут» (переоборудование на Канонерском судостроительном заводе в Ленинграде).

7 июля 1932 – вывел КБ из Ленинграда на Дальний Восток Панамским каналом.

30 июля 1932 – в порту Киль к КБ присоединились три китобойных судна, построенных в Норвегии.

Китобойное судно (КС) «Авангард»: капитан Пургин, гарпунёр Олаф Экведт (Норв.).

КС «Трудфронт»: капитан Пётр Андреевич Зарва, гарпунёр Карлсон (норв.).

КС «Энтузиаст»: капитан Станков, гарпунёр Крауль Отто (нем.).

5 октября 1932 – на переходе в Тихом океане добыты первые киты, по решению капитана Бургхарда осталось две недели на охоту у о. Ревилья-Хихедо, которые были использованы для добычи китов. Всего был добыт 21 кит (14 кашалотов, 5 финвалов, 2 сейвала).

Прокрутили все технологические линии.

1 февраля 1933 – КБ «Алеут» с тремя судами зашла в бухту Золотой Рог.

Капитан Л. И. Бургхард по решению сверху был отстранён от командования судна из-за инцидента, произошедшего у острова Бонин (Япония) на переходе.

АЛЕКСАНДРОВ Георгий Иванович

Капитан дальнего плавания
(1882–1938)

Родился в Санкт-Петербурге в морской семье.

1901 – окончил морской кадетский корпус.

1904 – командир миноносца на Балтийском флоте.

Сибирская военная флотилия. Транспорт «Шилка», командир.

1918 – капитан Александров в связи с началом интервенции на ДВ увёл транспорт в Стамбул.

1918–1921 – работа на иностранных судах.

1922 – капитан ПХ «Эривань», стоящего Шанхае, – ст. помощник капитана – Е. Д. Бессмертный.

1923 – благополучно перегнали ПХ «Эривань» во Владивосток, вернули Доброфлоту.

1928 – приобретение Амторгом ПХ «Чейз». Построен в 1919 году в США. Длина 77,3 м, ширина 13,3 м, осадок 7,5 м, грузовместимость 674 р. т, мощность паровой машины 1 500 л. с.

1928 – 4 апреля в японском порту принят у американской команды пароход «Чейз». Капитан Г. И. Александров. Пароход переименован в «Камчатку». Это был второй краболов после переоборудованного японского парохода «Тайа-Мару» (капитан А. И. Дудник, 3.02.1928). В сезон 1928 года в АКО впервые работали два крабозавода.

1929 – по записке капитана Г. И. Александрова в наркомат пищевой промышленности значилось, что на судне должна быть единоначальная власть капитана, и только.

1930 – 3 декабря прибытие ПХ «Орочон» на Камчатку. Грузоподъёмность: 5 100 регистровых тонн.

1937 – 4 июня Г. И. Александрову, капитану ПХ «Орочон», присвоена премия наркомата пищевой промышленности «За перевыполнение плана путины 1937 года».

1938 – 10 августа Г. И. Александров привёл ПХ «Орочон» во Владивосток и сдал дела капитану Е. Д. Бессмертному. Ушёл на заслуженный отдых.

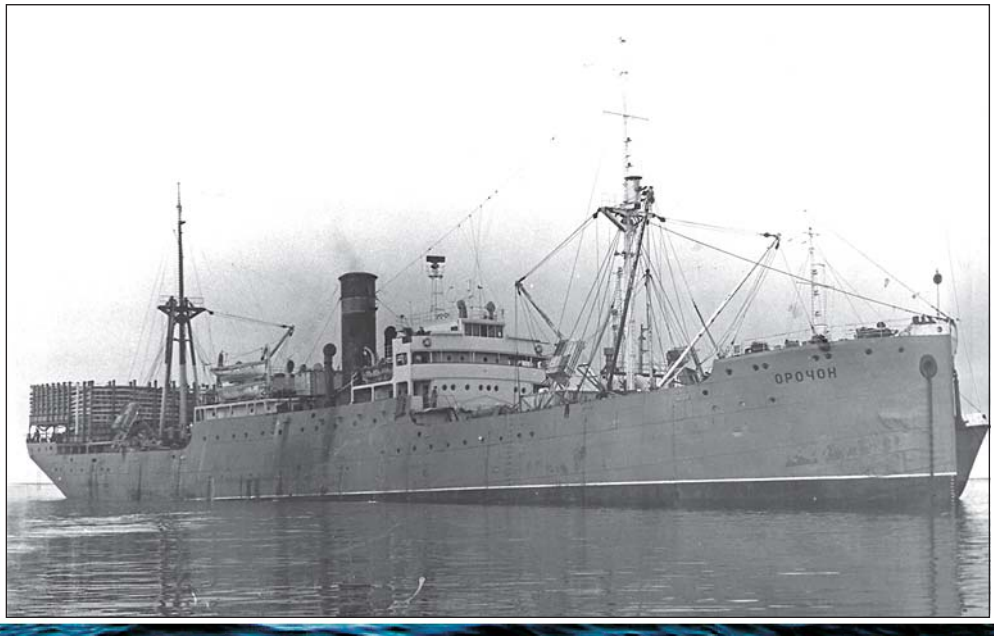
Умер Георгий Иванович в декабре 1938 года в Ленинграде.

Капитан Александров Г. И.: рейсовое донесение о приеме парохода-краболова «Камчатка» и подготовке к плаванию

Пароход «Chase» был получен мною на рейде в Хакодате. Приёмки парохода в том виде, в котором она обычно производится, фактически не было. Вступление наше во владение пароходом выразилось фактом простого нашего прибытия на пароход. Никаких документов, описей, спецификаций на пароходе не оказалось. В момент нашего прибытия на пароход на нём хозяйничали американцы, которые, пользуясь беспризорностью парохода, понемногу (а может быть, и помногу) разбазаривали находившееся на нём имущество. Обстоятельства сложились столь уродливо, что необходимые пароходу вещи, как, например, секстаны, пришлось купить у капитана за наличный расчёт, якобы его собственные, что казалось достаточно подозрительным.

Прочий инвентарь, как, например, столовые принадлежности, приходилось выуживать из кают американцев в запакованном для своза на берег виде. Первичные функции наши состояли, главным образом, в том, что мы (я, стармех, радист и Потапов) прятали беспризорные вещи в кладовые и запирали их. Фактическими хозяевами парохода мы стали лишь с прибытием команды, когда стало возможным наладить правильную судовую службу.

Подготовка парохода к плаванию состояла исключительно в установке заводского оборудования. Никакого ремонта пароходу, за исключением ремонта брашпиля, машины и окраски корпуса, дано не было по кредитным соображениям. Самое зло вооружения парохода состояло: 1. В незна-



чительности срока, предоставленного для подготовки парохода к плаванию; 2. В отсутствии плановости системы в работе; 3. В предоставлении разных работ разным мелким (кустарным) предприятиям; 4. В отсутствии расчётов инженеров, причём в результате указанного не было возможности обратить надлежащее внимание на жилые и общественного пользования помещения, приспособления, такелаж…

Бессистемная работа создавала исключительно утомляющую обстановку, когда из-за отставших деталей приостанавливались крупные работы, непрерывно менялся состав рабочих, постоянно требовавших непрестанного наблюдения за ними, повторных объяснений, указаний каждому, так как зачастую бригадиры отсутствовали. Отсутствие единой руководящей и согласовывающей мысли создавало полнейший хаос в работе. Некоторые работы (всё производилось «на глазок») многократно переделывались, причём корпус парохода нещадно сверлился, резался, пережигался без всякой пользы к делу, нанося существенный ущерб крепости парохода, ставя иногда пароход в опасное положение, когда, например, во время интенсивной погрузки парохода грузом и топливом без ведома судовой администрации у ватерлинии пробивались отверстия для шпигатов и, только будучи случайно и своевременно усмотренными, не вызвали значительных последствий.

В этой обстановке шли выбор и приёмка материалов, усложнявшиеся отсутствием в Хакодате многих потребных сортов материалов, прейскурантов и постоянной торговли с управзаводом касательно количества бухт тросов и прочих потребных пароходу в плавании материалов. Обстановка эта усложнялась ещё и штормовыми погодами при отсутствии надлежащих якорей, что при каждом свежем ветре заставляло пароход рыскать и дрейфовать по всему рейду в Хакодате, угрожая и создавая столкновения с соседними пароходами, для предотвращения чего в порту часто держали морские вахты, нервируя и без того усталую команду.

Всё указанное в течение времени с 16 апреля по 8 мая создавало непрерывный днём и ночью сумасшедший дом.

Благодаря удачному подбору японского главного мастера Хага-сан, дававшего свои указания, завод был поставлен удовлетворительно. Благодаря же по недоразумению назначенного, очень неопытного, но с большим самомнением, молодого, наделённого высшей властью и особым доверием Правления управзаводом, игнорировавшего указания достаточно опытных в своём деле моряков, но очень часто доверявшего японцам, пароход к моменту выхода в море остался вовсе не снабжён тросами и лесом, шлюпбалки на нём оказались непригодными, вооружение шлюпбалок – отчаянным.

Укладка грузов в трюмах производилась по согласованности плана погрузки между главным мастером и судовой администрацией. На погрузку для проверки поступавших на борт припасов были поставлены тальманы-матросы. В основу плана погрузки было положено условие наибольшего

доступа ко всякого вида снабжению, могущему требоваться как в начале лова крабов, так и в течение сезона.

Последствия показали, что расположение припасов было правильным, но расположение запасного топлива внизу заставило для его извлечения делать значительные перевалки припасов.

8 мая снялись с якорей и пошли в море. Все были рады выходу в море, всем казалось, что сумасшедший дом, наконец, кончился и люди отдохнут в родной морской обстановке.

К моменту краболовных работ на борту имелось: ловцов – 90, заводских рабочих – 175 и разной японской администрации – 15 человек. Всего 280 человек.

О производстве. Само производство несложно и лишь в первой стадии лова требует некоторой морской рыбацкой сноровки. Первым вопросом нашего промысла стоял выбор места для лова. Мы знали, что крабы водятся, начиная от восточной стороны м. Лопатка и к западу по камчатскому берегу до м. Южный.

Основываясь на данных опыта японского главного мастера, сообщавшего нам, что весь этот район им обследован в прежние годы, мы знали, что по восточному берегу от м. Лопатка улов крабов по количеству иногда не достигал промышленного размера, каменистый к тому же грунт этого водного района, делающий лов крабов в этих местах неудобным, не останавливает поэтому на себе внимания крабопромышленников. По западному же берегу Камчатки количество крабов увеличивается по мере продвижения на север, и наибольшие уловы, вполне достаточные для промышленных целей, обычно случаются в районе р. Морошечная – м. Южный. Пользуясь этими указаниями, местом лова крабов [мы] избрали район р. Морошечной. Проходя мимо уже стоявших на местах японских краболовов и их сетей, брали пробные глубины и образцы грунта, получив глубины около двадцати саженей и грунт – песок. Придя в намеченный район и найдя там такой же грунт и глубину, отдали якорь и начали ставить пробные сети.

Постановка сетей. На борту имелось 637 тюков сетей, грузил каменных – 97,2 т, наплавов больших – 3,1 т и малых – 33,8 т; в каждом тюке [находилось] 30 малых сеток.

Размер малой сетки: длина 29 саженей, ширина 8 фут., сторона ячейки 9 дюймов. Сетки шкаториной и твайном связываются одна с другой, и 29–30 связанных вместе малых сеток представляют собой одну краболовную сеть. Для вооружения каждой малой сетки употребляется тринадцать мелких наплавов и девять камней. В начале и в конце линии больших сетей [привязывается] по одному якорю, от которого на поверхность воды идёт и держится на поплавках (из трёх больших наплавов) линь. Длина линя 1,5–2 глубины, на поплавке [устанавливается] вешка с флажками. Между двумя большими сетями одной линии ставится по одному якорю с линем.

Сети расставляются вдоль течения, так как иначе течением их завалит и они, лежа на грунте, целям лова служить не смогут. Сети выдерживаются на грунте три дня. После пробной постановки сетей, оказавшейся удовлетворительной (в среднем [по] двадцать крабов на малую сетку, в лучшем случае до шестидесяти), делают большую постановку сетей.

По обычаю японцев, вечер и следующий за постановкой сетей день отмечали «праздник сетей».

Выбирание сетей. Производится при помощи кунгасной лебёдки, приводимой в действие от кунгасного мотора. Кунгас начинает работу, располагаясь по течению от сетей. На сильном течении, если сети стоят на большой глубине, работать неудобно – сети часто рвутся. Выбираемая сеть укладывается в трюм кунгаса, вниз которого предварительно прокладывается грузовая сетка. Укладка сети с крабами на грузовую сетку производится с таким расчётом, чтобы крабы располагались спинками вниз, по внешним сторонам стропа, а пустая часть выбираемой сети – в середине. Количество укладываемых на один строп сеток с крабами различно, в зависимости от улова. Количество полных стропов на кунгасе в среднюю погоду обычно не превышает трёх. Кунгас, подойдя к борту парохода, передаёт строп на шкентель парохода, которым строп поднимается на палубу.

Разведка. Замечено, что до конца июня крабы обычно передвигаются от большой глубины к меньшей, после чего начинается обратный их ход. Крабы движутся стадами и появляются в разных местах то в большем, то в меньшем количестве. Для постоянной разведки движения крабов, вернее, для нахождения наибольших скопищ и дорог, по которым движутся крабы, служил самоходный (большой, самостоятельно делавший переходы Хакодате – Камчатка – Хакодате) бот, постоянно ставивший контрольные сети в прилежащем районе радиусом до шестидесяти миль.

Извлечение крабов из сеток. Наиболее длительная и кропотливая работа, отнимающая значительное количество людей и времени. На эту работу привлекались, помимо людей, специально предназначенных, также прислуга неработающих кунгасов и прочие оказавшиеся свободными люди. Работа эта, особенно на первых (в начале суток) поступлениях крабов с моря, обычно производилась в ударном порядке. Процесс извлечения крабов из сеток состоит в том, что крабов из сетки выпутывают, снимая с них петли сетей при помощи обыкновенных мешочных крючков. Дабы краб не поранил рабочего ущемлением клешней, а ущемление может быть значительным, ибо человеческим усилием сомкнувшиеся клешни краба не развести, краб предварительно перед его выпутыванием приводится в оцепенение проколом тем же крючком места, где сходятся все его конечности. Указанное оцепенение краба даёт наибольшее удобство работы с ним, так как в ином случае он, защищаясь, снова запутывается в сети.

Сушка сетей. По извлечении крабов из сетей последние разъединялись

на основные сетки и развешивались на жердях для просушки. Вследствие недостатка места на пароходе для указанной работы располагали жерди и вели просушку в два-три яруса, по просушке сеток распутывали их, развязывали оказавшиеся узелки, расправляли колышки и осматривали ячейки, после чего сворачивали шкаторину сети, как сворачивают обычно трос, а сама сетка ссучивалась.

Подготовка крабов к первичной варке. Теми же крючками, коими выпутывают крабов из сетей (или специальными двузубными – длина штока 24, длина зубьев 3, толщина круглого железа 5/16, толщина ручки 1,25 дюйма), предварительно наступив ногой на конечности краба, срывают с него панцирь, а затем, вонзив крючок во внутренности краба, вырывают их вместе с хвостом (звездочкой). Отделенные от туловища конечности складываются в корзину (плетёная с двумя ручками, напоминающая бельевую).

Первичная варка. Корзины, наполненные конечностями крабов, подносятся к железной клетке и ссыпаются туда. Клетка из полосового железа длиной 37,5, шириной 37,5, вышиной 37 дюймов. Железо 1/4 дюйма. Внутри клетки [проложена] мелкая проволочная сетка (чтобы конечности крабов не высыпались снизу), сверху клетки [имеются] дверцы на шарнирах; дверцы запираются шпингалетами. Клетка вооружена двумя местными стропами; наполненная клетка поднимается с палубы шкентелем лебёдки и опускается в деревянный кипятильник, где уже находится подогретая до восьмидесяти градусов Цельсия забортная вода. Ящик деревянный из 2,5-дюймовых досок, длиной 43, шириной 43, вышиной 48 дюймов.

Пар в кипятильник поступает непосредственно в воду по паровой трубе в отверстие у самого дна кипятильника. На дне кипятильника лежит деревянная решётка, дабы пар воздействовал лишь на воду и не поступал бы в клетку, причём в обратном случае варка была бы неровной и часть крабов могла бы быть печёной. Варка производится пуском пара, регулируется его поступление вентилем, дабы вода не выбивалась бы паром на палубу. Кипятильник во время варки крабов закрывается крышкой (из двух половин). Варка производится восемнадцать минут. На этой работе заняты: лебёдочник, варщик и два рабочих по подноске крабов.

Охлаждение. Клетка с варёными крабами тем же шкентелем поднимается из кипятильника и опускается за борт для охлаждения содержимого. При температуре поверхности моря плюс шесть-семь градусов Цельсия охлаждение производится около трёх с половиной минут. Это опускание клетки с вареными крабами за борт в то же время и прополаскивает их. Варка крабов производится на обеих палубах (кормовой и носовой) в двух кипятильниках на каждой. Клеток в действии обычно было от четырёх до шести.

Первичная сортировка. По охлаждении крабов за бортом клетка поднимается на палубу, нижняя дверца клетки открывается и содержимое вытряхивается (у нас на грузовой люк). Три человека отделяют лапки одну от

другой, отламывают большие клешни (малые выбрасываются) и указанные части бросают в соответствующие корзины для направления в дальнейшую обработку. Описываемая работа производилась на обеих палубах.

Окончание первичной обработки. После первичной сортировки корзины с отсортированными конечностями разносятся на столы. При удачном лове одновременно работало до шести столов, у каждого было занято восемь человек. У лапок, поступивших на столы, предварительно обрезываются ножницами мускулы, кои расположены между головогрудью и вертлюгом. Мясо это (белое с зелёными прожилками) считается малоценным и идёт в третий сорт…

Далее лапка ножом шестью ударами рассекается на части так, чтобы самые сочленения были отделены от мясистых пространств той же лапки. Получившиеся таким образом трубочки с мясом встряхиваются над корзиной, и мясо из них выпадает. Мясо из бедра и голени считается первосортным, а мясо из лапок (тонкие куски) – вторым сортом. При встряхивании трубочки с мясом располагаются узкими концами вверх. Коготок и сочленения выбрасываются. Каждый сорт мяса складывается в отдельные корзиночки…

Промывка. Корзиночки с мясом, по мере их наполнения, подносятся к чанам для промывки. Чаны для этого [используются] деревянные, несколько менее солидные по конструкции, чем кипятильники; по размерам сходны с последними и так же, как они, имеют у днища отверстия, заткнутые клиньями для спуска загрязняющейся в них воды. Вода, как и в кипятильник, подаётся шлангом. Чанов для мойки на пароходе действовало два (для первого и второго прополаскивания). Промывка мяса производилась двумя человеками простым взбалтыванием корзиночки с мясом в воде чана…

Вторичная сортировка и отжимка. После промывки мясо более тщательно сортируется, а третий сорт как наиболее мочалистый тут же руками отжимается от воды. Первый и второй сорта в отжимке не нуждаются. На этой сортировке бывает занято до четырёх человек.

Обработка больших клешней. Производится двумя людьми обычно на отдельном столике. Работа эта идёт быстро. Клешни, как орехи, раскалываются мушкелем, содержимое их легко извлекается и поступает в прополаскивание… мясо клешней считается первым сортом.

Окончательная обработка. Промытое и отсортированное мясо при посредстве лотка (обслуживаемого одним человеком) опускается в завод, где оно, поступая на сортировочный стол, тщательно осматривается. Размочалившиеся или неровно отрезанные концы кусков первых сортов обрезываются, а всякий ломаный, мятый или с трещинами кусок тех же сортов, не поддающийся исправлению, отбрасывается в третий сорт. Туда же в третий сорт отбрасываются обрезки кусков мяса первых сортов. На этой работе обычно бывало занято от трёх до шести человек.

Развеска мяса. Мясо… подаётся к пристроенным в начале конвейеров развесным столам. Столов два, по числу конвейеров; на каждом столе по

двое весов, у каждых весов по одному развесчику. Порция содержимого в банке первого сорта состояла из двух бедровых кусков, одной клешни, одного лучшего куска третьего сорта – всё это составляет около двух третей веса содержимого в коробке; остальное добавляется вторым сортом. Порция содержимого банки третьего сорта состояла из того, что не шло в первый сорт; причём при укладке мяса в банку… соблюдалось правило, чтобы донные части украшались лучшими и красивейшими кусками. Второго сорта на пароходе не выделывалось. Общий вес содержимого банки – половина английского фунта…

Подготовка пустых банок. К началу рабочего дня в завод доставлялось из трюма достаточное количество ящиков с пустыми банками. Перед тем как мясо начнёт поступать в завод, ящики раскупоривались, банки из них вынимались, причём последние вытряхивались и осматривались, чтобы в них ничего не осталось и не было бы пыли. Затем, установив их на специальные лотки, внутренность каждой банки выкладывалась пергаментной бумагой, для чего служит пустотелый цилиндр подходящего к диаметру банки размера. Цилиндр этот оборачивается пергаментной бумагой, концы которой обминаются, как при завертке цилиндрической покупки в лавочную бумагу. Завернутый таким образом конец цилиндра вставляют в банку и, придерживая бумагу пальцем, вынимают его. Бумага остается в банке… На подготовке банок обычно работало от четырёх до шести человек.

Укладка в банки. Производилась на столах, в середине которых проходила лента конвейера. Сверху над конвейером была устроена по всей длине стола полка, на которую ставились лотки с подготовленными банками. Обратное движение конвейера служило для обратной подачи к развесочным столам опорожнённых тарелочек. Укладчиков работало по десять человек на каждом из двух укладочных столов. Укладка производилась тщательно, чтобы не помять бумагу, соблюдая правило об украшении донных мест лучшими кусками…

По наполнении банки выступавшие из неё края пергамента обминались подобно нижней части, банка ставилась на тот же конвейер и продвигалась в дальнейшую обработку.

Первая закатка. Механизированная производительность завода была значительно выше, чем можно было подготовить для него сырья имеемым комплектом рабочих… Максимум дневной нашей выработки при полном напряжении сил почти за круглые сутки работы достигал 299 ящиков. Максимум, на который способен завод – 800 ящиков; поэтому, чтобы не гонять конвейер впустую, накапливали до 250 наполненных банок и тогда пускали банки в обработку… после чего банки безостановочно шли в вакуум. За действием первого закаточного станка непрерывно наблюдал один человек.

Вакуум. Представляет собой ящик, в котором конвейер проходит в тринадцать рядов и который банки проходят за пятнадцать минут, подвергаясь

нагреву до двухсот двадцати градусов Фаренгейта. Находящийся в банках воздух разряжается, и содержимое банки получает надлежащую влажность. Контролем температуры вакуума служит устроенный наверху его термометр. В верхней крышке вакуума были устроены окна, застеклённые иллюминаторным стеклом, для наблюдения за работой конвейера в самом вакууме. Наблюдение за действием вакуума лежало на механике завода.

Окончательная закатка. Из вакуума банки поступают во второй закаточный станок, действием которого банки получают окончательную закатку, герметическую. Наблюдение за действием второго закаточного станка несёт один человек.

Обработка консервов автоклавом. После герметической закатки банок последние по лотку выкатываются на подставляемые противни-решётки, куда плотно укладывается сто двадцать одна банка… В одном автоклаве помещается десять таких заполненных банками решёток. Закрыв аппарат герметической крышкой, пускают в него пар, который поступает почти без видимых результатов в течение двадцати минут. За это время аппарат и содержимое прогреваются, и манометр начинает показывать четыре фунта давления, а температура [при этом равна] двести двадцати четырём градусам Фаренгейта. Контролем температуры служит присоединённый к аппарату термограф. Доведя температуру в автоклаве до двухсот двадцати четырёх градусов Фаренгейта и имея указанные четыре фунта давления, поддерживают такое состояние один час двадцать минут, после чего открывают клапан отработанного пара и закрывают поступление свежего. Приблизительно через пять минут после закрытия пара давление падает до нуля, а температура начинает резко падать. Термограф пишет почти прямую, приближающуюся к центру. После этого крышка автоклава открывается и содержимое его извлекается.

Освидетельствование банок. Сразу же по извлечении банок из автоклава, когда банки горячи и выпуклы, производят освидетельствование доброкачественности закатки при помощи металлического молоточка-щупа. Щупом барабанят по выпуклому дну банок. Если барабанится легко, заметна упругость и выпуклость не оседает, значит, закатка удачна; если наоборот – то бракованные банки откидываются. Бракованные банки используются на месте как продовольствие.

Лакировка банок. По некотором охлаждении банок, но когда они ещё тёплые (не горячие), банки подвергаются лакировке путём прокатывания их через резервуар с десятипроцентным раствором резинового лака в бензине. Станок для лакировки представляет собой деревянный ящик с раствором, через который, погружаясь в упомянутый раствор, проходит изогнутый металлический желоб. Автоматизм движения банок по желобу обуславливается давлением начального столба банок. Налакированные банки выкатываются на освинцованную площадку с бортиками, чтобы банки не выкатывались с неё на палубу. Лакировку производят два человека. Укладка

банок в ящики и упаковка производятся тут же шестью укладчиками и тремя плотниками. Ряды банок в ящиках прокладываются толстой бумагой. Ящики забиваются гвоздями через обручное железо.

Силовая установка завода. Динамо-машина, действующая при помощи дизель-мотора. Динамо-машина – 125 Вольт, 160 Ампер, т. е. 20 киловатт. Силовая потребность завода – 90 Вольт и 90 Ампер. Трансмиссии приводятся в действие местными электромоторами.

О недочётах и неудобствах в производстве: 1. Недостаточно хозяйственное отношение к сетям из-за недостатка рабочих и места для сушки. 2. Большой расход пресной воды. 3. Нет учёта расхода горючего и смазочного масла. 4. Никакого учёта расходования краболовных припасов и робы, полный произвол для хищений японцев, что, в свою очередь, не позволяло установить нормы расхода. 5. Недостаточная вентиляция завода. 6. Отдых японских рабочих проходил в обстановке скученности, постоянной сырости и грязи их помещения, так как жилой твиндек не скатывался, люковые брезенты израсходовались и постоянно пропускали в помещение крабью слизь и воду. 7. Не было сушилки для японцев. Решётка же кочегарки для этого была недостаточна, и появление на ней искавших вшей японцев вызывало справедливые нарекания находившихся под ней кочегаров. 8. Не было лазарета, и больные японцы (туберкулезные, увечные) продолжали жить в своем сыром помещении. 9. Амбулатория не была снабжена самым элементарным. 10. Столовое довольствие русской команды было негигиеническим и недостаточным, назначение диет было невозможно, зелень почти совершенно отсутствовала, хотя в Хакодате я настойчиво требовал приобретения сухой зелени. 11. Не было прачечной и прачки. 12. Отсутствовала с внешним миром транспортная связь, необходимая для доставки снабжения и освежения [его], причём последнее влияло как на здоровье [личного] состава, так и на высоту дисциплины.

О недочётах в организации: 1. Основным недочётом организации краболовного дела в пределах нашей судовой жизни было отсутствие регламентации отношений администрации парохода и администрации завода. 2. Отсутствовали правила внутреннего распорядка для команд промысловых судов. 3. В производстве не была предусмотрена материальная служба, и отсутствовал штат для неё.

Нарисованная первоначально управляющим заводом тов. Потаповым схема отношений администрации парохода и завода представляла собой следующее: при простоте своей и ясности эта схема требовала от центральной фигуры большого такта, несомненного знания дела и положительности, при каковых достоинствах, очень возможно, центральной фигуре не нужно было бы энергично, постоянно и повсеместно при всяких обстоятельствах доказывать своё право и авторитет. Авторитет центральной фигуры при указанных выше качествах не терялся бы, а приобретался, если бы указан-

ная фигура была бы настолько широкой, чтобы признавать в некоторых специальных вопросах компетенцию специалистов по данным вопросам.

При таких условиях, быть может, указанная схема отношений, при безусловной своей непригодности в обстановке корабля дальнего плавания, могла бы пройти незамеченной или, во всяком случае, безболезненно, хотя бы до прибытия во Владивосток к своей главной конторе.

Увы, с места в карьер, отсутствие указанных качеств у центральной фигуры, начавшей третировать старых, опытных в своём деле работников, сразу же сломало эту схему, доказав её полную непригодность, и схема отношений получилась такая:

В этой схеме оказалось три самостоятельных власти: капитан, управляющий заводом и главный мастер.

Завоевание потерянного авторитета управзаводом, для этой цели не пренебрегавшего никакими [средствами], в конечном результате дела не поправило, а лишь создало обстановку, которая ничем не отличалась от знакомой же обстановки, при которой проходила подготовка парохода к плаванию в Хакодате. Другими словами, сумасшедший дом на пароходе оставался во всё время плавания, вплоть до прихода во Владивосток.

Невзирая на сложившиеся взаимоотношения, администрацией парохода принимались все меры по исправлению ошибок, допущенных при вооружении, предоставлялась рабочая сила, когда заводу это было нужно, принимались все меры к продлению краболовной кампании в смысле экономии и добычи топлива, а также для пользы дела всемерно поддерживался авторитет управзавода в глазах японцев. В отношении же судового экипажа мне очень часто приходилось расходовать весь свой авторитет старшего товарища и старого моряка для устранения возможных по отношению к управзаводом т. Потапову эксцессов.

Благодаря огромному спокойствию, такту и опыту японского главного мастера Хага-сан, организованное им дело продуктивно двигалось…

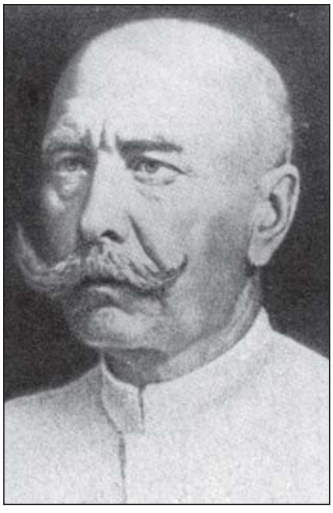
Принимая [во внимание], что в настоящее время мы вынуждены заимствовать специалистов по крабовому делу и рабочих в Японии, должно признать, что всякий японский главный мастер лучше всякого нашего управзаводом. А если это так, то всегда будет производством фактически управлять главный мастер, а роль нашего управзаводом уподобится дирижированию поющим граммофоном. Дабы не обесценивать авторитет русской администрации в глазах иностранцев, необходимо, чтобы управляющее лицо было, несомненно, признано высшим лицом на корабле, лицом, на котором полностью лежит ответственность за корабль, для которого море есть нормальная обстановка его постоянной деятельности, и чтобы власть такого лица поддерживалась как законами СССР, так и международными…

Об изучении краболовного дела и защите промыслов от хищнической системы лова.

Исходя из полученных от Хага-сан сведений, [можно сделать вывод] о том, что японцы интересуются крабовым промыслом уже давно, а именно: в 1922 году работало японских пароходов два, в 1923 году – шесть, в 1924 году – девять, в 1925 году – 15 (максимальный выпуск на судно 27 000 ящиков), в 1926 году – 17 (максимальный выпуск 27 000 ящиков), в 1927 году – 19 (максимальный выпуск 31 000 ящиков, минимальный – 3 000), в 1928 году – 17. Нужно полагать, что в Японии имеется литература по этому делу; переведя её на русский язык, необходимо ею снабдить наши краболовные пароходы для экспериментальной проверки и дополнений. Краболовы должны быть снабжены метеорологическими и глубинными приборами, работа с которыми, помимо интересов производственных, даст полезные сведения общественного значения.

Необходимо срочно, до ухода в краболовную компанию, решить вопрос об использовании крабовых панцирей, которые в огромных количествах ежедневно выбрасывались за борт. По смутным, до нас дошедшим сведениям, в Америке панцири используются с большой выгодой, – может быть, можно было организовать их экспорт в сыром или полуобработанном виде?

ДУБЛИЦКИЙ Константин Андреевич



Капитан дальнего плавания
(1881–1939)

Родился в Саратове. Морскую службу начал на Чёрном море.

1916 – принят в Дальневосточное управление делами «Доброфлота» старшим помощником капитана.

1917 – арктическое плавание к устью Колымы.

1920–1921 – помощник начальника управления делами «Доброфлота».

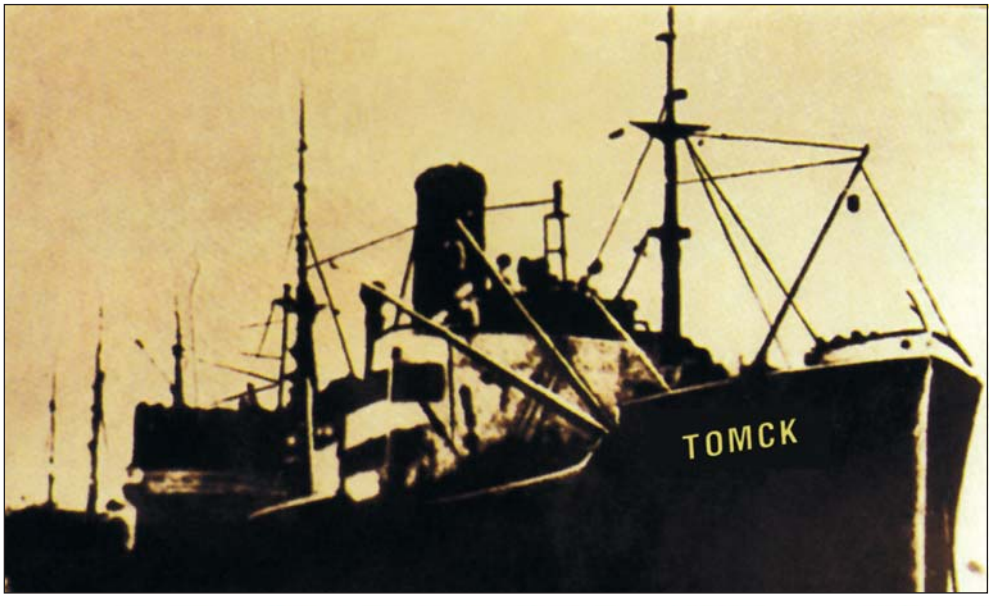
1921–1923 – капитан ПХ «Томск», камчатские рейсы.

1925 – капитан ПХ «Колыма». Вывоз рыбопродукции с камчатского побережья.

1926–1927 – капитан ПХ «Ставрополь».

1929 – капитан ледореза «Ф. Литке». Доставлял на остров Врангеля вторую партию зимовщиков, награждён орденом Трудового Красного Знамени.

1930–1939 – Дальневосточное морское пароходство, старший морской инспектор, резервный капитан.



БЕРГ Карл Карлович

Капитан дальнего плавания
(1890–?)

Родился в Приморье. Отец – финн, мать – шведка, рано осиротел.

В 1911 году окончил Владивостокское Александровское мореходное училище дальнего плавания.

1911 – матрос на финском барке «Проционе».

1912 – матрос на английских пароходах.

1916 – поступил в Доброфлот во Владивостоке.

1930 – помощник капитана на судах АКОфлота.

1935 – капитан на судах АКОфлота.

1943 – в августе награждён орденом «Знак Почёта» за выполненное задание Красной Армии.

1945 – участник Курильского десанта.

1955 – вышел на пенсию и уехал в Кисловодск.

Призрак «Кашалота»

Т. М. Кривоногов

Буксир «Кашалот» пришёл в состав АКОфлота в марте 1945 года из Портленда (США) в счёт ленд-лиза. Судно имело прочный деревянный корпус, машину мощностью 1 000 л. с., водотрубный паровой котёл системы «Бабкок-Вилькокс», работавший на угле. Что поражало на «Кашалоте», полученном из новостроя, так это судовое снабжение: имелся тройной комплект белья, шерстяных одеял, запас спецодежды, большой запас краски, столярных и плотницких инструментов, посуды и камбузного имущества. Покрашенный шаровой краской буксир смотрелся внушительно. Но поскольку война уже приближалась к концу, на него не установили никакого вооружения.

Появление такого буксира было, как нельзя кстати. Имевшийся ранее в АКОфлоте буксир «Кит» трагически погиб со всем экипажем в октябре 1938 года при невыясненных обстоятельствах. Так что нужда в хорошем и мощном буксире была основательная. Дело в том, что цех морской сплотки

в Усть-Камчатске, руководимый А. О. Милютиным, набирал, что называется, темпы. Увеличивалось производство морских сигар. А подошедший для их буксировки «Кашалот» решал многие проблемы. Кроме того, на Ключевском лесокомбинате интенсивно работал цех по постройке катеров и кунгасов, там же выпускалась ящичная клепка.

Первым капитаном «Кашалота» стал К. К. Берг, происходивший из финских переселенцев, которые в 1868–1869 годах на шхуне «Император Александр II» прибыли из порта Або (западный берег Финляндии) на Дальний Восток, в Находку. Командовал той шхуной знаменитый Фридольф Кириллович Гек. Об этом вольном шкипере говорится во многих публикациях по истории освоения Дальнего Востока, на морских картах и лоциях обозначены мысы и бухты, названные в его честь.

Сам Карл Карлович Берг был, как он выражался, интернационального происхождения: отец – финн, мать – шведка. Родился он в 1890 году в Приморье. Рано осиротел. При переправе на парусной джонке по Амурскому заливу погибла его мать. А в скором времени он лишился и отца. В училище дальнего плавания во Владивостоке его как сироту определили на «казённый кошт». Так говорил сам Карл Карлович.

В 1911 году он успешно окончил училище. Чтобы стать грамотным моряком, решил основательно изучить английский язык. Для этого он со своим другом, тоже выпускником училища, решил выехать в Австралию на строительство железной дороги. Стройку вели англичане. Как писал сам Карл Карлович, они прибыли в Австралию через Японию, порт Нагасаки. Работа на строительстве из-за жары была очень тяжёлая, трудились они землекопами. Наняться на какой-нибудь парусный корабль было трудно – этот порт посещало мало судов. Наконец, счастье им улыбнулось. В конце 1911 года Карл Карлович поступил матросом на финский трёхмачтовый барк «Проционн», имевший прямое парусное вооружение.

Выйдя из Австралии в Северную Америку, они спустились на юг, в Чили. Выгрузившись там, взяли груз селитры, обогнули мыс Горн и пошли в Европу. В 1912 году «Проционн» прибыл в один из голландских портов, где Карл Карлович рассчитался и поступил на английские пароходы. Здесь в 1914 году его застала Первая мировая война.

Претерпеть ему пришлось немало. В то время на море хозяйничали немецкие подводные лодки. Суда, где работал Берг, подвергались торпедным атакам. Ему чудом удавалось остаться живым.

Наконец в 1916 году на одном из пароходов с грузом вооружения он попадает в Мурманск. Отсюда по железной дороге прибывает в родной Владивосток. Задача, которую он ставил перед собой, выполнена: за эти годы прекрасно изучил английский язык, к тому же освоил французский, да и получил богатейшую морскую практику.

По приезде во Владивосток Карл Карлович работал в Добровольном

флоте. А с приходом советской власти государство стало фрахтовать много иностранных судов, в основном английских и норвежских. Нужда в штурманах, прекрасно знавших два языка, была большая.

В 1936 году он трудится в АКОфлоте старшим помощником капитана на пароходе «Чавыча». За участие в поиске погибшего в 1940 году парохода «Малыгин» Карла Карловича наградили орденом.

До начала 1944 года Берг командовал паровыми траулерами. В начале 1944 года он привёл в Портленд на ремонт пароход АКОфлота «Эскимос». И стоять бы ему там до конца работ, но в дело вмешался случай. С судна сбежал кочегар. За такие вещи в то время с капитанов спрашивали строго. И поэтому Берга сняли с «Эскимоса» и направили на «Кашалот». В марте 1945 года он перегнал «Кашалот» в Петропавловск, где буксир включили в список судов АКОфлота.

Вид Карл Карлович имел внушительный. Это был самый настоящий викинг – высокого роста, плотного телосложения, с рыжеватой шевелюрой, пышными усами, голубыми глазами, бронзовым лицом, овеянным ветрами мыса Горн. Одевался в прекрасный бостоновый костюм с четырьмя золотыми капитанскими нашивками и золотыми пуговицами. Был очень начитанный, грамотный и интеллигентный человек.

Уволился Карл Карлович по уходу на пенсию году в 1956-м. В дальнейшем следы его затерялись. Никто не знает, где он завершил свои дни…

Но вернёмся к «Кашалоту». В начале лета 1945 года судно начало выполнять рейсы в Усть-Камчатск. Оттуда буксировало плоты-сигары, катера и кунгасы. На ботдеке размещали пассажиров. Конечно, сейчас в таких условиях перевозить людей никто бы не разрешил. Но тогда на это не обращали внимания.

В то время командовал «Кашалотом» штурман дальнего плавания Григорий Трофимович Ленский. В июле старшим помощником на буксир пришёл известный на Камчатке моряк и рыбак Илья Григорьевич Евстафиади. Он два года воевал, вернулся после ранения.

В начале августа «Кашалот» получил необычное задание. Ему предстояло взять в Усть-Камчатске на буксир две 250-тонные баржи с рыбопродукцией и доставить их в Комсомольск-на-Амуре. Баржи принадлежали Петропавловскому морскому рыбному порту. На каждой находились по два рулевых матроса. Заготовителем продукции был представитель авиазавода Комсомольска-на-Амуре Шведов. Дирекции авиазавода пришлось заниматься несвойственным делом от великой нужды в продовольствии.

Вышли в море 7 августа, за два дня до официального объявления войны Японии.

По выходе из ворот Авачинской губы мимо полным ходом в тумане прошли три военных фрегата. Было странно видеть, как в такую погоду фрегаты смело заходят в губу. Как оказалось впоследствии, на кораблях американцы установили радиолокаторы.

Пройдя траверз острова Уташуд, по курсу увидели два дрейфующих пограничных катера. Если не изменяет память, они имели бортовые номера

ПК-10 и ПК-9 и принадлежали нашему пограничному отряду. Их атаковал японский самолёт, на катерах имелись убитые и раненые. Наш капитан в мегафон объявил, что возьмёт их на буксир и доставит к острову Уташуд. Повели мы катера, но тут подошёл пограничный корабль «Киров» и дал нам команду следовать по назначению.

На другой день мы уже проходили Первый Курильский пролив. Навстречу полным ходом шёл «Партизан» (или «Охотск», точно уже не помню) – гидрографическое судно, во время войны оснащённое вооружением. У пушек и пулемётов в полной боевой готовности стояла команда. Мы сразу почувствовали, что назревают какие-то очень важные события, ведь война с Германией уже закончилась.

На следующий день, пройдя Озерную, примерно в районе Большерецка, капитан собрал команду в столовой и объявил, что мы находимся в состоянии войны с Японией. Как я узнал много лет спустя, из портов дали команду всем судам, находящимся в Охотском море, укрыться в Магадане. Наш капитан Г. Т. Ленский проложил курс на северную часть Сахалина, на мыс Елизаветы. Спустя несколько дней мы вошли в Амурский лиман, а потом прибыли в Николаевск-на-Амуре. Там пополнили запас угля и взяли на борт военного лоцмана, затем пошли в Комсомольск-на-Амуре. Баржи взяли под борт: одну – с левого, другую – с правого.

Вскоре мы пришли в Комсомольск-на-Амуре и ошвартовались к пристани под нанайским названием Дземги. У меня сложилось впечатление, что жители города были сильно измотаны. Работали они много: там было несколько оборонных заводов. Победа досталась им слишком дорогой ценой.

Стоянка затянулась: не было угля. К середине сентября мы спустились вниз по Амуру, в Николаевск. Но и там его совершенно не имелось. Надвигалась осень, благоприятное время для перехода уходило, что и привело позже к неприятностям.

Тут на рейд подошёл пароход «Орочон» под командованием Алексея Андреевича Гринько. Он привёз в порт пленных японцев. Выгрузив их, «Орочон» принял на борт зенитный полк для доставки на Сахалин, в порт Торо (ныне Шахтёрск).

«Орочон» взял на буксир нас и две баржи. Потом нас доставил в порт Отомари (ныне Корсаков) наш лесовоз «Коккинаки». Руководил им опытнейший моряк Павел Алексеевич Глинский.

Угля по-прежнему нам не давали. Наступал ноябрь с его свирепыми штормами. Наконец, мы взяли немного топлива и в первой декаде ноября на буксире «Коккинаки» последовали в Петропавловск.

Пройдя двое суток, попали в настоящий жестокий, уже зимний шторм. Буксир оборвало. Небо нам действительно показалось «с овчинку». Баржи тоже оторвало, и нас разнесло в разные стороны (как стало известно впоследствии, баржи выбросило на побережье Сахалина). Это произошло на рассвете. Машина из-за неисправности остановилась.

Видя наше безвыходное положение, Глинский решил подать буксир. Это надо было видеть! «Коккинаки», что называется, «впритирку», подошёл к нашему баку, с его кормы полетела выброска. За ней стали вытравливать манильский буксир. Его закрепили на носовом битенге. Павел Алексеевич вывел судно против ветра и стал придерживаться этого курса.

Наконец «Коккинаки» подвёл нас к входу в Авачинскую губу. Через пару часов мы уже стояли у причала рыбного порта. Все с облегчением вздохнули. Рейс, полный драматизма, завершился. В потере барж вины капитана «Кашалота» Г. Т. Ленского водная прокуратура не усмотрела.

Теперь хочется сказать о судьбе буксира «Кашалот». Буксир загубили с самого начала его работы в АКОфлоте. Водотрубные котлы системы «Бабкок-Вилькокс» требуют внимательного и грамотного обслуживания. В марте 1945 года на судне кончился уголь. И, что удивительно, в порту, в спокойной обстановке, руководство флота и области не изыскало для буксира топлива. По словам одного из судовых механиков, котёл застудили. После стали течь водогрейные трубки. Потом начались другие поломки в машине. Году в 1955 буксир списали. Предприимчивые жители Копай-города на судоверфи быстро разобрали его на дрова и хозяйственные нужды. К этому времени уже стали поступать из Финляндии новые буксиры со стальным корпусом.

А в 1970 году я встретил «призрак» «Кашалота». Мы шли проливом Хуан-де-Фука в Ванкувер. На пути попался буксир, ведший две баржи с грузом леса-кругляка в Сиэтл. Каково же было мое удивление, когда я увидел перед собой точную копию «Кашалота». Такой же деревянный корпус, такая же широкая дымовая труба. Сначала я не поверил своим глазам. Но потом никаких сомнений не осталось. Оказалось, что американцы продолжали строить такие буксиры в деревянном корпусе и от их эксплуатации не отказались.

Поверите ли, но при виде «двойника» у меня на глаза навернулись слезы. Вспомнил я старый «Кашалот», себя, семнадцатилетнего паренька, и тот тревожный рейс…

Капитан Берг и горисполком

Выше я писал о паровом буксире «Кашалот» и его первом капитане Карле Карловиче Берге, следы которого после отъезда с Камчатки затерялись. Как выяснилось, он уехал во Владивосток, а оттуда – в Кисловодск, где купил себе дом.

Журналиста В. М. Иваницкого и меня заинтересовала дальнейшая судьба Карла Карловича. Этот человек прожил интереснейшую жизнь и наверняка оставил какие-то документы, связанные с его работой в английском флоте, в частности, английские рабочие дипломы и другие документы того времени. Им самое место в музее.

Мы попытались разыскать его родственников и завязать с ними перепис-

ку. Но из Кисловодска ничего не ответили. Камчатские знакомые морякипенсионеры искали его следы ещё в двух городах – Ессентуках и Минводах. Но поиски ничего не принесли.

И вот недавно на нашу публикацию откликнулся старший девиатор Петропавловского морского рыбного порта Валерий Федорович Попов. Он хорошо знал Берга и сообщил следующее.

Году в 1965 или 1966 девиатор Василий Прокопьевич Тимошенко отдыхал в Кисловодске. Там он встретил Карла Карловича, который был крайне озабочен свалившейся на него бедой: на том месте, где стоял его дом, наметилась большая стройка. Дом подлежал сносу. Карла Карловича вызвали в исполком и заявили, что взамен государство выделит ему однокомнатную квартиру. Иждивенцев, кроме старушки жены, у него не было, и на большую площадь он рассчитывать не мог.

«Я, конечно, на это не согласился, – рассказывал Берг Василию Прокопьевичу, – и заявил, что в одной комнате я просто не размещусь, у меня большая библиотека. После этого написал письмо в Петропавловский горисполком и попросил у властей заступиться за меня и походатайствовать о выделении двухкомнатной квартиры».

Поскольку регулярно с Карлом Карловичем никто не переписывался, то нам неизвестно, как решился этот вопрос. Сомнительно, чтобы горисполком ходатайствовал за него.

Есть надежда, что кто-нибудь из читателей откликнется на нашу публикацию. Может, кому-нибудь известна дальнейшая судьба Берга и его архива. У нас есть уверенность в том, что у Карла Карловича должны остаться воспоминания. В нашем музее хранится его автобиография, написанная очень хорошим литературным языком, там прекрасно описана дальневосточная природа. Прожив жизнь, полную приключений, он не мог ничего не написать. Чего стоит хотя бы плавание вокруг мыса Горн на финском паруснике, ведь в то время среди русских моряков такой рейс могли сделать лишь единицы.

Вот несколько штрихов из камчатского периода большой морской биографии К. К. Берга, облечённых в форму документов о деятельности АКО. Вначале приведём выдержку из донесения помполита парохода «Ительмен» Н. Н. Сильянова за период с 1 августа по 10 ноября 1935 года. Данные здесь оценки категоричны и, по-моему, несправедливы: «Старпом Берг – старый человек, в рейс был взят как диплом, не было старпомов (он категорически отказывался, так как всю жизнь плавал на маленьких судах), большую часть работы несёт за него боцман. Плохо видит, плохо ходит. Человек неограниченно доброй воли ко всем без исключения. Абсолютно не может ничего организовать, всё у него по-семейному, по-хорошему. Он даже не может распорядиться как старпом, всех просит, и масса случаев, что его просьбу не исполняют.

Мне пришлось создать к нему мнение среди команды только для того,

чтобы его слушали. На нескольких собраниях я заявлял, что старпом у нас пожилой человек, заслуженный в мореплавании, добрый старикан и к нему надо иметь уважение. Можно сказать, что старпома у нас нет, и об этом знает каждый пассажир, ведь пассажиры его не слушают. Он даже записал в вахтенный журнал, что его пассажиры не слушают и прогнали его из твиндека, он вынужден был разбудить помполита, чтобы заставить пассажиров подчиниться, дать место для постройки нар…»

Можно сказать, что Берг, принадлежавший к когорте старых, по-настоящему культурных и интеллигентных моряков, не пришёлся по вкусу новым нахрапистым хозяевам жизни.

Приказ начальника АКО от 4 ноября 1940 года: «Для доставки к месту работы и обслуживания экспедиции, направляемой на поиски потерпевшего аварию ледокола “Малыгин” приказываю […] снарядить траулер “Дальневосточник” и снабдить всем необходимым для плавания в течение полутора месяцев […] Срок выхода “Дальневосточника” назначаю на 17 часов 14 ноября (капитан Берг К. К.). Капитану “Дальневосточника” держать радиосвязь с береговыми станциями и ежедневно информировать о ходе работ начальника Петропавловского порта».

Приказ начальника АКО от 25 марта 1943 года: «19 и 25 февраля 1943 года в Беринговом море в Корфском и Камчатском заливах “Дальневосточник”, проходя крупнобитые дрейфующие льды, форсировал отдельные льдины, местами торосистые, и подвергался сжатию. В результате в форпике с обоих бортов течь. Встал на ремонт […] Следуя на спасение двух кунгасов в район Копей (угольных Корфских – Ред.), капитан Берг вполне сознательно допустил риск, руководствуясь ст. 113 “Устава службы на судах Морского флота СССР”».

Приказ начальника АКО от 17 февраля 1944 года: «Для обеспечения северных комбинатов восточного побережья углём 16.12.1943 года “Дальневосточник” снялся в рейс […] Несмотря на все метеорологические препятствия, рейсовое задание по обеспечению комбинатов выполнено. За геройское выполнение поставленных перед экипажем задач приказываю: капитана Берга премировать 2 000 рублей…»

Из Указа Президиума Верховного Совета СССР от 23 августа 1943 года: «…за образцовое выполнение заданий Правительства по снабжению Красной Армии и специальных заданий командования Красной Армии награждён орденом “Знак Почёта” Берг Карл Карлович…»

В августе 1945 года, в ходе Курильской десантной операции, траулер «Дальневосточник» под командованием К. К. Берга перебрасывал на острова десант и военные грузы и обеспечил их своевременную разгрузку в сложных метеоусловиях. «Экипаж тральщика лично участвовал во всех грузовых работах и заслужил отличную оценку командования Камчатского оборонительного района». Пятерых моряков траулера и их капитана за это представили к боевым наградам.

КОСТРУБОВ Стефан Иванович

Капитан дальнего плавания
(1891–1938)

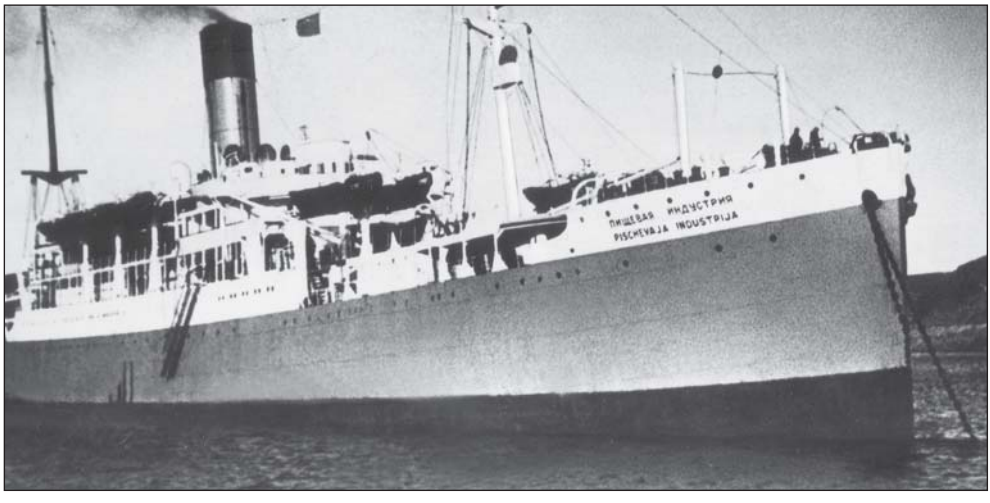
Родился в Таврической губернии. Образование среднее.

1922 – капитан ПМШ «Михаил» (передавал её в Хокодате А. И. Дуднику).

1935 – с 1 августа капитан-директор ПБ «Пищевая индустрия» Востокрыбхолода, награждён орденом Трудового Красного Знамени. Проживал в городе Владивостоке.

Арестован 13 декабря 1937 года.

10 марта 1938 года приговорён «за шпионскую деятельность» тройкой при НКВД к высшей мере наказания. Расстрелян 12 мая 1938 года. Место захоронения – город Владивосток. Реабилитирован в феврале 1960 года.



ДУДНИК Александр Игнатьевич

Капитан дальнего плавания
(1892–1973)

Родился в селе Голая пристань Херсонской губернии.

В 1903 году переезжает к дядьке в Одессу и поступает на шхуну юнгой. 1904 – кораблекрушение у м. Тарханпут. Спас икону Николая Чудотворца.

В 1911 году окончил мореходную школу в селе Голая Пристань. Получил звание штурмана малого плавания.

1911 – матрос ПХ «Сухуми», каботаж. Матрос первого класса ТК «Метеор» у капитана Ремерсена (АО «Океан»).

1911 – с 1 декабря матрос первого класса ПХ «Колыма» (Владивосток), капитан Миловзоров Павел Георгиевич. Первый раз был в рейсе на западной Камчатке от мыса Лопатка до Усть-Тигиля.

1912 – с 10 апреля ТК «Метеор», матрос 1-го класса.

1913 – с 10 октября матрос первого класса на ПХ «Клавдий Оланьон», рейс Одесса – Владивосток.

1915–1917 – учёба во Владивостокском Александровском мореходном училище (штурман дальнего плавания).

1920–1921 – 3-й помощник капитана, ПХ «Адмирал Завойко».

1922, февраль – капитан парусно-моторной шхуны «Михаил» (в аренде у Владивостокского рыбопромышленника Ефима Миронова).

1922, март – на ПМШ «Михаил» перебрасывал отряд М. П. Вольского и В. М. Кручины по островам Уссурийского залива.

1923, октябрь – с установлением советской власти на Дальнем Востоке парусно-моторной шхуна «Михаил» реквизируется, переименовывается в «Наркомпрод Брюханов» и становится первым охранным судном Советской России на Дальнем Востоке. Капитан Дудник занимается охраной рыбных запасов и пресечением браконьерства японцев на крабовых банках Западной Камчатки.

1925, июль – капитан А. И. Дудник обнаруживает и пресекает нарушение правил концессии, подписанной в 1923 году на 15 лет между СССР и Норвегией на право охоты на китов китобойной флотилией «Командорен-1» в бухте Моржовая, что приводит к разрыву этой концессии в 1927 году.

1928, 3 февраля – капитан А. И. Дудник назначается капитаном первого советского краболовного ПХ «Первый Краболов» («Тайа-Мару»). Первые советские 20 000 ящиков крабовых консервов поступают на лондонский аукцион. Капитан Дудник стоял у истоков крабоконсервной индустрии Советского Союза.

1928, декабрь – капитан Дудник А. И. передаёт плавзавод «Первый Краболов» капитану Павлу Ивановичу Чеботнягину и возвращается в АКО на ПХ «Тунгус».

1929, 10 ноября – откликаясь на призыв правительства о срочной доставке труб большого диаметра для нефтяников севера Сахалина, капитан Дудник А. И. решается (единственным!) взяться за это дело, несмотря на конец навигации. На ПХ «Тунгус» он и его экипаж после многодневного поиска и определения фарватера в заливе Байкал впервые проводит крупное океанское судно и выгружает трубы у мыса Скобелева в 200-х метрах от берега, тем самым обеспечивая работой нефтяников на всю зиму. Этим, по сути, было определено будущее морского порта Москальво. Разгрузив судно в рекордные сроки, «Тунгус» с большим трудом вышел на «чистую» воду и вернулся в порт Владивосток.

1929, декабрь – руководство АКО, зная идею капитана Дудника о создании отечественной китобойной флотилии (ещё со времён его работы на охранном судне «Наркомпрод Брюханов»), поручает ему и старшему механику Соколову выехать в США (Балтимор), чтобы принять и перегнать в Осло на переоборудование пароход «Глен Ридж» под китобойную плавбазу. В апреле 1930 года ПХ «Глен Ридж» вышел из Балтимора в Осло на переоборудование.

1930 – в мае при стоянке в Осло по предложению капитана Дудника А. И. произошло переименование ПХ «Глен Ридж» в КБФ «Алеут». Руководство наркомата это название утвердило.

1930, июль – китобойное норвежское лобби блокирует переоборудование, и по предложению капитана Дудника плавбаза «Алеут» снимается в Ленинград на Канонерский судоремонтный завод в Кронштадте. Пользуясь возможностью, «Алеут» был загружён свежепосоленной сельдью в бочках в количестве 2 000 тонн.

1930, 1 августа – через двое суток после выхода из Осло, судно «Алеут» пришло в Ленинград на Канонерский судоремонтный завод для переоборудования.

1930, октябрь – капитан Дудник сообщает в АКО о задержке переоборудования, т. к. комиссия, осмотрев судно, заключила, что из него нельзя сделать китобазу. Тем более – устройство слипа. На сторону комиссии встал представитель Совторгфлота по Балтийскому бассейну Богданов, на которого рассчитывал Дудник, но поддержал академик Алексей Николаевич Крылов, к которому обратился капитан. Переоборудование пошло полным ходом.

Из-за разногласий с Московской конторой АКО и Совторгфлотом, ведущим переоборудование КБ «Алеут» по качеству и срокам работ, А. И. Дудник вынужден оставить должность капитана, чтобы не загубить саму идею его переоборудования. 7 мая 1931 года сдал дела капитану Бургхарду Леонтию Ивановичу.

1931 – с 1 июня Дудник А. И. назначается старшим наблюдателем за постройкой китобойных и зверобойных судов для СССР в Бергене (Норвегия).

1933, 3 февраля – по приходу КБФ «Алеут» во Владивосток, Дудник назначается приказом по Дальморзверпрому капитан-директором КБФ «Алеут» и готовит базу в первый рейс.

1933 – 8 мая, начало первого рейса КБФ «Алеут» при плане 180 китов.

1933 – 15 июня добыт первый кит первого промыслового рейса, взятый у о. Уташуд к/с «Энтузиаст». Капитан Станков, гарпунёр Отто Крауль.

1933 – ноябрь, окончание первого промыслового рейса КБФ «Алеут». Добыто 204 кита. В том числе: 62 кита – в Кроноцком заливе (июнь-июль), 62 – в Чукотском море (август-сентябрь), 20 – в Авачинском заливе (октябрь), 60 – на переходах (из района в район).

По к/с:

62 кита – «Авангард». КМ – Пургин, гарпунёр – Олаф Экведт.

88 китов – «Трудофронт». КМ – П. А. Зарва, гарпунёр – Карлсен.

54 кита – «Энтузиаст». КМ – Станков, гарпунёр – Отто Крауль.

Произведено: 1 114 тонн жира, 415 ящиков консервов.

Иностранцы: 3 гарпунёра; 1 жировар; 1 механик жир. завода; 2 бочкаря; 1 мастер разделки; матрос 1-го класса.

1934 – с 1 мая по 6 ноября – второй сезон. Капитан А. И. Дудник во второй рейс не взял технологов иностранцев. Только гарпунёров.

Результат: добыча – 339 китов (161 % от плана); жир – 2 090 тонн; консервы – 4 574 ящика; китовый ус – 17 300 кг. Выполнение плана по готовой продукции 154 процента.

«Авангард»: КМ Корольков, гарпунёр Олаф Экведт.

«Трудфронт»: КМ П. А. Зарва, гарпунёр Карлсен.

«Энтузиаст»: КМ Агафон Алексеевич Нефедов, гарпунёр Отто Крауль.

1934 – на рейде Петропавловска-Камчатского, капитан-директор КБФ «Алеут» издаёт приказ об открытии школы гарпунёров. Каждый иностранный гарпунёр должен обучить своего капитана искусству охоты на китов.

1935 – с 1 мая по 7 ноября – третий сезон.

Добыча: 487 китов (161,7 % от плана). Жир – 3 233 тонны. Консервы – 4 653 ящика (165,9 % от плана).

Рекорд к/с «Трудфронт», КМ – П. А. Зарва, гарпунёр Софус Хауген – 193 кита за сезон.

1935, 17 ноября – капитан-директор Дудник А. И. участник всесоюзного совещания стахановцев-промышленников.

1936, май-ноябрь – четвёртый сезон. Для разведки и поиска китов флотилии был вызван самолёт-амфибия (пилот Семён Яковлевич Ивлев).

1936 – 1 августа Дудник А. И. награждается орденом Ленина.

1937 – пятый сезон. Начинается 17 мая (по плану 15 апреля). За два месяца – 60 % плана, но – авария (посадка на мель в вахту 2-го пом. капитана) в бухте Ложных вестей у острова Карагинского. С 18 ноября 1937 до нового года – ремонт и ожидание бункеровки углём. По инициативе Дудника на китобойном флоте введена новая должность – капитан-гарпунёр. В следующем сезоне А. И. Дудник собирался отказаться от гарпунёров иностранцев.

1938 – шестой промысловый сезон (19 июня – 6 декабря). Китобойная флотилия уже вытянулась на рейд, шли последние процедуры оформления

отхода. К борту подошёл катер с агентами НКВД, поднялись в каюту капитана, представились. Ни один мускул не дрогнул на лице Дудника. Обыск каюты ничего не дал. Изъяли «Браунинг» – подарок комбрига Вострецова, полученный Дудником в Аяне. Орден Ленина сорвали с форменного кителя, забрали шкуру белого медведя, лежащую на полу в спальне, полученную в память о выходе флотилии в Чукотское море. Приказали срочно передать дела дублеру капитан-директора Кисселю Семёну Ивановичу, увезли. Под утро втолкнули в камеру следственного изолятора. Было 18 июня 1938 года. Дуднику было предъявлено обвинение в связях с японской военной разведкой, замыслом продать КБФ «Алеут» японской фирме «Ничиро». 18 месяцев допросов, избиений, склонению к лжесвидетельству против руководства рыбной промышленности не сломило дух и не поколебало порядочности русского моряка. Расстрел Ежова и замена его на Л. П. Берию благотворно сказались на судьбе легендарного капитана.

16 января 1940 года Дудник вышел на свободу.

1940 – 30 мая, по заданию наркома рыбной промышленности СССР Ишкова А. А. капитан Дудник А. И. направляется в Мурманск для приёмки и перегона ПХ«Анатолий Серов», построенного в 1926 году в Ливерпуле и купленного у англичан для Камчатки. В трюмах лежало шесть новых котлов для ПБ «Пищевая индустрия», на палубе стояли четыре буксира для Николаевска-на-Амуре. Это была эскадра особого назначения (ЭОН-10). Командир ЭОН-10 военный инженер 1-го ранга Сендик И. М. В состав эскадры входила подводная лодка «Щука»-423 (командир – капитан 3-го ранга Зайдулин И. М.), которая шла в кильватере «Анатолия Серова». 10 августа была потеряна одна лопасть винта. 22 августа потеряны ещё две лопасти. 26 августа ПХ«Анатолий Серов» вышел из Тикси с одной лопастью винта. 15 сентября – последняя лопасть утеряна. Ледокол «Красин» буксировал ПХ«Анатолий Серов» до бухты Провидения. В бухте капитан Дудник самостоятельно, по приливу, посадил корму на отмель, обсох, за двое суток заменил винт на запасной. Самостоятельно сошёл с мели и продолжил плавание. Жители Провидения доложили Дуднику, что месяц назад в бухту заходил «Алеут» на бункеровку водой. Сердце капитана сладко защемило.

1940 – 23 ноября решением Совнаркома за выполнение особо важного задания (сопровождения ПЛ «Щука-423») капитану выделено 4 000 рублей на премии экипажу. Капитана наградили знаком «Отличник соцсоревнования Наркомрыбпрома СССР» и 4-х месячным окладом. Признание его заслуг реабилитировало А. И. Дудника в глазах окружающих, но не восстановило душевного равновесия.

1941 – 24 июня, известие о начале войны ПХ «Анатолий Серов» и его экипаж встретили на западном побережье Камчатки.

1943 – 15 марта капитан Дудник А. И. ведёт ПХ «Анатолий Серов» на ремонт в Сан-Франциско (США).

1943 – июнь, окончание ремонта. С грузом продовольствия судно направилось в Петропавловск-Камчатский. По пути 23 августа в Усть-Камчатске принял «сигару» строительного леса и отбуксировал её в порт Петропавловск-Камчатский.

1944 – в апреле Дудник А. И. назначен капитан-директором ПБ «Пищевая Индустрия» транспортной конторы «Востокрыбхолод».

1946 – в мае поступает распоряжение зам. министра рыбной промышленности Зайцева о немедленном комплектовании судовых команд КБФ «Слава» с семью китобойными судами под командованием капитан-директора Дудника А. И.

1946 – сентябрь, из-за серьёзных разногласий в методологии комплектации новой антарктической китобойной флотилии «Слава», полученной по репарации от Германии, Дудник А. И. отказывается возглавить её.

1947 – январь, Дудника А. И. направляют в Камчатрыбфлот для организации школы парусного плавания.

1948, февраль – капитан-директор ПБ «Орочон». 7 января 1949 года получает травму – перелом ноги.

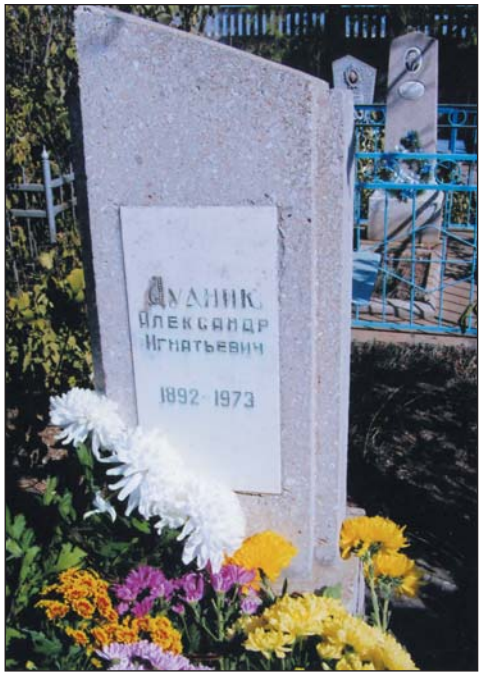
1952 – 30 июня Ш. Г. Надибаидзе подписал приказ об увольнении на пенсию. Дудник А. И. уезжает на родину, на Украину, в г. Саки.

1968 – февраль, по приглашению руководства Дальрыбы Александр Игнатьевич участвует во Владивостоке в церемонии прощания с флагманом китобойного промысла китобазой «Алеут». Её отправляли на слом.

Дудник Александр Игнатьевич умер 9 января 1973 года в г. Саки.

Городское кладбище в г. Саки (Крым) 10 сентября 2011 года:

«Здесь обрёл последний причал легендарный капитан, основатель крабового и китобойного промысла в СССР, сахалинского морского порта Москальво. Первый капитан-директор рыбоперерабатывающих плавбаз. По взвешенности, решительности и непреклонности в достижении цели ему не было равных».



Городское кладбище в г. Саки (Крым), 10 сентября 2011 года

О Дуднике. «Тревожные мили»

В. М. Иваницкий

«Он как-то охотно брался за то, от чего отказывались другие», – свидетельствовал человек, близко знавший капитана Дудника. В этом, по-видимому, разгадка жизни и судьбы человека, с именем которого связано немало ярких страниц в истории рыбной промышленности и транспортного флота Дальнего Востока, и, в особенности, Акционерного Камчатского общества (АКО). Александр Игнатьевич Дудник был зачинателем и талантливым организатором советского крабового и китобойного промыслов, первым капитаном-директором парохода «Первый краболов» и китобойных флотилий «Алеут» и «Слава». Он первым в отрасли на Дальнем Востоке в 1936 году был награждён орденом Ленина, и в то же время жизнь его порой складывалась драматично…

Журналист Вячеслав Иваницкий в течение многих лет собирал материал для повести об этом незаурядном человеке, буквально по крупицам восстанавливал малоизвестные страницы его биографии. Книга эта вышла в 1990 году во Владивостоке – «Жил отважный капитан…»

Спад слухов о близкой войне с немцами пришёлся на начало лета – злосчастное заявление ТАСС сделало своё дело. И хотя Александр Игна-

тьевич с недавнего времени надежно избавился от безоглядной веры к тому, что он читал в газетах или слышал по радио, но заявление это всё же утишило в душе ноющее предчувствие большой беды. Да и работы было невпроворот: близилась лососёвая путина на Камчатке, и экипаж «Анатолия Серова» всецело был захвачен её водоворотом. В начале июня пароход вернулся во Владивосток и в тот же день из Морской конторы АКО капитану передали распоряжение помимо путинного груза принять и разместить большую группу вербованных промрабочих для доставки на рыбокомбинаты Олюторского берега.

С недавнего времени у Дудника появился новый старпом. Алексей Андреевич Гринько, несмотря на молодость, был уже вполне сложившимся моряком, но, зная об особой требовательности капитана Дудника во всём, что касалось вопросов судовой службы, первое время чувствовал себя несколько напряжённо. Александр Игнатьевич хорошо понимал это состояние молодого штурмана, старался тактично помогать советом, делиться опытом, не подавляя при этом инициативы своего помощника. Вот и теперь он полностью доверил старпому следить за загрузкой парохода и размещением людей.

В море вышли сразу же, как только был закрыт последний коносамент. Дудник в сопровождении помполита Румянцева и старпома обошёл палубы и твиндеки, спустился в первый трюм, ещё с перегона оборудованный под жильё. Вербованные плотно заполнили все свободные помещения парохода, однако Дудника удивило отсутствие обычного в таких случаях разноголосого гама. Да и внешне нынешние пассажиры выглядели несколько непривычно для вербованных из России. В каких-никаких, но пиджаках городского покроя, многие в чёрных видавших виды шляпах.

– Откуда будете? – поинтересовался Дудник.

– Из Белоруссии, пан капитан, из западной. Ещё год назад под Польшей были…

– Так что на Камчатку несёт-то?

– От Германа, пан капитан, бежим, от него, пшенклентного, спасаемся…

Продолжать этот разговор в присутствии помполита не стоило. С Германией был заключён договор, дела с ней, считалось, поставлены на дружескую ногу, а потому любое недоброжелательство в адрес немцев могло быть расценено как провокационное…

Перед тем как заступить на свою дневную вахту, в каюту капитана постучал старший помощник Гринько. Алексей Андреевич явно был чем-то взволнован.

– Считаю обязанным доложить вам следующее… Все эти дни, имея дело с вербованными, я постоянно слышал от них: скоро начнется война. Не верьте Гитлеру, говорят они, обманет он вас, будет с Россией то же, что с Польшей. В один голос твердили они мне, что и на Камчатку завербовались, чтоб только оказаться подальше от близкой войны…

Ничего не уточняя, не расспрашивая, Дудник кивком отпустил старпома. Опять в душу возвращалось знакомое ощущение тревоги и неустойчивости, впервые испытанное им в прошлом году в полярном рейсе после вечерних разговоров в кают-компании с командирами подводников. Вот и в этот день Дудник надолго закрылся у себя.

Было 24 июня, «Серов» уже начал неспешный обход рыбокомбинатских баз на побережье, когда радист вручил капитану радиограмму из Владивостока, сообщавшую о начале войны с Германией. Со стороны могло показаться, что Дудник ждал этой грозной вести, потому как сразу же распорядился собрать в столовой весь экипаж и оставшихся на борту пассажиров, зачитав текст радиограммы, Дудник объявил о введении на судне порядков военного времени, потребовал от каждого решительного улучшения работы.

…Полтора года войны «Анатолий Серов» проработал в режиме транспортных перевозок из портов Приморья и Северного Сахалина в Петропавловск, на камчатские побережья и – обратно. Многие тысячи тонн рыбопродукции, угля, соли, различных других путинных грузов перевёз в этих рейсах пароход. Кажется, привычное дело – что до войны, что в войну… Нет, теперь это были другие рейсы: всегда настороже, всегда в боевой готовности, когда радуешься даже шторму, потому что это шанс не встретиться со смертельной угрозой из-под воды. Владивосток в годы войны не блокировался воюющими державами, однако Япония ограничила плавания проливами. Сангарский был закрыт, Цусимский – опасен, так как находился в зоне военных действий. Проходившие Цусиму советские суда нередко подвергались бомбардировкам с воздуха и торпедным атакам японских подводных лодок. Оставался пролив Лаперуза, но и в нём наши суда задерживались японцами как бы для проверки и иногда насильственно уводились в их морские базы. Моряки знали о нападении японцев на суда «Сергей Лазо», «Симферополь», «Свирьстрой» и «Кречет», о потоплении японскими самолётами танкера «Майкоп». В таких рейсах особенно доставалось впередсмотрящим. В любую непогоду, обдаваемые захлёстами волн, они несли дежурство на баке день и ночь. В годы войны обычно ходили без огней: если не с противником, то со своими можно было столкнуться и погибнуть. В море нередко попадались плавающие мины…

В конце февраля 1943 года капитан Дудник получил распоряжение руководства АКО подготовить «Анатолий Серов» к заграничному рейсу – в Соединенные Штаты. Там предстояло пройти ремонт и принять военный груз.

В марте пароход вышел из Авачинской бухты, узким фарватером по командам лоцмана прошёл минное поле, поставленное ещё в первые дни войны, и взял курс на северо-восток. В океане штормило, пароход был пустым, только в четвёртый трюм взяли воду для балласта, а потому сильная качка сразу же стала донимать экипаж. Малокалорийный и высокозольный корфский уголь не давал возможности идти со скоростью больше

5–6 узлов. На другой день старший механик Николай Борисович Домра доложил капитану: суточный расход угля составил 30 тонн против двадцати для сахалинского угля. Это уже тревожило, так как пополнить бункер предполагалось только на американской военно-морской базе Датч-Харбор на острове Уналашка. Следовать же к Датч-Харбору нужно было не кратчайшим путём – по дуге большого круга, а замысловатым ломаным курсом: оставить Командорские острова по правому борту, подняться далеко на север, вплоть до льдов, выносимых через Берингов пролив из Северного Ледовитого океана, а затем круто повернуть на юг к проливу Унимак. Вызван же был этот непривычный маршрут тем обстоятельством, что ещё летом 1942 года смелым рейдом своего 5-го флота японцы без особых хлопот захватили американские острова Атту и Кыска, расположенные в западной части Алеутской гряды. Вскоре тем же манером японский десант высадился и на островах Прибылова. Берингово море по существу стало ареной боевых действий между США и Японией, что не могли не учитывать капитаны советских пароходов. Ночью шли без огней, надеясь на неусыпную зоркость впередсмотрящих, днём же пароход можно было отличить по гигантским, пять метров на два с половиной, красным флагам, нарисованным по бортам и на брезентах трюмов, и по таким же громадным буквам «СССР». И сверху, и с моря было видно, что идёт пароход, принадлежащий Советскому Союзу. Весь рейс соблюдали полное радиомолчание, радиостанция работала только в приёмном режиме.

За день до подхода к Датч-Харбору удалось принять довольно чёткие сигналы радиомаяков Сарычев и Скотч Кейп на острове Унимак и взять пеленги. В гавани базы на борт судна сразу же поднялся капитан порта, весело поздравил моряков с успешным переходом и подтвердил, что можно без промедления становиться к угольному причалу. Здесь же капитану Дудник был рекомендован дальнейший курс следования после выхода из пролива Унимак в Тихий океан и назван порт назначения – Сан-Франциско.

Переход Тихим океаном занял более двух недель. Здесь штормило реже, чем в Беринговом море, заметно потеплело, вместо снежных зарядов лил дождь. В спокойную погоду резко повышалась опасность встречи с японскими подводными лодками, о чём капитана Дудника американцы предупредили в Датч-Харборе. К тому времени уже было зафиксировано несколько случаев торпедирования судов не только на подходах к проливу Хуана-де-Фука, но и южнее – в районе Сан-Франциско. Но всё обошлось. «Анатолий Серов» точно вышел на траверз пролива Золотые Ворота, прошёл под гигантским мостом, соединившим громадный город с полуостровом Марин, проследовал дальше в большую естественную гавань.

Через несколько дней Александр Игнатьевич и помполит Румянцев были приглашены в советское генеральное консульство. Красивый, весь утопающий в зелени домик консульства располагался на самой вершине Русской горки, из его широких окон были видны просторы океана.

Генеральный консул Яков Миронович Ломакин, просто и задушевно встретивший моряков, в первую очередь попросил их рассказать самые свежие новости из дому, затем известил о характере и задачах обратного рейса. Присутствующий при беседе военный атташе проинформировал моряков об установке на пароходе небольшого вооружения и соответствующего обучения команды.

Поставив пароход в док, американцы очень быстро сделали ему приличный ремонт, полностью сменили электрооборудование, а также часть лебёдок. С правового и левого крыла открытого капитанского мостика были сделаны металлические гнёзда, в них установлены крупнокалиберные пулемёты системы «эрликон». Пулемётные ленты для них снаряжались тремя чередующимися между собой видами пуль – трассирующими, бронебойными и обычными; каждая лента содержала более сотни патронов. На полуюте была установлена четырёхдюймовая пушка 1918 года выпуска. Военная команда парохода несколько раз выезжала для обучения на стрелковый полигон, расположенный на обрывистом океанском берегу.

В конце июня отремонтированный и загруженный пароход был готов к обратному рейсу. В трюмы были приняты бочки с авиационным бензином, множество плоских цистерн с таким же бензином были закреплены на палубе. Приняли тюки со спецодеждой, мясными консервами, пищевым растительным маслом.

Низким гудком прощался «Анатолий Серов» с красивейшим городом-портом западного побережья США. Портовые власти предложили взять лоцмана, но капитан Дудник вежливо отказался – выход из гавани в океан не представлял особой сложности. Выбрана последняя смычка якорной цепи, и пароход малым ходом двинулся под арку Оклендского моста. Миновав мост Золотые Ворота, судно вышло в Тихий океан и легло на курс к проливу Унимак.

Характер груза делал любую встречу с японцами смертельно опасной. В глазах людей капитан Дудник видел лёгкую тень непроходящей встревоженности и одновременно надежду, что всё будет хорошо. И вновь капитан старался проложить курс судна в стороне от обычных морских дорог, где могли подкарауливать добычу японские подводные лодки, с максимальной выгодой использовать ненастную погоду, туман, чтобы пройти незамеченным. В свою очередь, военная команда – все моряки свободные от вахт – были в постоянной готовности дать боевой отпор возможному противнику. Однако оружие применять не пришлось, пароход удачно прошёл весь маршрут. Правда, без происшествия не обошлось: в одной из плоских цистерн на палубе при сильной качке отломился кран, и содержимое вытекло в море.

В начале августа на подходе к Усть-Камчатску капитан получил распоряжение зайти на рейд посёлка и взять на буксир большой плот-сигару

пиломатериалов для доставки в Петропавловск. Привычное дело неожиданно оказалось самым серьёзным испытанием на всём пути от Сан-Франциско. Вот как об этом говорилось в приказе по АКОфлоту от 23 августа 1943 года:

«По причине недостаточного крепления плота и буксирного троса, допущенного работниками морсплотки Усть-Камчатской базы снабжения, в пути буксирный трос в месте его сращивания ослаб и разорвался. Плот был потерян. При этом во время дрейфа обшлаговка съехала в сторону, плот сильно деформировался. При дальнейшем следовании вторично взятого на буксир плота лопнул болт канифас-блока. Всё это создало угрозу гибели плота, и только благодаря энергичным и самоотверженным мерам, принятым экипажем ПХ "А. Серов", плот-сигара был в целости доставлен в Петропавловск…»

Долгие годы непрерывных плаваний и тревог заметно сказались на здоровье Александра Игнатьевича. Пятьдесят с небольшим лет не такой уж и возраст для мужчины его типа – сухощавого, жилистого, привычного к дальневосточному морскому климату, не знавшему не то что болезней, даже обыкновенных простуд, но тяжелейшие моральные и физические испытания в период «ежовщины», а затем ответственные рейсы, особенно военного времени, не могли пройти бесследно. Впрочем, не каждому это было видно. Большинство видело в нём только обычную повышенную строгость и требовательность во всём, что касалось работы и судового порядка, весёлый, насмешливый нрав в редкие часы отдыха, общительность в компании. И лишь немногие умели заметить в его глазах непроходящую усталость и печаль, услышать жалобу на недомогание. Судовой медик Валя Ищенко ещё в начале 1942 года всё разложила по полочкам своих знаний: быстрая утомляемость, раздражительность, головокружения, значительное похудение, а значит – анемия, хронический ревматизм, полиартрит… Разложила всё и написала в справке: «нуждается в предоставлении прав к отпуску, физиотерапевтическом лечении, грязях "Сад-города"». Александр Игнатьевич с преувеличенным вниманием прочёл эту справку, иронически оглядел судового медика и сказал: «Слишком много ты написала для одного раза. Так сразу и на курорт! Ну, сама подумай: какие-такие курорты в наше с тобой время?»

Теперь же, после рейса в Америку, уже не только судовой медик, но и начальство видело, что надо дать капитану возможность передохнуть. Отпуск был предоставлен официально и как возможность поправить здоровье, и как своего рода поощрение за успешный загранрейс. Осень и начало зимы капитан Дудник провёл в Приморье, а когда отпуск кончился, то руководство не спешило направлять его в море, а оставило в резерве при Морском агентстве АКОфлота во Владивостоке. И, пожалуй, ближе к лету дождался бы Александр Игнатьевич «своего» парохода, но в «Востокрыбхолоде», где отчаянно нуждались в опытных капитанах, пронюхали о «резервном» состоянии известного капитана и окольным путём, через Москву,

решили заполучить его себе. Так появилось распоряжение заместителя наркома рыбной промышленности Шередеки о переводе капитана Дудника из АКОфлота в холодильный комбинат «Востокрыбхолод», организацию, объединявшую в своих руках все рефрижераторные пароходы бассейна.

19 июля 1944 года Александр Игнатьевич получил назначение на рефрижераторный пароход «Комсомолец Арктики» и вскоре вышел в рейс к берегам Камчатки, где в это время была в разгаре лососёвая путина. Западное побережье Камчатки низкое, незначительные глубины не позволяют подойти поближе к берегу. На рейде рыбокомбинатов пароход становился на якорь и принимал лосось с деревянных кунгасов, буксируемых катерами от ставных неводов. На пароходе огромные рыбины морозили и укладывали в охлаждаемые трюмы. Приём рыбы нередко прерывался внезапным и коротким штормом. Тогда кунгасы спешили укрыться в устьях речек, а пароход снимался с якоря и, густо дымя, уходил штормовать подальше от берега. Работа эта капитану была хорошо знакома, как знаком и нрав Охотского моря. Александр Игнатьевич сумел наладить быстрый приём рыбы в спокойную погоду, в штормовую же обычно старался сделать перебежку к очередному рыбокомбинату. Осенью работать стало трудней из-за зачастивших штормов, и всё же во Владивосток «Комсомолец Арктики» вернулся со значительно перевыполненным плановым заданием.

Зимой пароходы «Востокрыбхолода» обычно ремонтировались, готовились к приёму весенней сельди у северо-востока Камчатки и лосося летом. Готовил свой пароход и Александр Игнатьевич, но в феврале 1945 года пришлось сдать его другому капитану, так как в управлении решили предоставить Дуднику более масштабную работу – назначили капитан-директором «Пищевой индустрии», на то время самого крупного в мире рефрижераторного парохода. Вот некоторые данные о нём: водоизмещение – 10 тысяч тонн, длина – 148 метров, ширина – 18; холодильное оборудование позволяло морозить в сутки 70 тонн рыбы. Пять трюмов, имеющие 19 холодильных камер, вмещали 4 тысячи тонн рыбы, температура хранения достигала минус 20 градусов. Трёхпалубное судно, имея мощную паровую машину, развивало скорость до 12 узлов, экипаж насчитывал 480 человек.

Первоначальное имя парохода – «Королева Арктики», построен в Англии, в Мидлсбро, в 1909 году как товаро-пассажирское судно, но в 1928 году был переоборудован под базу-рефрижератор; в 1935 году приобретён Народным комиссариатом пищевой промышленности СССР и через год перегнан из Мурманска во Владивосток. Прибывающих впервые на «Пищевую индустрию» поражала громадность рефрижератора и оживлённость на нём. Это был целый маленький городок, где привились данные кем-то названия мест, вроде «Красная площадь» и «Дунькин переулок». Матросы и рабочие жили в удобных пятиместных каютах на верхней палубе, кочега-

ры и машинисты – на нижней. Внизу размещался целый завод с морозильными машинами, цех обработки рыбы, где работало много женщин. Также как и на береговых предприятиях, здесь разделывали во время путины красную рыбу или солили селёдку.

В апреле «Пищевая индустрия» вышла из Владивостока в производственный рейс в Карагинский залив, где береговые рыбаки начали брать уловы весенней нерестовой сельди. Помимо команды и рабочих в рейс уходила большая группа студентов Владивостокского рыбопромышленного техникума, среди которых от старшекурсников уже распространился слух о строгости и излишней требовательности капитана Дудника. Набралось немало и пассажиров до Камчатки: начальство с рыбокомбинатов, кооператоры, сопровождающие снабженческие грузы, семьи, завербовавшиеся на полуостров. На палубах парохода стояли зачехлённые крупнокалиберные пулеметы, на баке и корме – по орудию, в рейс шёл военный помощник капитана, проводивший в море учения и учебные тревоги. О войне напоминали дети: как в армии в то время около солдат были дети-сироты, так и в экипаже «Пищевой» около механиков крутилось четверо мальчишек. По суровым законам военного времени, каждый, кто получал питание, должен работать. Работали и мальчишки: подавали инструменты, протирали ветошью детали, при необходимости бежали сколачивать ящики под консервы. Стол команды довольно скромный, хлебный паёк выдаётся ежедневно, сахар – каждому на руки раз в месяц. Выручает американская тушёнка, быстро приедающаяся до отвращения. Позднее появляется рыба – печёная свежая сельдь на противнях, где-то вблизи берега на моторке отправляются в прибрежный колхоз за овощами для команды. Матросы с уважением начинают говорить: с Дудником плавать хорошо – о столе он всегда позаботится, пустых щей на его судне хлебать не будешь.

Вести о победе ждали со дня на день, и всё же каждого она захватила врасплох, просто не верилось, что войне конец. Люди плакали, смеялись, одевали, что могли, получше и почище, и спешили на бак митинговать. Был объявлен праздничный обед, всем без исключения выдали по стакану водки. К вечеру было шумно: в клубе начались танцы. Только вахтенные в этот день старались сохранить обычную невозмутимость, но сделать это было не так-то просто…

И всё же победа над фашистской Германией не изменила характер плаваний на Дальнем Востоке. Япония ожесточённо сопротивлялась американцам на Тихом океане, не помышляя о капитуляции; продолжались пиратские нападения на советские суда. В апреле 1945 года Советское правительство денонсировало пакт о нейтралитете с Японией. Систематические нарушения этого пакта японской военщиной привели к тому, что он потерял всякий смысл. Уже после Дня Победы в очередном рейсе на «Пищевой» узнали о потоплении «Трансбалта». 13 июня 1945 года этот красавец-пароход был торпедирован неизвестной подводной лодкой на подходе к проливу Лаперуза со стороны Охотского моря. Бдительность была усилена, на судне соблюдался строгий

режим военного времени, по распоряжению капитана в разное время суток объявлялись учебные тревоги… Вот как запомнилась одна из них Зое Александровне Зайцевой, руководившей на судне практикой студентов:

«Раз во второй половине дня, когда море было особенно спокойно, мы по тревоге должны были спуститься в шлюпки. Стрелы вынесли шлюпки с ботдека за борт, их спустили на талях с одним матросом в каждой. За бортом с нижней палубы распустили сеть с крупными ячеями и приказали всем спускаться по ней и садиться в шлюпки. Моряки спускались по канату. Поспешая от волнения и испуга, толстушка-бухгалтер тоже съехала по канату, но обожгла ладони, не умея его перехватывать. В каждой шлюпке был командир, он громко отсчитывал такт для загребных. Шлюпки отошли от борта и некоторое время держались вокруг судна. Ощущение было неприятное. В просторе моря шлюпки, вернее, огромные ладьи с моторами Дори, попросту называвшиеся дорками, казались очень слабой защитой от бездны воды. Все мы знали о быстрой изменчивости ветра, громада судна подавляла своей близостью, и уж очень часто слышали мы о вынужденном плавании при потоплении наших судов. Только что погиб “Трансбалт”, мы узнали об этом в пути. Рано поседевший наш старший механик когда-то провёл семнадцать суток в море после крушения…»

И всё же главной была работа. «Пищевой индустрии» нужно было последовательно обойти все рыбокомбинаты камчатского побережья, затем охотского и принять в свои вместительные трюмы солёную продукцию, изготовленную на берегу, а также принимать от ставных неводов свежевыловленную охотскую кету и тут же готовить из неё продукцию: мороженую рыбу, так называемую «колодку», и малосольную деликатесную, приготовленную по известному на Дальнем Востоке японскому способу «арамаки». Чтобы не терять попусту времени в ожидании погрузки готовой продукции с рыбокомбинатов и баз, расположенных обычно в устьях речек, капитан Дудник распорядился посылать впереди парохода вдоль побережья дорку, в которой находились химик-лаборант, приёмщик из Дальрыбы, а также второй радист Г. А. Наталушко с переносной радиостанцией. Им поручалось заблаговременно, до подхода рефрижератора, определить качество и количество партий изготовленной продукции, оформить приёмную документацию и передать все эти сведения по радио на судно. Когда «Пищевая индустрия» появлялась на рейде предприятия, на берегу обычно уже виднелись приготовленные к отгрузке штабеля ящиков с рыбой, а дорка со специалистами в это время уже добиралась до очередной базы. Если у рыбаков оказывались излишки уловов, которые не могли быть приняты на берег, вся эта рыба немедленно доставлялась кунгасами к «Пищевой» и сразу же шла в обработку. По 100 тонн охотской кеты – громадных серебристых рыбин – ежесуточно принимал рефрижератор в свой завод. Чётко выполняемый порядок работ с берегом отлично себя оправдал, и холодные трюмы парохода быстро заполнялись ящиками с продукцией.

А война давала о себе знать. То и дело в учебных тревогах отрабатывались действия различных аварийных команд, молоденький лейтенант, военный помощник капитана, проводил учения орудийных и пулемётных расчётов, в столовой судовой врач собирала санитарную команду. Ночные переходы совершали без огней, в кромешной тьме. Однажды на вахте третьего штурмана впередстоящий матрос на баке сообщил, что ему послышались крики за бортом. Возникло подозрение – не подмяли ли какое судёнышко. Дудник тотчас поднялся на мостик, приказал застопорить машину. Люди сбежались на бак, пытались что-либо разглядеть, услышать. Глубоко в черноте кипел бурун волны, было жутко от мысли, что, возможно, кто-то за бортом, что разбилась в щепки лодка. С палубы почти к воде опустили мощную электролампу, опустили моторку, обошли на ней вокруг судна. Потом пароход сделал два больших круга. Никого не нашли. Бывалые моряки знали: не всякий капитан по малейшему подозрению остановит в ночи такую махину, потеряет добрый час. Дудник это сделал.

В августе настали удивительные дни: солнечные, тёплые и тихие. В воздухе то и дело угадывались запахи осени, очень ранней в этих северных местах, порыжели сопки на дальнем берегу. После вахт и работ в заводе людей тянуло на палубы, где так хорошо дышалось и думалось о планах на мирную жизнь. Время от времени со стороны рыбокомбината, расположенного в устье реки Ульбея, показывался катер с кунгасами на буксире.

...В 3 часа 22 минуты 8 августа второй радист Геннадий Алексеевич Наталушко принял непрерывно передаваемый по эфиру сигнал – «жук». Он не знал его значения, но хорошо помнил специальный инструктаж: приняв это слово, он обязан немедленно поставить в известность начальника радиостанции. Владимир Николаевич Михайлов вскочил с постели, внимательно вчитался в бланк, поданный радистом, и через несколько мгновений уже входил в никогда не запираемую на ключ капитанскую каюту. При слове «жук» с лица Александра Игнатьевича мгновенно слетели остатки сна. Открыв сейф, он достал опечатанный плотный конверт, на нём значилось то же слово. Вскрыв его и прочитав содержимое, Дудник быстро оделся и появился на крыле мостика с мегафоном в руке. Близился рассвет, предутренняя серость разлилась над морем, и в ней очень чётко звучали негромкие голоса рыбаков, доставивших к рефрижератору вечерний улов.

– Кончай работу! Я ухожу! – капитанский голос, усиленный мегафоном, властно нарушил ночное оцепенение моря. В кунгасах поднимаются и с недоумением смотрят на мостик: он что, с ума сошёл?

– Боцмана на бак! Вира якорь! – повторяет тем же тоном капитан и, склонившись к переговорной трубке, командует в машину:

– На вахте! Всем по местам! Готовить машину!

На мостике появляются поднятые шумом командиры: помполит, старпом, механики. Никто ничего ещё не понимает, и в первый момент им

кажется, что Дудник не в себе. Приняв слова капитана за неуместную шутку, рыбаки в кунгасах требуют продолжения разгрузки, и вконец их выводит из себя очередная команда сверху:

– Боцман, руби концы!

С высоченного борта летят отрубленные швартовые, и только теперь в кунгасах начинают понимать, что дело неладно. Шум нарастает, но уже слышно, как заворочалась в чреве громадного судна машина, слышны звонки телеграфа, пароход получает ход, медленно вытягиваясь из окружения деревянных судёнышек. Кунгасы остаются одни, и с парохода видно, как они осиротело пляшут на посветлевших от близкого солнца волнах…

Так на «Пищевой индустрии» узнали о начавшейся войне с Японией. Инструкция, хранившаяся в капитанском сейфе до условного радиосигнала, предписывала капитану в любых обстоятельствах немедленно прекращать всякую работу и полным ходом следовать в бухту Нагаева.

Никогда ещё в этой бухте, глубоко вдающейся в северный берег Тауйской губы, не было так оживлённо. Все суда, находившиеся в Охотском море и принявшие условный сигнал о начале военных действий, спешили укрыться в ней. Последний пароход прибыл на рейд бухты в полдень 10 августа. Радио приносило волнующие вести о начавшихся боях, о быстром продвижении наших войск по Манчжурии, высадке десантов в Северной Корее, на Южном Сахалине, на Курилах. Многим морякам хорошо знаком театр военных действий, они навещают друг друга, оживлённо обсуждают поступающие новости. В один из дней среди студентов-практикантов на «Пищевой индустрии» особенное оживление: по радио сообщили, что их товарищ, будучи мобилизован в береговую оборону Владивостока, подбил японский самолёт. Лётчик-камикадзе в густой облачности сумел прорваться на Первую речку и пытался таранить танкер «Таганрог», стоявший на рейде. Огнём зенитных орудий самолёт был сбит и упал в воду…

Неподалёку от «Пищевой» встал на якорь «Орочон», пароход, принадлежащий Акционерному Камчатскому обществу, и через некоторое время шлюпкой с него на рефрижератор прибыл капитан Гринько Алексей Андреевич, тот самый, что был у Дудника старпомом на «Серове» в самом начале войны. Находившийся здесь же, в Нагаево, заместитель наркома рыбной промышленности Шередека распорядился забункеровать с «Орочона» углём «Пищевую индустрию», и это дало возможность двум капитанам общаться друг с другом почти двое суток – роскошь в условиях моря…

Стоянка в Нагаево затянулась. Но только когда стало очевидно, что победный конец войны с Японией близок, капитаны получили разрешение на выход в море. Первой, провожаемая дружескими гудками судов, вышла из бухты «Пищевая индустрия». Капитан Дудник вёл пароход во Владивосток, превратившийся в эти тревожные августовские дни в прифронтовой город.

БЕССМЕРТНЫЙ Евгений Дмитриевич

Капитан дальнего плавания
(1895–1977)

Родился в 1895 году в Приморье. Кавалер трёх орденов Трудового Красного Знамени, ордена Ленина. Персональный пенсионер республиканского значения.

Е. Д. Бессмертный прошёл путь от матроса до капитана дальнего плавания, работал на судах АКОфлота, Камчатрыбфлота, Главприморрыбпрома. Член Учёного совета Приморского филиала Географического общества, писатель.

1917 – получение мореходной книжки.

1920 – аттестат о службе в Дирекции маяков и лоции

1923 – старший помощник капитана ПД «Эривань» (возврат из Шанхая). Капитан Александров.

1926 – получил диплом капитана дальнего плавания.

1930 – август, капитан ПХ «Ительмен» переход из США в Петропавловск-Камчатский.

1935 – капитан Бессмертный Е. Д. организовал приёмку трёх ПХ в Германии: «Сима», «Чавыча», «Большой Шантар», КМ ПХ «Сима» Бессмертный Е. Д., КМ ПХ «Чавыча» Щетинина А. И.

1936 – награждён орденом Трудового Красного знамени. Ему принадлежат первые зимние рейсы в Охотское море.

1945 – заключил трудовой договор с Камчатгосрыбфлотом.

1970 – вышла книга Е. Д. Бессмертного «Повесть людям».

Умер в январе 1977 года.

«Медвежатника» привезли из тюрьмы

В наших газетах изредка публикуются статьи об организации рыбной промышленности Камчатки, о приобретении первых пароходов, первых капитанах и старших механиках. Читателям, очевидно, будет небезынтересно узнать и о покупке одного из первых пароходов АКОфлота — «Ительмена».

Надо оговориться сразу, что правление АКО было поставлено в жесткие рамки. Ему предписывалось закупать пароходы, уже бывшие в эксплуатации по восемь-десять лет, стоившие значительно меньше новых. В портах Америки к 1928—1930 гг. скопилось много судов, находившихся в отстое. Построены они были в основном в 1918—1919 гг. Пароходы должны были работать на твердом топливе, то есть на угле, который обходился дешевле нефти. Поэтому их там же, за границей, переводили с жидкого топлива на уголь. Стоимость закупаемых судов — в пределах 125 тысяч американских долларов.

По решению партийных органов первым капитаном «Ительмена» назначили Евгения Дмитриевича Бессмертного, тогда старшего помощника капитана на легендарном ледорезе «Литке». Осенью 1929 г. ледорез совершил героический рейс на остров Врангеля. Несмотря на сложную ледовую обстановку, судно под командованием капитана К. А. Дублицкого блестяще справилось с рейсовым заданием, доставило туда зимовщиков и сняло заболевших членов экипажа парохода «Ставрополь», зазимовавшего в Арктике.

В апреле 1930 г. Е. Д. Бессмертный отправился в Америку за «Ительменом». С ним поехали старший механик Осколков, второй и третий механики, капитан Сергей Александрович Черепанов, направлявшийся на другое судно. 4 апреля, оформив заграничные паспорта, они прибыли в Берлин. Получив в американском консульстве визы на право въезда в США, выехали в Гамбург. Оттуда на одном из трансатлантиков добрались до Нью-Йорка. Отсюда их путь лежал в Балтимор. Здесь 20 апреля моряки узнали, что «Ительмен» и другое закупленное судно еще стоят в консервации в Филадельфии. Наконец 23 апреля суда прибуксировали в Балтимор.

«Ительмен» оказался по тому времени довольно крупным пароходом грузоподъемностью пять тысяч тонн и скоростью хода восемь узлов в час. Построили его в 1917 г. в Японии. На пароходе следовало провести много ремонтных работ, все-таки он восемь лет простоял в консервации. 30 мая 1930 г. прибыла остальная команда в количестве тридцати трех человек, возглавляли которую старший помощник капитана Борис Викторович Гамалей и второй помощник Харламов. Ремонтные работы пошли веселее.

Команду планировали разместить в гостинице. Но добираться до завода было неудобно, много времени уходило на переезд. Тогда решили поселить людей на квартиры американских рабочих-судоремонтников. Рабочие к советским морякам относились очень дружелюбно, и переселение произошло к взаимному удовольствию.

Возникла еще одна проблема. При приемке судна потеряли шифр капитанского сейфа. В течение нескольких суток лучшие слесари завода, как ни бились, открыть его не могли. Наконец, выход нашли, причем как в детек-

тивном романе. Однажды к борту парохода подъехала автомашина. В ней оказался джентльмен в шляпе в сопровождении полисмена. Оказалось, что это был специалист по сейфам, проще говоря, «медвежатник», отбывавший срок в одной из тюрем. Познакомились. Звали его мистер Девис. В молодости он учился в техническом колледже, служил в американской армии, плавал машинистом в торговом флоте, а сейчас сидел в тюрьме «по неосторожности». Разгадка шифра сейфа в умелых руках мистера Девиса много времени не заняла. Вскоре он вручил капитану листок бумаги, на котором был написан шифр. Пояснил, что эти сейфы, очень сложные по конструкции, производятся во Франции. Дал подробную инструкцию, как с ним обращаться. Он был действительно «специалист» высокого класса.

Ремонт парохода закончился 30 июня 1930 г. Провожать советских моряков, по воспоминаниям Е. Д. Бессмертного, пришло очень много людей. В августе 1930 г. «Ительмен» прибыл в Петропавловск.

Как показала практика, пароход в эксплуатации оказался очень «тяжелым». При плохом угле было очень трудно держать пар «на марке». Из-за этого падала скорость хода. По рассказам одного из бывших капитанов «Ительмена» А. Е. Миронова, в весеннее время, в период равноденственных штормов, переход из Владивостока до Петропавловска занимал от двадцати до двадцати трех суток!

Пароход долго перевозил грузы по восточному и западному побережью Камчатки, на Сахалин, в Приморье. В 1936 г. под командованием Е. Д. Бессмертного «Ительмен» получил капитальный ремонт на своей «исторической родине» — в Японии. Следующий ремонт здесь прошел в 1951 г., уже под руководством капитана дальнего плавания М. Е. Зеленского и старшего механика П. С. Колесникова. Причем ремонт был настолько основательным, что, по выражению Колесникова, от парохода старым остался только один гудок. С 1951 г. пароход использовался как плавучая сельдяная база. В 1968 г. «Ительмен» уже стоял у одного из причалов Находки в качестве женского общежития. Таким образом, один из старейших пароходов АКОфлота со дня постройки отработал больше чем полвека!

Командовали этим судном в разное время весьма опытные судоводители — капитаны дальнего плавания Е. Д. Бессмертный, В. Т. Войтенко, А. Е. Миронов, Н. Е. Зеленский, Н. В. Арсентьев, Н. И. Шаш. В годы ежовщины капитан Арсентьев, прекрасно знавший английский язык, был осужден по 58-й статье и расстрелян. Во время войны капитана Шаша осудили по этой же статье на десять лет тюремного заключения и отправили в ссылку в Забайкалье. На Камчатке он появился после отбытия срока, будучи уже тяжело больным. Руководство Тралфлота дало ему возможность заработать пенсию на плавмастерской «Фреза». Долгие годы на «Ительмене» трудился один из лучших старших механиков флота – В. П. Лабут. Имя «Ительмена» позже было присвоено одному из БМРТ «Океанрыбфлота».

Т. М. Кривоногов из книги «Кают-компания»

САПРЫКИНА Ольга Александровна

Благодаря усилиям Гаврилова Сергея Витальевича, найдена в архивах еще одна легендарная женщина-капитан Сапрыкина Ольга Александровна.

Капитан малого плавания
(1924 –)

Родилась в августе 1924 года в Коктебель Старокрымского р-на Крымской АССР.

1941 — закончила 10 классов средней школы и поступила в педагогический техникум в г. Феодосии, в ноябре была эвакуирована с мамой с г. Ташкент.

1942 – 1943 — работает счетоводом МТС г. Ташкента.

1943 — переезд в Горьковскую область, город Выкса, работает помощником бухгалтера в горжилуправлении.

1943 — с 1 октября поступает в металлургический техникум и успела окончить первый курс.

1944 — переезжает в город Геническ Херсонской области.

1945 — переезжает в город Херсон и работает пионервожатой в школе № 14. С 15 апреля направлена на работу зав.библиотекой в Херсонский моррыбтехникум.

1945 – 1948 — закончила судоводительское отделении Херсонского моррыбтехникума на штурмана малого плавания, диплом № 407/676.

1948 — получила направлении на Камчатку в Камчатрыбфлот.

1948 – 1950 — третий помощник капитана парусно-моторных шхун.

1950 — второй, старший помощник капитана ПХ «Сима» (капитан Миронов А. Е.). В приказе руководства названа лучшим моряком 1950 года.

1952 — получила рабочий диплом капитана малого плавания и назначена капитаном парусно-моторной шхуны «Глобус».

1954, март — уходит в декретный отпуск, и следы Сапрыкиной О. А. теряются.

СКОВПЕН Дмитрий Николаевич

Капитан дальнего плавания
(26.10.1899–18.10.1983)

Первый капитан-директор ПБ «Ламут».

1927 – окончил судоводительское отделение Владивостокского моррыбтехникума (на штурмана дальнего плавания).

1929 – Доброфлот. Получил рабочий диплом КДП № 4708 от 17.12.1929 года.

1953 – поступил в Управление тралового флота Главкамчатрыбпрома.

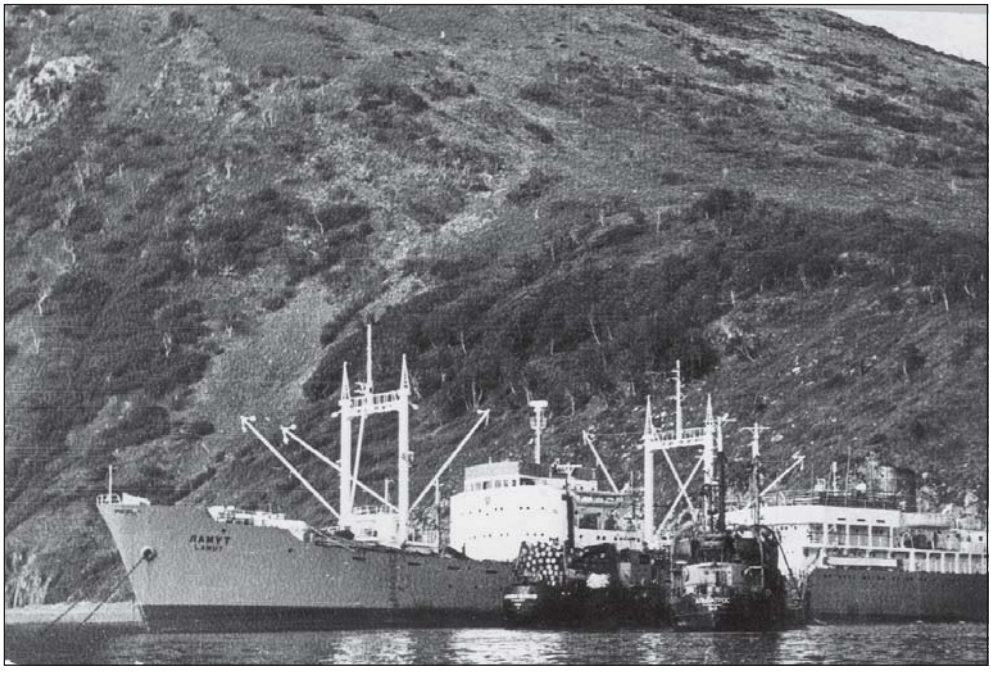
1956 – капитан ПХ «Рылеев» (стоит в бухте Русская как причал).

1958 – капитан ПХ «Коккинаки».

1959 – капитан-директор ПБ «Ламут».

1961 – уехал на пенсию в Азов.

Умер 18 октября 1983 года в городе Азове.



1959 год. Поступила в эксплуатацию первая сельдевая плавбаза «Ламут» (построена в Японии)

МИРОНОВ Александр Ефимович

Капитан дальнего плавания
(1899–02.01.1989)

1909 – вместе с отцом был на лососёвом промысле на Камчатке.

1919 – окончил гимназию во Владивостоке.

1919 – поступил в университет.

1921 – перевёлся во Владивостокское Александровское мореходное училище дальнего плавания (впоследствии – морской рыбный техникум).

1925 – служба в погранвойсках (флотилия).

11.01.1934 года поступил старшим помощником капитана на ПХ «Ительмен» в АКОфлот.

1936 – капитан флота БАОЛ, одновременно – капитан сейнера «Вилюй», на котором впервые за один замет в Олюторском заливе поймали 80 тонн сельди.

1941–1945 – капитан ПХ «Сима», «Ительмен», «Орочон».

С 1960 года – Владивосток, Владрыбхолодфлот, ТХ «Яна» – капитан.

С 1970 года – лоцман ВМРП. Капитан подменных ремонтных экипажей.

Умер 2 января 1989 года на 90 году жизни. Похоронен во Владивостоке.

1936 год. Александр Ефимович возглавляет экипаж сейнера «Вилюй» (База активного опытного лова)

«Капитан Миронов»

Т. М. Кривоногов

В декабре 1942 года мне, ученику шестого класса средней школы имени Л. Н. Толстого, пришлось быть постояльцем интерната на улице Микояновской. В один из вечеров к нам пришёл необычный постоялец – мужчина в возрасте лет сорока, очень высокого роста, стройный, подтянутый. Он имел седеющую шевелюру и очень приветливое лицо, был одет в чёрную двубортную флотскую шинель и тёмно-синий китель. На голове носил чёрную фуражку с крабом. Это был капитан дальнего плавания одного из судов АКОфлота Александр Ефимович Миронов.

Кино в то время крутили очень редко, и мы, ученики, вечерами сражались в шахматы. Принимал участие в этих играх и Александр Ефимович. Спустя несколько дней, когда мы сидели на занятиях, наш постоялец внезапно исчез. Очевидно, дела у него были такими срочными, что он даже не успел попрощаться с нами…

Жила наша семья с каждым годом всё хуже и хуже. Отец служил в армии, а нас у матери было четверо – три брата и сестра. Я – старший. А тут ещё начали брать ребят в ремесленное училище на судоверфи, причём помимо их воли. Сейчас в это трудно поверить, но тогда за отказ идти в училище грозила тюрьма. Причём и специальность будущим ученикам наши руководящие органы выбирали по своему усмотрению. Мне довелось проработать два сезона на рыбалке и весной 1945 года посчастливилось поступить в АКОфлот.

Я пытался найти капитана Миронова. Один старый моряк сказал мне, что видел его во Владивостоке, работал он, кажется, на одном из больших пароходов Дальстроя. А в конце 1945 года мне сообщили, что Александр Ефимович уже трудится капитаном парохода «Сима».

Но встретиться мне с ним в то время по каким-то причинам не пришлось. Война закончилась, но продолжали действовать очень суровые законы военного времени. По ним безжалостно судили, особенно за воровство. Сроки в десять-пятнадцать лет были как разменная монета. Да ещё довеском к этим срокам следовали пять лет поражения в правах, то есть лишение избирательного права.

Бедность народа по-прежнему оставалась ужасающей. Как говорят, нечего ни одеть, ни обуть. Город в то время был сравнительно небольшой, большинство людей знали друг друга. Тем более для них стала неожиданностью публикация в газете «Камчатская правда» статьи под рубрикой «Из зала суда». В ней шла речь о том, что капитан парохода «Сима» Миронов и бухгалтер Добротин за разбазаривание продуктов питания осуждены каждый на десять лет отбывания в лагерях и пять лет поражения в правах.

Люди в это поверить просто не могли. Все знали капитана Миронова,

старпома Лаврентьева, бухгалтера Добротина, завпрода Митю Литвиненко как людей честных и порядочных. Но, как бы то ни было, капитана Миронова и бухгалтера Добротина по приговору городского суда арестовали и взяли под стражу.

В подоплёке этого приговора я сумел разобраться только спустя много месяцев, в декабре 1947 года, когда уголовное дело пересмотрели. Так что же произошло?

В то время для работы на радиоцентре привлекали радистов со стоявших на перестое судов АКОфлота. Какое-то время там трудился и радист парохода «Сима» Федя Замятин.

Однажды он принёс телеграмму за подписью А. И. Микояна. В ней говорилось, что экипажам судов, занятых на вывозке рыбопродукции, увеличивается норма отпуска продуктов питания. Прилагался список, сколько граммов чего положено, а также перечень заменителей (например, крупу на картофель, рыбу на мясо и наоборот). Александр Ефимович и бухгалтер, естественно, обрадовались, получив такой документ, и приняли его к руководству.

На радиограмме стоял подписной номер Микояна. Но флотское начальство её на суда не разослало – как говорится, положило под сукно.

Эти продукты выделялись именно на те дни, когда производилась погрузка. Но море есть море. Суда АКОфлота перевозили ещё и пассажиров. Перед рейсом им выдавали продукты на несколько дней – отоваривали карточки. Но когда пароход прибывал на рыбокомбинат, то из-за штормовой погоды выгрузить людей на берег часто не могли. А у них уже заканчивалось продовольствие, поэтому их надо было кормить судовыми запасами. Составлялись акты, и в пределах той же нормы пассажирам выделялось продовольствие.

В конце декабря 1946 года транспортная прокуратура начала проверку наличия продуктов на судах. Вечером на рейде стояла готовая к выходу «Сима». К ней подошёл катер, на борт поднялись три бухгалтера и следователь прокуратуры. На другой день, к вечеру, они сняли остатки, проверили все фактуры и другие документы. Радиограмму Микояна во внимание не приняли, так как её получили неофициально. Также не учли акты на выдачу продуктов питания голодающим пассажирам.

Капитана Миронова и бухгалтера Добротина сняли с судна и препроводили в отделение милиции. Судили тогда очень оперативно, долго не рассусоливали. Через несколько дней, дав каждому по десять лет и пять лет поражения в правах, их поместили в лагерь, располагавшийся на месте теперешней областной больницы.

Наконец, после обращений в судебные инстанции и многочисленных ходатайств с просьбой о пересмотре дела, в конце ноября 1947 года в областном суде состоялся пересмотр дела. На заседание пришло много моряков. Прибыло и руководство флота во главе с начальником Павлом Дмитриевичем Киселёвым.

Мне в то время было девятнадцать лет. На меня этот суд произвёл самое тягостное впечатление, настолько абсурдно выглядело всё происходившее.

Вот в ходе заседания адвокат Подурец задал судье и руководителям бухгалтерской экспертизы вопрос: «Если принять во внимание радиограмму Микояна и акты о выдаче продуктов питания пассажирам ввиду задержки судна в рейсе, будет ли недостача продуктов?» Бухгалтеры в один голос ответили, что, если принять во внимание эти документы, то недостача или излишки могут исчисляться всего в ста или двухстах граммах. Практически недостачи нет. Адвокат резонно спросил: «А за что тогда мы будем их судить?» Но тут слово взял прокурор и заявил, что судить Миронова надо за то, что он создавал на судне запасы продуктов – получал их на рейс на три или четыре месяца (!).

Тогда ему задал ехидный вопрос начальник флота П. Д. Киселёв: «А на сколько надо брать запас продуктов, по мнению прокурора?» На что тот, не моргнув глазом, ответил: «Не больше, как на месяц. А коль закончатся, так надо спускать шлюпку, и недостающее получать на складе рыбокомбината». По этому ответу всем стало ясно, что прокурор несёт околесицу.

Наконец-то вынесли оправдательный приговор. Все вздохнули с облегчением. А люди-то уже отсидели почти год…

В начале декабря 1947 года, после освобождения, А. Е. Миронов получил назначение капитаном на танкер «Херсонес». Я в то время работал на нём матросом первого класса. Рейс нам предстоял во Владивосток.

Вышли мы 6 декабря 1947 года. Дул свежий ветер от норд-веста, подмораживало. Александр Ефимович проложил курс ближе к берегу. А когда прошли мыс Лопатка, стал располагать курс между островами. Наконец подошли к мысу Анива – южной части Сахалина. В сплошной пурге миновали пролив Лаперуза. Миронов не отходил от радиопеленгатора. Выйдя из пролива, он не стал ложиться на курс в направлении мыса Поворотный, а пошёл на 270 градусов – этот курс ведёт прямо на дальневосточный берег. И тут выяснилось, насколько он был предусмотрителен! При подходе к приморскому берегу на нас обрушился норд-вестовый ветер силой до одиннадцати баллов. Началось сильное оледенение. Танкер на глазах стал покрываться льдом. Прижались ближе к берегу и пошли, как говорят, «впритирку».

Начали окалываться. Благодаря принятым мерам и правильно выбранным курсам благополучно пришли во Владивосток, где 14 декабря 1947 года отдали якорь. Для меня, будущего штурмана, это плавание стало наглядным уроком судоводительского мастерства.

Моя дружба с Александром Ефимовичем крепла. Это был действительно настоящий специалист своего дела и замечательный человек. Думаю, стоит о нём немного рассказать.

Родился А. Е. Миронов 21 ноября 1899 года. В 1919 году он окончил

гимназию во Владивостоке. Поступил вначале во Владивостокский университет, но в 1921 году перешёл в училище дальнего плавания (бывшее Александровское). К тому времени оно называлось «Техникум водных путей сообщения». Окончил его в 1925 году как штурман дальнего плавания. Затем служил командиром пограничных кораблей. В это же время на его кораблях матросом и главным старшиной служил будущий известный на Дальнем Востоке и Камчатке капитан дальнего плавания А. А. Гринько. Крепкая дружба связывала этих людей до самой кончины.

После окончания военной службы в 1929 году Александр Ефимович поступил в АКО. В 1936 году при учреждении Морлова (будущего Тралфлота) он стал первым капитаном сейнера «Вилюй».

…Как я уже сказал, дружба наша с Мироновым продолжалась. Приходя во Владивосток, я, по возможности, выбирал время навестить Александра Ефимовича. Как-то между нами зашёл разговор о том, куда же он девался тогда, в 1942 году, из нашего интерната. Вот что он ответил мне:

– Дело в том, что мой отец занимался рыбалкой. До революции арендовал рыбопромысловые участки в Усть-Большерецке и Опале. Богатством мы особым не обладали, порой приходилось сидеть и голодными, когда не подходила рыба. А чтобы расплачиваться за сети, соль, фрахт парохода, надо было брать в банке ссуды. Отец меня и брата Петра приучал к труду. В 1909 году он взял нас с собой из Владивостока на Камчатку на промысел. Я начал работать учеником моториста, это в возрасте десяти лет! Спустя несколько лет на этом же катере работал и брат Пётр. Отец умер в 1925 году. Богатства он нам не оставил, но передал в наследство, как каинову печать, клеймо «сын рыбопромышленника». В декабре 1942 года я, будучи капитаном танкера «Максим Горький», должен был сниматься рейсом в США. Там следовало выполнить текущий ремонт и взять груз. Но меня за два часа до отхода сняли. Имелся у меня недруг в лице начальника спецчасти АКО. Он решил, а его поддержали: мол, как же можно пустить в Америку сына рыбопромышленника! Возмущённый этим, я взял расчёт и уехал на попутном пароходе пассажиром во Владивосток.

На другой день я случайно встретил там своего знакомого, капитана парохода «Феликс Дзержинский», который предложил мне пойти к нему старшим помощником. Судну нужно было выходить в море, а старпома не было. Я согласился. Пароход этот был самым крупным судном Дальстроя и принадлежал НКВД. Проверка моих документов заняла немного времени. Проверяющие, на моё счастье, поленились заняться этим досконально, и о том, что я «сын рыбопромышленника», не узнали.

Пошли мы в Сан-Франциско. Там взяли груз взрывчатки и направились в Магадан с заходом в Петропавловск. Здесь меня увидели на берегу и сказали моему недругу: «Смотри, ты не выпустил за границу Миронова, а он сейчас ходит в Америку и возит взрывчатку в Магадан на самом боль-

шом пароходе Дальстроя!» Но «настучать» на меня он побоялся: все-таки пароход принадлежит НКВД, и уж если они выпустили «сына рыбопромышленника» в Америку, то соваться со своими замечаниями будет себе дороже…

Проработал я в Дальстрое до августа 1945 года, а потом вернулся в АКОфлот на «Симу»…

Я не удержался и задал вопрос Александру Ефимовичу:

– А как вы сумели уцелеть в ежовщину, в 1937–1938 годах?

– В середине 1937 года я взял отпуск. За три года с отгулами накопилось около восьми месяцев. Выехал из Владивостока. Предупредил мать, чтобы писем от меня не ждала. Она догадалась, что я буду в бегах. Ушёл в дальнее плавание в Морфлоте и брат Пётр. Больше чем две недели на одном месте я не оставался. Исколесил весь Советский Союз. Позже мать рассказывала, что приходили к нам домой несколько раз двое молодых мужчин в серых плащах и хромовых сапогах. Спрашивали, где сыновья. А та отвечала, что, наверное, в море, они моряки, где же им ещё быть? Простым глазом было видно, что это были душегубы из НКВД. Они оставили номер телефона и просили позвонить, как только появятся от нас весточки.

Но в 1938 году волна репрессий немного спала, и я вернулся в АКО, в Петропавловск. Так и уцелел. А сколько «замели» за это время невинных людей!..

…Когда-то, примерно в начале двадцатого века, про такую власть сказал известный поэт Яков Надсон:

Спешат безумные вожди,
Впотьмах гоняются за призраком свободы,
Сулят блаженство впереди,
Но лишь на рабство злейшее ведут народы…

К этим пророческим словам и добавить нечего.

С именем капитана Миронова связана ещё одна легенда, долго передававшаяся моряками из уст в уста. Однажды в середине 1930-х годов он, находясь в очередном рейсе, неоднократно получал от руководства АКО противоречивые указания об изменении направления движения судна. На очередной приказ капитан ответил: «Никто пути пройдённого у нас не отберёт! Капитан Миронов движется вперёд!» – и пошёл по первоначальному маршруту.

Этот поступок, ставший своеобразным ответом на непродуманную систему управления флотом, требовал определённого мужества: жёсткая авторитарная система самостоятельности не терпела. Но и на этот раз всё обошлось благополучно. По этому ответу капитана знал дальневосточный флот: «А, это тот Миронов, который дал телеграмму…»

Прожил Александр Ефимович долгую жизнь – девяносто лет. Коман-

довал самыми большими судами АКО: «Ительмен», «Сима», «Орочон». До смертного часа ходил на своих ногах и сохранял ясный ум. Похоронен на Морском кладбище во Владивостоке. Перед смертью говорил мне: «Знаешь, Тимофей, как хочется, чтобы после моей кончины назвали моим именем хотя бы катер…»

Но этой мечте капитана Миронова не суждено было исполниться. Мир праху твоему, Александр Ефимович!

Примечание составителя: может быть, современным камчатским судовладельцам стоит подумать об увековечении имён наших знаменитых моряков, внёсших вклад в освоение полуострова, и переименовать суда, носящие ныне экзотические и непонятно что обозначающие заграничные названия?

1960 год. Новый рефрижератор ВРХФ был доверен капитану А. Е. Миронову

ФОНАРЁВ Георгий Иванович

Капитан дальнего плавания
(1901–…)

Родился на Украине.

1925 – июль, старший помощник ПМШ «Наркомпрод Брюханов».

1931 – ПМШ «Чукотка» под командованием Г. И. Фонарёва на пути к о. Врангеля в августе была раздавлена льдами. Экипаж был спасён пароходом «Ительмен».

1932 – январь, перегон зверобойной шхуны «Темп» из Норвегии во Владивосток (старший помощник капитана).

1935 – с первого августа становится капитаном зверобойного судна «Налим», награждён орденом Трудового Красного Знамени.

1936 – заместитель управляющего Кработрестом, город Владивосток.

1938 – 8 июля арестован НКВД.

1939 – 6 июля приговорён УНКВД по Приморскому краю, обвинён по ст. 58-1 УК.

1940 – дело прекращено, из-под стражи освобождён. Реабилитирован.

ПМШ «Чарльз В. Ровер» (с 01.01.1928 года – «Чукотка») Вместимость – 569 регистровых тонн. Экипаж – 27 человек. ГД – 280 Квт. Капитан – Г. И. Фонарёв. 1931 год

БАРБОТЬКО Григорий Акимович

Капитан дальнего плавания
(08.01.1902–...)

1929 – 21 февраля поступает на работу в АКО вторым помощник капитана ПХ «Ламут» и направляется на приёмку и перегон судна в США.

1931 – декабрь, капитан ПХ «Эскимос».

1943 – с 25 августа – капитан ПХ «Орочон», награждён орденом Трудового Красного Знамени.

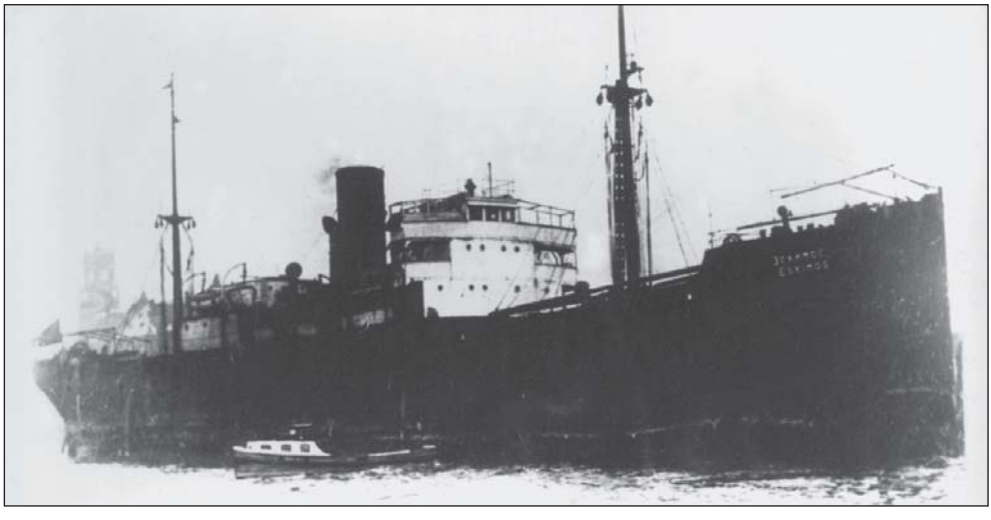
1945 – с 22 октября – капитан ТК «Максим Горький», за участие в Курильском десанте награждён орденом Красной звезды.

1945 – 22 октября награждён знаком «Отличник Наркомрыбпрома».

1950 – присвоено персональное звание капитан флота рыбной промышленности 1 ранга.

1954 – 27 декабря награждён орденом Ленина, имел благодарность наркома пищевой промышленности А. И. Микояна, занесён в книгу почёта Тралфлота Камчатрыбпрома.

Работал на судах АКО и Камчатрыбпрома до 21 января 1960 года.



В декабре 1931 года Григорий Акимович впервые поднялся на капитанский мостик ПХ «Эскимос»

В боях за Курилы…

В. М. Рядченко, старший механик «Максима Горького», вспоминал о горячих августовских днях 1945 года следующее:

«Танкер стоял в Усть-Камчатске. Закончив слив горючего, мы уже собирались сняться в Петропавловск. И вдруг неожиданная радиограмма: “Выход в море запрещается до особого распоряжения”. Все наши догадки ни к чему не привели, да, впрочем, в последнее время мы уже привыкли к неожиданностям.

Ночью звонок телеграфа: “Приготовить машину!”. Комсостав собирается на короткое совещание в кают-компании. Капитан Григорий Акимович Барботько сообщает: “Война с Японией. Танкеру необходимо срочно сняться и следовать в Петропавловск”. Через несколько минут “Максим Горький”, затемнив все огни, вышел в море. Мы стремились держаться как можно ближе к берегу. На судне сыграли боевую тревогу, вся команда, за исключением вахтенных, стояла на своих боевых постах.

На рассвете следующих суток “Максим Горький” вошёл в Авачинскую губу и стал в Ковше. Получаем новое задание. На борт судна грузят всё необходимое для снабжения боевых кораблей, и в составе каравана судов мы выходим в море. В районе мыса Лопатка вошли в туман. В это время десантные части уже высадились на Шумшу и Парамушир и вели там ожесточённые бои.

К нам непрерывно подходили корабли, заправлялись горючим, снабжались горячей пищей и снова уходили в бой. Танкер оказал большую помощь океанографическому судну “Океан”, попавшему в очень тяжёлое положение: под сильным перекрёстным огнём он получил значительные повреждения и мог погибнуть, если бы не пришли на помощь пограничные сторожевые корабли “Дзержинский” и “Менжинский”. Пока они подавляли огневые точки врага, “Максим Горький” оттягивал “Океан” в безопасное место. За проявленное мужество при спасении этого судна капитан Барботько был награждён орденом Боевого Красного Знамени, донкерман Кленов и боцман Алексеев – медалями “За боевые заслуги”, а всю команду представили к медалям “За победу над Японией”.

После окончания операции мы зашли в Северо-Курильск и после четырёх дней стоянки вернулись в Петропавловск».

Из книги Сергея Гаврилова «Флот Камчатки, 1928–1945»

ВОЙТЕНКО Василий Тимофеевич

Капитан дальнего плавания
(01.04.1903–03.01.1960)

Родился во Владивостоке 1 апреля 1903 года в семье рыбака.
1927 – член ВКБ(б).
1931 – закончил Владивостокский моррыбтехникум.
1940 – капитан ПХ «Мичурин» ДВМП, город Владивосток.
1941 – прибыл на Камчатку и проработал в должности капитана ПХ «Ительмен» до пенсии.
Умер 3 января 1960 года.

«Ранней весной первые два судна АКОфлота – “Якут” под командованием Павла Дмитриевича Киселёва и “Чапаев” под руководством Павла Матвеевича Иванова – отдали швартовые и взяли курс на Сан-Франциско. Вместе с судами АКОфлота туда же прибыл и встал в ремонт пароход “Мичурин” Дальневосточного пароходства. Им командовал Василий Тимофеевич Войтенко. Жизнь его сложилась так, что после этого рейса пришлось ему всю оставшуюся жизнь работать в АКОфлоте на пароходе “Ительмен” до самого ухода на пенсию».

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

Месть «морского волка»

Работая на пароходе «Сима» в 1947 году матросом, я стоял вахты со вторым помощником капитана Семёном Васильевичем Чуприной. По уставу второй помощник с судовыми тальманами принимал в порту груз и при выгрузке сдавал его представителям берега. В то время очень строго спрашивали за сохранность груза. Если обнаруживали хищение или недостачу, весь экипаж автоматически лишался премии. Поэтому надо было внимательно следить при приёмке за целостностью ящиков и другой тары. Семён Васильевич хорошо организовал работу тальманов, и результаты не замедлили сказаться.

На нашей вахте подошёл на рейд и стал под выгрузку пароход «Ительмен». Командовал им в то время капитан Василий Тимофеевич Войтенко – колоритнейшая фигура и первоклассный специалист. Выделялся он и внешне – был за добрую сотню килограммов весом. В своё время долго работал в Дальневосточном пароходстве, командуя крупнейшими судами: «Шатурстрой», «Луначарский», «Мичурин». Пользовался Василий Тимофеевич славой ещё и как человек крутого нрава. За нарушения уставных положений спрашивал строго, но справедливо.

Как-то рассказал мне Семён Васильевич следующую историю, связанную с Войтенко:

«В 1946 году я работал на “Якуте” вторым помощником. Капитаном на нем был Иван Иванович Козин (фамилия изменена *Тимофеем Кривоноговым*), молодой человек, растущий специалист. Командовал он судном недавно. И вот как-то мы встали на рейд Кировска под выгрузку. А там уже заканчивал приём рыбопродукции на Владивосток пароход “Ительмен”. Но на переход до Владивостока ему не хватало воды. Поэтому управление дало команду “Якуту” поделиться водой с “Ительменом”.

“Якут” имел водоизмещение раза в полтора меньше “Ительмена”, и поэтому все ожидали, что по традиции “Якут” снимется с якоря, подойдёт к “Ительмену” и даст тому воду. Но неожиданно закапризничал Козин: “Ительмену” надо воду, вот пусть Войтенко и подходит. Это было, конечно, нарушение флотских традиций, к тому же Войтенко был почти вдвое старше Козина. А на флоте всегда старшие по возрасту пользовались уважением младших.

Но не на этот раз. Войтенко выбрал якорь и пошёл на швартовку. Возмущён он был, конечно, до глубины души. После приёма воды (я в это время стоял на мостике), когда Войтенко дал команду отдать все концы, он погрозил пальцем Козину и сказал: “Ну, сопляк, запомни старую истину: море широкое, а дорога узкая. Долг платежом красен”».

Дальше произошли события поистине удивительные.

В начале 1948 года решением группы Министерства рыбной промышленности пароход «Сима» поставили на регулярную линию Владивосток –

порты Японии. В Японии «Сима» брала, кроме груза в трюмы, катера на палубу и несколько судёнышек на буксир. Капитаном «Симы» назначили Козина, а Семёна Васильевича Чуприну – его старшим помощником. Надо сказать, что на загранплавание потребовались визированные моряки, и экипаж «Симы» перетрясли основательно. Из старой команды почти никого не осталось. Это было обычным для того времени явлением. Работать на линии было несравненно интересней, чем собирать рыбу по побережьям Камчатки. Экипаж получал валюту, питался по нормам загранплавания. На столе почти в неограниченном количестве появились свежие фрукты.

Но к осени 1948 года, к всеобщему удивлению, на «Симе» сменили капитана. Вместо Козина судном стал командовать капитан Филиппов.

В 1950 году я в Петропавловске встретился с Семёном Васильевичем Чуприной. Он рассказал, что работа на «Симе» на загранлинии всем очень понравилась. Всё-таки плавания совершались между оборудованными портами, где судно хорошо обслуживали. Голова о снабжении и продуктах не болела совершенно. Всё подвозилось к борту в назначенное время. Хорошо оплачивались погрузка, перевозка катеров на палубе и их буксировка. Я поинтересовался, почему же Козин ушёл с «Симы», ведь рейсы-то в самом деле были интересные и денежные. И получил неожиданный ответ: «Конечно, от таких рейсов никто никогда не откажется. А причиной его ухода был Василий Тимофеевич Войтенко».

Тут читателю надо дать некоторое пояснение. С 1948 года по приказу Минрыбпрома началась проверка знаний плавсостава. По портам издавались приказы и назначались аттестационные комиссии. В комиссии входили в основном резервные капитаны и механики. На стоявшие в порту суда приходили работники порта и объявляли комсоставу о времени проведения аттестации.

Так произошло и на этот раз. И надо же было такому случиться – членом аттестационной комиссии оказался Василий Тимофеевич Войтенко. Он немного запоздал, а когда появился, аттестацию сдавал Козин. Мужик он был, в общем-то, неглупый, окончил техникум, сдал экзамены на штурмана дальнего плавания и имел рабочий диплом капитана дальнего плавания.

И вот, уже под занавес, председатель комиссии спросил Войтенко, будут ли у него вопросы к аттестуемому. Тот ответил, что будет пара вопросиков. Какие вопросы задавал Козину Василий Тимофеевич, Чуприна не слышал, но после работы комиссии председатель сказал: «Извините нас, товарищ Козин, но мы вам доверить командование “Симой” в ответственных загранплаваниях не можем». И на другой день в командование «Симой» вступил капитан Филиппов.

Вот так Войтенко наказал молодого капитана за неуважение флотских традиций.

Из книги Т. М. Кривоногова

КОСЫГИН Иннокентий Николаевич

Капитан малого плавания
(1906–1978)

Родился в городе Петропавловске-Камчатском (в Сероглазке).

1921 – работает грузчиком Петропавловского порта.

1927 – плавает матросом на пароходах «Севторгфлота».

1929 – поступает матросом в АКОфлот, боцманом, тралмастером.

В 1930 году И. Н. Косыгин переходит в Акционерное Камчатское общество, где работает матросом, боцманом, старшиной маломерных судов, а затем боцманом, тралмастером на паровых траулерах Морлова.

1932 год – перегон РТ «Гага» из Италии на Камчатку (новострой). Кочегаром на перегоне работал П. И. Анода, будущий начальник камчатского Тралфлота.

1936 – боцман рыболовного РТ «Дальневосточник».

1938 – заканчивает УКК на штурмана малого плавания. Работает младшим штурманом на промысловом флоте.

1946 – закончил УКК.

1947 – получает диплом ШМП.

1949 – капитан ПМШ «Антиния», «Энергия».

1951 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 3503 от 20.01.1951 года, во Владивостокском МРП.

1952–1965 – капитан на транспортных судах УТФ, УМАР, УТРФ Камчатрыбфлота.

1965 – вышел на пенсию. Уехал в город Вильнюс.

Трудолюбивый, честный, требовательный капитан за долгие годы труда внёс заметный вклад в становление и развитие рыбной промышленности родного края. В истории рыбацкого флота Камчатки биография Иннокентия Николаевича Косыгина – одна из характерных страниц, олицетворяющих эпоху грандиозных преобразований на полуострове.

Скончался от рака лёгких в городе Вильнюсе.

Курсы штурманов малого и дальнего плавания

В декабре 1948 года я был уже вторым помощником капитана на пароходе «Якут». Командовал им Александр Александрович Чеков. В рейсе отказал один из котлов, нас взяли на буксир и привели в Петропавловск. Здесь судно стали готовить для отправки на ремонт в один из китайских портов. Как раз в это время в учебно-курсовом комбинате приступила к занятиям вторая группа штурманов малого плавания. По моему заявлению и по направлению отдела кадров меня вновь зачислили на учёбу.

В преподавательском составе комбината произошли изменения. Навигацию и лоцию теперь читал бывший командир подводной лодки, боевой офицер, прошедший Отечественную войну, Иван Петрович Бочков. За свой ратный труд он имел награды, в том числе два ордена Боевого Красного Знамени. Человек он был интересный. В военный флот попал в 1920 году по комсомольскому набору. Окончил военно-морское училище, стал подводником на Северном флоте, прослужив там до конца войны. Окончил военно-морскую академию.

Штурманское дело Иван Петрович знал отлично, особенно здорово он составлял навигационные задачи, а прокладку на навигационной карте осуществлял просто великолепно. Красиво был проложен сам курс, каллиграфическим подчерком написаны цифры. В общем, глядя на такую работу, нельзя было не залюбоваться.

Добрую память оставил о себе преподаватель морской практики и эксплуатации флота Иван Николаевич Мутовин, уроженец нашего Петропавловска. Он начал плавать в АКОфлоте в 1929 году матросом на первом АКОвском теплоходе «Охотск». Потом работал на судах Дальневосточного морского пароходства, окончил Владивостокский морской техникум. Всю войну ходил в порты США и Канады. Имея большой стаж плавания и опыт сложных и интересных рейсов, Иван Николаевич очень доходчиво и красочно излагал материал. Он также вёл занятия по теории и устройству корабля.

Преподаватели относились к своим обязанностям очень ответственно и добросовестно. Да и флотское начальство поддерживало такое отношение материально. Зарплату преподаватели получали такую же, как и на той должности, на которой они трудились до прихода в комбинат, а за сверхурочную работу им доплачивали.

Среди курсантов группы штурманов малого плавания обращал на себя внимание невысокого роста черноглазый подвижный человек – Иннокентий Николаевич Косыгин. Уроженец рыбацкой Сероглазки, он рано связал свою жизнь с морем: в 1928 году уже трудился матросом теплохода «Охотск».

С 1929 года АКОфлот начал пополняться судами, сначала типа «Ительмен», а позднее – типа «Лейк». В 1932 году Иннокентию Николаевичу

посчастливилось принимать участие в перегоне из Италии траулера «Гага» в должности матроса первого класса. В этой же команде кочегаром шёл будущий начальник Управления тралового флота Пётр Илларионович Анода. Погрузившись на поезд, экипаж через заснеженную Сибирь прибыл в Ленинград. На пассажирском теплоходе их доставили в немецкий порт Киль, откуда надо было добраться до Венеции, где их ожидала «Гага». Поезд пересёк всю Германию с севера на юг, через Ганновер, Нюрнберг, Мюнхен. В Куфштейне ждали поезда на Венецию. Прибыв на место, от представителя агентства узнали, что «Гага» находится в Триесте на ходовых испытаниях. Через два дня она пришла в Венецию.

Надо ли говорить, что впечатления, полученные в поездке провинциальным пареньком, оказались незабываемы. А переход Суэцким каналом и заходы в крупнейшие порты мира! Следует отметить, что итальянские корабелы построили отличное судно. Оно имело паровую машину и котёл, работавший на угле. Каюты были отделаны ценными породами дерева. По приходе «Гагу» приписали к Владивостокскому порту. Она вошла в состав Тралтреста, имевшего в 1932 году несколько паровых траулеров. Промышляли они недалеко от Владивостока, на знаменитой банке у острова Аскольд. Когда рыбные запасы в этом районе были подорваны, часть траулеров в 1934 году перегнали в Мурманск через тропики под командованием капитана дальнего плавания Карла Павловича Эгги.

На «Гаге» Иннокентий Николаевич после организации в 1936 году камчатского Тралфлота (вначале он назывался БАОЛом, а потом Морловом) прибыл в Петропавловск. До 1945 года работал в Морлове на паровых траулерах боцманом и тралмастером. Перед назначением на курсы был штурманом, но без диплома.

Легко сказать – учись. А у Иннокентия Николаевича в это время семья насчитывала девять малышей! Время было голодное, действовала карточная система. Выручал огородный участок и хозяйство. Жил он в Сероглазке в частном доме. Зимой после пурги ходил на занятия по пояс в снегу. Никакой снегоочистительной техники в то время не было и в помине.

Наконец в 1947 году сдан последний экзамен, и Иннокентий Николаевич с новеньким дипломом штурмана малого плавания вернулся в Морлов. В 1949 году Камчатрыбфлот стал пополняться парусно-моторными шхунами финской постройки. Часть плавсостава из Морлова перевели в Камчатрыбфлот.

Иннокентий Николаевич получил в командование шхуну «Актиния». Этому судну не повезло с самого начала. Перегонял его с Балтики капитан Пётр Илларионович Анода. При переходе в районе Командорских островов налетевший шквал сломал фок-, грот- и бизань-мачту. Судно нести паруса уже не могло. Восстанавливать мачты не стали, и шхуна ходила только под машиной. Иннокентий Николаевич командовал ею несколько лет.

Поскольку он уже был опытным моряком, то дела у него шли хорошо. Судно ежегодно успешно справлялось с государственным планом грузоперевозок. Каждый год «Актинию» отмечали в управленческом приказе и, как правило, капитану и экипажу присуждали премию. Шхуна всегда имела опрятный вид, в надлежащем порядке содержались служебные, жилые помещения и грузовые трюмы. Потом Иннокентий Николаевич командовал шхуной «Энергия». У неё, в отличие от «Актинии», все паруса были целы.

В 1955 году в Камчатрыбфлот из Финляндии поступил лихтер «Повенец» – четырёхтрюмное судно с грузовыми паровыми лебёдками, бравшее на борт более трёх тысяч тонн. На него возлагали большие надежды. В работающую сельдяную экспедицию как в Магадан, так и на восточный берег Камчатки надо было доставлять много бочкотары. Её, как правило, грузили в одном из сахалинских портов, Находке или Николаевске-на-Амуре, а потом везли на «Повенце» в экспедицию.

К «Повенцу» один за другим подходили СРТ. На них отгружали бочки, соль, обручное железо и доски для сепарации. Экипаж «Повенца» работал, не считаясь со временем. Да к тому же ещё надо было обеспечить действие судовых лебёдок. Зачастую стоять на лебёдках приходилось и самому Иннокентию Николаевичу. Ребят к себе в экипаж он подбирал работящих. Много лет работал на «Повенце» боцман Дима Птицын – здоровяк-парень, пользовавшийся среди экипажа заслуженным авторитетом.

Хоть «Повенец» и был грузовым, а не промысловым судном, зарабатывали на нём хорошо. Это достигалось за счёт грузовых и лебёдочных работ. Привлекала работа на «Повенце» людей семейных, домовитых. Они обычно имели свои частные дома и огороды. Судно к закрытию навигации становилось в порт на зимний перестой. К началу навигации свежевыкрашенный «Повенец» был готов к приёму груза. Так шли год за годом.

Дети росли, пришлось Иннокентию Николаевичу перестраивать родительский дом. В Усть-Камчатске он купил добротные длинномерные брёвна. Доставляли их в Сероглазку на том же «Повенце». Когда всё подготовили, разобрали старый дом и построили новый, на бетонном фундаменте. Дело это оказалось трудоёмким, ушло на него всё лето. В помощь пришлось нанимать нескольких плотников.

Время неумолимо шло вперёд. В 1965 году Иннокентия Николаевича тепло проводили на пенсию. К этому времени он уже овдовел. Поехал к дочери в Вильнюс. Оттуда переписывался с друзьями, вспоминал старое, подводил жизненные итоги. Жизнь прожита не зря. Поднята на ноги большая дружная семья. Все дети получили образование, уважительно относились к родителям и друг к другу. Как видно, на ноги помог встать учебно-курсовой комбинат. Как не вспомнить своих преподавателей, дирекцию…

Стали судовыми механиками два сына. Хорошими у Иннокентия Нико-

лаевича оказались и зятья. Один из них, Михаил Иванович Дегтярёв, после окончания Астраханского рыбного техникума связал жизнь с нашим полуостровом. В 1955 году он окончил первые курсы штурманов дальнего плавания в том же учебно-курсовом комбинате. Командовал судами типа БМРТ на базе Океанического рыболовства, а сейчас уже находится на заслуженном отдыхе. Второй зять, старший механик Анатолий Лисов, долгие годы работал на судах Камчатрыбфлота. Сейчас также на пенсии.

Что отличало таких людей, как Иннокентий Николаевич Косыгин? То, что были они бесхитростные, честные и порядочные. Как стало не доставать этих качеств современным людям!

…В апреле 1978 года газета «Рыбак Камчатки» сообщила, что старейший рыбак полуострова – капитан Иннокентий Николаевич Косыгин – ушёл из жизни. Он похоронен на Вильнюсском кладбище. Мир праху твоему, труженик моря!

В июне 1949 году мы окончили курсы штурманов малого плавания и отправились на работу в Камчатрыбфлот.

Запомнились мне такие эпизоды из тогдашней жизни. В то время процветал культ личности И. В. Сталина. Все заслуги приписывались «гениальному вождю и учителю». В декабре 1949 года Сталину исполнилось семьдесят лет. Славословию в его адрес не было предела. К тому же шла борьба с «космополитизмом». В литературе и учебниках все изобретения и открытия приписывались русским инженерам и учёным. Дело доходило до смешного. С незапамятных времён сила ветра измерялась по шкале Бофорта. Самым сильным ветром – ураганом – считался двенадцатибалльный. Кто-то наперекор иностранцам выдумал свою шкалу, силу ветра по ней стали измерять до восемнадцати баллов. Правда, она долго не продержалась.

В физике существует такое понятие, как токи Фуко. Но их вдруг стали называть вихревыми токами. В науке мореплавания много интернационального: формулы по теории корабля, навигации, мореходной астрономии. За многие годы они отшлифовались, стали удобны для запоминания. Например, в мореходной астрономии использовался способ определения места судна по небесным светилам. Его случайно открыл английский капитан Сомнер, поэтому способ получил его имя. Но нашлись «исследователи», которые доказали, что задолго до Сомнера этот способ предложил русский мичман Акимов.

Стало небезопасно хвалить какой-либо иностранный прибор.

Но, несмотря на все неурядицы, курсовой комбинат набирал силу. Увеличился набор курсантов. Флот стал пополняться трофейными судами, приходившими из Германии. Они, правда, имели весьма почтенный возраст, так как были построены в 1918–1920 годах, и работали на угле. В

связи с получением флота стала расти и потребность в кадрах. Имелась большая нужда и в специалистах для маломерных судов – судоводителях, механиках третьего разряда. С решением задачи их быстрого обучения тогда мог справиться только учебно-курсовой комбинат.

В 1953 году начал расширяться район лова охотоморской сельди, стали организовывать промысловые экспедиции. В соответствии с требованиями Кодекса торгового мореплавания для перехода в эти районы капитаны средних рыболовных траулеров должны были иметь дипломы штурманов дальнего плавания. В конце ноября 1953 года комбинат набрал первую группу таких штурманов, а также группу механиков второго разряда. В группу штурманов в составе тридцати двух человек входил и я.

Занятия начались в третьей декаде ноября 1953 года. С деньгами у нас, курсантов, было более-менее нормально. Платили нам по существовавшему в то время положению оклад с северными надбавками по прежнему месту работы. А вот с жильём приходилось туговато. Размещались, где придётся. По прошествии полугода на улице Ключевской построили два двухэтажных дома из бруса, обшитых вагонкой. Многие курсанты получили в них хорошие, по тогдашним понятиям, квартиры. Спустя полгода мы за свой счёт провели водопровод.

Директором комбината в 1953 году непродолжительное время был Юрий Бильевич Азимов. После него на посту директора находились Юрий Николаевич Серебренников и Лазарь Ефимович Гершенович.

О Лазаре Ефимовиче следует сказать особо. В молодые годы он работал на судах Арктического пароходства, был механиком на ледоколе «Микоян», старшим механиком парохода «Степан Шаумян». Он любил дисциплину и порядок. Ввёл для курсантов обязательное ношение форменной одежды, и нарушать этот порядок никому не позволялось. Но надо сказать, что ввёл он эту форму по-умному. Отдать-то приказ легко, а вот как его будут выполнять, не каждого начальника волнует. Лазарь Ефимович заключил договор с Казанской швейной фабрикой, и форменная одежда – кители, брюки, шинели очень хорошего качества и, самое главное, по доступной цене – стала поступать для курсантов комбината.

Комбинат к этому времени переименовали в Школу усовершенствования кадров командного плавсостава Камчатского Совнархоза. Её директором стал Ю. Н. Серебренников. Мореходную астрономию и навигацию преподавал В. Д. Аверин, теорию девиации магнитных компасов – Г. А. Васильев, морскую практику, теорию и устройство корабля – И. Н. Мутовин, электронавигационные приборы – Г. А. Зайканов. Замполитом школы работал Николай Илларионович Гладков.

Основным предметом у судоводителей была мореходная астрономия и навигация. Её читал Василий Дмитриевич Аверин, бывший офицер, командир корабля. Он имел высшее образование и очень хорошо проводил

лекции. Интересно вела занятия по истории КПСС А. К. Холоденко. Английский язык преподавал Павел Павлович Демидов, сын начальника Управления тралового флота.

Хочется вспомнить о некоторых моих соучениках. Среди поступивших на учёбу в комбинат были и выпускники техникумов. Пусть читатели не удивляются: в то время выпускники рыбных техникумов получали дипломы штурманов малого плавания. На первые курсы штурманов дальнего плавания зачислили Надежду Васильевну Аверину.

Расскажу о ней подробнее. Всё-таки не так часто можно встретить женщину-штурмана.

Родина её – Херсонская область, город Голая Пристань. Это старое моряцкое гнездо, родина моряков, рыбаков и китобоев. Здесь родились знаменитый капитан дальнего плавания А. И. Дудник, Герои Социалистического Труда гарпунеры Н. А. Пургин и П. А. Зарва.

Отец Надежды – Василий Иванович Логвиненко – был капитаном пассажирского судна Черноморского пароходства, мать – Надежда Алексеевна – работала на том же судне кастеляншей. Судно ходило по пассажирской линии Новороссийск – Сочи – Батуми. Летние каникулы Надя проводила на пароходе отца. С того времени у неё появилась мечта стать капитаном. Моррыбтехникум имелся в её родной Голой Пристани. Но Наркомат рыбной промышленности запретил принимать туда девушек. Казалось, что это препятствие непреодолимо. Однако Надя проявила настойчивость и послала письмо-жалобу в Москву, в Президиум Верховного Совета СССР, председателю Клименту Ефремовичу Ворошилову. Через короткое время к директору техникума пришёл документ, в котором говорилось, что в Наркомрыбпроме вопрос рассмотрен и решён положительно: приём девушек на судоводительское отделение разрешён. На первый курс зачислили нескольких девчат: Надежду Аверину, Ольгу Сапрыкину, Нину Ольховскую, Елену Бардан, Марию Сорокину.

Время учёбы пролетело быстро. Осенью 1949 года группу молодых специалистов из Херсонского моррыбтехникума приветливо встречало руководство Камчатрыбфлота. Нужда в кадрах была большая: начали поступать трофейные суда из Германии.

Надежду Васильевну направили на «Эскимос» третьим помощником капитана. К работе она относилась с большой ответственностью, и в 1952 году стала уже вторым помощником. За хороший труд её поощрили: направили на курсы штурманов дальнего плавания. Училась она легко, получала «четвёрки» и «пятерки». Но вскорости заболел и умер отец – сказались фронтовые ранения. Пришлось вызывать мать к себе. В 1955 году учёба завершилась, и Надежда Васильевна отправилась на флот. Но морячить ей долго не пришлось: заболела мать. Надежда Васильевна устроилась работать в школу усовершенствования кадров командного плавсоста-

ва, потом поступила на заочное отделение Дальрыбвтуза. Работала преподавателем до 1980 года, до самой пенсии, а затем уехала на родину, где сейчас и живёт. Переписывается с друзьями, вспоминает былое…

Окончил учебно-курсовой комбинат и Владимир Васильевич Король, тоже выпускник Херсонского моррыбтехникума. Это был высокий черноволосый мужчина. После курсов стал капитаном СРТ первого перегона «Кречет», находившегося тогда на плохом счету. Техническое состояние траулера было неважное. Но с приходом нового капитана – Владимира Короля – дела улучшились. Дали ему районом лова Кроноцкий залив, база сдачи располагалась близко. Организаторские способности у Короля были отменные. Его судно стали отмечать в приказах как по Тралфлоту, так и по Министерству рыбного хозяйства. Наградили Владимира Васильевича именным секстаном, и судно стало получать грамоты и переходящие знамена. Через несколько лет Владимир Васильевич получил орден Трудового Красного Знамени.

Все шло хорошо. Из Германии пришёл новый СРТМ «Командор», оснащённый новейшими электронавигационными приборами. Этот красавец-корабль заслуженно получил в командование Владимир Васильевич Король. Газета «За высокие уловы», позже «Рыбак Камчатки», чуть ли не каждую неделю освещала хорошую работу капитана и его команды. Жена Владимира Васильевича вырезала эти заметки, из которых за годы получился целый альбом.

Однажды Король взял отпуск и приехал в Севастополь. Здесь как раз организовалась База тралового флота. Зайдя туда на досуге, он встретил старых друзей, познакомился с руководством базы. Зная его как отличного рыбака, ему предложили перевестись в их контору, но сказали: «В нашем флоте нужны только визированные рыбаки. Но, поскольку нам известно, что вы хороший производственник, мы вас примем на работу. Только пришлите нам личный листок по учёту кадров и производственную характеристику. А для ускорения дела запросите по почте ваше управление Тралфлота».

Король отправил письмо в Тралфлот. Но партком флота решил его не отпускать. Зная, что без визы его на новую работу не возьмут, парткомовцы дали ему плохую характеристику. Когда Владимир Васильевич зашёл в севастопольское управление флота, он был обескуражен. Ему показали характеристику, присланную из Тралфлота. Характеристика была, как говорят, «ни рыба ни мясо». Кадровик сказал ему: «Извините, Владимир Васильевич, но с такой характеристикой мы вас трудоустроить не можем. По этому документу вам визу не откроют».

И тогда решил Владимир Васильевич преподнести своим парткомовцам сюрприз, проучить их. Ему как раз нужно было по делам съездить в Москву. Он взял свой альбом с заметками, который ему собрала жена, и предъя-

вил заместителю министра по кадрам. Замминистра был возмущён до глубины души и обещал разобраться. И разобрался!

По приезде в Петропавловск в Тралфлоте Короля встретили парткомовцы. По всему чувствовалось, что нахлобучку они получили основательную. Один из них начал укорять Владимира Васильевича: «Зачем же вы пожаловались такому высокому начальнику? Можно было разобраться здесь, в узком кругу. В общем, у нас были большие неприятности. Поймите и нас, ведь мы не хотели терять такого опытного капитана, как вы». Не стал Владимир Васильевич расстраивать руководство. Проработал ещё года два и только потом уехал в Севастополь.

Подобную вещь парткомовцы проделали и с другим нашим выпускником, Юрием Поликарповичем Агенко. Будучи в отпуске, он тоже присмотрел себе место в севастопольской Базе океанического рыболовства. В новой конторе также поставили условие о визировании и запросили характеристику. Но из управления Тралфлота прислали очень плохую характеристику, и Агенко в приёме на работу, естественно, отказали. Вернувшись на Камчатку из отпуска, он обратился с жалобой в горком партии. Только после вмешательства горкома характеристику переписали. Юрий Поликарпович послал её в Севастополь, и визу ему открыли. После получения вызова он уехал в Севастополь. Не знаю, жив ли и здоров ли Юрий Поликарпович сейчас, времени прошло уже много, связь с ним потерялась.

Примечательным человеком был и зачисленный на курсы Демьян Яковлевич Новосёлов – рослый и очень симпатичный мужчина, обладавший неимоверной физической силой. О море он и не мечтал, так как жил в деревне. Родился в крестьянской бедняцкой семье, рано потерял родителей, и пришлось ему быть в работниках у богатого сибирского крестьянина.

Но наступил 1932 год. По Сибири прошла коллективизация. Хозяина Демьяна Яковлевича разорили, имущество и скот реквизировали, а семью сослали. Кажется, куда можно сослать дальше Сибири? Но большевики умудрились такое место найти. Отправили их на Крайний Север, в район вечной мерзлоты, в Игарку.

Остался Демьян Яковлевич без семьи и работы. Попал на комсомольскую стройку в Анжерку. Но на стройке ему не понравилось. В 1934 году посчастливилось завербоваться на Дальний Восток. Судьба забросила его в Дальгосрыбтрест, а оттуда – в Анадырь. После промыслового сезона выехал во Владивосток. А во Владивостоке Дальгосрыбтрест организовал курсы судоводителей до двадцати регистровых тонн валовой вместимости. Это низшая ступень судоводительской специальности. После окончания курсов он вернулся в Анадырь. Там женился, родились дети. А в 1948 году Демьян Яковлевич приехал с семьей в Петропавловск и поступил на курсы штурманов малого плавания. Проучившись половину, он убедился, что дальше

не потянет, и попросился, чтобы его зачислили во вновь организованную группу. Просьбу его удовлетворили. Вот так, в два приёма, он прослушал полный курс и окончил учёбу.

Получив диплом штурмана малого плавания, пришёл в Тралфлот. Ему повезло: попал на выучку к такому известному капитану, как Илья Григорьевич Евстафиади на траулер «Гага». Трудолюбивый и исполнительный Новосёлов понравился Евстафиади. С приходом из новостроя новых СРТ Демьян Яковлевич получил назначение на «Чайку», впоследствии переименованную в «Красное Знамя». Рыбаком он оказался отменным, хорошо справлялся с государственным планом, неоднократно получал правительственные награды.

Вырастил Демьян Яковлевич двух сыновей и дочь. Все дети получили высшее образование. Незаметно подошла старость. После выхода на пенсию Демьян Яковлевич выехал на материк к детям. Связь с ним я также потерял, жив ли он теперь, не знаю.

Теперь расскажу об Иване Тихоновиче Доценко. Это был кудрявый немногословный мужчина, прошедший Великую Отечественную войну с первого до последнего дня.

Рано, ещё с юности, он начал морячить в Черноморском пароходстве. Ходил на танкерах за границу. В 1941 году, с началом войны, был призван в действующую армию, служил в авиации. Поскольку военной специальности не имел, то направили его в ремонтные мастерские. С первых дней войны пришлось очень тяжело. Немцы имели большое превосходство в воздухе, пришлось отступать. К началу 1943 года положение на фронте улучшилось, а после Сталинградской битвы стало ясно, что немцам от поражений уже не оправиться. Хоть и предстояли ещё тяжёлые сражения, но уверенность в победе крепла с каждым днем.

За участие в боях Ивана Тихоновича наградили орденами Красной Звезды и Отечественной войны второй степени и двумя медалями.

В начале мая 1945 года война закончилась. В это время освобождалось много угнанных в неволю узников фашистских концлагерей. Иван Тихонович встретил среди них свою землячку с Кубани Аню. Полюбили они друг друга сразу, и осенью 1945 года вместе поехали домой.

После войны жить было трудно. На семейном совете решили, что нужно отправляться на Север, что-то заработать и купить собственный домик. В послевоенное время нужда в кадрах, особенно на Дальнем Востоке, была большая. В крупных материковских городах действовали особые пункты по найму рабочей силы на предприятия Камчатки, Сахалина и Магаданской области.

Летом 1946 года Иван Тихонович с женой прибыли на Камчатку и он начал работать боцманом на паровом траулере. В 1948 году по распоряжению Главкамчатрыбпрома Ивана Тихоновича назначили на парусно-мотор-

ную шхуну «Креветка». Шхуну направили для обслуживания Пловерской моторно-зверобойной станции. Эта организация располагалась на Пловерской косе в бухте Провидения и имела базу в бухте Святого Лаврентия. На шхуну Иван Тихонович попросил зачислить поваром свою жену Аню. Осенью 1949 года «Креветка» пришла в Петропавловск и встала на отстой на судоверфь.

В 1950 году при учебно-курсовом комбинате открылись курсы штурманов малого плавания. Поскольку Иван Тихонович зарекомендовал себя как хороший работник и имел большой плавценз, то его одним из первых зачислили на них.

В 1951 году курсы завершились, и Иван Тихонович получил назначение на должность второго помощника капитана СРТ. Поскольку он решил основательно освоить профессию рыбака, то взялся за это дело серьёзно. В отделе кадров попросил назначить его к опытному капитану-промысловику Павлу Егоровичу Алёшкину и в течение года постигал рыбацкую науку. Летом 1953 года Иван Тихонович идёт в Северо-Охотскую сельдяную экспедицию старшим помощником капитана СРТ.

Осенью 1953 года Доценко зачислили на курсы штурманов дальнего плавания, которые он окончил весной 1955 года. После этого стал капитаном судов типа СРТ, одним из лучших специалистов Тралфлота. В 1963 году за успехи в работе получил высокую награду – орден Трудового Красного Знамени.

Но в это время заболела его жена Аня. Врачи настоятельно порекомендовали вывезти её на материк, желательно на Черноморское побережье. Поселились Доценко в городе Туапсе. Купили неплохой дом с участком на окраине города. Аня почувствовала себя лучше. Иван Тихонович к этому времени имел диплом штурмана дальнего плавания. Решил поступить в Новороссийский танкерный флот. Но здесь произошла осечка. При приёме на работу нужно было сдать аттестацию. А в этом флоте особое внимание обращали на знание английского языка, которым надо было владеть свободно, уметь оформлять грузовые документы. Ошибка при оформлении могла привести к большим убыткам. В пароходстве к этому подходили очень внимательно. Но, видя, что перед ними человек серьёзный, имеющий награды, прошедший войну, сделали исключение. Приняли на работу боцманом и поставили условие: будет переведён на штурмана после сдачи экзамена по английскому языку.

Иван Тихонович получил назначение на строящийся в Японии танкер «Мир» – большое судно грузоподъёмностью двадцать пять тысяч тонн. К этому времени жена выздоровела и подарила ему сына и дочь.

Начались очень интересные рейсы на Кубу, в Южную Америку, Японию. Приходилось перевозить нефть и из Эмиратов в Скандинавию и европейские порты. В материальном отношении стало намного лучше. В заг-

ранплаваниях получали валюту, это давало возможность покупать за границей кое-какие вещи.

Подходило время выхода на пенсию. С оклада боцмана пенсия могла быть только около восьмидесяти рублей в месяц. В это время я отдыхал в Туапсе и навестил Ивана Тихоновича, озабоченного своим будущим. Сказал ему: «Не волнуйся! Поезжай снова на Камчатку, в Тралфлот. От твоих услуг не откажутся. Работал ты хорошо, оставил о себе добрую память. Тебе осталось доработать до пенсии два с половиной года. Время это пролетит незаметно, и пенсию хорошую заработаешь».

По приезде из отпуска я обратился к начальнику отдела кадров Тралфлота Алексею Александровичу Александрову и рассказал, что Доценко просится на работу. Тот сразу же вызвал инспектора и дал ему задание оформить вызов. Прошло три недели, и Иван Тихонович прибыл на Камчатку. Мы встретились с ним, по-дружески обнялись, вспомнили свои молодые годы, учёбу в учебно-курсовом комбинате и многое другое.

Назначили Ивана Тихоновича старшим помощником на поисковый СРТМ. Быстро пролетели два с половиной года, и в отделе кадров Ивану Тихоновичу торжественно вручили пенсионную книжку. Пенсия по тому времени была высокая, сто двадцать рублей. А еще через неделю я уже провожал его на самолёт. На прощание Иван Тихонович сказал мне: «Не забуду то, что ты для меня сделал. Будешь в отпуске в Туапсе, всегда будешь у меня дома желанным гостем».

На этом и расстались. Но больше встретиться нам не пришлось…

Хочу познакомить читателей с ещё одним выпускником курсов штурманов дальнего плавания – Михаилом Григорьевичем Чекаленко.

В жизни Михаилу Григорьевичу пришлось пережить немало. Родился он 29 августа 1929 года в селе Урзуф Донецкой области. Его отца, директора школы, забрали в одну из ночей 1937 года, и где он сгинул, в каком лагере, семья так и не узнала. Только много лет спустя власти выдали справку, что он погиб невинно и полностью реабилитирован.

В 1936 году Михаил пошёл в школу, а в 1941 году окончил пять классов. Учиться дальше не пришлось: началась война. В 1943-м, когда немцев с Украины изгнали, образование можно было продолжить. И вот в 1945 году, окончив семь классов, он поступил в Мариупольскую школу мореходного обучения, находившуюся в ведении Министерства морского флота. В феврале 1947 года занятия завершились, и всех будущих мореходов направили на Дальний Восток, в город Холмск, на Сахалин, в распоряжение Сахалинского государственного морского пароходства.

Чекаленко получил назначение на пароход «Уссури» матросом первого класса. Капитаном на этом пароходе был Пётр Порфирьевич Пионтковский – грамотный, требовательный судоводитель. Поучиться у него можно было многому. Потом судьба сведёт Михаила Григорьевича с ним через

несколько лет в камчатском Тралфлоте, где Пётр Порфирьевич будет трудиться капитаном-наставником.

Глубокой осенью 1947 года «Уссури» поставили на ремонт в Николаевске-на-Амуре. Надо сказать, что здесь располагалось одно из старейших мореходных училищ Дальнего Востока, в котором ещё в шестидесятых годах девятнадцатого века получил своё первое морское образование прославленный русский флотоводец Степан Осипович Макаров.

В конце 1947 года на зиму при мореходном училище набрали группу штурманов малого плавания. Михаил Григорьевич и его товарищ решили, что время, пока судно стоит в ремонте, зря терять не стоит, и, получив разрешение отдела кадров пароходства, поступили учиться. К началу навигации 1948 года учёба завершилась, и летом 1948 года Михаил Григорьевич вернулся на «Уссури». Должность, правда, осталась прежней – матрос первого класса. Дело в том, что для получения рабочего диплома штурмана малого плавания необходимо было набрать ещё немного плавательного ценза.

Но тут жизнь подкинула ему ещё одно препятствие. В это время началась проверка плавсостава, да и не только его. Были заново отпечатаны личные листки по учёту кадров, листки очень подробные – те самые, где нужно было подробно описать всю родню, чуть ли не до седьмого колена. При малейшем сомнении или неясности закрывали визы. Даже такой бывалый моряк, как Пётр Степанович Колесников, механик-универсал первого разряда, вдруг лишился визы. В 1948 году его не пустили в Японию на «Симе». И Михаил Григорьевич не избежал этой участи. Подвела анкета – ведь отца судили по печально знаменитой 58-й статье Уголовного кодекса. И 16 июля 1949 года Михаила Григорьевича уволили из Сахалинского пароходства.

Вскоре, в августе 1949 года, он поступил в невельское Управление тралового и рефрижераторного флота Сахалинрыбпрома. Но невезение и на этом не закончилось. В марте 1952 года для получения и перегона плавбазы с Балтики на Сахалин укомплектовали экипаж. Михаила Григорьевича зачислили в него на должность штурмана. Экипаж уже выехал во Владивосток, чтобы следовать дальше, на Балтику. Но, как это у нас часто бывает, в получении плавбазы Сахалинрыбпрому отказали, и морякам пришлось возвращаться обратно.

Но тут судьба наконец-то смилостивилась и подкинула Чекаленко встречу с Иваном Николаевичем Мутовиным. Этого известного моряка Михаил Григорьевич знал раньше. В то время Мутовин был начальником морского агентства Главкамчатрыбпрома. Узнав, что Чекаленко по независящим от него причинам попал в сложное положение, он предложил ему поехать на Камчатку. «Работа для тебя найдётся, – сказал Мутовин. – У нас пополняется Тралфлот».

Быстро оформили перевод, и в начале марта 1952 года Михаил Григорь-

евич приехал в Петропавловск, где получил назначение на прибывший из новостроя СРТ № 386 старшим помощником капитана. А в ноябре 1952 года он становится капитаном.

Дела у молодого капитана пошли хорошо. Летом 1953 года за успешное выполнение государственного плана крайком ВЛКСМ выходит с ходатайством о переименовании СРТ № 386 в «Тихоокеанскую звезду». Просьбу уважили.

В конце ноября 1953 года Михаила Григорьевича зачислили на курсы штурманов дальнего плавания в учебно-курсовой комбинат, который он окончил в 1955 году.

Затем Михаил Григорьевич продолжил работать на судах типа СРТ. А в 1959 году его, как растущего капитана, назначают командовать пароходом «Анатолий Серов» – одним из лучших судов флота того времени.

В 1960 году он становится начальником службы эксплуатации Тралфлота. Продолжая работать, в 1963 году оканчивает заочное отделение среднего Петропавловск-Камчатского мореходного училища. В 1965 году назначается начальником Охотоморской сельдяной экспедиции. В 1968 году по решению обкома КПСС переведён на выборную должность заместителя начальника Рыбакколхозсоюза по флоту и добыче. В 1980 году, после реорганизации союза, перешёл в службу капитана рыбного порта лоцманом. В 1999 году в возрасте семидесяти лет Михаил Григорьевич ушёл на пенсию, имея пятьдесят лет трудового стажа. За многолетний труд М. Г. Чекаленко награждён шестью правительственными наградами. Последняя – медаль «В ознаменование 300-летия Российского флота».

А вот ещё интересные штрихи из трудовой биографии Михаила Григорьевича. В 1980 году, будучи в отпуске, он участвовал в перегоне сейнера «Асача» из Астрахани в Петропавловск через тропики. Обеспечивал безопасность перегона БАТМ «Соколово», капитаном на котором был Владимир Кузьмич Косолапов, сейчас уже находящийся на заслуженном отдыхе.

Как-то в разговоре с Михаилом Григорьевичем я спросил его, не собирается ли он выехать на материк, на родину. «Ни в коем случае! – ответил он мне. – Буду доживать свой век здесь. Ведь Камчатке отданы лучшие годы моей жизни. Здесь растут мои внуки».

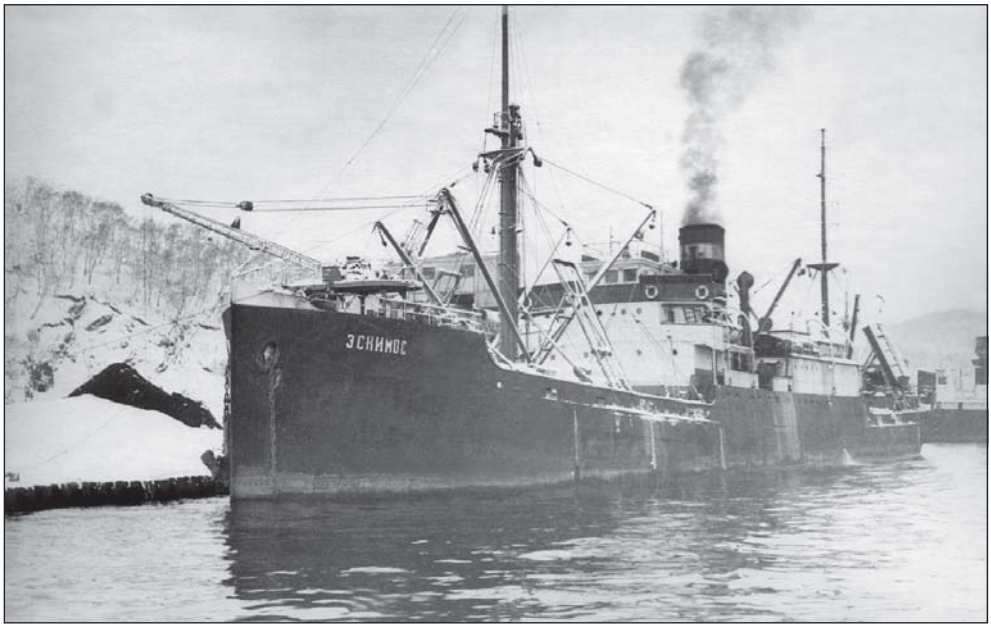
Время неумолимо идёт вперёд. В 1953 году нас зачислили на учёбу в числе тридцати двух человек. Учёба завершилась в мае 1955 года. Сейчас из моих сокурсников в живых осталось только трое. Учебно-курсовой комбинат был первым учебным заведением на Камчатке, готовящим кадры для нашей рыбной промышленности, и его первые выпускники оказались теми людьми, которые стояли у истоков её развития.

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

ШАШ Николай Иванович

Капитан дальнего плавания
(1907–…)

Родился в крестьянской семье.
1937 – в АКО.
Здесь получил знак «Отличник рыбной промышленности».
1940 – капитан ПХ «Ительмен». 5 мая пароход получил пробоину во льду залива Корфа. Капитан выбрасывает носом судно на берег. Дифферентуется, заделывает пробоину, снимается с мели самостоятельно. Груз, экипаж и судно спасены.



ЩЕТИНИНА Анна Ивановна

Капитан дальнего плавания
(1908–1999)

Родилась 26 февраля 1908 года на станции Океанской под городом Владивостоком.

1925 – поступила во Владивостокский морской рыбопромышленый техникум (бывшее Александровское мореходное училище) на судоводительское отделение.

1927 – летом, после окончания курса, направляется матросом второго класса на охранное судно «Наркомпрод Брюханов» к капитану А. И. Дуднику.

1928 – с 8 марта она становится матросом второго класса (после третьего курса) на ПХ «Первый Краболов», капитан А. И. Дудник.

1929 – окончила Владивостокский морской рыбопромышленый техникум на учебный диплом «штурман дальнего плавания».

1930 – штурманский ученик на ПХ «Тунгус» АКОфлота.

1931–1932 – 3-й помощник капитана ПХ «Коряк», 3-й помощник ПХ «Ламут», 2-й помощник ТХ «Охотск» АКОфлота.

1933 – перегон траулера «Топорок» из Данцига (Германия) во Владивосток.

1934 – старший помощник капитана ПХ «Эскимос» АКОфлота.

1935 – капитан ПХ «Чавыча» (перегон купленного в Германии грузового парохода «Хохенфельз» на Камчатку).

1936 – награждена орденом Трудового Красного Знамени «за тяжёлые, по-настоящему “мужские” рейсы через Охотское море, из которых благодаря своему профессионализму и настойчивости всегда выходила победительницей».

1938 – начальник Владивостокского морского рыбного порта.

1941–1945 – во время Великой Отечественной войны суда под её командова-

нием стали ходить через Тихий океан к берегам США и Канады. Свои рейсы она совершала на пароходах «Карл Либкхнет», «Родина». На «Жан Жаресе» ходила через океан 17 раз, участвовала в спасении парохода «Валерий Чкалов».

1950 – окончила Ленинградское высшее инженерное морское училище на штурмана дальнего плавания.

1960 – преподаватель Дальневосточного высшего инженерного морского училища им. адм. Г. И. Невельского.

1973 – возвращается на флот. Капитан ТХ «Охотск» Дальневосточного морского пароходства (ДВМП).

1977 – капитан-наставник Службы безопасности мореплавания ДВМП.

1978 – указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 февраля 1978 года за большие заслуги в развитии морского транспорта, подготовку высококвалифицированных кадров и в связи с 70-летием Щетининой Анне Ивановне присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и молот».

1979 – заведующая кафедрой ДВВИМУ.

В мемуарах Анна Щетинина рассказывает о своей жизни с раннего детства, описывает свой путь становления капитаном дальнего плавания, делится с читателями мыслями, мечтами, успехами и неудачами, описывает наиболее памятные рейсы.

Почётный работник Морского флота, почётный гражданин Владивостока, почётный член Географического общества СССР, активный член Комитета советских женщин, почётный член Дальневосточной ассоциации морских капитанов в Лондоне. Жила в городе Владивостоке. Скончалась 25 сентября 1999 года. Похоронена на Морском кладбище города Владивостока.

Награждена двумя орденами Ленина, орденами Отечественной войны 2-й степени, Красной Звезды, Трудового Красного Знамени, медалями.

Такой в 1935 году увидела Камчатка молодого капитана парохода «Чавыча» Анну Щетинину (вторая справа). Пароход «Чавыча» пополнил ряды АКОфлота

В октябре 2006 года имя Щетининой присвоено мысу полуострова Шкота побережья Амурского залива Японского моря (43° с. ш., 131° в. д.) В октябре 2007 года во Владивостоке на здании школы № 16, которую в 1952 году окончила Анна Щетинина, установлена мемориальная доска. В той же школе действует музей, посвящённый Анне Щетининой.

Я – капитан

(Из книги «На морях и за морями...»)

В Гамбурге мы были встречены нашим представителем инженером Ломницким. Он сказал, что «мой» пароход уже прибыл из Южной Америки и после разгрузки поставлен в док для освидетельствования подводной части корпуса, что капитан предупреждён о моём прибытии и ошеломлён тем, что сменять его приедёт женщина. Тут же Ломницкий довольно критически осмотрел меня и сказал, что он никогда не думал, что я такая молодая (он, видимо, хотел сказать – девчонка). Спросил, между прочим, сколько мне лет, и, узнав, что уже двадцать семь, отметил, что мне можно дать лет на пять меньше. Я тоже как бы со стороны посмотрела на себя и подумала, что для капитана я недостаточно солидна: голубая шёлковая шляпка, серое пальто, светлые туфли. Но решила, что форменный костюм – это уже потом, на судне, когда буду заниматься делами.

После завтрака и устройства в гостинице все отправились на судно.

У городского причала мы сели на катер и отправились по реке Эльбе в так называемую «Вольную гавань», где находился пароход, который я так хотела и так боялась увидеть. На мои расспросы Ломницкий отвечал:

– Сами посмотрите.

Такой интригующий ответ заставлял насторожиться и ожидать какого-то сюрприза. Хорошего или плохого?

Катер резво бежит по реке, а я беспокойно оглядываюсь, стараясь обязательно первой увидеть и самой узнать «свой» пароход. Но мне не дают. Инженер Ломницкий предупреждает:

– За поворотом, на той стороне, будет плавучий док. Смотрите!

Катер поворачивает и несётся к противоположному берегу, и я вижу плавучий док и на нём – судно, кормой к нам. Подводная часть его корпуса очищена и с одного борта уже окрашена яркой красно-коричневой краской.

Надводный борт зелёный, надстройки белые, замысловатая марка компании «Ганза» на трубе. На корме название – «Хохенфельс» и порт приписки – Гамбург. Я даже задохнулась от удовольствия, радости, гордости, – как хотите назовите это. Какой большой, какой чистый пароход! Какие замечательные обводы корпуса! Я много раз пыталась себе представить его. Действительность превзошла все мои ожидания.

Катер останавливается у причала. Поднимаемся на плавучий док и переходим на судно. Мне уступают дорогу: капитан должен войти на борт судна первым. Я тронута. Вижу людей на палубе: нас встречают. Но я пока на них не смотрю. Как только перехожу сходню – касаюсь рукой планширя судна и, здороваясь с ним, шепчу ему приветствие, чтобы никто не заметил. Потом обращаю внимание на людей, стоящих на палубе. Первыми в группе встречающих стоят капитан – об этом я сужу по галунам на рукавах – и человек в штатском сером костюме. Протягиваю руку капитану и здороваюсь с ним по-немецки. Он немедленно представляет мне человека в штатском. Оказывается, это – представитель компании «Ганза», уполномоченный оформить передачу этой группы судов. Я понимаю капитана в том смысле, что сначала должна была здороваться с этим «высоким представителем», но намеренно не хочу этого понять: для меня главное сейчас – капитан. Не могу найти в своём запасе немецких слов необходимых выражений для вежливого приветствия – для этого нескольких уроков немецкого языка, взятых в Ленинграде, не хватает. Перехожу на английский. И только сказав всё, что я считала нужным, капитану, здороваюсь с представителем компании «Ганза», удержав в памяти его фамилию. Это нужно выполнять строго. Если тебе хоть один раз сказали фамилию человека, особенно при такого рода представлениях, ты должен её запомнить и в последующих разговорах не забывать. Тут я тоже постаралась управиться на английском языке.

Затем нам были представлены старший механик – очень пожилой и очень симпатичный на вид «дед» – и старший помощник капитана – отчаянно рыжий и веснушчатый малый лет тридцати. Он особенно жал мне руку и много говорил то на немецком, то на английском языке.

Это довольно пространное приветствие заставило капитана шутливо заметить, что моё появление на судне на всех произвело сильное впечатление, но, судя по всему, на старшего помощника особенно, и капитан опасается – не теряет ли он в данный момент хорошего старшего помощника. Такая шутка как-то помогла мне прийти в себя и скрыть невольное смущение от всеобщего внимания.

После того как все перезнакомились, мы были приглашены в каюту капитана. Я бегло, но запоминая каждую деталь, осматривала палубу и всё, что попадало в поле зрения: надстройки, коридоры, трапы и, наконец, кабинет капитана. Всё было хорошим, чистым и в добром порядке. Кабинет капитана занимал всю переднюю часть верхней рубки. В нём располагались солидный письменный стол, кресло, угловой диван, перед ним закусочный

стол, хорошие стулья. Всю заднюю переборку занимал застеклённый буфет со множеством красивой посуды в специальных гнёздах.

Деловая часть разговора была непродолжительной. Инженер Ломницкий ознакомил меня с рядом документов, из которых я узнала основные условия приёма судна, а также то, что судну дано название нашей дальневосточной крупной лососёвой рыбы – «Чавыча». Вся группа принимаемых судов получила названия рыб и морских животных: «Сима», «Кижуч», «Тунец», «Кит» и т. д. Здесь же мы с капитаном договорились о порядке приёма судна. Команду было решено вызывать со следующим рейсом нашего пассажирского судна из Ленинграда. В настоящее время предстояло знакомиться с ходом и качеством выполнения ремонтных и доделочных работ, обусловленных соглашением о передаче судна. После делового разговора капитан пригласил нас выпить по бокалу вина. Началась беседа. Капитан Бутман рассказал, что для него явилось неожиданностью известие о продаже судна Советскому Союзу и о том, что оно должно быть передано уже сейчас. Он не скрывал, что очень огорчён. На этом судне он плавает шесть лет, привык к нему, считает его очень хорошим мореходным судном, и ему жаль с него уходить. Он галантно прибавлял, что, однако, рад передать такое замечательное судно такому молодому капитану да ещё и первой в мире женщине, заслужившей право и высокую честь стать на капитанском мостике. Тост следовал за тостом. Сухо, по-деловому звучал короткий тост представителя компании «Ганза».

Чувствовалось, что он огорчён тем, что Германия вынуждена продавать свой флот Советскому Союзу: он понимал, что советский морской флот растёт, а значит, растёт и развивается всё наше народное хозяйство. Очень хорошо и просто звучал тост «деда», приветствовавшего всех наших моряков. Он чокнулся с каждым, а мне сказал несколько тёплых слов, звучавших прямо-таки по-отечески. Старпом говорил опять долго. Из его немецко-английской речи я поняла, что он постарается сдать судно в таком виде, чтобы у нового (опять следовали комплименты) капитана не было никаких претензий, и чтобы новый экипаж понял, что судно принято от настоящих моряков, которые умели его беречь и содержать в должном порядке. Ого! Вот это уже дело! Если это – не просто вежливая болтовня, то приобретён друг, желающий помочь при приёме судна.

На другой день, облачившись в рабочую одежду, я начала осмотр судна. Капитан не сопровождал меня всюду. Это выполнял старший помощник. Были осмотрены трюмы, канатные ящики, некоторые междудонные танки, угольные ямы, машинное отделение. Осматривалось всё детально. Времени не жалели. Работали часов до двух, затем разбирали чертежи и другие документы. После рабочего дня я переоделась и по приглашению капитана принимала участие в длительных беседах, которые ежедневно велись в каюте капитана с членами немецкого командного состава судна и нашими моряками, приходившими к концу рабочего дня.

После таких бесед мы, советские моряки, шли в свою гостиницу, обедали, прогуливались по городу, хотя и не всегда. Всех нас очень тяготила атмосфера города, и мы старались проводить время в своём кругу. В Германии я была в третий раз. Раньше мне там нравилось, нравились люди – такие простые, весёлые и добродушные, деловые и рассудительные. Нравилась исключительная чистота и порядок на улицах, в домах, в магазинах и магазинчиках.

Германия 1935 года неприятно поразила какой-то мертвенной пустотой многих улиц, обилием флагов со свастикой и размеренным стуком кованых сапог молодчиков в хаки со свастикой на рукавах, которые, как правило, парами вышагивали по улицам, попадались в коридорах гостиницы, в обеденном зале. Резали слух их громкие лающие голоса. Было как-то особенно неуютно, как будто ты в хорошем настроении явился в дом к своим добрым старым друзьям и оказался на похоронах… А мне, не скрою, было просто страшновато в этой огромной гостинице. Жутко было по ночам прислушиваться к тому же размеренному топоту, которого не заглушали даже ковры в коридорах. Я считала дни до приезда своей команды и до окончательного приёма судна, когда уже можно будет на него перебраться.

С прибытием нашей команды дело закипело по-новому, началась приёмка имущества, запасных частей. Как всегда в таких случаях, появились мнения о том, что «это не так» и то «не совсем так». Появились стремления что-то переделать, что-то сделать заново. Приходилось строго следить за тем, чтобы люди не увлекались и понимали, что судно – не собственная веранда и совсем не обязательно переделывать его на свой лад. Через несколько дней весь наш экипаж пришёл к заключению, что немецкая команда ведёт себя по отношению к нам очень лояльно, много помогает в работе и многое делает даже сверх того, что положено по соглашению. Старпом немецкой команды не нарушил своих обещаний. С самого начала он доказал, что сдаёт судно не только по совести, но и более того.

Между прочим, не обошлось без анекдота. Когда бы я ни пришла на судно, он всегда встречал меня не только у трапа, но даже на причале. Если я что-либо несла, он предлагал свою помощь. Мой старпом, да и все помощники спрашивали меня: что с ним сделать – поломать ему ноги или оставить так? И как себя вести: самим встречать своего капитана при входе на завод или уж признать это право за немцем? Мне приходилось отшучиваться: поскольку мы были не на своей земле, то должны считаться с этим, но вежливости и внимательности нашим молодым людям поучиться не мешает. Немецкого старпома наша команда начала было называть «фашистом», но потом, видя его дружелюбие и деловую помощь, – просто «Рыжим Ваней».

К моменту окончания приёма судна готовился торжественный подъём флага. Какое это большое событие – приём нового судна для нашего морс-

кого флота. Флаги Союза Советских Социалистических Республик и вымпелы нашей организации были привезены нами с собой, и мы с нетерпением ожидали торжественного их подъёма.

Я пригласила на торжественный подъём флага немецкого капитана и экипаж, а так же уполномоченного компании «Ганза» и других представителей. Все, как один, ответили, что они, вероятно, не смогут принять приглашение: капитан именно в этот день уезжал в Берлин, уполномоченный «Ганзы» должен выезжать по делам в другие порты – и так все.

Мы отлично понимали, что им просто запрещено присутствовать на подъёме Советского флага на нашем судне. Наши догадки подтвердились и тем, что в назначенный день на судне уже не был поднят немецкий флаг. Мне пришлось ограничиться тем, что я ещё до подъёма нашего флага пригласила немецкий комсостав на рюмку вина к себе. Опять были тосты и пожелания. А потом немцы быстро один за одним покинули судно. Прибыли капитаны и экипажи наших принимаемых судов, а также наши представители. И вот на нашем судне звучит команда:

– Флаг Союза Советских Социалистических Республик и вымпел поднять!

И медленно, в развернутом виде, поднимается наш алый флаг и с ним вымпел Акционерного Камчатского общества. Флаг и вымпел подняты. Мы все с воодушевлением поём «Интернационал». Звуки неповторимой мело-

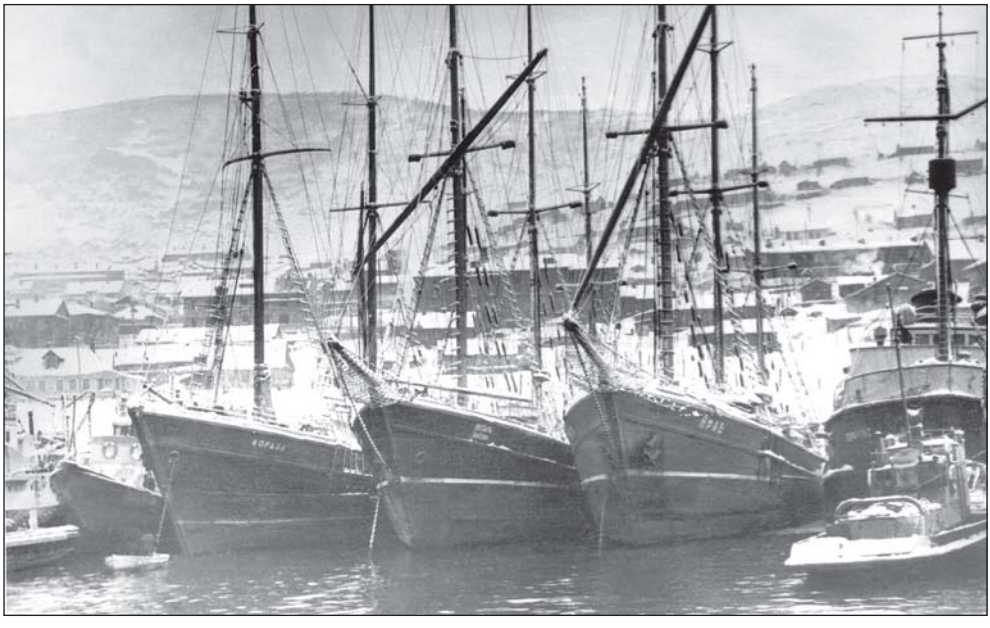
дии льются над судном и причалами, которые недавно ещё были полны народа, а сейчас пусты, как будто бы на много миль нет ни одного человека кроме нас, советских людей, на палубе советского судна, отныне ставшего кусочком родной территории. Как много значит – быть вдали от Родины и чувствовать себя на своей земле! А судно – это тоже родная земля!

В Великой отечественной войне 1941–1945 гг. Анна Ивановна командовала ПХ «Карл Либкхнет», а также «Либерти», «Родина» и «Жан Жарес». Ходила через океан семнадцать раз

МЕЛЬДЕР Александр Александрович

Капитан дальнего плавания
(1909–1974)

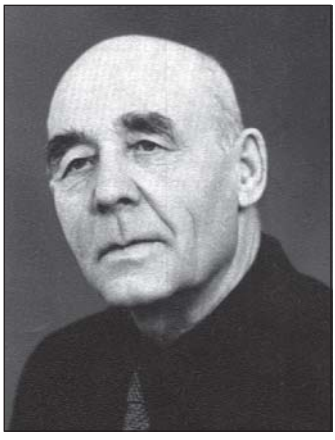
1939 – поступил в Морлов АКО на Камчатке.
1940 – закончил УКК на ШДП во Владивостоке, работал на промысловых судах Морлова.
1946 – получил рабочий диплом КДП, № 1707 от 05.03.1946, во Владивостокском МТП.
1950 – перегонял из Финляндии ПМШ «Коралл».
1956 – капитан БК «Геркулес».
1958 – капитан ПМШ «Краб».
1959 – капитан УПС «Горизонт».
1961 – капитан СРТ «Карага».
1962 – капитан ТХС «Юпитер».
1965 – вышел на пенсию. Уехал во Владивосток.
Умер в 1974 году на 65-м году жизни. «Один из опытнейших моряков Камчатки», – записано в штурманской книге.



Основной транспортный флот времён А. А. Мельдера, 1950-е годы

ГРИНЬКО Алексей Андреевич

Капитан дальнего плавания

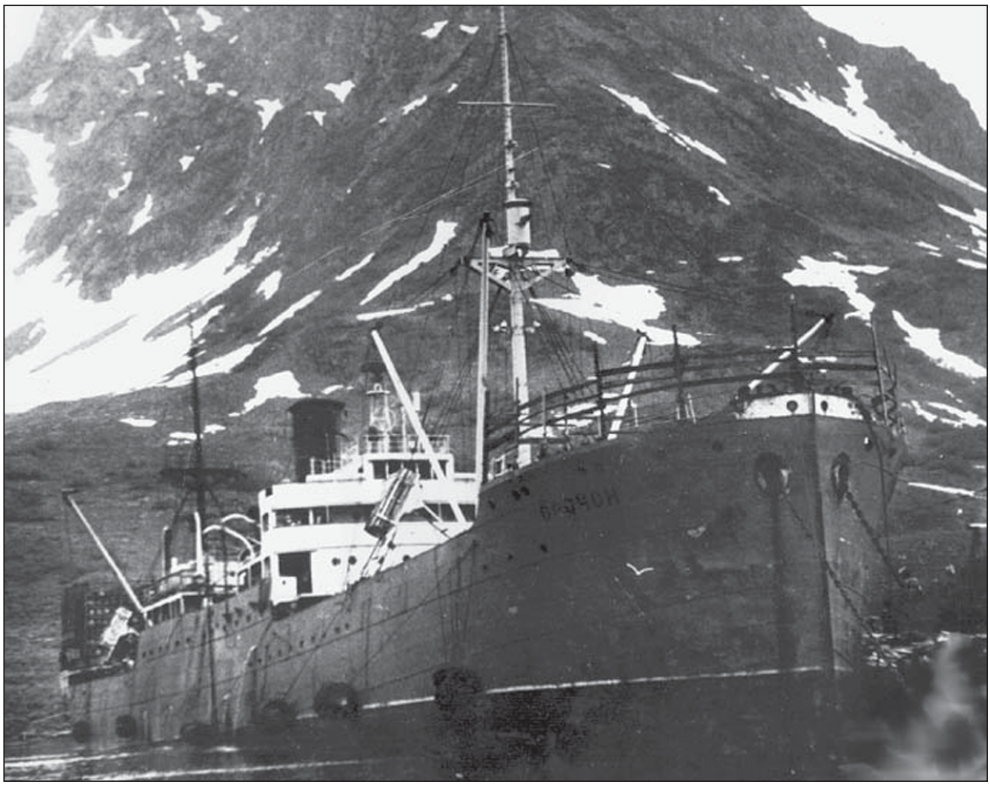


1940 – ноябрь, ст. помощник капитана ПХ «Анатолий Серов».

1944 – октябрь, капитан ПХ «Коккинаки».

1945 – август, капитан-директор ПБ «Орочон».

1947 – капитан ПХ «Сима».



Риск – благородное дело

Это случилось в 1947 году. В это время я работал на пароходе «Сима» матросом. Пароход был построен в Германии в 1923 году, имел грузоподъёмность 3 500 тонн, длину 102 метра и скорость хода девять узлов. Суда этого типа, как говорили моряки, были «тяжеловаты» для обслуживания камчатского побережья. Они имели большой расход воды и угля и часто не успевали выгрузиться и погрузиться за один рейс. Если на восточном побережье можно было зайти в одну из бухт и взять воду отличного качества, то на Западной Камчатке бухт вообще нет. Берег унылый и однообразный, вытянутый, как по линейке.

Шла вторая половина сентября. Мы принимали солёного лосося с Колпаковского комбината, что на западном побережье. Из-за отсутствия бочкотары рыбу в трюмы грузили навалом. Чтобы она не «подпарилась», в третьем и четвёртом трюмах туннель гребного вала обшили досками. Часть рыбы затаривали в ящики.

«Симой» командовал Алексей Андреевич Гринько, работавший в АКО с 1932 года. Уголь на судне ещё имелся, но вода подошла к концу. Следовать за ней на Восточную Камчатку – значит, потерять много времени и сорвать рейс.

Утром на борт на катере прибыл директор рыбозавода Русняк и направился к капитану. О чём они совещались, мы, конечно, не знали. Но вот Гринько поднялся на мостик и дал команду: «Приготовиться к швартовке. На корме разнести швартовые концы, приготовить ручной лот».

К корме подошёл катер. Мы, конечно, были удивлены. Швартовка оказалась необычной. Уж что-что, а швартовался Алексей Андреевич всегда лихо и красиво. Он отдал оба якоря и, подтравливая якорь-цепи, пошёл кормой к берегу. На корме второй помощник капитана Семён Чуприна скомандовал: «Подать швартовый конец на катер», – и тот подошёл близко к берегу и передал его курибанам. Те завели конец на мертвый якорь. Потом подали второй швартов. При выборке швартовых судно подходило ближе к берегу. В это время ручным лотом набрасывали глубину. Оставив необходимый запас глубины, выбирать швартовы прекратили и положили их на кнехты.

Сразу же плотник Николай Дятчин и матрос Иван Мухин начали проводить на берег шланги. Помог в этом опять же катер. Воду подавали насосом с рыбоконсервного завода.

Экипаж находился начеку, так как при ухудшении погоды следовало моментально отойти от берега. Машина пребывала в постоянной готовности. Старшим механиком тогда был Пётр Степанович Колесников, вторым – Анатолий Дворников, третьим – Иван Крайнов, третьим штурманом – Константин Григорьев, боцманом – Александр Гришанович, матросами – Паша Бикерин, Володя Клочков, Боря Макаров, Кеша Альков.

На третьи сутки воду взяли полностью. Погрузку продолжили, завершили её в октябре и снялись в Петропавловск, где приняли бункер угля, затем пошли во Владивосток. Рейсовое задание выполнили полностью, экипаж получил премию.

…Прошло лет пятнадцать. Гринько уже работал в Приморрыбпроме,

командовал пароходом «Тунец». Как-то он зашёл в Петропавловск. Я пришёл в гости к своему старому капитану. Как водится, зашёл разговор о прошлом. Я не выдержал и спросил Алексея Андреевича, поощрил ли его за эту бункеровку начальник флота Павел Дмитриевич Киселёв. Ведь дело было сделано большое.

– Нет, – ответил он. – Я принёс ему и схему постановки в Колпаково. Он посмотрел и сказал: «Не могу я тебя поощрить. Ведь, глядя на тебя, полезут на это рискованное дело другие. У тебя получилось хорошо, а у других может получиться плохо, и пароход окажется на берегу. А потом прокурор скажет: "У тебя капитаны слишком рискуют, а ты им премии даёшь". Я тебе премии за это не дам, но и выговора тоже». После я поразмыслил и пришёл к выводу, что в этом случае Павел Дмитриевич поступил правильно.

Прошло лет двадцать. Я, будучи капитаном, подошёл в Колпаково с грузом продовольствия. Место было памятное по бункеровке «Симы». Решил рассказать своим штурманам об этом случае, но молодые ребята мне не поверили: «Тимофей Михайлович, вы нас разыгрываете». У борта стоял катер, и я обратил внимание на его пожилого капитана. Спросил его, давно ли он здесь работает и помнит ли, как «Сима» брала воду. Старик ответил: «Работаю с сорокового года. Бункеровку "Симы" помню отлично, ведь я в то время тоже работал на катере и заводил на берег швартовные концы».

Моя репутация была спасена.

Старый пароход «Сима» в 1955 году по распоряжению Минрыбпрома передали Приморрыбпрому. Там он был переоборудован и работал в качестве плавбазы ещё несколько лет.

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

Роковой пароход

В 1935 г. для растущего АКОфлота закупили группу пароходов. В нее вошли «Сима», «Чавыча», «Большой Шантар» и буксир-спасатель «Кит». Эти суда ранее принадлежали немецкой судоходной компании «Ганза» и ходили в основном между портами Европы и Южной Америки. В комиссии по закупке судов состоял такой опытный и заслуженный капитан АКОфлота, как Евгений Дмитриевич Бессмертный.

Пароход «Сима» до закупки назывался «Танненфебс». Его построили в Германии на судостроительной верфи в Лютене. Судно поступило в АКОфлот осенью 1935 г. Перегонял его в Петропавловск сам Е. Д. Бессмертный. В последующие годы «Симой» командовали известные моряки А. Е. Миронов и А. А. Гринько. В 1954 г. пароход передали Приморрыбпрому. Затем его переоборудовали в плавбазу, и он еще долго и плодотворно работал.

Но не его я назвал «роковым пароходом». Из дальнейшего моего рассказа вы поймете почему.

Описываемые события произошли в феврале 1947 г. Выгрузившаяся «Сима» имела на исходе запасы угля и воды. Трюмы подготовили для погрузки рыбопродукции. Капитана Алексея Андреевича Гринько беспокоил оголенный гребной винт, создававший большие неудобства при движении судна. Машина не могла развивать положенные ей обороты. К тому же использовался низкокалорийный сучанский уголь…

Все произошло согласно русской пословице: «Где тонко, там и рвется». К вечеру начал усиливаться штормовой ветер от норд-веста. Пустое, как барабан, судно стало дрейфовать к берегу. Но беда, как правило, не приходит одна. Надо было сниматься с якоря. При выборке якоря на зыби вышел из строя брашпиль. Кое-как, с большим трудом якорь все-таки подняли. Но теперь судну угрожала новая напасть. Оно не могло вывернуться против ветра, его положило лагом к волне. Отойти удалось только задним ходом, да и то благодаря большому опыту Алексея Андреевича. Пройдя примерно около мили, он сумел положить руль право на борт и лечь курсом примерно 225 градусов на зюйд-вест. Известив о случившемся руководство, Гринько доложил, что в связи со сложившимися обстоятельствами рейс продолжать не может. Необходим буксир и следование в порт.

«Сима» могла двигаться только в южном направлении, как говорят, с попутным ветром. Руководство флота ответило капитану, что «Симу» возьмет на буксир и отведет в Петропавловск пароход «Луга» Дальневосточного пароходства. Вышли с ним на связь. «Луга» находилась невдалеке от Второго Курильского пролива со стороны океана. Капитан «Луги» ответил: «Выходите в океан, здесь встретимся». Когда вышли в океан, погода поутихла. Оба судна уже находились под прикрытием берега.

С «Луги» на «Симу» подали стальной буксир, и началось движение в Петропавловск. Вот как рассказывал об этом Алексей Андреевич: «При подходе к Петропавловску я постарался тщательно вести счисление судна. Видимость была ограниченная (напоминаю читателю, что шел 1947 г., и локаторов на пароходах в то время не имелось. — *Т. М. Кривоногов*). Но чем ближе мы подходили к входу в Авачинскую губу, тем большее меня охватывало беспокойство, что мы находимся правее него. Погода ухудшилась, шел сильный снег. Развернуться и идти штормовать в море каравану тоже нельзя: на буксире находился пустой и, по сути дела, беспомощный пароход.

Перед подходом к воротам я дал команду боцману на баке приготовить зубило и кувалду, чтобы при критической обстановке обрубить буксир. Боцман Саша Гришанович это в точности выполнил. Стармеху Петру Степановичу Колесникову я дал команду имеющийся возле топок уголь полить отработанным машинным маслом. Это дало возможность поднять пар на марку. Еще раз вышел на связь с «Лугой» и попытался предупредить капитана, что мы, очевидно, находимся правее курса. Но меня слушать не стали.

Видимость ухудшилась. Пошел густой снег. А вскорости я услышал частые гудки и понял, что произошла катастрофа.

Я дал команду обрубить буксир. Поскольку зубило и кувалда были заранее приготовлены, то боцман это быстро выполнил. По инерции «Сима» подошла к правому борту «Луги», и мы увидели, что это судно уже сидит на камнях. Я спросил в мегафон, могу ли чем-либо помочь. Но услышал в ответ, что сидят они, судя по всему, плотно, и помощь вряд ли возможна. «Луга» оказалась на камнях между Тремя Братьями и мысом Маячным в низком проливчике.

Мне ничего не оставалось делать, как прямым курсом входить в Авачинскую губу. При переменной видимости все-таки сумели выйти на створные знаки и через пару часов с трудом вошли в Ковш…

«Лугу» впоследствии сняли с грунта и поставили в Ковш рыбного порта. Ее стали готовить для буксировки во Владивосток. Работа эта была трудоемкая и заняла много времени.

А через три месяца состоялся суд. В то время судили строго. Пожилого капитана, ему уже было тогда шестьдесят два года, приговорили к десяти годам лишения свободы и еще на пять лет поразили в правах. Тогда это был очень «модный» приговор. Не помогла ему и долголетняя служба в Дальневосточном пароходстве.

Но на этом злоключения «Луги» не закончились. Это действительно был роковой пароход.

К осени 1947 г. «Лугу» подготовили для буксировки во Владивосток, а потом далее на капитальный ремонт в Шанхай. Буксировку поручили па-

роходу «Петр Чайковский». Но упустили время, и начали ее в конце октября. И опять же по роковому стечению обстоятельств «Петр Чайковский» и «Луга» были подхвачены свирепым тайфуном у пролива Лаперуза. Буксир порвался, и беспомощную «Лугу» выбросило на мыс Крильон.

Повреждения были настолько большие, что снимать ее больше не пытались. Так и лежит она на камнях до сего времени.

Во второй аварии обвинили капитана «Петра Чайковского». По рассказам знакомых моряков, его тоже осудили, но уже на меньший срок — на два года лишения свободы. За упущенные сроки буксировки никто из должностных лиц вину на себя брать не захотел. Отыгрались на капитане. Это у нас было нормой жизни…

Что еще сказать в заключение? Времени после этой катастрофы прошло очень много. Нет уже в живых старшего механика Петра Степановича Колесникова. Ушел из жизни и лихой боцман Саша Гришанович. Блестящий, удачливый и смелый капитан Алексей Андреевич Гринько прожил долгую жизнь — восемьдесят семь лет – и трагически погиб. До конца своих дней сохранял бодрость, ясный ум и твердую память.

Вечная память вам, труженики моря!

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

Улица Ленинская, кинотеатр «Камчатка», 1950-е годы

КОЛОМЕЕЦ Александр Дмитриевич

Капитан дальнего плавания
(1909–1973)

В 1928 году поступил во Владивостокский морской рыбный техникум на судоводительское отделение дальнего плавания, которое закончил в 1931 году.

1931–1935 – штурман на судах Доброфлота (транспортных) на линии Владивосток – бухта Нагаева. Начало строительства города Магадана.

1935 – поступил в АКОфлот.

1936 – организован БАОЛ (Камчатка). Штурман на первых паровых траулерах.

1941 – капитан ПХ «Чапаев».

1944 – по итогам 1 квартала экипаж получил премию и вымпел от Совнаркомпрома и ВЦСПС.

1945 – август, КМ Коломеец принял активное участие в Курильском десанте на ПХ «Чапаев». 19 человек экипажа и капитан были награждены орденами и медалями, среди матросов и практикантов – будущий капитан А. Р. Янсон.

1956 – капитан ТК «Лира». 3-й помощник Ю. С. Швырёв и матрос А. А. Гимильштейн – будущие капитан-директора плавбаз.

1958 – капитан ПХ «Эскимос», ст. помощник – Гусаров М. М., 2-й помощник – Ю. С. Швырёв.

1969 – вышел на пенсию, уехал во Владивосток.

1973 – умер, похоронен во Владивостоке.

Жизненный путь А. Д. Коломейца

Интересная деталь. В штурманской книге написано, что А. Д. Коломеец окончил Владивостокский морской рыбопромышленный техникум в 1931 году, поступил в УТРФ в 1935 году. Заметим, что в то время не то что УТРФ, но и его предшественницы – Базы активного опытного лова – не было в природе. Александр Дмитриевич начал работать в транспортном подразделении Акционерного Камчатского общества под названием АКОфлот. До этого события он был молодым штурманом на транспортных судах во Владивостоке и доставлял грузы в бухту Нагаева, на берегу которой стояли только выцветшие палатки геологов, – здесь начиналась закладка нового города Магадана. Доставил первых зимовщиков на полярную станцию мыса Каверин. А на Камчатку он уже приехал сложившимся штурманом, работал на первых паровых траулерах АКО, которые ещё использовались для каботажных грузопассажирских перевозок.

В истории камчатского флота его фамилия встречается не раз в связи с важнейшими событиями.

В годы Великой Отечественной войны экипажи судов под руководством капитана Коломейца становились лидерами социалистического соревнования. По итогам первого квартала 1944 года Союзнаркомрыбпром и ВЦСПС присудили первую премию и красный вымпел пароходу, где капитаном был т. Коломеец.

Экипаж парохода «Чапаев» под руководством капитана Коломейца принял активное участие в Курильской десантной операции в августе 1945 года. За мужество и героизм, проявленный в боях за освобождение исконно русских островов, девятнадцать членов экипажа и капитан были награждены боевыми орденами и медалями. Среди них был и практикант, учащийся Петропавловского рыбопромышленного техникума, впоследствии известный капитан, начальник «Камчатрыбфлота» А. Р. Янсон.

В послевоенные годы Александру Дмитриевичу поручали ответственные задания. Он имел большую практику вождения кораблей в ледовой обстановке и в тропических морях. Капитан Коломеец доставлял грузы в Англию, Голландию, Германию, Финляндию, Францию, Египет, Китай, Японию и другие страны.

В период быстрого развития активного морского рыболовства он стал первым капитан-директором первой приспособленной плавбазы «Эскимос». Многие руководителя плавбаз старшего поколения проходили школу Александра Дмитриевича и считали его своим учителем. Среди них были капитан-директора Гусаров, Гимильштейн, Устав, Скворцов, Янсон.

На флоте разница в возрасте десять лет – это огромная дистанция. Александр Дмитриевич был старше своих учеников лет на двадцать. Поэтому немногословный, строгий и невозмутимо уравновешенный капитан порой казался им человеком из другой эпохи. Когда они через годы стали капитанами,

неизменно с лёгким юмором рассказывали о поучительных уроках «морской науки» Александра Дмитриевича. В их воспоминаниях ветеран представлялся как большой оригинал, педантично, с их точки зрения, придерживающийся старых морских традиций, но тем и был примечательным и интересным.

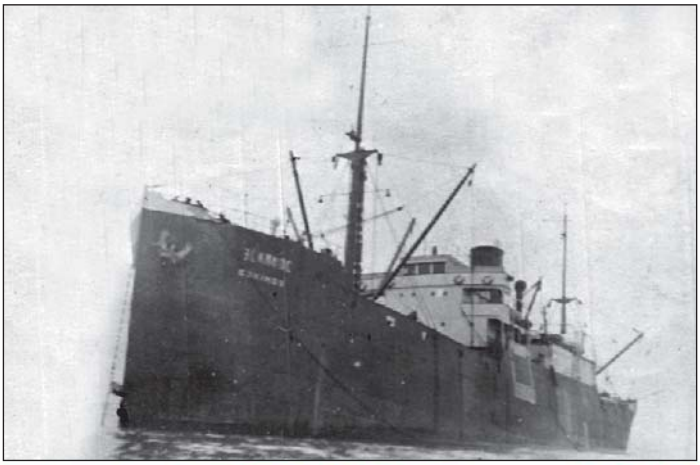
Александр Дмитриевич был в пенсионном возрасте, но ещё ходил в моря на небольшом стареньком пароходе «Пятрас Цвирка». В последние годы жизни ветеран в недолгие рейсы брал с собой супругу. Она вязала, вышивала, по-домашнему, уютно пристроившись в кресле в капитанской каюте, по утрам варила мужу кофе. Более сорока лет, считай – всю сознательную жизнь, Александр Дмитриевич провёл в спартанских условиях в море. «Морские волки» тоже люди и им не чужда тоска по домашнему уюту, по женской заботе и семейному счастью хоть на несколько дней.

Удивительный морской порядок на судне: до белизны отдраенная палуба, сияющие золотом медные поручни, до зеркального блеска отполированная рында, на которой непременно по-старинному бьют склянки при смене вахт, огромного роста, пожилой, абсолютно седой, приветливый старший механик – «дед» Крайнов, который общался с вахтой в машинном отделении через толстую переговорную трубу с раструбом на конце, – вся эта обстановка, напоминающая музей, вызывала необъяснимые чувства к пароходу и морякам, его обитателям.

В штурманской книге рядом с фамилией Александра Дмитриевича Коломейца в чёрной рамке как эпитафия написаны такие слова: «27 ноября 1973 года переселился в лучший мир. Царствие небесное старому моряку. Похоронен на морском кладбище в г. Владивостоке».

Александр Дмитриевич прожил ровно 64 года и один день.

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»



Александр Дмитриевич, будучи капитаном ПБ «Эскимос», воспитал будущих капитан-директоров ПБ «Советская Камчатка» – М. М. Гусарова и ПБ «50 лет Октября» – Ю. С. Швырева

КАДЕТ Иван Дмитриевич

Капитан дальнего плавания
(01.09.1908–1971)

Родился 1 сентября 1908 года в Приморье.

1930 – окончил Владивостокский морской рыбный техникум дальнего плавания, судоводительское отделение. В АКО с 1935 года.

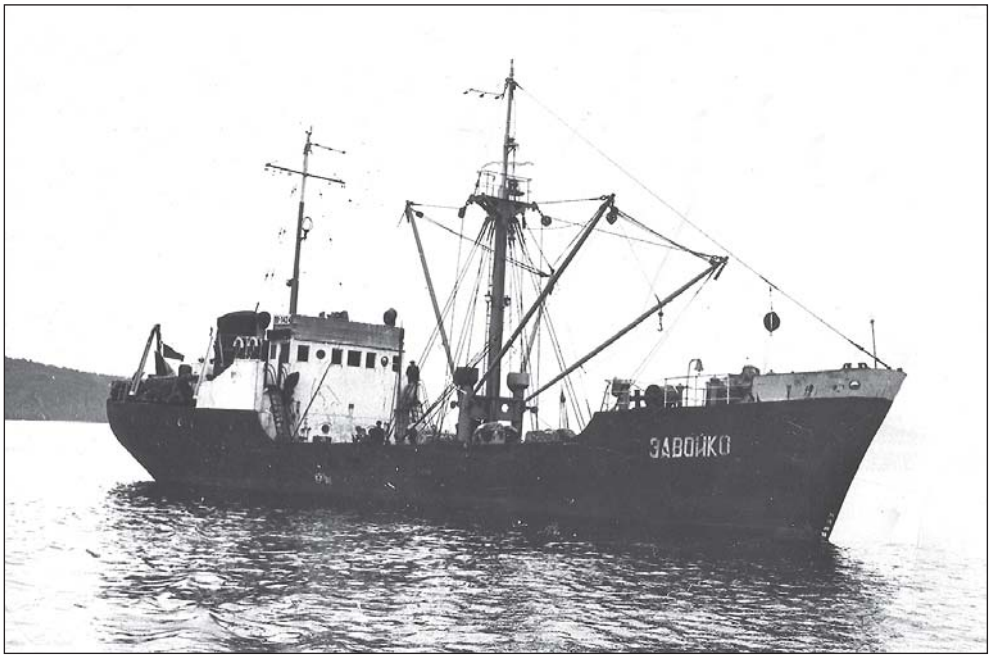
1946 – получил рабочий диплом КДП, № 1516 от 10.03.1946 года, во Владивостокском МТП.

1955 – капитан ПХ «Ительмен», имел строгое взыскание за утерю секретной лоции.

1957 – капитан Камчатрыбфлота.

1959 – начальник Электрорадионавигационной камеры Морского рыбного порта.

Умер в 1971 году.



В штурманской тетради сказано: «Приказал долго жить 18.07.1971 года (рак пищевода распространился на желудок). Хороший был человек – царствие ему небесное, аминь!»

Навигационная камера

Как-то при встрече в рыбном порту один здешний работник задал мне вопрос: «Когда же у нас в порту была создана навигационная камера?» Поскольку я старожил города и давно связан с флотом, постараюсь ответить на этот вопрос.

До создания навигационных камер их функции выполняли гидрографические отделы флотов. Там же выдавались навигационные карты и другие пособия по кораблевождению. Эти же службы печатали навигационные и справочные карты, описания огней, знаков, морские лоции — все, что было связано с мореплаванием. Работа эта была дорогостоящая, отнимала много времени и труда. Почти ежегодно организовывались экспедиции с привлечением ученых-гидрографов и морских судов. В каждом гидроотделе работали еще и вольнонаемные специалисты. Вам, может быть, помнится описанный в рассказе Леонида Соболева Бальтазар Гансович — штурман-девиатор из вольнонаемных специалистов. По запарке он выдал таблицу остаточной девиации на другой миноносец. В результате этого только чудом удалось избежать серьезной аварии.

Во избежание подобных неприятностей на Балтийском флоте издали приказ, по которому уничтожение и определение остаточной магнитной девиации компасов вменялось в обязанность военнослужащего, корабельного штурмана. Потом это правило распространилось по всем флотам.

Прообраз нашей навигационной камеры — гидроотдел Тихоокеанского флота — размещался на улице Ленинской, возле памятника Чарльзу Кларку, в добротном одноэтажном здании из соснового бруса, расположенном среди берез. Трудились в нем как военнослужащие — офицеры, так и вольнонаемные.

В 1946 г. в Камчатрыбфлоте появился специалист на должности резервного капитана. В его обязанности входило получение из гидроотдела карт и пособий по мореплаванию, а также приглашение на борт парохода штурмана-девиатора для уничтожения и определения девиации. Это был капитан дальнего плавания Анатолий Александрович Гонсиоровский, замечательная личность. В 1912 г. окончил одно из лучших мореходных училищ — Рижское. В годы юности Анатолий Александрович плавал на парусниках. Летом они возили груз в английские порты и Скандинавию, а на зиму уходили в порты Южной Америки. На Балтике действовала и знаменитая Американская судоходная линия. В Рижском училище преподавали на немецком языке, как и во всех прибалтийских портах. Так что за время обучения и плавания по «заграницам» Анатолий Александрович стал настоящим полиглотом. Да и памятью он обладал феноменальной.

Перед войной Гонсиоровский работал на одном из паровых траулеров. В годы войны, в возрасте уже за пятьдесят лет, его мобилизовали в Военно-

Морской флот. Служил военным лоцманом в бухте Ахомтен (ныне Русская). Лоцманы проводили от бухты Ахомтен до Петропавловска транспортные суда, прибывавшие с грузом из американских портов.

Работа эта была очень ответственная и важная. В 1957 г. Анатолий Александрович уехал во Владивосток. Там он очень долго работал в управлении торгового порта. Прожил долгую жизнь — до девяноста восьми лет. (19 апреля 1945 г. А. А. Гонсиоровский был назначен первым начальником школы юнг в Петропавловске. До этого он занимал должность флагштурмана отдела боевой подготовки АКО. — *С. Г.*).

Годом основания навигационной камеры считают 1949-й, когда из гидроотдела Тихоокеанского флота в Камчатрыбфлот приняли на долж-ность девиатора Василия Ермихина. Это был хороший специалист, жаль только, что он рано ушел из жизни.

В 1954 г. в рыбный порт прибыл штурман-девиатор Виктор Николаевич Ужинов. Этот прекрасный и грамотный специалист читал лекции по теории девиации магнитных компасов в мореходном училище и учебно-курсовом комбинате. Он уже занимал штатную должность девиатора.

В 1954 г. начальником навигационной камеры назначили капитана дальнего плавания Владимира Никандровича Соломко.

Этот очень грамотный судоводитель окончил Одесское мореходное училище, много плавал за границу, хорошо владел английским языком. Во время перегона парохода «Коккинаки» из Европы на Камчатку он сумел приобрести эхолот фирмы «Атлас Верке». Приборы этого типа, в отличие от предыдущих, устанавливались без прорези днища для вибраторов. Эхолот находился в разобранном виде в ящиках.

Владимир Никандрович вместе с радистом занялись переводом инструкции с английского языка и монтажом прибора. За время перехода они собрали эхолот. Никаких навигационных камер в то время в Петропавловском рыбном порту и в помине не было, не имелось и нужных для такой работы специалистов. В начале войны Владимира Никандровича призвали в Военно-Морской флот. Служил в Совгавани, получил звание капитана второго ранга и должность начальника водного района. Все вопросы жизни навигационной камеры он решал быстро, грамотно и по-деловому.

Хоть в 1954 г. и назначили начальника навигационной камеры, но своего здания она еще не имела. В 1957 г. камера расположилась в старом доме бывшей радиостанции в распадке Никольской сопки. До этого здесь размещались водная милиция и контора Тралфлота. Здание в пять этажей для навигационной камеры построили в 1970 г. Тогда специалисты получили отдельные цехи. В них размещались мастерские для ремонта часов, хронометров, компасов. Радиолокаторы ремонтировали на заводе «Фреза». Получили помещения корректоры, занимавшиеся исправлением карт, морских лоций и других пособий. Появился цех надувных спасательных плотов.

В навигационной камере трудилось много замечательных специалистов. О некоторых надо сказать особо.

Будучи капитаном дальнего плавания, пришел на должность девиатора Валерий Федорович Попов. Он заочно окончил Ленинградский радиотехнический институт. В 1960 г. начальником камеры заступил Иван Дмитриевич Кадет — старый кадровый работник АКОфлота, командовавший транспортными судами. Человек он был очень серьезный. В течение ряда лет на этой должности работал Евгений Аверьев. Прибыл на Камчатку в 1942 г. после окончания Владивостокского техникума. Работал на судах Морлова радистом. Добрым словом поминают здесь и Василия Прокопьевича Тимошенко. Начинал он свой трудовой путь на пароходе «Ительмен» в 1935 г. палубным учеником. Выучился и стал капитаном дальнего плавания.

Долго работал в навигационной камере Петр Егорович Воробьев, приехавший на Камчатку в 1935 г., имевший поистине золотые руки. В начале войны его призвали в армию, но вместо фронта направили в оружейную мастерскую. Всю войну он ремонтировал вооружение. Настолько Петр Егорович был разносторонне одаренным специалистом, что мог наладить все — и часы, и бинокль, и магнитные компасы. Мог прекрасно сделать нож, красивое топорище, починить автомобильный мотор. А в молодые годы Петр Егорович был очень хорошим лыжником, участвовал в городских соревнованиях.

Работая много лет бок о бок с коллективом навигационной камеры, следует отметить его хорошую организацию. Возле здания имелась озелененная территория. Почти все специалисты увлекались лыжами, участвовали в стрелковых соревнованиях. Женщины пели в хоре.

Недавно я посетил навигационную камеру. Здание опустело. Осталось несколько человек, для которых еще находится работа. Цеха сданы под какие-то конторы. Просто не верится, что жизнь когда-то била здесь ключом. Возродится ли она снова?

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

КУЖЕЛЬ Леонид Иванович

Капитан дальнего плавания
(1909–1985)

Родился 6 ноября 1909 года.

1930 – окончил Владивостокский МРП техникум при ВМТП.

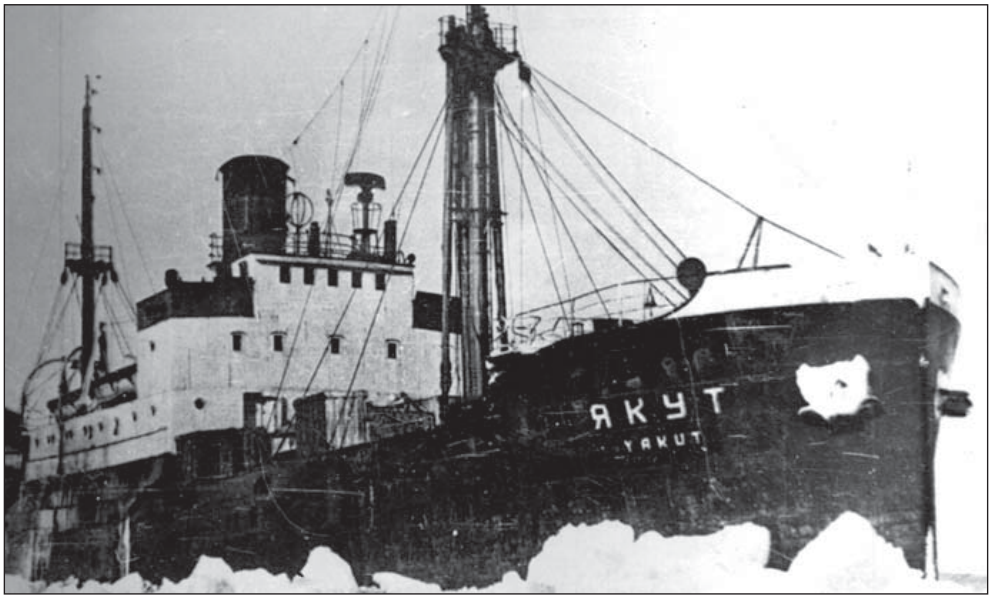
1953 – капитан ТХ «Гомель» – перегон на Камчатку (построен в Венгрии).

1954 – получение рабочего диплома КДП, № 76 9/4894 от 09.08.1953, во Владивостокском МТП.

1956 – капитан ТК «Иртыш».

1957 – капитан ПХ «Якут». Капитан-директор ПБ «Якут» (приём лосося, сельди в Олюторском и Корфском заливах).

Умер во Владивостоке 08.04.1985 года на 76 году жизни. Некролог БРХФ в газете «Рыбак Камчатки».



ЗЕНЬКОВ Владимир Петрович

Капитан дальнего плавания
(1908–…)

1932 – окончил Владивостокский МРТ дальнего плавания, в АКОфлоте с 1932 года.

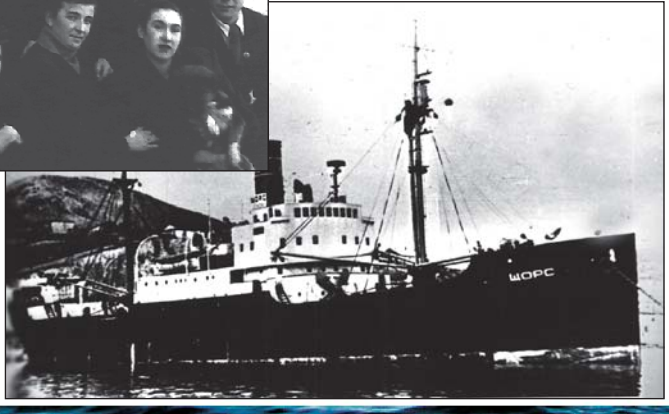
1934 – получил рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 189 от 05.10.1934 года.

1941–1946 – участник ВОВ.

1955–1959 – капитан ПХ «Щорс».

1968–1971 – начальник ДГРФИ по Камчатскому региону.

Капитан В. П. Зеньков и старший механик Суликовский вместе с экипажем, 1953 год



ВАСЮКЕВИЧ Юлий Николаевич

Капитан дальнего плавания
(1911–…)

Родился в Приморье.

1931–1934 – закончил Владивостокский морской рыбный техникум на штурмана дальнего плавания.

1934 – поступает работать в «Кработрест», г. Владивосток.

1946 – поступает работать в АКОфлот.

1950 – капитан ПХ «Орочон».

1951 – будучи капитаном ПХ «Орочон» возглавляет крупную операцию по сопровождению малых катеров «жучков» в количестве сорока единиц с Камчатки на Сахалин для приема на буксировку 150-ти деревянных грузовых кунгасов для обратной буксировки на Камчатку, на восточное и западное побережья. Операция закончилась успешно.

1952 – из-за разногласий с руководством Главкамчатрыбпрома по стимулированию капитанов малого флота «жучков», сахалинской операции, увольняется и переводится в Сахалинское морское пароходство, принимает под командование пароход «Шкипер Гек».

Примечание: отец Юлия Николаевича, Николаей Васюкевич также был моряком и заканчивал Камчатское УКК в 1935 году (судоводитель до 200 р. т.), он являлся сыном шкипера Гека, таким образом, все три сына Николая – Клавдий, Юлий и Георгий – являлись внуками прославленного капитана Гека и все были капитанами дальнего плавания. Клавдий Николаевич тоже возглавлял пароход «Петропавловск» более тридцати лет. В АКО до 1941 года, по 1945 в Мортрансе, а с 1945 года – в Сахалинрыбпроме.

Трудовой подвиг и человеческая подлость

Шел 1951 г. Главкамчатрыбпрому было необходимо доставить на Камчатку из сахалинского порта Пиленга более полутора сотен кунгасов. Для начала я расскажу, что же такое кунгас. Сейчас их уже не строят, но раньше делали очень много. Без кунгаса невозможно было представить жизнь рыбокомбината того времени.

Кунгас — это плавучее несамоходное средство, построенное из дерева, для перевозки рыбы или груза, в основном соли, угля и вообще генерального груза. Строились на Ключевской верфи, оттуда сплавлялись в Усть-Камчатск, а затем распределялись по восточному и западному побережьям Камчатки. Из Усть-Камчатска их или буксировали, или перевозили на палубе пароходов.

Различались кунгасы рыболовные грузоподъемностью от трех до пяти тонн и грузовые — до пятнадцати, а то и двадцати тонн. Рыболовный кунгас вытаскивался на покатах на берег, рыба при помощи транспортера выливалась в лотки и доставлялась на рыборазделочную пристань.

Грузовой кунгас подавался катером кормой к берегу. Перед этим с носа отдавался адмиралтейский якорь, потравлялся канат, и при подходе кормы к берегу на нее подавались два конца. Концы подавали отчаянные ребята — курибаны. Получалось, что кунгас удерживался на якорном канате и кормовых концах. На корму с берега те же курибаны подавали трап, и начиналась работа.

В то время в рыбокомбинатах еще не было кранов, и вся погрузка-выгрузка производилась вручную, носилками. Работа, прямо скажем, была тяжелая. Торопились: дорог был каждый час хорошей погоды, ибо в шторм работать было невозможно. А ведь следовало выгружать на берег массу соли, тары и прочего, снимать тысячи тонн продукции.

Перевезти полторы сотни кунгасов с Сахалина было очень трудно. Требовалось несколько пароходов, да еще и вооруженных тяжеловесными грузовыми стрелами. Для решения этой задачи Главкамчатрыбпром привлек специалистов. Его выбор не случайно выпал на капитана дальнего плавания Юлия Николаевича Васюкевича. В это время он командовал «Орочоном» — самым крупным пароходом Камчатрыбфлота. Юлий Николаевич — потомственный мореход, внук знаменитого дальневосточного моряка Фридольфа Гека. У Гека было три внука, все — капитаны дальнего плавания.

До этого Ю. Н. Васюкевич руководил краболовами в Кработресте, и опыт командования крупнотоннажными судами имел громаднейший. На совете в Главкамчатрыбпроме он внес необычное предложение: «Надо выйти на Сахалин за кунгасами на своих катерах типа “жучок”. В Пиленге кунгасы взять на буксир и прибуксировать их на Камчатку. Другого выхода нет».

Был ли риск? Да, безусловно, был. Ведь надо было пересечь все Охотское море.

Флагманским капитаном этой флотилии назначили Ю. Н. Васюкевича. С ним заключили соглашение об оплате труда за перегон кунгасов. Помполитом назначили и ныне живущего в Петропавловске Василия Дмитриевича Уткина. Из участников этого перехода здесь также живет Надежда Михайловна Артыш. В этой операции принимали участие капитан катера Анатолий Богомягков из Усть-Камчатска, Евгений Кривцов из Озерной. Их, да и многих других, сейчас уже нет в живых.

На Сахалин отправилась армада катеров — около тридцати. Часть их к этому времени построила наша судоверфь, а часть выделили рыбокомбинаты. Электронавигационных приборов на катерах не имелось, стояли только два магнитных компаса. На каждом суденышке размещались по нескольку бочек солярки — запас, на всякий случай.

По приходе в Пиленгу их встретил танкер с дизельным топливом и маслом. Первая часть задуманного свершилась. Кунгасы стянули с берега и стали готовить к переходу на Камчатку. Каждый катер взял на буксир пять или шесть кунгасов, и флотилия двинулась в обратный путь. Переходу мешали штормовая погода и туман. Туманы в летнее время, особенно в июне и июле, в Охотском море стоят очень часто. Но, наконец, показались камчатские берега. Перегон прошел блестяще, ни одного судна не потеряли.

Участников перехода хорошо вознаградили. Васюкевич получил около ста тысяч рублей — деньги по тому времени немалые.

Наступил следующий год. Опять надо было организовывать такую же экспедицию. И опять это поручили Васюкевичу. Но платить большие деньги за перегон кунгасов начальство из Главкамчатрыбпрома теперь не собиралось. Когда Юлий Николаевич предложил заключить трудовое соглашение, из руководства его подписал только один работник отдела флота. Объяснили, что главбух в командировке и подписи его не будет. «А Вы, Юлий Николаевич, идите в рейс и возьмите с собой прошлогоднее трудовое соглашение», — сказали ему. Васюкевич поверил им и согласился. К тому же его заверили, что пересматривать соглашение не будут, все останется, как в прошлом году. Никакого вероломства, конечно, он не ожидал.

Опять армада катеров пошла на Сахалин. Опять взяли кунгасы на буксир, и опять же на шестые сутки они пришли на Камчатку. Но при расчете зарплаты получили в два раза меньше. Васюкевич подал в городской суд. При разборе конфликта выяснилось, что на трудовом соглашении нет подписи распорядителя финансов — главного бухгалтера. С одной же подписью работника отдела флота документ не имеет юридической силы. А прошлогоднее трудовое соглашение недействительно, потому что оно прошлогоднее.

Обиженный Юлий Николаевич разругался с начальством, взял расчет и поступил работать в Сахалинское пароходство. Там он долгие годы коман-

довал пароходом «Шкипер Гек», названным именем его знаменитого деда. Вот так и закончилась эта история, по сути дела, о трудовом подвиге и о человеческой подлости.

Скончался Юлий Николаевич лет пятнадцать тому назад. Он оставил о себе светлую память, как о порядочном человеке, смелом и достойном моряке.

...Прошло несколько лет после описываемых событий, и мне пришлось столкнуться с подобным явлением. Случилось это на Клайпедском судоремонтном заводе. Я был капитаном на переоборудовании одного из судов. Борт о борт стояло судно, принадлежавшее Академии наук. Отпущенных на задуманный ремонт денег ему не хватало. Тогда владелец судна обратился к Ивану Дмитриевичу Папанину с просьбой походатайствовать перед руководством завода о производстве большего объема работ за имеющуюся сумму. Завод перед просьбой такого человека, как Папанин, не устоял. Он в то время в Академии наук играл какую-то видную роль. Но когда завод завершил ремонт, то владелец судна платить сверх оговоренной суммы отказался.

Дирекция завода затеяла судебное разбирательство, требуя оплату за фактически выполненную работу, и потрясала бумагой, подписанной самим И. Д. Папаниным. Но владелец судна стоял на своем: «При всем уважении к Папанину мы оплату по фактически выполненной работе производить не будем. Он не является распорядителем финансов нашего предприятия».

Вот такие бывают в жизни закавыки. К тому времени из Клайпеды мне пришлось уехать, поэтому я не знаю, получил ли завод свои честно заработанные деньги...

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

ИЗААК Яков Яковлевич

Капитан дальнего плавания
(1919–1990)

Родился в 1919 году.

1938 – окончил ВМРТ дальнего плавания. Поступил в Камчатский Морлов в 1939 году.

1946 – старший помощник капитана «Коккинаки».

1951 – 20.01 получил диплом капитана дальнего плавания, № 3517, во Владивостокском МТП.

1953 – капитан ПХ «Сима», «Терек».

1956 – капитан ПХ «Анатолий Серов».

1959 – капитан УТС «Штурман».

1962 – пр. № 9, 30.11 – переведён в Камчатрыбпром.

Умер в мае 1990 года.

Последние годы, с 1958 по 1963, Яков Яковлевич отдал воспитанию молодого поколения моряков, будучи капитаном УПС «Штурман». Его хорошо помнят выпускники ПКМУ 1960-х годов.

СКАВРУНСКИЙ Евгений Иванович

Капитан дальнего плавания
(1910–1984)

1930 – окончил Одесскую мореходную школу.

1931 – матрос зверобойной шхуны Владивостокского Дальзверпрома. Матрос 1-го класса ПХ «Орочон» АКОфлота с 1937 года, ТК «Максим Горький» – матрос.

1941 – откомандирован на суда ДВГМП (работал на линии США – Дальний Восток).

1943 – старший помощник капитана ПХ«Коккинаки». После этого – капитан, капитан-наставник КРФ.

1960–1963 – капитан УТС «Горизонт» (выпуск 1967, ПКМУ – весна 1963 года).

1964–1970 – капитан подменной команды.

1977 – 50-летие КРФ (АКОфлота). Евгений Иванович – ветеран № 1.

На пенсии уехал во Владивосток. Умер в феврале 1984 года, похоронен на морском кладбище.

Мы, пятнадцатилетние мальчишки, находясь на практике на УПС «Горизонт» в море, с придыханием смотрели и слушали своего капитана. Мы не знали, когда он отдыхает, потому что, меняясь каждые четыре часа у руля, мы постоянно находили его на своем месте. Он никогда не повышал голос, отдавал команды спокойно. Самая большая похвала от него – это когда он по-отечески гладил по голове, даже курсанта – нарушителя техники безопасности при работе с парусами. Он гладил по голове и приговаривал: «Ты больше так не делай, сынок».

Ветеран номер один

Этого человека я помню с 1947 года. В то время он работал старшим помощником капитана на пароходе «Чапаев», перед этим окончил курсы штурманов дальнего плавания во Владивостоке. Это был Евгений Иванович Скаврунский.

В 1930 году Евгений Иванович окончил Одесскую мореходную школу и получил свидетельство штурмана малого плавания. В 1931 году прибыл во Владивосток, поступил на зверобойную шхуну. Как он рассказывал много лет спустя, зверобоя из него не получилось. «Когда мы пришли на промысел, то мне показалось противоестественным убивать нерпу. Это безобидное и беззащитное животное в буквальном смысле плакало. Из глаз его катились слёзы. Я тогда сказал капитану, что это выше моих сил. Капитан поставил меня на чистку и смазку оружия, и на охоту я уже не выходил. Летом, по приходе во Владивосток, взял расчёт в конторе Морзверпрома и устроился в АКОфлот на пароход “Орочон” матросом первого класса. “Орочон” по тому времени был очень хорошим пароходом, занимался перевозкой грузов на побережье и доставкой рыбы с побережья во Владивосток.

Во время работы на “Орочоне” я сдружился с боцманом Миклашевичем, специалистом старой школы, много плававшим за границу, хорошо говорившим по-английски и по-итальянски. Из его рук выходили добрые моряки.

В конце 1941 года, когда уже шла Великая Отечественная война, при стоянке во Владивостоке меня командировали на танкер Дальневосточного пароходства. Дело было срочное, и мне дали на сборы один час. Рейс намечался в Америку, в Сан-Франциско. Судно поставили на линию порты Америки – Владивосток. Но, откровенно говоря, мне почему-то не нравилась эта контора. В 1943 году я постарался опять перейти в свой АКОфлот. Получил перевод и попал на пароход “Коккинаки” старшим помощником капитана».

Капитаном «Коккинаки» в это время стал Павел Алексеевич Глинский. Скаврунский характеризовал его как прекрасного судоводителя. Он в 1934 году окончил Владивостокский мортехникум. Лучше всех штурманов определялся астрономическим путём. В то время, когда не имелось электронавигационных приборов, для судоводителя это было очень ценное качество. Глинский очень рано, весной 1936 года, стал капитаном траулера «Буревестник». Старпомом у него в то время был Павел Дмитриевич Киселёв, будущий начальник Камчатрыбфлота.

Как-то весной мне пришлось выполнять рейс в Пахачу с грузом продовольствия. Скаврунский в это время работал в службе мореплавания. Ему поручили перегнать буксир (название которого, к сожалению, уже не помню). Евгений Иванович несколько суток следовал пассажиром в моей каюте. Наговорились мы с ним от души! Много рассказывал он о своей

жизни, делился сокровенным. С болью говорил о наших неурядицах. Всегда у нас чего-то не хватает: то нет соли для посола рыбы, то угля, то жидкого топлива, то ещё чего-то. И главное, обидно, что многое можно было предусмотреть. По приходе в Пахачу мы вызвали лоцмана и зашли в реку. Встали под выгрузку, а Евгений Иванович со следующим приливом вышел в море.

Долгое время Евгений Иванович работал в службе мореплавания капитан-наставником, несколько лет был капитаном учебного судна – баркентины «Горизонт». В последние годы, уже будучи пожилым, он трудился капитаном подменной команды. Это очень хлопотная должность. Надо обеспечить на всех судах нормальную вахту, безопасную стоянку и порядок, противопожарную безопасность и многое другое. И за все годы работы на этой должности Евгений Иванович не имел замечаний от руководства флота.

В 1977 году Камчатрыбфлот, он же бывший АКОфлот, отмечал пятидесятилетний юбилей предприятия. Как и положено, чествовали ветеранов, вручали ветеранские знаки и ценные подарки. «Ветераном номер один» единодушно признали Евгения Ивановича Скаврунского. Ему вручили нагрудный знак с таким же номером.

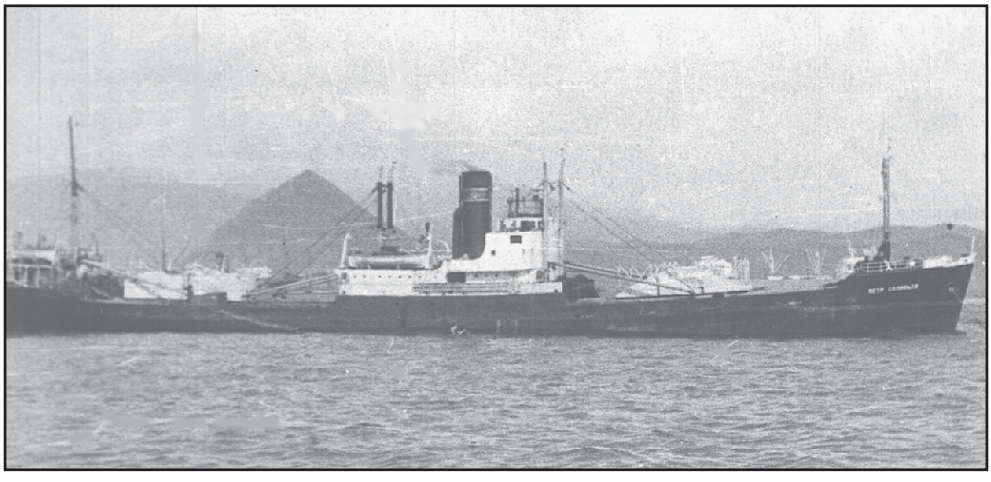
…Неумолимо бежит время. Пришла пора, и старые друзья проводили Евгения Ивановича на пенсию. Он уехал во Владивосток. Долгое время поддерживал переписку с друзьями, передавал приветы знакомым морякам. Прожил восемьдесят лет, похоронен на Морском кладбище.

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

ГЛИНСКИЙ Павел Алексеевич

Капитан дальнего плавания
(1912–…)

1935 – старший помощник капитана ПХ «Чавыча», КМ – Щетинина А. И.
1935 – ноябрь, и. о. капитана РТ «Буревестник».
1939 – октябрь, старший помощник ПХ «Орочон».
1943 – капитан ПХ «Коккинаки».
1944 – ноябрь, капитан ПХ «Сима».
1945 – участник Курильского десанта. Орден Красной Звезды.
С конца 1950-х годов жил во Владивостоке.



В середине 50-х годов ПХ «Петр Соловьев» именовался «Коккинаки». Все военное и послевоенное время Павел Алексеевич командовал этим судном

Светлая голова

Прошло уже много лет, как не стало этого человека. Но до сих пор я не могу забыть его – капитана дальнего плавания Павла Алексеевича Глинского.

Впервые я увидел его весной 1945 года, будучи юношей. В здании обкома партии состоялось общефлотское собрание. Как и положено, собрались плавсостав и работники управления АКОфлота. Меня поразила одежда моряков, особенно с учётом того, что люди в то время одевались очень просто. На улицах преобладали военные шинели и жёлтые американские

ботинки с подковами и кожаными шнурками. Но эти, находившиеся в зале люди просто поражали своим великолепием.

Надо сказать, что наши моряки, приходившие в начале войны в американские порты, отличались более чем скромным видом. Естественно, что долго с этим мириться было нельзя. Группа заслуженных капитанов – таких, как А. И. Щетинина, – обратилась к властям с просьбой одеть и обуть экипажи подобающим образом. И, хотя враг в тот период стоял у стен Сталинграда, государство смогло сделать это. Людей снабдили всем необходимым.

Комсоставу, например, полагались бостоновый макинтош и прекрасный костюм чёрного или тёмно-синего цвета, с красивыми анодированными пуговицами и жёлтыми галунами на рукавах. Кроме них, выдавались две сорочки: белая и цвета хаки, а также мичманка с двумя чехлами, белый шерстяной шарф, чёрный галстук, пара белья, выходные и рабочие ботинки, кожаные и вязаные перчатки. Полагалась и меховая куртка-«канадка», а кожанка приобреталась за свой счёт. Портные подогнали форменную одежду каждому моряку по фигуре. Красиво одевалась и судовая команда, правда, немного попроще. Помимо этого, в американских портах была установлена усиленная норма питания.

Находившиеся в вестибюле люди курили душистые сигареты «Кэмел». Некоторые держали в руках прямые английские трубки, дымившие чудесным табаком «Принц Альберт».

Один из моих приятелей, поплававший немногим больше меня, называл мне фамилии капитанов, старших механиков, помполитов и радистов. Среди моряков выделялся высокорослый, похожий на англичанина, капитан Борис Николаевич Соколов. Он недавно привёл из США ремонтировавшийся там пароход «Ительмен». В зале присутствовал и капитан дальнего плавания Карл Карлович Берг. Он был истинный скандинав, носил пышные моржовые усы пшеничного цвета и тоже имел высокий рост. А потом товарищ показал мне Павла Алексеевича Глинского. Этот русоволосый человек невысокого роста имел приятное выражение лица. Он был очень аккуратно одет, а на его костюме блестел знак капитана дальнего плавания.

Вскоре судьба меня вновь столкнула с Павлом Алексеевичем. Глубокой осенью 1945 года я работал на паровом буксире «Кашалот». Мы задержались с выходом из Корсакова: в порту не было угля. На буксире «Кашалот» имел две баржи. Ввиду безвыходного положения мы получили приказ следовать домой на буксире парохода «Коккинаки», которым командовал Павел Алексеевич. Спустя некоторое время после выхода из Корсакова нас подхватил жестокий норд-вест. Баржи оторвало, а «Кашалот» стал игрушкой стихии – уголь на судне закончился. С наступлением рассвета Павел Алексеевич сумел взять нас на буксир. «Кашалот» благополучно был отведён в бухту Ахомтен (Русская).

В последующие годы я обратил внимание на то, как П. А. Глинский загружает свой лесовоз «Коккинаки». В то время суда перевозили на рыбокомбинаты побережья много консервных банок. Переходы до Усть-Камчатска или Озерной были сравнительно небольшими. Павел Алексеевич грузил банки до уровня ходового мостика. Сверху их укрывали трюмными брезентами. Более тяжёлые крышки помещались во второй и третий трюмы, балластные танки заполнялись водой. Это обеспечивало судну хорошую остойчивость. Пользуясь этим методом, Глинский перевозил груза вдвое больше, чем традиционным способом – в трюмах.

Недавно я спросил у одного пенсионера, бывшего инспектора Регистра, инженера-кораблестроителя, его мнение о такой перевозке. Он ответил мне, что Глинский делал это очень грамотно.

Позже, будучи лоцманом, я обратил внимание на то, как грузили банку на один из камчатских лесовозов. Её брали только в трюмы. Когда я рассказал капитану этого судна о методе Глинского, он мне ответил: «Зачем мудрить? Оплата за перевозку идёт по обмерной, а вдруг эту банку ещё, не дай Бог, подмочишь? А так спокойнее, и голова не болит!»

В те годы электронавигационных приборов на судах не имелось. Любимым занятием штурманов в хорошую погоду было определение местоположения судна по небесным светилам способом английского капитана Сомнера. Частенько мы устраивали соревнования: кто быстрее определится. И, как правило, раньше всех это делал Павел Алексеевич. Это был на редкость одарённый судоводитель.

Старый моряк Евгений Иванович Скаврунский вспоминал: «Я с Павлом Алексеевичем в 1943 году ходил в Америку на “Коккинаки” на ремонт. Надо сказать, что плавание с таким капитаном было настоящим удовольствием. Всегда услышишь от него что-нибудь новое. Очень эрудированный человек, начитанный. Проходить азы штурманского дела надо только у таких судоводителей. С каким искусством он управлял пароходом! Лоцманской службы во многих портах в то время ещё не существовало. Чувствовал корабль он изумительно».

Все шло хорошо до 1953 года. В это время сменился начальник флота. Отношения Павла Алексеевича с новым руководителем, что называется, «не сложились». На него посыпались взыскания. Глинский повёл себя странно: стал часто появляться «под хмельком». Его сняли с «Коккинаки», перевели на зверобойную шхуну «Белек» и послали на промысел в Пловерскую моторно-зверобойную станцию.

После возвращения с промысла Глинский оказался не у дел. Места на камчатском флоте ему не нашлось. Пришлось брать расчёт и переезжать во Владивосток. Здесь он работал в Приморрыбпроме на поисковых СРТ уже в должности второго помощника капитана. Заходил Павел Алексеевич и в Петропавловск, встречался со старыми товарищами. Чувствовалось, что он

морально надломлен. Причины этого никто из друзей понять не мог.

Вот что рассказывал мне капитан Алексей Андреевич Гринько: «Я работал с ним в Приморрыбпроме. Находился он уже на маленьком трехсотсильном буксире типа “Маячный”. Был разжалован до третьего помощника капитана. Потом, правда, поднялся на этом же судне до старпома. Затем опять стал третьим помощником. А закрепиться так уже и не сумел». (Гринько работал с Глинским на пароходе «Якут» ещё в 1934 году. Тогда Гринько был вторым помощником капитана, а Глинский после окончания техникума – штурманским учеником.)

…Прошло несколько лет. Мы стояли в порту Ванкувер. К нашему причалу подошёл траулер ТУРНИФа «Огонь». На нём тралмастером был Николай Артемьевич Томашевский. Встретившись со мной, он сообщил такую новость: «Ты знаешь, что недавно во Владивостоке от сердечного приступа скончался Павел Алексеевич Глинский». Нам обоим было страшно обидно, что такой одарённейший капитан и человек так плохо окончил свои дни. Мир праху твоему, Павел Алексеевич!

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

Примечание редактора. Добавим ещё несколько штрихов к биографии П. А. Глинского. Он родился в 1912 году. В середине 1935 года уже был старшим помощником у легендарного капитана А. И. Щетининой на пароходе «Чавыча». Осенью 1935 года Глинский стал капитаном траулера «Буревестник», в конце 1939 года плавал старшим помощником капитана на пароходе «Орочон». В 1943 году «выдвинут на руководящую работу старпом “Орочона” Глинский П. А. – капитаном на пароход “Коккинаки”».

С 11 июля по 9 августа 1943 года «Коккинаки» оказывал помощь терпящему бедствие пароходу «Херсон». Капитан и экипаж провели «значительные работы с риском для своего судна» и спасли 2 239 тонн груза, доставив их во Владивосток. В конце 1944 года П. А. Глинский командовал «Симой». За участие в высадке десанта на Курильские острова его наградили орденом Красной Звезды.

КАРЕВ Иван Степанович

Капитан дальнего плавания
(1912–...)

Родился 09.08.1912 года.

1949 – участник перегона ТХ «Оленск».

1951 – окончил УКК дальнего плавания в БАОЛ (Морлов), ст. помощник капитана МБ «Прилив».

1955 – капитан ПХ «Рылеев».

1956 – 14 августа получает диплом капитана дальнего плавания, № 7097 от 14.08.56, во Владивостокском МР порту.

1960 – капитан ТХ «Шелихов».

1962 – капитан ТХС «Елизово».

1968 – на пенсии. Уехал в Приморье.

БАШКИРЦЕВ Александр Осипович

Капитан дальнего плавания
(06.10.1912–05.06.1980)

Родился 6 октября 1912 года.

Учился в Петропавловск-Камчатском морском рыбопромышленном техникуме, в 1950 году окончил курсы судоводителей.

1936 – матрос, боцман на судах АКОфлота, ПХ «Орочон».

1945 – боцман ПХ «Щорс», принимал участие в Курильском десанте.

1950 – штурман на судах Камчатрыбфлота.

1961–1976 – капитан ТК «Баргузин», ПХ «Пётр Соловьёв», ПХ «П. Цвирка».

Награждён орденом Трудового Красного Знамени. Занесён в книгу почёта Тралфлота КРП.

Умер 05.06.1980 года во Владивостоке на 68 году жизни.

В штурманской тетради УТРФ записано: «Приказал всем морякам долго безаварийно плавать».

Ночная бункеровка

Февраль 1970 года. Мы на пароходе «Пётр Соловьёв» выгружаемся в порту Находка. Впереди нас у причала стоит «Пятрас Цвирка» – пароход нашего Камчатрыбфлота. Надо сказать, что, как правило, в начале года рыбные (да и не только рыбные) порты забиты судами до отказа. Да оно и немудрено – заканчивается вывоз продукции с рыбокомбинатов и с работающих флотилий всех управлений. Поэтому, если попал в очередь под выгрузку и тем более встал к причалу, – это для капитана и экипажа большая удача.

Как-то днём я встретил озабоченного капитана «Пятраса Цвирки» Александра Осиповича Башкирцева. Он был ветераном АКОфлота, начал службу на судах флота с палубного ученика и вырос до капитана дальнего плавания. Этот добросовестный человек пользовался большим авторитетом среди плавсостава и работников управления. На мой вопрос, чем он так озабочен, ответил:

– Кончается мазут. А взять бункер с танкера нельзя – бункеровка в порту запрещена по обязательному постановлению Находкинского рыбного порта.

– А ты ходил к капитану порта Михаилу Ефимовичу Зеленскому? Может быть, он сможет помочь? Ведь ты же у него был боцманом на «Анатолии Серове» ещё в сорок шестом году.

– Ходил. Но толку мало. Когда он узнал, что на бункеровку не даёт разрешения пожарная служба порта, то сразу же сказал, что ничем помочь не может. Не может он через голову давать указания. На том мы с ним и расстались. А ведь это для меня трагедия. Если отойду от причала на рейд для бункеровки, то потеряю очередь. А мне надо после выгрузки ещё и загружаться. Завтра беру с собой помполита и старшего механика и еду с ними к руководству пожарной службы города.

Но, как я узнал на следующий день от Александра Осиповича, поход его к начальству успехом не увенчался. Прибывшие чины побывали на пароходе и в портовой пожарной службе. Хорошо пообедали за капитанским празднично накрытым столом, откушали хорошего вина и вкусных блюд, но ничем не помогли. Александр Осипович ещё был удручён тем, что его племянник работал капитаном танкера, обслуживавшего Находкинский рыбный порт, и мог бы за считанные часы дать ему бункер. Тогда один из капитанов, участвовавший в беседе, сказал:

– Александр Осипович, если у тебя родственник – капитан танкера, то тебе и карты в руки. Попробуй ещё один вариант. В пожарной инспекции порта есть очень хорошая женщина – Маша. Попробуй упросить её дать «добро» на бункеровку. Проверните со своим племянником эту операцию среди глубокой ночи. А часов в шесть утра пусть танкер отойдёт от борта. И никто о проделанной операции не догадается. Ну, а Маше купи коробку дорогих конфет и бутылку шампанского.

– Да я ей куплю хоть десять коробок и бутылок, если выйдет толк! – воскликнул Башкирцев.

Следующей ночью около ноля часов пошёл снег. Вскоре, как призрак, к борту «Пятраса Цвирки» крадучись подошёл танкер и подал швартовы. Я сразу понял, что это племянник пришёл выручать своего дядьку, Александра Осиповича. Ранним утром танкера у борта «Цвирки» уже не было. Операция прошла блестяще!

Через день я встретил радостного Александра Осиповича. Он сказал мне, что получил разрешение от Маши, за что ей большое спасибо. Прошли два дня. Мы уже снимались, а «Пятрас Цвирка» ещё грузился. Я зашёл попрощаться с Александром Осиповичем. Он мне сказал, что виделся у проходной с капитаном рыбпорта Зеленским. Тот спросил, как дела с бункером.

– Я ответил, что обошлись, – сказал Башкирцев. – О том, что я взял бункер, по сути дела, нелегально, я не стал ему говорить, чтобы не подводить Машу. Её разрешение было у меня на руках в случае провала операции. Но хорошо, что всё благополучно закончилось.

Читателя я прошу поверить, так как эта история произошла много лет назад. Тогда многое было проще, чем сейчас.

Китель с капитанского плеча

Лет тридцать назад одно из старых судов Камчатрыбфлота поставили во Владивостоке на ремонт в бухте Диомид. Капитаном на нём был весьма уважаемый интеллигентный человек, звали которого Александром Осиповичем. Был он очень бережливым и хозяйственным.

У каждого из нас наступает момент, когда привычная вещь изнашивается, и её надо выбрасывать. Но выбрасывать жалко, да и оставить нельзя – мешает. Так получилось и у Александра Осиповича. Старым стал у него китель. И решил он от него избавиться. Поскольку Александр Осипович был мужик с юмором, то позвал машиниста и сказал ему: «Царь Иван Грозный наградил Ермака за верную службу собольей шубой со своего плеча. Но поскольку я соболей не имею, то дарю тебе этот китель. Будешь носить его на подвахту. А чтобы нашивки тебя не смущали, то спори их».

Машинист остался подарком очень доволен, рад был и Александр Осипович, что сделал доброе дело.

После получения зарплаты машинист (назовём его Андрюша) решил сходить в питейное заведение. Но поскольку у него из одежонки ничего хорошего, кроме капитанского кителя, не было, он его и надел. Нашивки спарывать не стал – решил пофорсить.

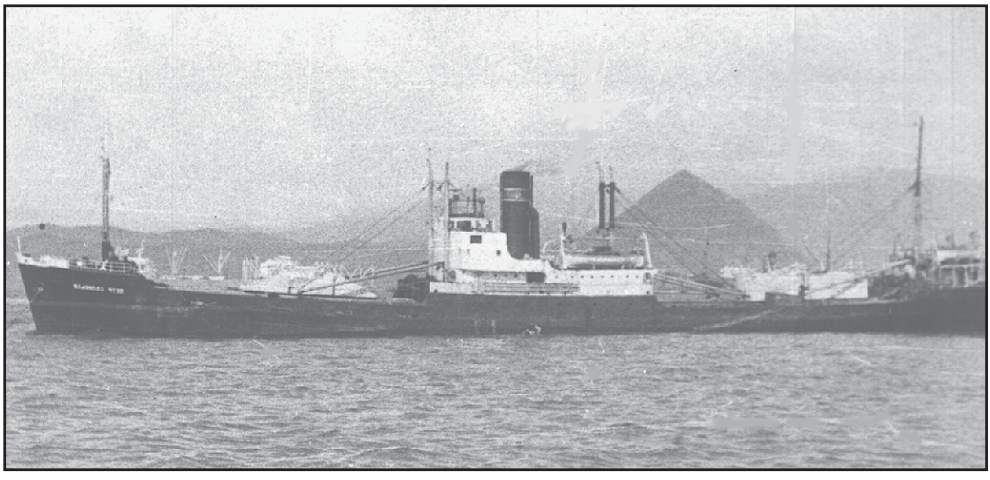
Где он колобродил ночью, никто не знает. Под утро, вдребезги пьяный, еле добрался до проходной будки и свалился в бурьян, в канаву. Дежурив-

шая на проходной женщина-стрелок военизированной охраны оставила его на месте, так как дело было летом, и ничто ему не грозило. Но в нашивках она немного разбиралась и посчитала, что мертвецки пьяный человек в кителе есть не кто иной, как капитан парохода. Идущему на вахту штурману она сказала: «Заберите своего капитана из канавы, – и сокрушённо добавила:

– Это ж надо, при такой большой должности и так пить!»

Интересно, икалось ли Александру Осиповичу в этот момент?

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»



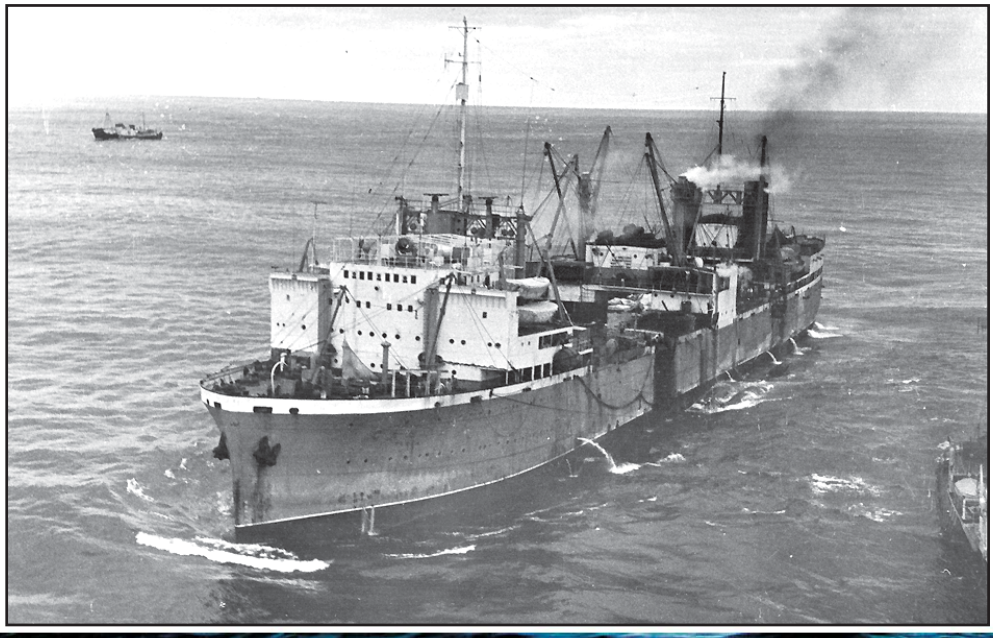
СОЛЯНИК Алексей Николаевич

Капитан дальнего плавания
(1912–1984)

Родился 2 ноября 1912 (умер 17.02.1984 года) года в селе Славянка Хасанского района Дальневосточного края (ДВК) в семье фельдфебеля артиллерии русской армии.

Родители родились в селе Софиевка Днепропетровской области, были безземельными крестьянами. Отец – Соляник Николай Иванович – 1888 года рождения, украинец. После Русско-японской войны остался на сверхсрочную службу, закончил курсы унтер-офицеров и служил на ДВК в артиллерии. Мать – Соляник Епраксия Петровна – 1886 года рождения, русская. После демобилизации семья осталась в селе Славянка на ДВК.

В 1923 году закончил начальную школу и вся семья переехала во Владивосток. Отец работал в морском порту Владивостока командиром взвода охраны. В 1926 году отца перевели в бухту Славянка на должность морского агента Совторгфлота. С 14 лет начал ходить на парусных ботах на лов сардины. Заработки позволили в 1929 году закончить семь классов. Нанялся штурманским практикантом на учебное судно «Индигирка» Владивостокского морского техникума.



1930 году сдал государственные экзамены и получил диплом судоводителя маломерных судов (до 20 тонн) и был назначен старшиной парусно-моторной шхуны «Усть-Камчатка», на которой проработал две летних навигации. Продолжая заочное обучение, в 1931 году получил диплом судоводителя до 200 тонн. Поступил на службу Управления инженеров морских сил ДВК на должность капитана ледокольного буксира «Форт», на котором проработал четыре года. В 1935 году был переведен в Главвостокрыбпром на промысловые суда, продолжая заочное обучение по судоводительской специальности. 1936 году сдал экзамен на штурмана малого плавания. В 1937 году сдал экзамен на штурмана дальнего плавания. В 1938 году в межпутинный период прослушал полный курс и сдал экзамен по специальности «девиатор магнитных компасов». В апреле 1938 года назначен капитан-директором зверобойного судна «Налим», на котором провел две навигации в Охотском море. В 1940 году отслужил курсы-сборы ТОФ, присвоено воинское звание– младший лейтенант. В этом же году получил во Владивостокском порту диплом капитана дальнего плавания и назначен капитан-директором плавучего крабоконсервного завода «Анастас Микоян», на котором провел две кампании. В декабре 1941 года переведен на пароход «Ительмен» (АКО), и на нем совершал рейсы из Владивостока в Канаду, США и обратно с грузом для Красной Армии. В 1942 году в октябре Наркомрыбпромом СССР был назначен капитаном на плавзавод «Всеволод Сибирцев», который перегнал в США порт Портленд на капитальный ремонт. 25 ноября сдал дублеру дела и обязанности капитана и в соответствии с решением Совнаркома СССР приступил к работе в аппарате Советской Правительственной закупочной комиссии (СПЗК). Работая в США, поступил, прослушал четыре курса в техникуме английского языка при СПЗК в Вашингтоне и сдал экзамены в марте 1945 года. В этом же году отбыл из порта Филадельфии на американском военном транспорте «Чиф Оссиола», доставившим в порт Одесса боеприпасы.

Через месяц был командирован в Германию и Польшу в звании подполковника, для приемки трофейного флота и грузов по репарации и отправки их в Советский Союз.

В октябре 1946 года в порту Ливерпуль (Англия) принял командование китобазой «Слава»(Викенген) и пятнадцатью паровых китобойцев, которые были отремонтированы и продокованы. Китобаза: водоизмещение 30 тыс.тонн, длина 151 м, ширина 21,6 м, осадка 12 м. Китобоец: водоизмещение 500 т, длина 50 м, осадка 4 м, скорость 14 узлов.

22 декабря 1946 года поднят государственный флаг СССР, и флотилия вышла в первый рейс. Зашли в Гибралтар, где с советского танкера приняли снабжение и известного полярного капитана Владимира Ивановича Воронина – депутата Верховного Совета СССР. Он принял дела и обязанности капитан-директора флотилии. А. Н. Соляник был назначен первым заместителем капитан-директора по промысловой работе и финансам.

База и китобойные суда были на 50 % укомплектованы норвежскими специалистами. В то время все без исключения китобойные флотилии мира, в том числе Англии, Голландии, Японии и др., были укомплектованы только членами норвежского профсоюза китобоев в том числе и капитан-директора флотилий. Впервые профсоюз с личного согласия короля Норвегии сделал исключение для Советской флотилии «Слава», согласившись, чтобы более половины личного состава флотилии были советскими моряками. Этим они подчеркнули благодарность СССР за разгром фашистов в Европе и изгнание их из Норвегии.

В первом рейсе было добыто 384 кита и выработано 5,8 тыс. т жира. Во втором рейсе добыто 824 кита и выработано 9,6 тыс. т жира. Третий рейс проходил без иностранных специалистов, и было добыто более 1000 китов и выпущено 12 тысяч тонн жира. Прибыль составила 40 млн рублей. В четвертом рейсе добыли 1500 китов и натопили 17000 тонн жира. Прибыль – 88 млн рублей. Необходимо отметить, что большинство иностранных флотилий брали на переработку только сало, а туши выбрасывали за борт.

После первого рейса капитан В. И. Воронин был откомандирован в Севморпуть и 4 октября 1947 года А. Н.Соляник назначен капитан-директором китобойной флотилии «Слава», несмотря на категорические возражения норвежского профсоюза.

В мае 1949 года вступил в члены КПСС. 09.03.1950 – присвоено звание Герой Социалистического Труда. 12.07.1950 – министром рыбного хозяйства СССР присвоено персональное звание «Генеральный директор флота рыбной промышленности III ранга».

Под руководством А. Н. Соляника флотилия из рейса в рейс увеличивала количество добытых китов, выпуск жира и осваивала новые виды продукции, в которых очень нуждалась страна, разрушенная второй Мировой войной. В среднем за один рейс выработанный флотилией жир был равноценен жиру, получаемому при переработке двух миллионов овец, и, что важно, в основном использовался для пищевых целей и в медицине.

Сегодня многие пожилые люди обладают нормальным здоровьем и с благодарностью вспоминают ежедневную сталинскую, очень невкусную столовую ложку рыбьего жира, которая помогла истощенному организму уберечь здоровье до глубокой старости.

Мясо, кроме употребления в пищу, являлось сырьем для производства муки, которая пользуется неограниченным спросом в рыбоводстве и животноводстве. Из кита получают ряд ценных эндокринных препаратов, а из печени концентрат витамина «А». В послевоенной стране остро не хватало жиров, животного белка, и поэтому успешное освоение китобойного промысла высоко ценилось руководством государства. Большинство китобоев были награждены орденами и медалями СССР. На флотилии трудились десять Героев Социалистического Труда.

А.Н. Соляник был крупным и сильным человеком. Часто и с удовольствием одевался в матросскую робу, работал на разделочной палубе фленшерным ножом с матросами-раздельщиками на разделке китовых туш.

Обладая исключительными организаторскими способностями и свободно владея английским языком, Алексей Николаевич в иностранных портах, в том числе в Австралии, Новой Зеландии, Уругвае, Южно-Африканской республике, с большим успехом проводил массовые дни открытых посещений китобазы иностранцами, на которые с утра выстраивались очереди. Знакомил их с трудом, бытом и достижениями моряков и народа Советского Союза в целом в непринужденной доброжелательной обстановке экскурсий и фуршетов.

Вечером на палубе китобазы демонстрировали советские фильмы для гостей, заканчивался вечер танцами. Моряки флотилии не имели возможности принять все приглашения местных жителей и организаций, но всегда были желанными гостями у многих искренних друзей нашей страны. Запомнился большой прием моряков, устроенный во дворце премьер-министром Новой Зеландии Вальтером Нэшем. Он трижды посещал китобазу и даже поднимался на нашем вертолете, чтобы с высоты осмотреть суда флотилии. Популярностью у зарубежных гостей пользовались статуэтки, изготовленные моряками-умельцами из зубов кашалотов и ушных раковин. Китобои вручили премьер-министру Новой Зеландии Вальтеру Нэшу и президенту Египта Абдель Насеру статуэтки из самых крупных зубов ка-

шалота, ранее не встречавшихся в истории мирового китобойного промысла. Получили подарки от китобоев – шахматы, изготовленные из зубов кашалота, чемпионы мира Ботвинник, а затем Василий Смыслов. Статуэтку из зуба кашалота ветераны-китобои вручили выдающемуся шахматисту чемпиону мира Анатолию Карпову.

Музеям и учебным заведениям Москвы, Киева, Ленинграда, Одессы китобои вручили подарки: скелеты китов, шкуры и чучела тюленей, пингвинов, птиц, рыб, ракообразных и другие экспонаты фауны и флоры Антарктики. Народному артисту СССР Владимиру Дурову отловили и доставили 100 пингвинов. Вскоре в цирке Киева пингвины исполняли несколько номеров с дрессированными животными Дурова и вызвали бурный восторг киевлян.

Большим успехом пользовался документальный фильм о флотилии «Слава» «За китами в Антарктику». Кинофильм удостоен Государственной премии. Очень интересно и достоверно сделан документальный фильм «Ждите нас в мае». И во всех этих делах всегда ощущалось организующая и направляющая энергия Алексея Николаевича. Во многих театрах зрители тепло приняли оперетту Дунаевского «Белая акация», где воспевается труд и жизнь китобоев, и в заздравной песне прославляется жемчужина Черноморья – город-герой Одесса. Эта мелодия до сих пор звучит на курантах Одессы.

Из воспоминаний И. А. Баранова – генерального директора Черноморского производственного рыбопромышленного объединения «Антарктика»

Алексей Николаевич рассказал мне о первых рейсах китобоев.

Организацией и всеми делами китобойной флотилии постоянно интересовался И. В. Сталин, а непосредственным куратором был министр внешней торговли, член политбюро ЦК ВКП(б) А. И. Микоян, и, конечно, постоянно контролировал деятельность китобоев министр А. А. Ишков. Капитан-директор после рейса ежегодно отчитывался в Москве. Так, например, после второго рейса А. Н. Соляник прибыл в министерство, подробно доложил о достигнутых показателях по добыче китов, выпуске жира, мяса, печени, муки и других производственных делах. Поставил около 40

вопросов, по которым были приняты решения. Так как после этого министр и капитан-директор должны были докладывать результаты рейса А. И. Микояну, оставили 12 вопросов, требующих решения руководством страны, в том числе были вопросы с разными мнениями министра и капитан-директора. Дело в том, что А. И. Микоян знал боевой характер министра, поэтому дал указание А. Н. Соляннику докладывать ему лично о наличии разногласий с министерским руководством.

Как-то вечером А. А. Ишков с А.Н. Соляником поехали к А. И. Микояну для доклада, который в то время был и членом комитета при СНК СССР по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от фашистской оккупации. Были подняты вопросы о необходимости разрыва кабального контракта с норвежцами, о специальном снабжении китобоев (питание, спецодежда и др.) и для разнообразия, например, министр ставил вопрос о списании с китобазы всего женского персонала, капитан при этом возражал, т.к. считал, что женщины лучше мужчин справляются с делами обслуживающего персонала в пищеблоке, быту, медицине и т. п. Толчком для этого решения послужило произошедшее в одном из последних рейсах. Врач-женщина дружила с начальником радиостанции, очень энергичным человеком. В рейсе она познакомилась со старшим механиком базы и иногда бывала у него в гостях. Однажды подвыпивший радист пришел к каюте стармеха, где находилась врач, и стал стучать в дверь малой гантелью. Стармех, крупный и добродушный мужчина, открыл дверь, взял руку радиста с гантелью, ударил его по голове и закрыл дверь. По коридору шли два норвежца и, увидев лежащего на палубе человека, позвонили вахтенному штурману. Конфликт стал достоянием экипажа, а потом и министра. Министр считал, что в условиях многомесячного рейса на базе не должно быть женщин. Капитан возражал. У А. И. Микояна обсудили все проблемы китобойного промысла, наметили пути решения, после этого уже в два часа ночи Анастас Иванович позвонил Сталину, доложил результаты работы за рейс, проблемы и пути их решения, высказал предложение А. Н. Соляника о расторжении контракта с Норвегией, тем более что в последнем рейсе наши капитан-гарпунеры А. Н. Пургин, П. А. Зарва и другие, несмотря на протесты Норвегии, добывали китов самостоятельно. Сталин согласился с предложением, сказав при этом, что советские артиллеристы быстро научились бить фашистов, научатся и наши гарпунеры метко стрелять. В конце доклада А. И. Микоян доложил о разногласиях министра и капитана по списанию женского персонала с китобазы. Сталин попросил Микояна дать трубку Солянику, выслушав его доводы, он задал вопрос:«А сколько нужно чтобы не дрались?» Соляник оторопел и не знал, что ответить. Но все-таки сказал, что 40 человек, на что Сталин ответил: «Так и решим».

Начиная с 1950 года, А. Н. Соляник ежегодно принимал участие в составе делегаций СССР в работе Международного комитета по регулирова-

нию китобойного промысла и являлся членом подкомитета по нарушениям Конвенции Международной Китобойной комиссии (МКК).

С 1947 года являлся членом Географического Общества СССР, членом Всесоюзного Общества по распространению политических и научных знаний.

1950 год: член Совета Союза общества Дружбы СССР с зарубежными странами. Он постоянно был в курсе международных дел, связанных с деятельностью человека в Мировом океане. Имел постоянную подписку на различные журналы, издаваемые приморскими государствами (Англия, США, Япония), и переписку с редакциями и авторами. В этом году поступил на заочное отделение Одесского высшего инженерного морского училища. В 1957 году окончил экстерном среднюю школу и получил аттестат зрелости. В 1958 году окончил судоводительское отделение ОВИМУ и защитил диплом инженера-судоводителя с отличием.

В 1958 году, после 13 рейсов в Антарктику, на китобазе «Слава» А. Н. Соляник передал дела и обязанности капитан-директора своему первому заместителю капитану дальнего плавания Моргуну Борису Макаровичу. В связи с постоянным участием Алексея Николаевича в делах проектирования и строительства новых китобаз и китобойных судов, в сентябре был назначен председателем Государственной приемной комиссий по приему от Николаевского судостроительного завода им. Носенко новой китобойной базы «Советская Украина» и одновременно её капитан-директором.

Китобойная база «Советская Украина»: водоизмещение – 44 900 тонн, длина 217,5 м, ширина 27,8 м, осадка – 10,8 м, скорость 16 узлов, количество коек – 536, мощность гл. двиг. – 2х7500 л. с. (дизель). Назначение: прием китовых туш, замораживание китового мяса, выработка жира и муки, обеспечение китобойных судов снабжением всех видов, культурно-бытовое и медицинское обслуживание. Одновременно принималась из новостроя серия новых китобойных судов типа «Мирный», выпускаемых славными николаевскими судостроителями завода им. 61 коммунара. Основные данные: длина – 63,3 м, ширина – 9,5 м, осадка – 4,6 м, скорость – 17,2 узла, коечных мест – 36, дизель-электроход, дизеля 4Х1000 л.с., водоизмещение – 1 260 т. База и китобойцы были самыми современными и комфортабельными судами. Осенью китобаза была принята Государственной комиссией, и в октябре 1959 года китобойные флотилии «Слава» и «Советская Украина» с новыми 17 китобойцами, транспортным рефрижератором «Севастополь», научно-исследовательским судном с группой учёных ВНИРО и учебным китобойцем «Комсомолец» для обучения гарпунеров-снайперов вышли в очередной антарктический рейс. Для «Советской Украины» это был первый промысловый рейс.

Приказом министра СССР А. Н. Соляник был назначен генеральным капитан-директором обеих флотилий и осуществлял координацию промыс-

ловой деятельности АКФ «Слава» и АКФ «Советская Украина» с одновременным исполнением обязанностей капитан-директора базы «Советская Украина».

Совместная промысловая деятельность двух флотилий резко увеличила количество добываемых китов и выпуск из них продукции. Существенное влияние на увеличение всех показателей оказывало единое руководство флотилий.

Новая китобаза «Советская Украина» за сутки поднимала на палубу, разделывала и перерабатывала до сорока туш китового сырья. Ежесуточно жировой комбинат вырабатывал более одной тысячи тонн жира, кормовой муки, мороженого мяса и др. продукции.

1961 – А. Н. Соляникизбран делегатом XXII съезда КПСС от Одесской областной парторганизации. Он был членом обкома КПУ, депутатом городского Совета, членом парткома УАКФ, членом парткома флотилии «Советская Украина».

Конечно, учитывая несомненные успехи китобойных дел, у А. Н. Соляника были завистники, обиженные и т. п. публика. Эти люди, возглавляемые заместителем начальника УАКФ по кадрам Баранкевичем, создавали оппозиционную группировку. После окончания 18-го рейса эта братия приобрела мощную поддержку от московского борзописца Аркадия Сахнина. Газета «Комсомольская правда» опубликовала статью за подписью Сахнина, в которой свалили в кучу все недостатки, характерные для всех флотилий мира (японских, норвежских и др.). Причем большинство этих недостатков на наших судах уже были решены. Советские китобои в то время работали на лучших в мире кораблях по оснащенности, механизации, организации труда и быта. Указанные в статье малозначимые дела и события размазывали большую, успешную работу по обеспечению населения страны жиром, мясом, мукой и др. продукцией. Написана статья была только потому, что А. Н. Соляник, проводя с руководителями флотилии и капитанами китобойцев диспетчерское совещание, не прервал его, когда там появился его величество Сахнин, а попросил подождать.

Баранкевичу, Сахнину и подобным им такой уровень проблем не подсилу, но в обкоме КПУ, ЦК КПСС, министерстве и Совмине должны были понимать роль действующих руководителей флотилии в деле организации антарктического китобойного промысла, создании самых современных китобойных судов, резко отличавшихся в лучшую сторону от японских и других иностранных флотов. А. Н. Соляника было за что критиковать и наказывать, но те, кто занимались этими вопросами, должны были в основу своих решений принимать государственный интерес, а не закрывать возникший вопрос ущербным хирургическим путем.

30 лет я руководил большими траулерами-заводами, крупнейшей в мире рыбопромысловой базой «Восток» в составе флотилии. Около 18-ти лет

был генеральным директором крупного (13,5 тысяч работающих) многопрофильного объединения «Антарктика». Приобретенный опыт позволяет мне достаточно объективно оценить деятельность Алексея Николаевича, особенно в самые тяжелые, голодные годы послевоенной разрухи. Я считаю, он не заслужил того, что ему преподнесли в конце успешной карьеры руководители страны, хотя, по словам А. Н. Соляника, при объявлении ему решения секретариата ЦК КПСС Л. И. Брежнев поблагодарил его за успешную работу и отметил, что дело приобрело большой резонанс в стране и за рубежом.

4 августа 1965 года Одесский обком КПУ (протокол бюро № 20) постановил: за допущенные проявления к отдельным морякам, неправильное, порой болезненное, реагирование на критику в свой адрес, а также за непринятие должных мер по подготовке флотилии к 19-му промысловому рейсу, генеральному капитан-директору объединенной флотилии «Советская Украина» и «Слава» объявить строгий выговор с занесением в учётную карточку.

Алексей Николаевич при вынесении постановления только и сказал: «Я моряк, и у меня одна просьба: дать возможность работать в море».

19 октября 1965 года секретариат ЦК КПСС освободил от должности генерального капитан-директора А. Н. Соляника (ему было 53 года). Капитан-директором АКФ «Советская Украина» назначен КДП Б. М. Моргун. Капитан-директором АКФ «Слава» назначен КДП А. С. Лабунец.

В октябре 1965 года МРХ СССР направило А. Н. Соляника в Севастопольское управление океанического рыболовства капитан-директором БМРТ «Ван-Гог» для организации промысла ракообразных в Индийском и Атлантическом океанах. В 1966 году «Ван-Гог» с экипажем был передан на баланс Керченского УОР. В Керчи Алексея Николаевича преследовали различные конфликтные ситуации, которые годами разбирались комиссиями парткома КУОР, горкома КПУ и обкома в Симферополе. Всё это привелок тому, что у А. Н. Соляника случился инфаркт, но даже после этого разборки продолжались, сокращая отпущенные ему природой годы жизни.

Однажды в 1979 году я вышел из дверей управления ЧПОРП и на тротуаре впереди себя увидел идущего шаркающей походкой сгорбившегося мужчину, это был Алексей Николаевич Соляник. Мы поздоровались и на вопрос «Как дела?», он сказал, что уезжает в Симферополь в обком КПУ на разбор очередной кляузы, организованной керченскими деятелями. На вопрос о состоянии здоровья он ответил, что еще не отошел от инфаркта миокарда. Я предложил ему перейти работать в ЧПОРП «Антарктика». Он очень оживился и сказал, что перейдет с удовольствием, если это возможно. Мы договорились, что на следующий день он будет у меня и мы определимся с местом работы. Ему было предложено три варианта, он выбрал должность начальника кабинета военно-морской подготовки и работал

там до конца. Алексей Николаевич имел право заходить в кабинет генерального директора в любое время без доклада. Этим правом он пользовался не часто, в основном после рабочего дня, и рассказывал мне и присутствующим заместителям очень интересные и поучительные истории из своей динамичной жизни.

Умер Алексей Николаевич 17 февраля 1984 года.

Бывая на могилке Алексея Николаевича в Одессе, невольно вспоминаются жизнь и дела этого незаурядного человека, его вклад в скудный послевоенный рацион питания нашей Родины. Капитана, создавшего коллектив моряков, приход из рейса которого был праздником для всей Одессы. О его сломанной карьере и неудачах в личной жизни.

Но память о человеке-капитане живет в капитанской среде, в среде китобоев и рыбаков, жителей Одессы и бывшей Великой страны.

Я испытываю чувство удовлетворения от причастности к этим людям и делам. Особую удовлетворенность испытываю, что удалось организовать и установить совместно с капитанами от имени объединения «Антарктика» солидный мраморный памятник рядом с могилкой его мамы, как он и завещал.

Да будет пухом ему земля!

КОЗЫРЕВ Геннадий Александрович

Капитан дальнего плавания
(1914–23.12.1983)

Родился в 1914 году.

1936 – окончил Владивостокский мореходный рыбный техникум дальнего плавания и начал работать 3-м помощником капитана МБ «Кит».

1946 – капитан ПХ «Якут», на котором впервые зашёл в устье реки Камчатка (посёлок Усть-Камчатск).

1950 – присвоено звание капитана 2-го ранга флота рыбной промышленности.

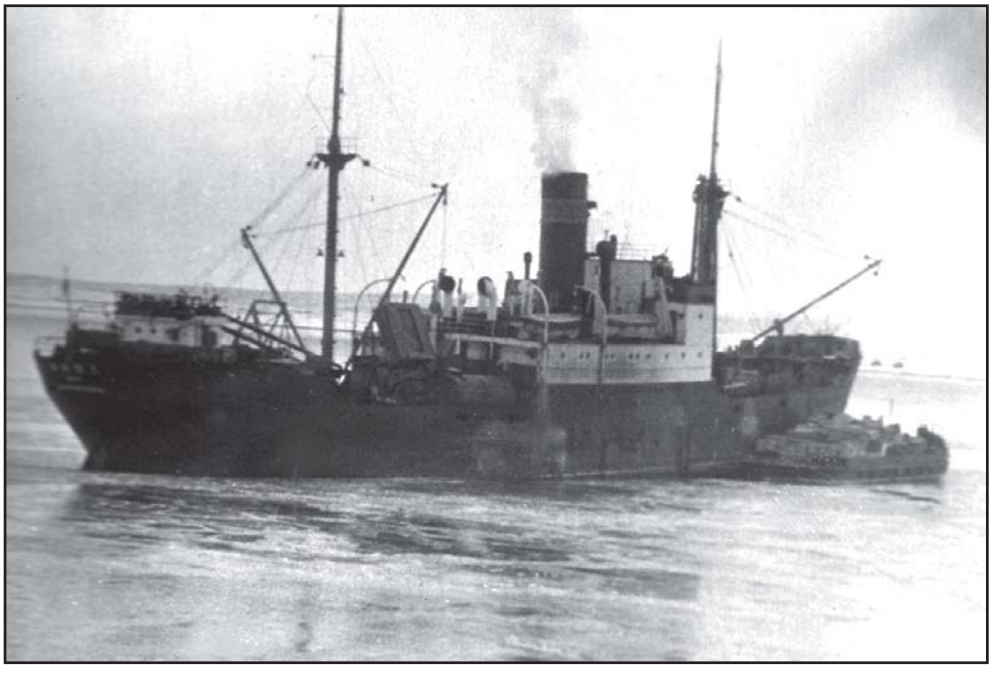
1954 – начальник управления транспортным флотом Главкамчатрыбпрома.

Затем произошло объединение УТФ, КРФ и МРП. Заместитель начальника морской инспекции УТРФ.

1962 – начальник морской инспекции УТРФ.

1971 – вышел на пенсию.

Умер 23.12.1983 года во Владивостоке.



«Мы работали, а не служили...»

(Из письма А. А. Гринько Т. М. Кривоногову)

...По поводу промеров глубин на подходе и в устье реки Камчатки уточняю: глубины я промерял ещё раньше, когда был старпомом на буксире «Кит» (потом погибшем). Мы часто околачивались на рейде Усть-Камчатска, и мне это надоело, так как туда ходили часто и много теряли времени на непроизводительные стоянки и, естественно, планы не выполняли. Глубины были нанесены на кальку в довольно крупном масштабе, причём и в прилив, и в отлив. Брали также и пробы солёности верхнего слоя воды. Оказалось, что в отлив, невдалеке от устья, слой пресной воды бывает даже больше фута и, поддерживая храповик шланга на такой глубине, вполне можно бункероваться, что мы и делали. Копия кальки пошла в контору, и кто хотел, мог воспользоваться. Осенью я был переведён на другое судно, а «Кит» в первый же рейс погиб.

(Паровой спасательный буксир «Кит» утром 31 октября 1938 года вышел из Петропавловска на восточное побережье с горючим и десятью пассажирами. По полученной от капитана Ф. Д. Сорокина радиограмме, в 17 часов 31 октября судно прошло траверз мыса Налычево. Более никаких сведений с буксира не поступало. Его поиски, ведшиеся пароходами и авиацией до 27 ноября 1938 года, ни к чему не привели. – *С. Г.*)

Сам я результатами промеров так и не воспользовался, а вот Козырев, по-видимому, о промерах знал и осуществил заход, причём довольно удачно. Я с ним на эту тему не беседовал, хотя и встречался во Владивостоке. (Речь идёт о заходе в реку Камчатку парохода «Якут» под командованием Г. А. Козырева, состоявшемся 22 августа 1946 года. Предварительно старший помощник капитана Н. А. Бурлуцкий и матрос первого класса И. П. Ступак сделали промеры глубины устья. Они показали, что судно, хотя и с некоторым риском, но может войти в него. Из-за малой глубины к речному причалу «Якут» подойти не смог, ошвартовавшись посреди реки. По выходе из неё пароход сел на мель – илистое дно, не получив повреждений. Прилив снял его с грунта. Первая попытка захода в устье реки Камчатки крупным морским судном была предпринята в июне 1936 года пароходом Дальневосточного государственного морского пароходства «Сучан». – *С. Г.*)

История с японцем произошла в пункте, называвшемся тогда Торо. Рядом, несколько южнее, находился Есуторо. Какой из них и как теперь называется, я не знаю. Позже я там ни разу не был. А упал японец-грузчик с плашкоута, стоявшего у левого борта парохода «Орочон». Это было, по-видимому, в конце сентября или октябре 1945 года после доставки в порт Николаевск-на-Амуре пленных японцев из порта Касивабара (Северо-Курильск).

«Орочон» грузился углём и уже был изрядно загружен. Под вечер посвежела погода, плашкоут стало сильно бить о борт, захлестывать и даже

смывать с него недоразгруженный уголь. Я распорядился отводить плашкоут от борта, срочно вызвав для этого катер. Всем грузчикам (японцам) приказал покинуть судно. Они, между прочим, занимались меновой торговлей с экипажем, привозя в обмен на консервы, сахар и другие продукты и за деньги авторучки, кимоно и разные японские поделки.

Старпом пошёл проверить помещения по судну, а я прошёл на палубу третьего трюма, где стоял плашкоут. И вот тут один из грузчиков, стоявший на корме плашкоута, от сильного удара о борт свалился в воду. Кормовой конец у них в этот момент лопнул, и он бы мог за него ухватиться, но он его не видел или растерялся. Стоящие там грузчики ничего не предпринимали и только галдели, давая советы упавшему. А рядом лежали концы. На японце был рюкзак, в котором находились выменянные у экипажа консервы. Рюкзак тянул его вниз, и он едва держался на поверхности, а его уже относило течением.

Видя, что мои жесты о подаче утопающему конца японцами не воспринимаются, я прыгнул с борта прямо на кучу угля на плашкоуте и сразу же очутился на его корме, где и попытался подать уже изнемогавшему японцу трос. Он был уже довольно далеко, и попытки не удались. При одной из них я и сам очутился в воде. А катер уже был на подходе, но ждал, увидев, что плашкоут ещё не разгружен, пошёл с другой стороны к мостику, чтобы выяснить, зачем его вызывали. Между тем, уже будучи в воде, я решил подплыть к японцу и содрать с него рюкзак, а там дальше – как придётся. Я ведь пловец неважный.

Ветер волну гнал к берегу, и маленькая надежда всё же была. Пока я добирался к японцу (в одежде), тот уже держаться на поверхности не мог и часто исчезал. Я только и смог схватить его за голову, полагая, что у него есть волосы. Но он оказался с короткой стрижкой, и у меня в руках осталась только головная повязка – платок с иероглифами.

Тем временем на катере, узнав о событии, пошли по ветру и, хотя уже были сумерки, обнаружили меня и подобрали. Плашкоут к тому времени оборвало и понесло на берег. Мы его подобрали и завели в ковш. Пока всё это происходило, совсем заштормило, и катер больше к судну не подошёл. Связался по радио и сообщил, что нахожусь в порту. По прекращении шторма выехал на судно, куда вскоре прибыл мэр города и наш военный комендант с изъявлениями всяческих чувств по поводу моего «героического» поступка. Японец не допускал, чтобы капитан такого большого судна мог, жертвуя собой, спасать простого грузчика. Это для него, да и для всех японцев, было непостижимым явлением и очень большим резонансом отдалось в городке. Мне и от мэра, и от буддийского бонзы последовало приглашение на панихиду по погибшему (его выбросило на берег в ту же ночь). Большую роль в этом шуме сыграли грузчики, которые утверждали, что я сам бросился в воду и на себе долго поддерживал ихнего товарища. Был

вместе с комендантом у мэра на приёме и в храме на панихиде. А японца я ведь не спас. А в приказе по Министерству сказано «за спасение».

Мне приятно читать твои высказывания о дружной семье моряков старшего поколения, к которым принадлежишь и ты. Действительно, мы работали, а не служили, трудились, и этот труд и жизнь на прежних судах были далеко не сладки. Тем не менее мы свою работу любили. И море тоже. А ведь наши дальневосточные, а особенно камчатские, моря совсем неласковые. Я немного рано ушёл с моря – в шестьдесят четыре года. А ведь мог и хотел продолжать плавать…

Примечание С. В. Гаврилова: Ниже приведена архивная копия акта, составленного 30 ноября 1945 года в японском порту Торо, свидетельствующего о подвиге капитана А. А. Гринько. В тексте документа сохранены стиль и орфография оригинала.

«Акт. 10 ноября 1945 года прибыл пороход “Орочен” в порт “Торо”. 20-го ноября 1945 года в 23 часа при погрузке угля на пароход, – подул слабый Западный ветер при сильном снегопаде. 30/XI ветер переменился на Северо-Западный, резкий – с ещё большим снегопадом. Быстро начался сильный шторм. В связи с этим работа по отгрузке угля был прекращена, о чём и сигнализировал пароход “Орочен”.

Для снятия с парохода “Луга” 126 и “Орочена” 56 человек грузчиков, были отправлены 2 катера.

При высадке со 2-го трюма ПХ”Орочен” 20 японских грузчиков, один из них по фамилии Тамия Хокичи возрастом 50 лет оскользнулся с трапа и упал в воду. Капитан парохода “Орочен” г-н Гринько, присутствовавший при этом, бросился в одежде спасать утопающего. Капитан смог только ухватить утопающего за кимоно, но человека уже не было. Есть предположение, что утонувшего Тамия Хекичи затянуло под баржу. После этого высадка грузчиков с парохода была прекращена. В это время второй кунгас с парохода “Луга” вынесло на берег. Только на следующий день после уменьшения шторма остальные грузчики высадились на берег.

Утонувший Тамия Хекичи, рождения 1896 года 25 апреля, проживавший в Ямоторе, работал в течение 10 лет в шахте Торо старшиной-забойщиком, а до этого в течение 25 лет работал в той же должности на Хоккайдо и являлся лучшим работником. На иждивении утонувшего находилась жена Тамия Миса в возрасте 42 лет и приемная дочь 16 лет Тамия Садако. Видевшие отмечают исключительную самоотверженность капитана парохода “Орочен” г-на Гринько по спасению тонувшего человека и просят Советское Руководство воздать должную благодарность, о чем просит также и семья пострадавшего.

Подпись: Старшина порта по отгрузке угля Пак Мицунади.

Перевел: переводчик парохода “Камчадал”. “Перевод есть переведен правильно” Ю. Ю. Любовицкий.

Произвёл перевод и оформил акт Уполномоченный Главснабугля при СКН СССР майор Мунякин А. Г.

Присутствовал при переводе и правильность перевода заверяю: помкапитана ПХ “Пищевая индустрия” по военной части старший лейтенант Михайлов.

На рейде в момент внезапно посвежавшей погоды находился капитан рефрижераторного парохода “Пищевая индустрия” Дудник.

30.XI.1945 года. Печать ПХ “Пищевая индустрия”».

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

КИСЕЛЁВ Павел Дмитриевич

Капитан дальнего плавания
(24.06.1914–1996)

Родился 24 июня 1914 года в городе Владивостоке.

1934 – закончил Владивостокский моррыбтехникум на штурмана дальнего плавания. В этом же году направлен в АКОфлот.

1937 – 3-й помощник капитана РТ «Буревестник», 2-й помощник, старший помощник.

1938 – 3-й помощник капитана ПХ «Ительмен», второй помощник, старший помощник.

1940 – капитан ПХ «Якут». Награждён орденом Красной Звезды.

1945 – капитан ПХ «Чавыча».

1946 – заместитель начальника управления транспортного флота Главкамчатрыбпрома.

1953 – поступил в военную школу пищевой промышленности.

1957 – заместитель начальника УМАР.

1958 – с мая – начальник Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства (КМП).

1971 – вышел на пенсию, продолжал работать капитан-наставником.

1973 – уехал во Владивосток.

Умер 24.09.1996 году на 83 году жизни.

Награжден: «Орден Ленина», «Орден Красного знамени», двумя орденами «Трудового Красного Знамени», медалью «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 гг.», «За отличие в охране государственной границе СССР», знаком «Почетный работник морского флота».

БАКЛАГ Илья Иосифович

Капитан дальнего плавания
(1921–07.02.2000)

Родился в селе Липовцы Приморского края в семье крестьян. В девять лет остался без отца, а в 14 и без матери.

1936 – окончил школу и поступил во Владивостокский морской рыбный техникум на судоводительский факультет.

1940 – окончил Владморрыбтехникум, получил звание штурмана дальнего плавания.

1940 – получил направление в АКОфлот.

1948 год – 4-й помощник капитана на ПХ «Анатолий Серов», 3-й помощник капитана, 2-й помощник капитана, старший помощник капитана.

1948–1957 – капитан ПХ «Анатолий Серов».

1951–1952 – капитан ТК «Иртыш».

1952–1957 – капитан ПХ «Анатолий Серов».

1957–1959 – капитан-директор ПБ «Анатолий Серов».

1959 – июнь-декабрь – капитан-директор ПБ «Ламут».

1960 – капитан-директор ПБ «Эскимос».

1960–1963 – капитан-директор ПБ «Анатолий Серов».

1963–1964 – капитан-директор ПБ «Ламут».

1964–1965 – капитан-директор ПБ «Анатолий Серов».

1965 – капитан БМРТ «Ительмен».

1965–1967 – капитан-директор ПБ «Анатолий Серов».

1967 – лоцман ст. КМ Моррыбпорта.

1969–1978 – с 1 января – начальник службы мореплавания «Камчатрыбпрома».

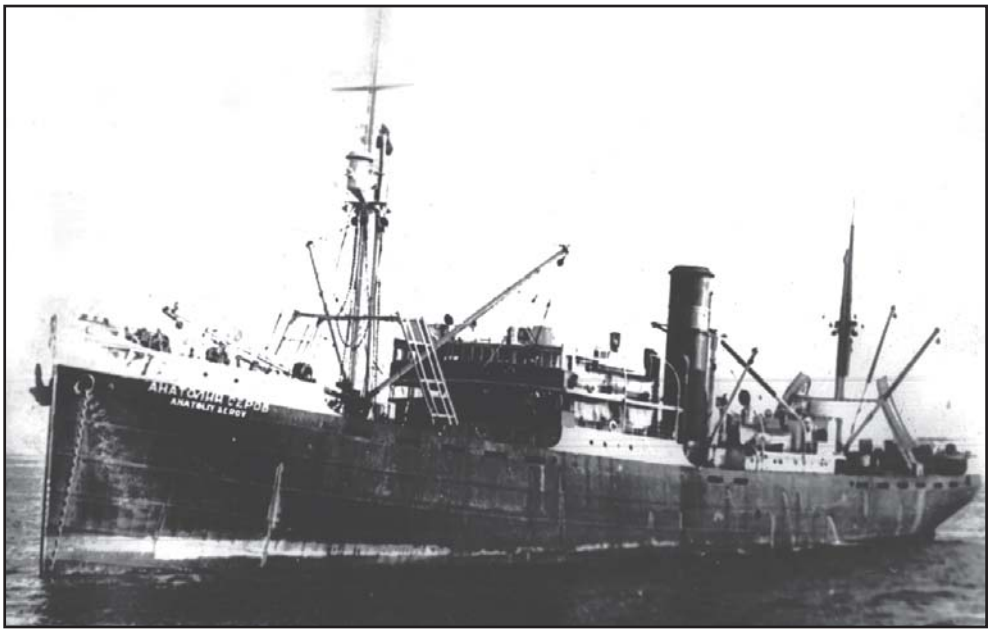
1978 – 4 мая – пенсия, уехал в Новосибирск.

Умер 7 февраля 2000 года.

Последний стальной ветеран

Через непродолжительное время бухту Бабия должен покинуть один из старейших пароходов рыбной промышленности Камчатки – «Анатолий Серов», названный в честь героя-лётчика, отличившегося в боях в небе Испании.

Судно было построено в 1926 году на Ливерпульской судостроительной верфи и получило при «крещении» название «Джон Холдс». Предназнача-



лось оно для перевозки фруктов из тропиков. Ровная палуба имела деревянный настил и оказалась очень удобной для перемещения по ней различных грузов. Судно красиво смотрелось. Кают-компания и курительный салон были отделаны тропическими сортами дерева. Главным двигателем служила паровая машина мощностью 1 200 л. с., позволявшая судну развивать скорость хода девять узлов в час. В 1939 году его приобрёл Наркомат рыбной промышленности СССР, который передал его на Дальний Восток новому судовладельцу – АКОфлоту.

Долголетие парохода, – семьдесят четыре года – наверное, достойно Книги рекордов Гиннесса. Но сейчас, при выходе из родной Петропавловской гавани, ветеран даже не сможет дать длинных прощальных гудков… (этот материал подготовлен до момента затопления судна. Сейчас оно разрезано на месте последней стоянки и сдано в лом. – *С. Г.*).

Списанное судно являлось филиалом учебно-курсового комбината. Здесь обучались матросы и мотористы баз флотов. Моряки слушали лекции по борьбе за живучесть и противопожарной безопасности. В последние дни на палубе стали появляться купцы, занимавшиеся покупкой и продажей металлолома. Спустя несколько дней будет известно, в какой из портов Кореи или Китая пароход пойдёт на переплавку…

Перегнать пароход «Анатолий Серов» на Дальний Восток поручили капитану дальнего плавания Александру Игнатьевичу Дуднику (читатели, интересующиеся личностью А. И. Дудника, могут прочесть повесть В. М. Иваницкого «Жил отважный капитан»).

Капитан Дудник был знаменитым человеком. В марте 1928 года он принял в Японии закупленный Дальгосрыбтрестом пароход «Тайя-мару» и в порту Осака переоборудовал его в краболов. Весной и летом 1928 года первый отечественный краболов успешно выпускал консервы у западного берега Камчатки. Следом за ним появилось ещё несколько подобных судов. Дело это было выгодное: крабовые консервы уходили на Лондонский рынок, принося стране валютную выручку.

В 1930 году А. И. Дуднику выпало счастье принять закупленный в Америке, в Балтиморе, пароход «Глен Ридж», перегнать в Норвегию, а потом в Ленинград и переоборудовать его в китобазу. Судну дали новое название – «Алеут». В 1933 году, в феврале, «Алеут» прибыл во Владивосток и вскоре вместе с тремя судами-китобойцами – «Трудфронт», «Авангард» и «Энтузиаст» – приступил к китобойному промыслу. Это новое дело было успешно освоено благодаря настойчивости капитана Дудника.

В 1936 году Александра Игнатьевича в числе других работников рыбной промышленности Дальнего Востока наградили орденом Ленина. Но вал репрессий, пронёсшийся в 1937–1938 годах, зацепил и его. В июне 1938 года он оказался в битком набитой владивостокской тюрьме. Причина по тем временам стандартная – «враг народа». Следователь выдвигал дикие обвинения: «Расскажите, как хотели продать китобазу японцам»…

Полтора года Александр Игнатьевич провёл в тюрьме. После освобождения он приехал в Москву и был вызван к наркому рыбной промышленности Александру Акимовичу Ишкову. Зная, что произошло с Дудником, нарком предложил капитану отдохнуть на курорте, а потом со свежими силами приступить к выполнению нового ответственного задания. Теперь ему поручалось перегнать на Камчатку недавно купленное судно «Анатолий Серов», погрузить и привезти во Владивосток шесть паровых котлов для рефрижератора «Пищевая индустрия», а ещё по просьбе Дальстроя доставить в Николаевск-на-Амуре четыре рейдовых буксира. «На Вашей кандидатуре наркомат остановился потому, что уверен, что Вы с этой задачей справитесь, – сказал Ишков. – Ведь опыт работы во льдах у Вас есть, да ещё с таким известным капитаном, как Павел Георгиевич Миловзоров».

В начале августа 1940 года были произведены подготовительные работы для успешного перехода в Арктике. В районе переменной ватерлинии изготовили деревянную противоледовую шубу, в трюмах установили так называемые айс-бимсы – толстые брёвна от борта до борта против сжатия льдами. Кроме этого, по указанию наркома Военно-Морского флота СССР Н. Г. Кузнецова, А. И. Дуднику поручили провести на Дальний Восток подводную лодку типа «Щ».

Караван начал движение из бухты Белужьей 10 августа 1940 года. Капитан ледокола «Ленин» ознакомил командный состав экспедиции с ледовой обстановкой. Здесь и произошло знакомство двух знаменитых моряков –

Александра Игнатьевича Дудника и Карла Павловича Эгги, командовавшего «Лениным». Снова им пришлось встретиться в Петропавловске в 1950 году, где Карл Павлович зарабатывал пенсию на парусно-моторной шхуне Камчатрыбфлота «Медуза».

Головным в караване шёл ледокол, за ним подводная лодка «Щ-423», затем рейдовые буксиры. Замыкал строй «Анатолий Серов». Переход оказался очень тяжёлым. Одну за другой сломали все лопасти гребного винта. Но всё же «Анатолий Серов», уже под проводкой ледокола «Красин», дошёл до бухты Провидения. Там поставили запасной винт. Дальнейший переход трудностей не представлял.

В Петропавловске А. И. Дудник доложил руководству АКО о выполнении рейсового задания. Затем по приходе во Владивосток был получен приказ наркома А. А. Ишкова, гласивший, что «за успешное проведение пароходом “Анатолий Серов” арктического рейса из Мурманска во Владивосток и проявленные при этом экипажем настойчивость и энергию наградить знаком “Отличник соцсоревнования Наркомрыбпрома СССР” капитана А. И. Дудника с выдачей премии в размере четырёхмесячного оклада». Таким же знаком и окладом за два месяца награждались помполит Ф. С. Гуркин, старший механик С. А. Хвастунов. Такой же знак получили все штурманы, механик, радисты, боцман, три матроса, два машиниста, кочегар, пекарь. «Похвальную грамоту стахановца в борьбе за изобилие рыбных продуктов» вручили одиннадцати членам экипажа. Кроме того, Совнарком СССР 23 ноября 1940 года выделил в распоряжение капитана Дудника сорок две тысячи рублей для премирования экипажа – это уже за перегон подводной лодки.

С началом войны судно продолжало работать в прежнем режиме: доставляло грузы на побережье Камчатки, вывозило рыбопродукцию в Приморье.

В марте 1943 года пароход получил распоряжение АКО идти в США для проведения ремонта и доставки военного груза на родину. Сразу же вышли в рейс. На переходе жгли низкосортный малокалорийный уголь. Расход его, по сравнению с сахалинским, был вдвое больше, а скорость хода упала. Судно шло без огней ввиду большой опасности встречи с подводными лодками. По пути зашло в Датч-Харбор, где его быстро поставили к угольному причалу и дали хорошего высококалорийного топлива. Вскоре пароход пришёл в Сан-Франциско – один из крупнейших портов мира. На ремонтной верфи на судно установили зенитные автоматы «Эрликон» на крыльях мостика, а на корме – четырёхдюймовую пушку. Часть команды выезжала на полигоны, где училась стрелять по воздушной цели – «колбасе» и по надводной мишени.

В конце июня пароход был отремонтирован. В его трюмы погрузили авиационный бензин в бочках, взяли груз консервов, спецодежды, растительного масла. В конце июля снялись на Камчатку. В начале августа по-

лучили распоряжение зайти в Усть-Камчатск и взять на буксир плот-сигару для Петропавловска. В пути не обошлось без приключений: ослабли тросы крепления, создалась угроза потери плота. Но благодаря принятым мерам плот спасли и благополучно доставили в порт. За это капитан Дудник и экипаж парохода получили премии.

В 1944 году А. И. Дудника перевели в Востокрыбхолод. Капитаном «Серова» стал Михаил Ефимович Зеленский. В марте 1945 года он повёл судно на ремонт в Канаду, в порт Ванкувер. Старшим механиком в это время работал Николай Борисович Домра. В июне 1945 года, уже после окончания войны, пароход прибыл в Петропавловск. Опять началась его прежняя, привычная работа.

В 1948 году в командование пароходом вступил Илья Иосифович Баклаг. На «Серов» он пришёл в 1940 году после окончания Владивостокского моррыбтехникума. Прекрасно знал английский язык, великолепно разбирался в радиотехнике. Начинал с третьего помощника капитана, а проработал на этом пароходе до 1975 года, всего тридцать пять лет! Ещё один ветеран «Серова» – старший механик Дмитрий Романович Винтовкин – трудился на этом судне двадцать пять лет.

В августе 1954 года «Анатолий Серов» под командованием И. И. Баклага пошёл на ремонт в Китай, в порт Шанхай. Ремонт продолжался два года. После возвращения в 1956 году на Камчатке начались изменения: было организовано Управление тралового и рефрижераторного флота. Всё чаще транспортные суда стали использоваться как плавбазы. Стал принимать и обрабатывать сельдь в бухте Лаврова и «Серов». Командовал им в это время капитан дальнего плавания Михаил Григорьевич Чекаленко.

С 1978 года пароход «Анатолий Серов» использовался как учебное судно-тренажёр. А через пару лет его отбуксировали на вечную стоянку в бухту Бабия, в район жестянобаночной фабрики. Все эти годы пароход исправно служил флоту…

Вот такая интересная биография у одного из самых старых судов Камчатки. Надо бы с почётом, торжественно проводить этот пароход в последний путь, как провожали в своё время китобазу «Алеут» и пароход «Петропавловск» Сахалинрыбпрома. Что скажут на это ветераны флота?

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

БЕРДЫГАН Альфред Адамович

Капитан дальнего плавания
(22.12.1914–02.03.1992)

Родился 22 декабря в городе Уссурийске.

1932 – поступил во Владивостокский моррыбпром техникум на судоводительское отделение дальнего плавания.

1936 – закончил ВМРТ, получил учебный диплом штурмана дальнего плавания.

1936–1942 – трудился на судах Дальневосточного морского пароходства.

1942–1949 – направлен в Мурманск – старший помощник капитана судов конвоя, затем капитаном.

1949 – возвращается на Камчатку и назначается капитаном ПХ «Коккинаки», ПХ «Терек», ПХ «Орочон», ПХ «Якут», ПХ «Корсаков».

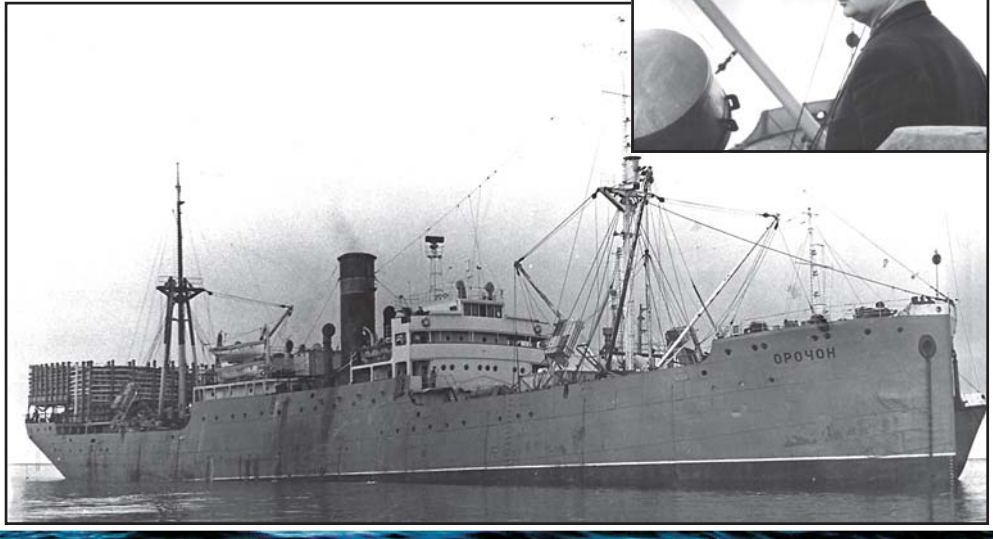
1951 – получил благодарность министра рыбной промышленности СССР за спасение катера с сорока пасажирами.

1955 – организовал перегон из Владивостока в Петропавловск плавучего дока для мехзавода.

1976–1986 – оперативный дежурный наблюдения за флотом (ОДСНФ) Камчатрыбпрома.

1986 – выход на пенсию.

Умер 2 марта 1992 года.



ПИМЕНОВ Николай Николаевич

Штурман дальнего плавания
(1918–…)

1936 – поступил в БАОЛ АКО.

1949 – закончил МУ СВ до 200 регистровых тонн.

1951 – получил рабочий диплом КМП, № 35/0 от 05.01.1951 года, и назначается вторым помощником капитана парусно-моторной шхуны «Мидия».

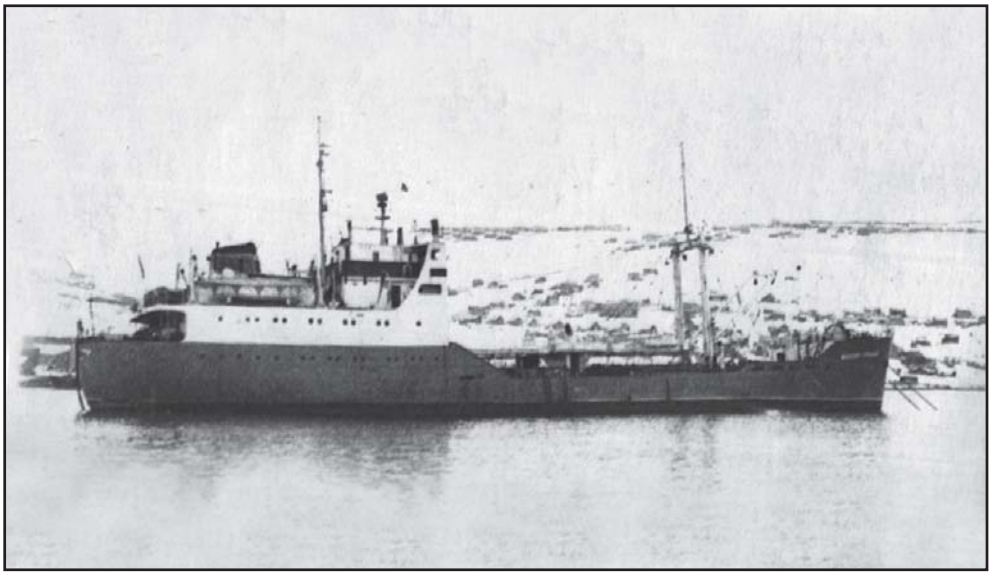
1952 – старший помощник капитана парусно-моторной шхуны «Мидия».

1956 – капитан ПМШ «Мидия».

1959 – закончил УКК Камчатрыбпрома на дальнее плавание. И получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 153/59 от 30.07.1959 года, во Владивостокском морском рыбном порту. Назначается капитаном ТК «Сунгари».

1964 – капитан танкера «Максим Горький»

1979–1986 – начальник отдела кадров КРФ.



Николай Николаевич, признанный ещё при жизни историографом Камчатского транспортного флота, который менял аббревиатуру от АКОфлота – Камчатрыбфлот – УТФ – КРФ – «Рыбхолодфлот». Пытливый ум Николай Николаевича, ещё в годы работы на флоте, затем в отделе кадров БРХФ, занимался историей своего предприятия и всей рыбной промышленности Камчатки. Он оставил нам свои записки о ещё дореволюционном развитии рыбного промысла на Камчатке, проследил зарождение морского и океанического промыслов через развитие транспортного флота Камчатки и сделал правильный вывод, что «всё началось с Транспортного флота».

Тяжёло переживал сворачивание завоёванных рыбаками промысловых позиций, закрытие предприятий после 1991 года. Он остается в нашей памяти как ветеран № 3 рыбной промышленности Камчатки и всегда останется членом редколлегии fishmusseum.ru.

Ковш морского рыбного порта, 1955 год

РОЙ Николай Герасимович

Капитан дальнего плавания
(1920–…)

Родился 25 апреля 1920 г.

1940 – закончил Владивостокский МРТ на ШДП, направлен в Морлов АКО.

1957 – получил рабочий диплом ШДП № 3511 от 01.1951 года во Владивостокском МТП.

1956 – капитан СРТ «Голец».

1959 – капитан ТРС «Елизово».

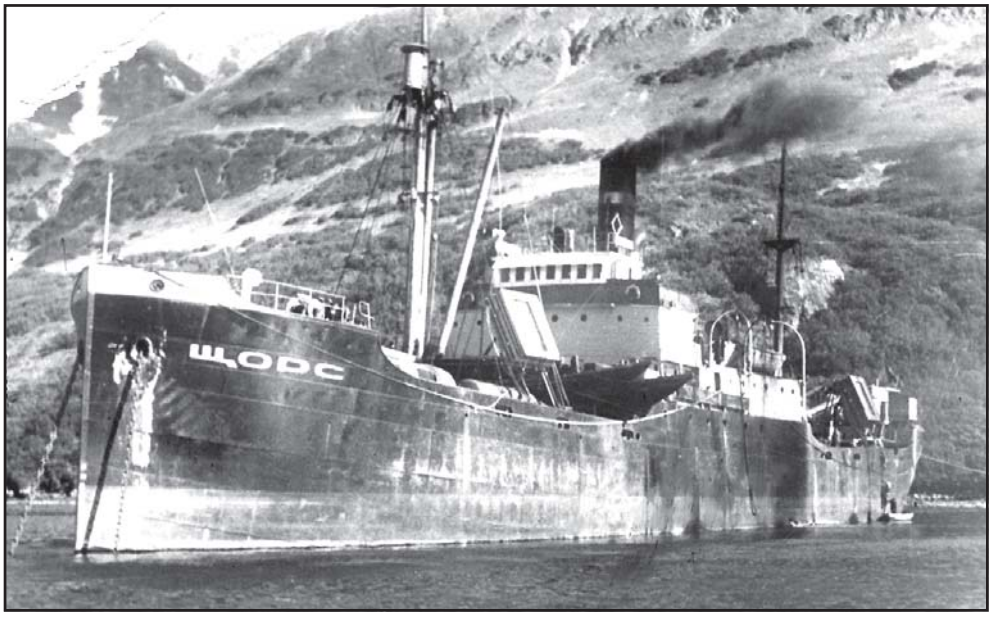
1960 – капитан ПХ «Пётр Соловьёв».

1963 – капитан ПХ «Щорс».

1964 – получает рабочий диплом КДП, № 103/19 от 05.03.1964, во Владивостокском МРП.

1966 – капитан ПХ «Щорс».

1970 – вышел на пенсию.



ПЕТУХОВ Борис Сергеевич

Капитан дальнего плавания
(1927–30.10.1990)

Родился 1927 году.

1943 – начал трудовую деятельность матросом РТ «Топорок» Морлова АКО.

1946 – закончил УКК на ШМП.

1950 – присвоено звание «Лейтенант флота рыбной промышленности 1-го ранга».

1952–1976 – капитан ТК «Сунгари», ТХ «Максим Горький», ПХ «Щорс».

1976 – капитан-наставник службы мореплавания «Рыбхолодфлота» Камчатрыбпрома.

1985 – уходит на пенсию и уезжает на материк.

Умер в Рязани 30 октября 1990 году.

КУЗНЕЦОВ Павел Пантелеймонович

Капитан дальнего плавания
(16.06.1929–05.04.1982)

Родился в селе Раздольное Приморского края. В 1931 году семья переехала на станцию Седанка, ближе к морю. С 1936 года – школа, с 1942 года (военное время) – ученик радиосборщика в ТОФ.

Апрель 1943 года – переезд на Камчатку. Сразу поступил в ПКМУ (ПК рыбтехникум) и попал в первый его выпуск – 1947 год. Получил учебное звание штурмана дальнего плавания.

1947 – матрос Камчатрыбфлота (АКОфлот).

1948 – 3-й помощник капитана ПХ «Сима».

1948–1954 – 3-й, старший помощник капитана транспортных судов, ПХ«Щорс».

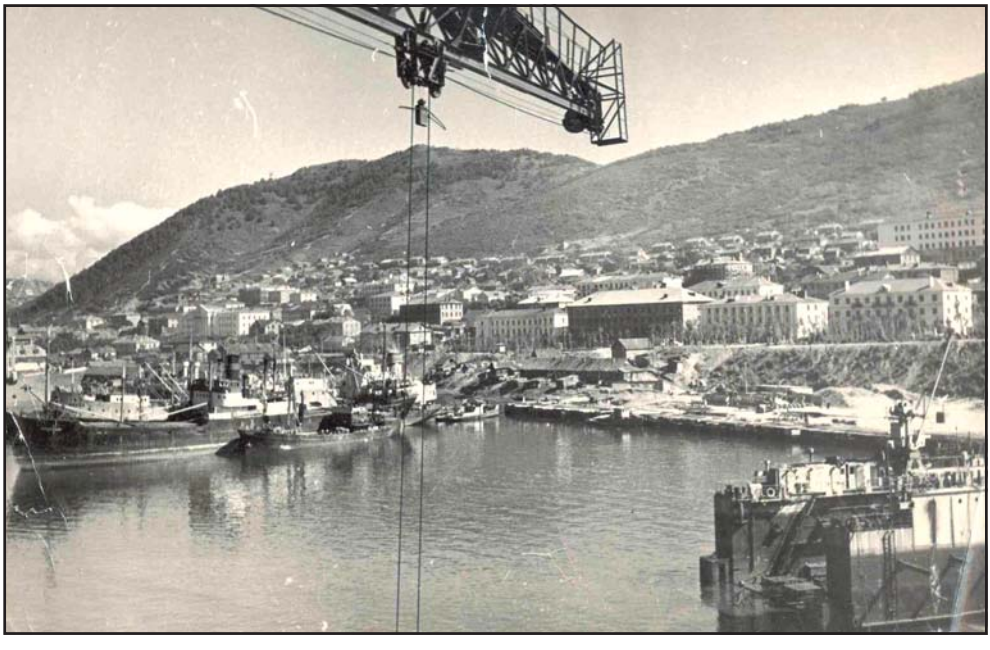
1954 – капитан ПХ «Шелихов».

1956 – капитан ТК «Иртыш».

1961–1968 – капитан морского рыбного порта Петропавловска-Камчатского.

Умер скоропостижно на 54 году жизни, похоронен на старом Халактырском кладбище в Петропавловске-Камчатском.

1961–1968 – капитан морского рыбного порта города Петропавловска-Камчатского, председатель госкомиссии выпускников ПКМУ. Преподавательская работа. Затем возвращается в Рыбхолодфлот (Камчатрыбфлот) на ПХ «П. Соловьёв», «Белоруссия», «П. Цвирка».



БОБРОВ Константин Васильевич

Капитан дальнего плавания
(15.09.1928–…)

Родился в городе Владивостоке. После окончания семи классов, в 1943 году, – матрос ПХ «Джурма» Дальстроя.

1946–1950 – закончил судоводительское отделение Дальморрыбтехникума на штурмана дальнего плавания.

1950 – направляется в Камчатрыбпром в транспортный флот. Работал 3-м, старшим помощником капитана на транспортных судах КРП.

1956 – получает рабочий диплом КДП № 17 от 09.1956 года во Владивостокском МТП.

1957 – капитан ТХ «Корсаков».

1964 – капитан ПХ «Гоголь».

1967 – июнь – капитан-директор БМРТ «Б. Горинский».

1968 – с 1 апреля после выделения из УТРФ крупного флота БМРТ остается в Океанрыбфлоте.

1971 – переводится в БРХФ. Капитан ПХ «Кадиевка», ТХ «Советская Арктика», ПБ «Чукотка», ТХ «Оленск», ПХ «Новая Земля», ПХ «Анатолий Серов».

31.03.1983 года уволился на пенсию.

1964 год, июль, на переходе Корсаков (Сахалин) – Владивосток. Начальник практики Адольф Александрович Норкин (в центре), слева от него капитан Константин Васильевич Бобров. На борту судна находятся курсанты 3-го курса ПКМУ (СВ) – сто человек. Начальник практики и капитан просчитывают последствия посещения порта Владивосток молодыми мореходами

Главное здание ПКМУ, 1 сентября 1963 года второкурсниками мы стали его обживать, наш класс (113 группа) находился на третьем этаже справа от главного входа с видом на стадион и танцплощадку

ПИНЧУК Александр Семёнович

Капитан дальнего плавания
(01.02.1928–03.07.1970)

1947 – закончил Камчатский рыбопромышленный техникум, курс судовождения в УТФ, младший помощник капитана на промысловых судах Морлова АКО.

1954 – получил рабочий диплом капитана малого плавания, № 164/54. Старший помощник капитана ТК «Иртыш».

1959 – получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 191/59 от 5.04.1959, в ПМРП.

1962 – капитан ТК «Сунгари».

1964 – капитан ТК «Лира».

1963 – получил рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 49/5.

1963 – капитан Усть-Камчатского морского рыбного порта.

Умер 3 июля 1970 года от остановки сердца на 43 году жизни.

ЕРОШКИН Яков Васильевич

Капитан дальнего плавания
(01.04.1930 – декабрь 2008)

1950 – закончил ДМР техникум на штурмана дальнего плавания, поступил в УТФ ГКРП, штурман дальнего плавания.

1950–1958 – 2-й, 3-й, старший помощник капитана на транспортных судах УТФ, штурман дальнего плавания.

1959 – получил рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 8956 от 04.03.1959 года.

1960 – старший помощник капитана ПХ «Щорс».

1961 – капитан ТХ «Рылеев».

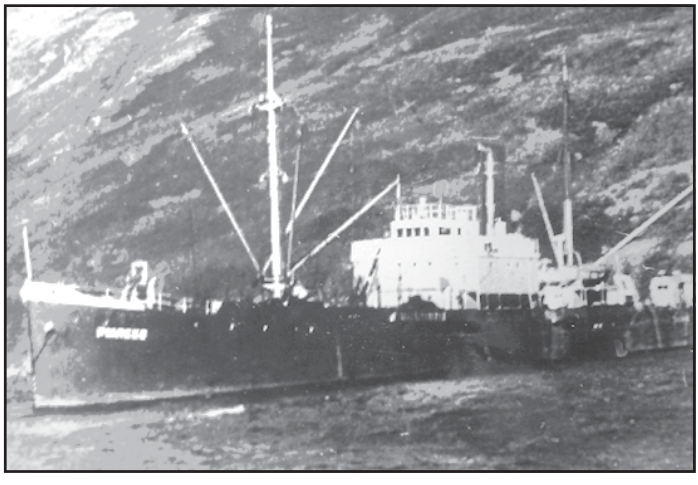
1963 – капитан ТХ «Поярков».

1964 – старший помощник ПХ «Гоголь».

1966 – капитан ТХ «Поярков».

1967 – переехал во Владивосток.

Умер в декабре 2008 года в городе Владивостоке.



МОРОЗОВ Александр Никанорович

Капитан дальнего плавания
(16.09.1930–...)

1951 – поступил в УТФ ГКРП.

1955 – получил рабочий диплом капитана малого плавания, № 59/55 от 15.06, в ПМРП, 2-й помощник капитана ПХ «Барнаул».

1957 – заканчивает УКК на штурмана дальнего плавания.

1958 – капитан ПХ «Энергия».

1959 – получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 170/59 от 07.08.1959 года, в ПМРП и назначается старшим помощником капитана ПБ «Орочон».

1960 – капитан ТХ «Крашенинников».

1964 – получил рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 116/3 от 18.07.1964 года, и назначается капитаном ПХ «Анатолий Серов».

МИХАЛЬЧЕВСКИЙ Иван Дмитриевич

Капитан дальнего плавания
(10.11.1931–...)

1952 – закончил Херсонский МР техникум, судоводительское отделение, направлен на Камчатку младшим помощником капитана промысловых судов.

1955 – получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 64 от 19.07.1955 года, во Владивостокском МТП.

1956 – 2-й помощник капитана ПХ «Щорс».

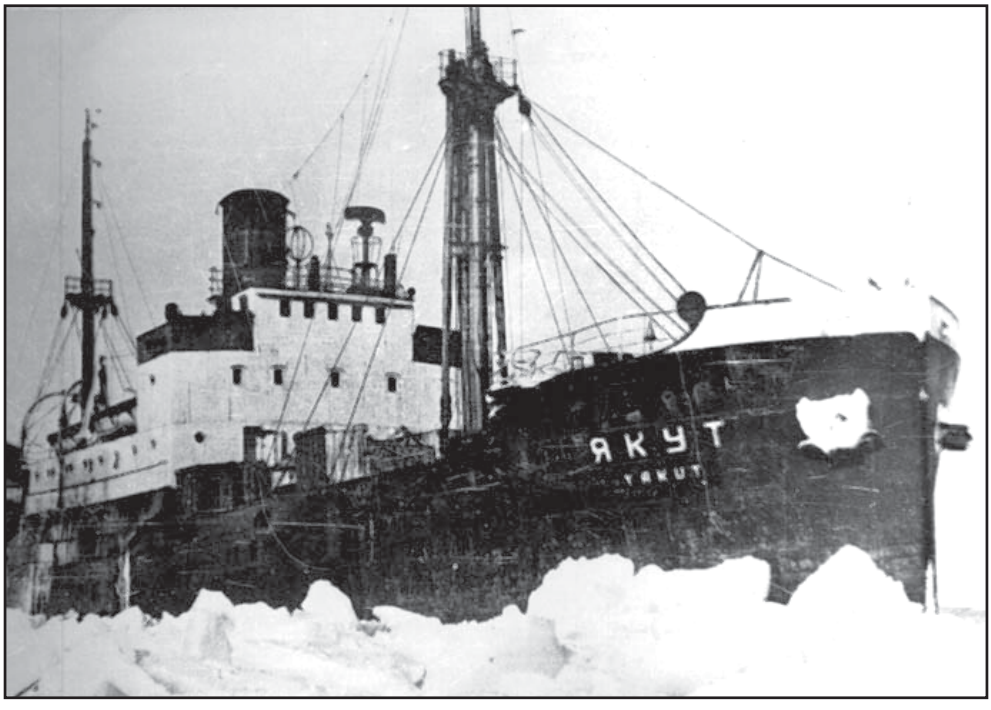
1957 – капитан ТК «Вега».

1958 – старший помощник капитана ПХ «Щорс».

1959 – старший помощник капитана ПХ «Якут», получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 133/9, во Владивостокском МТП. Старший помощник ПБ «Орочон».

1963 – старший помощник капитан-директора ПБ «Чукотка».

1973 – заместитель начальника УТРФ.



ШАЛАГИНОВ Владимир Петрович

Капитан дальнего плавания
(08.08.1932–1999)

Родился в городе Шарья Костромской области.

1949–1952 – закончил судоводительское отделение Петропавловского морского училища и поступил в УТРФ матросом ПМШ «Кумжа».

1954 – получил первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 105/54 от 8.04.1954 года.

1959 – 3-й помощник капитана ПХ «Ительмен», ТХ «Гомель».

1960 – 2-й, 1-й помощник капитана МБ «Добрыня».

1962 – старший помощник капитана СРТ «Камчатская правда».

1964 – старший помощник капитана ПХ «Щорс».

1970 – получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 395/151 от 01.12.1960 года, во Владивостокском МРП.

1972 – капитан ТХ «Тауйск», БМРТ «Трудовые резервы».

1977 – 18.10 – главный штурман Камчатского ДГРФИ.

Затем – заместитель капитана морского рыбного порта.

Умер в гостях у дочери в Израиле в 1999 году.

БРМТ «Трудовые резервы», 1975 год

КАМЧАТКА Юрий Иванович

Штурман дальнего плавания, воспитатель будущих капитанов
(07.11.1934–18.07.2000)

Родился 7 ноября 1934 года в городе Казани в семье врача.

1952 – поступил в Тихоокеанское высшее военно-морское училище имени С. О. Макарова.

1956 – в соответствии с приказом министра обороны СССР о сокращении вооруженых сил, в составе выпускного курса переведен в ДВВИМУ.

1958 – окончил ДВВИМУ с красным дипломом (инженер-судоводитель) и направлен в Камчатский траловый флот; 11 апреля 1958 года получил свой первый рабочий диплом штурмана малого плавания.

1958 – 3-й помощник капитана ПХ «Якут».

1959 – 1960 – 2-й помощник капитана ПХ «Щорс».

1961 – 1962 – старший помощник капитана ПХ «Дежнёв», получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания.

1962 – по состоянию здоровья переходит на преподавательскую работу в Петропавловск-Камчатское мореходное училище (навигация), показывает блестящие знания предмета и умение завладеть вниманием 15–16 курсантов. В том же году назначается начальником судоводительского отделения.

Июль 1965 – назначается начальником ПКМУ и много лет выпускает судоводителей хорошей школы. Его первые выпуски: 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970 годов.

1980 – 24 июля приказом министра назначен начальником Херсонского мореходного училища, работал до 1986 года, до выхода на пенсию.

Награжден орденом «Трудового Красного Знамени», юбилейной Ленинской медалью, знаком «Отличник соцсоревнований рыбной промышленности СССР».

Умер в Санкт-Петербурге 18 июля 2000 года.

***

1 сентября 1962 года в главном здании ПКМУ (Ленинградская, 37, сейчас в этом здании располагается Камчатский политехнический техникум) утром прогремел звонок. Начались занятия первокурсников-судоводителей, будущих моряков. В класс вошел молодой, стройный мужчина в строгом кителе-френче темно-синего цвета, воротник-стоечка был подшит белым подворотничком, на рукавах отливали золотом капитанские галуны. Он зашёл так, как будто носил нашивки всю свою жизнь, и никто из нас не мог

ещё знать, что вошедший надел этот, сшитый им по заказу, китель только сегодня утром.

– Камчатка… Юрий Иванович… – чуть запнувшись, произнёс он и уточнил:

– Камчатка – это фамилия. Я буду читать вам курс «Навигация». А теперь давайте знакомиться… – таким мы впервые увидели 28-летнего Ю. И. Камчатку, хотя тогда и не знали, сколько ему лет, но то, что он понравился 15–16-летним мальчишкам, составляющим основу класса, не было сомнений.

Мы обратили внимание, что на правой стороне его кителя не было знака капитана дальнего плавания, обычно сопровождающего капитанские галуны. Как мы узнали позже, отсутствие этого знака не повлияло на блестящее преподавание курса навигации, нам, мальчишкам, его было жалко, когда мы узнали истинную причину, по которой Юрий Иванович немного не доплавал ценз на этот капитанский жезл. Конечно, Юрий Иванович был старше нас на 12–13 лет, всего 4 года его отделяло от курсантской скамьи ДВВИМУ, но невооружённым глазом было видно, как он тянется к нам, а мы – к нему, к его родственной нам душе. Неизгладимый след в памяти оставило происшествие, случившееся осенью 1963 года, когда поздно вечером поднятое по тревоге училище строем повёл Ю. И. Камчатка. Мы шагали быстрым шагом вверх по Ленинградской, Владивостокской улицам к горящей швейной фабрике, нам запомнились его лаконичные команды, спокойный, без надрывов голос, его отеческая забота о нас, растаскивающих горящие, тлеющие тюки с пряжей и материей из складов. После ухода В. В. Пыжьянова с должности начальника ПКМУ, в 1965 году, мы были безмерно счастливы, что Ю. И. Камчатка стал преемником на эту должность. Можно бесконечное количество раз вспоминать курьёзные случаи из курсантской жизни с участием начальника ПКМУ в них, но мы знаем одно, что все тяготы учёбы и жизни мы преодолевали вместе и под его руководством. Он не знал капризов и не допускал их у других, он никогда не унижал мальчишек и не демонстрировал свою власть на них, он провожал нас на выпусках, как это мог делать только отец. 27 июля 1980 года он был переведён в Херсонское морское училище и ПКМУ обеднело. В 2001 году, когда до нас дошла весть о смерти Юрия Ивановича Камчатки, все, кто знал его и находился тогда в Петропавловске-Камчатском, это было лето, собрались помянуть Юрия Ивановича добрым словом. Уже не было ПКМУ, мы уже были поседевшие, постаревшие, мы были готовы отдать ему частицу своего капитанского звания, потому что он заслужил его по праву учителя, и никогда не будет ничего дороже, чем наша память, память наших детей, внуков, правнуков – о капитане, воспитателе капитанов Юрии Ивановиче Камчатке!

А. Н. Якунин

ПОЛТОРАНИН Владимир Яковлевич

Капитан дальнего плавания
(14.08.1938–22.07.2005)

1954–1959 – учился и окончил судоводительское отделение ПКМУ, поступил работать в УТРФ КРП матросом.

1960 – получил первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 16/60 от 03.11.1960 года, и назначен 3-м помощником капитана ПХ «Баргузин».

1961 – 3-й помощник капитана ПХ «Якут».

1963 – 2-й помощник капитан ПХ «Якут».

1964 – получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1035/34 от 04.1964 года, и назначен старшим помощником капитана ТРС «Пенжино».

1965 – капитан ТРС «Пенжино».

1966 – капитан ТРС «Елизово».

1967 – капитан ТРС «Тиличики».

1967 – старший помощник капитана ПБ «Орочон».

1968 – получает рабочий диплом капитан дальнего плавания, № 434 от 5.08.1968 года, во Владивостокском МТП и назначается капитан-директором ПБ «Орочон».

1971 – старший помощник капитана ПБ «Северный Полюс».

Умер 22 июля 2005 года на 67 году жизни.

КОЛЕСНИКОВ Виктор Николаевич

Капитан дальнего плавания
(01.01.1927–03.06.1972)

1946 – поступил в базу «Морлова» АКО матросом.

1952 – закончил УКК на штурмана дальнего плавания. Получил диплом штурмана дальнего плавания. Старший помощник капитана ТХ «Гомель».

1954 – получил рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 018/54 от 18.01.1954, во Владивостокском МТП. Капитан ТХ «Гомель».

1957 – капитан МБ «Прилив».

1960 – капитан МБ «Сигнальный».

1970 – капитан ТХ «Омь».

3 июня 1972 года на рейде п. Корф.

ЧУПРИНА Семён Васильевич

Капитан дальнего плавания
(1920–…)

Родился в Херсонской области.

1940 – приехал на Камчатку, капитан катера (западное побережье).

1944 – 3-й помощник капитана ПХ «АКОфлот».

1947 – 2-й помощник капитана ПХ «Сима».

1950 – старший помощник капитана ПХ «Ительмен».

1952 – капитан МБ «Храбрый».

1953–1955 – выпускник первого выпуска штурманов дальнего плавания Петропавловск-Камчатской школы усовершенствования кадров командного плавсостава Камчатрыбпрома.

1956 – капитан ПХ «Барнаул» УТФ.

Уроки и способные ученики

Как всем известно, Камчатка – край рыбный. В процентном отношении большую часть улова давало и даёт Охотское море. Но море это беспокойное, с частыми штормами и туманами. Зимой тяжёлая ледовая обстановка затрудняет грузовые работы.

Часто получалось так, что у старых пароходов не хватало то бункерного угля, то пресной воды. Поневоле приходилось прерывать рейс и возвращаться в Петропавловск. Весь западный берег Камчатки не имеет ни одной бухты, поэтому работать приходилось на открытых рейдах. Хорошо ещё там, где у катеров есть возможность заходить в реки – Большую или Воровскую, в Кировск. Часто суда получали повреждения во льдах.

Мне вспоминается рейс небольшого старого парохода «Барнаул». Грузоподъёмность его была 1 200 тонн, работал он на угле и имел паровую машину мощностью 850 л. с. Построили пароход в Германии в 1919 году, Советскому Союзу он достался в качестве трофея в 1946 году, в счёт репараций. В Германии судно принял капитан дальнего плавания Владимир Петрович Зеньков, и в караване ещё трёх парусно-моторных шхун в 1947 году «Барнаул» пришёл в порт приписки – Петропавловск-Камчатский. Рейс был длительный, караван шёл через Панамский канал. Скорость хода шхун составляла шесть с половиной узлов.

По приходе на Камчатку пароход поставили на нашу Петропавловскую судоверфь. Получив основательный ремонт, «Барнаул» вступил в состав Камчатрыбфлота. Пароход, как говорят, пришёлся здесь ко двору. Преимущество его было в том, что он имел небольшую грузоподъёмность, а это позволяло быстро выгрузиться, а при случае взять полный груз рыбы.

На пароходе подобрался работящий и дружный экипаж. В описываемое время судном командовал капитан дальнего плавания Семён Васильевич Чуприна. В феврале 1956 года «Барнаул» подошёл на рейд Крутогоровского рыбокомбината. Перед глазами моряков предстала безрадостная картина. Пронесшимся циклоном все постройки замело до самых крыш. Катера на берегу тоже были занесены снегом. Вскоре из речки вышел один катерок. Но что он, слабосильный, мог сделать? Казалось, что положение безвыходное. На рейде уже находились три парохода Дальневосточного пароходства. Значит, простой будет длительный, это неизбежно.

После обеда в штурманской рубке собрались все штурманы. Вскоре радист позвал капитана в радиорубку на переговоры с дирекцией рыбокомбината. Через полчаса в штурманскую зашёл Семён Васильевич и в шутливой форме спросил:

– Ну, как, братцы-мореходы, поможем рыбокомбинату?

Штурманы недоуменно уставились на Семёна Васильевича, посчитав это очередным розыгрышем. Но капитан говорил серьёзно. Он ввёл помощников в курс дела:

– Дирекция рыбокомбината попросила капитанов судов помочь снять с берега катера. Капитаны запросили буксиры такой длины, которой у рыбокомбината нет. У нас буксир есть, правда, не такой длинный. Но мы применим хитрость и смекалку.

И он объяснил свой замысел. Через некоторое время по пароходу разнеслись команды. Пар подняли «на марку». Старший механик Ильяшенко спустился в машинное отделение. Старший помощник капитана Валерий Попов встал на мостике, третий помощник Геннадий Мезенцев – на полубаке, второй помощник – на корме. «Барнаул» по команде Семёна Васильевича отдал оба якоря и, потравливая их, пошёл кормой к берегу. Берег в этом месте был приглубый. На корме второй помощник замерял глубину ручным лотом. Оставив безопасную глубину, судно, прекратив травить канаты, остановилось. Здесь помог катер, который завёл буксир на берег, подав его за брагу катера. А дальше – дело техники. Подбирая канаты и дав ход машиной, «Барнаул» начал стаскивать катера в воду. Следом за первыми катерами пошли плашкоуты. В общем, дело двинулось.

К вечеру всё завершилось. Комбинат был готов к работе. Поскольку «Барнаул» оказал ему неоценимую услугу, то предприятие стало обрабатывать его в первую очередь. Видя такую картину, капитаны других судов стали жаловаться в Главкамчатрыбпром о нарушении порядка очереди. Но, поняв суть дела, там никаких «мер воздействия» к дирекции комбината и капитану «Барнаула» принимать не стали. Поскольку эта работа была связана с риском и всю ответственность капитан Чуприна брал на себя, то работники Главкамчатрыбпрома в дальнейшее не вмешивались.

Картина повсюду была одинаковая, и на следующих комбинатах пришлось выполнять то же самое. Убедившись, что Чуприна делает большое и нужное дело, хоть и нарушая инструкции по мореплаванию, Главкамчатрыбпром дал указание директорам рыбокомбинатов платить экипажу «Барнаула» за каждый спущенный на воду катер. Таким методом «Барнаул» снял катера и плашкоуты в Колпаково, Кихчике и других комбинатах. Не обошлось и без приключений. Чтобы удобнее было спускать катера, в их носовой части автогеном прорезали круглые отверстия, куда вставлялся строп. Это убыстряло работу по заводке буксира. Но когда однажды стаскивали один из катеров, его корпус оказался сильно примёрзшим к берегу. Он не выдержал, и вырвало кусок носовой части. Правда, комбинатские электросварщики повреждение быстро исправили.

Об этой большой работе парохода «Барнаул» узнали все моряки Камчатрыбфлота. Капитану и экипажу судна вынесли благодарность. Встретившись вскоре в порту с Семёном Васильевичем, я по-дружески поздравил его со столь блестяще проведёнными операциями. «Но ведь нас чему-то научил Алексей Андреевич Гринько, – ответил он мне. – Ты ведь должен помнить, как мы на “Симе” брали воду в Колпаково с берега. А “Сима” ведь тоннажем была покрупнее “Барнаула”».

Я, конечно, хорошо помнил, что Семён Васильевич в то время был вторым помощником капитана. Так что урок, преподанный в своё время Алексеем Андреевичем, опытнейшим капитаном, не прошёл даром, а был использован талантливым учеником, причём творчески – в ином месте и в других условиях. Но, конечно, Семён Васильевич, сославшись на опыт учителя, из скромности о собственной заслуге умолчал. Поэтому надо сказать о нём особо.

Семён Васильевич Чуприна – потомственный моряк. К морской жизни он начал приучаться с детских лет, плавая со своими четырьмя братьями на Азовском и Чёрном морях. Перед войной приехал на Камчатку. Работал капитаном катера на западном берегу Камчатки, а позже и капитаном флота. Потом трудился в Камчатрыбфлоте, где шлифовкой его природных судоводительских способностей занимались такие капитаны, как уже упомянутый смелый и решительный А. А. Гринько, грамотный и степенный П. А. Глинский, интеллигентный и спокойный М. Е. Зеленский, который впоследствии многие годы работал капитаном Находкинского рыбного порта – одного из крупнейших в стране.

Работая вторым помощником на крупнотоннажных судах Камчатрыбфлота и перевозя мелкие партии генерального груза, С. В. Чуприна мог так организовать работу судовых тальманов, что у него не было ни одного случая недостачи грузов. А это высшая аттестация грузового помощника. В 1950 году его назначили старшим помощником капитана парохода «Ительмен», шедшего на капитальный ремонт в Японию. В то время посылали за границу далеко не каждого. Командуя после этого шхунами, теплоходами, он всегда справлялся с выполнением плана грузоперевозок.

В 1955 году Семён Васильевич окончил курсы штурманов дальнего плавания. Это был первый выпуск Школы усовершенствования кадров командного плавсостава (так одно время назывался учебно-курсовой комбинат Главкамчатрыбпрома). Хорошее знание условий плавания на Камчатке помогало ему успешно справляться со всеми задачами. Например, когда он командовал небольшим трёхсоттонным буксиром «Храбрый», то благополучно привёл из Николаевска-на-Амуре плот-сигару объёмом пятьсот кубометров для колхоза им. В. И. Ленина.

Был Семён Васильевич человеком обаятельным, любил пошутить сам и ценил чувство юмора в других. Работалось и жилось рядом с ним легко. Недаром и сейчас, спустя много лет, с теплотой в голосе его вспоминают Валерий Попов, Геннадий Мезенцев и другие бывшие его штурманы, многие из которых стали известными капитанами. Жаль, что очень рано оборвалась жизнь Семёна Васильевича Чуприны – большого и бескорыстного труженика моря.

Из книги Т. М. Кривоногова

ВОЛЧКОВИЧ Фёдор Иосифович

Капитан дальнего плавания
(1900–1987)

Родился в 1900 году.

1916–1920 – закончил судоводительское отделение Александровского мореходного училища в городе Владивостоке.

1921 – поступил в «Доброфлот» младшим штурманом на ПХ«Георгий», участник перегона ПХ из Китая.

1923 – в составе экспедиции Вострецова восстановил советскую власть в Охотско-Аянском районе.

1927 – старший помощник капитана ПХ «Память Ленина» (капитан Гросберг). При плавании в Китай судно захватили чанкайшисты. Правительство СССР выкупило моряков (по мотивам события поставлен фильм «Дербент», в главной роли Тихонов).

1930 – капитан ПХ Наркомфлота.

1935–1938 – капитан Петропавловск-Камчатского морского порта.

1938–1954 – капитан ПХ «Чавыча», ПХ «Якут», ТК «Максим Горький».

1941–1945 – перевозка военных грузов. Награждён орденом Трудового Красного Знамени.

1954 – капитан морского рыбного порта в городе Владивостоке.

1967 – вышел на пенсию.

1987 – умер. Похоронен на Владивостокском морском кладбище.

Его именем назван ТР типа «Карл Либкнехт» – «Капитан Волчкович».

ЭГГИ Карл Павлович

Капитан дальнего плавания
(1883–1955)

Родился в деревне Малец Обронской волости Эзельского уезда, в Лифляндской губернии (Эстония).

1907 – закончил девять классов в городе Курегаф (Эстония) и в 14 лет начал плавать матросом, продолжая учиться.

1911 – окончил первоначальное образование и до 1913 года плавал матросом на линии Европа – Северная Америка.

1915 – призван в русскую Армию и до 1917 года служил на Северном фронте рядовым.

1917 – с фронта переведён на флот города Архангельска.

1918 – по приходу белых с военной службы ушёл и поступил помощником капитана на парусное судно «Меркурий», уехал в Норвегию и Англию.

1920 – по уходу белых с Севера, вернулся в феврале на барке «Седов» из Англии в Мурманск.

1920–1922 – работает 3-м, 2-м помощником капитана на «Седове» в Карских экспедициях.

1922 – переведён старшим помощником капитана на ледокол «Ленин», по приезду в Ленинград с ноября 1922 года исполняет обязанности капитана ледокола «Ленин», а с 1924 года назначается капитаном «Ленина», где работает до мая 1933 года.

1926–1928 – временно командовал ледоколом «Красин», спасал дирижабль «Италия». Награждён орденом Трудового Красного Знамени.

1929 – работал делегатом СССР на международной конференции в Лондоне и занимался судебными делами в Германии.

1929 – перегнал ледокол «Ленин» в Архангельск и до 1939 года работал капитаном в Белом море.

1933 – тяжело заболел, вернулся в Ленинград.

1934 – был направлен во Владивосток флагманским капитаном на перегоне пяти тральщиков в Мурманск, после рейса был

направлен в Германию для приёмки судов, приобретённых для Дальнего Востока. Прибыл на одном в Одессу, где был снят по болезни и вернулся в Ленинград.

1940 – провёл Северным морским путём немецкий крейсер «Комет» за 23 суток.

1941 – получает назначение на выезд за границу, но началась война, и он занимается подготовкой кадров.

1944 – временно был капитаном ледоколов «Ермак» и «Сибиряков», занимался проводкой торговых и военных судов Ленинград – Хельсинки.

1946 – вернулся на должность преподавателя.

1948 – пригласили временно экспертом в военную прокуратуру.

1949 – завербовался на Камчатку заработать на пенсию.

1950 – назначен капитаном ПМШ «Медуза» Морлова.

1955 – умер, похоронен в Ленинграде.

Легендарный капитан К. П. Эгги, получивший пожизненную пенсию от итальянского правительства за спасение экипажа дирижабля «Италия», но которую ему запретили получать, вынужден был зарабатывать советскую пенсию на Камчатке в траловом флоте капитаном парусно-моторной шхуны «Медуза»

Совет капитана Эгги

В 1950 году караван парусно-моторных шхун стоял на зимовке в Ковше рыбного порта. Шхуной «Медуза» командовал капитан дальнего плавания Карл Павлович Эгги. Да-да, читатель, я не ошибся. Тот самый знаменитый капитан Эгги, который командовал ледоколом «Красин» в 1928 году во время спасения дирижабля «Италия» под командованием генерала Умберто Нобиле. Об этом событии сняты кинофильмы, написаны книги. Многим памятен фильм «Красная палатка». За этот подвиг во льдах Арктики Карла Павловича наградили орденом Трудового Красного Знамени. Итальянское правительство установило ему пожизненную пенсию, но получал ли он её и в каком размере, я не знаю. Так что легендарный капитан «Красина» зарабатывал пенсию на Камчатке.

Не помню, по какой причине в штурманской рубке «Медузы», где находился Эгги, собрались несколько штурманов. В это время заглянул его старший помощник и стал возмущаться тем, что заходил в отдел снабжения, и ему там отказали в получении материальных ценностей по явно надуманной причине. В разговор вступил Карл Павлович, сказавший: «Не советую я вам ходить и ругаться с ними. Руганью вы восстановите против себя этих людей и наживёте себе неприятностей. А они вам нужны?» «А что делать?» – спросил старший помощник. «Надо действовать иначе. Со мной подобный случай произошёл в двадцать пятом году. Был я капитаном буксира и стоял в Ленинграде. Мой старпом ходил к начальнику порта с заявкой на выписку пожарных шлангов, но получал отказы, порой в грубой форме. Тогда я ему сказал: “Не наживай себе врагов. Это к добру не приведёт. Заведи разносную книгу, внеси в неё заявку и иди к секретарю. Вручи эту заявку, и пусть секретарь распишется в книге. Она обязана эту заявку передать начальнику порта”.

На следующий день старпом так и сделал. По роковому стечению обстоятельств через две недели загорелась подводная лодка, а мы пожар потушить не смогли, так как пожарные шланги оказались дырявыми. В то время “чрезвычайка” особенно не церемонилась. Усадили нас со старпомом в камеру. Но когда убедились, что мы шланги пытались выписать, но нам их не выдавали, в доказательство чего мы предъявили разносную книгу, продержали в кутузке двое суток и отпустили домой. Суд состоялся очень скоро, начальнику порта дали пять лет лагерей. Не будь у нас этой книги, загудели бы и мы на несколько лет в тюрьму. И ничто бы нас не спасло».

История, рассказанная капитаном Эгги, повторилась через несколько лет после этого разговора. А случилось вот что. Шёл 1959 год. В рыбном порту на ремонте стоял теплоход «Завойко». Из-за неисправности кингстона ночью это судно грузоподъёмностью триста тонн затонуло в считанные минуты. Стоявший рядом буксир «Прилив» помочь не смог по банальной причине – водоотливные шланги оказались гнилыми. А буксир проходил по категории аварийно-спасательных судов, и его экипаж получал дополнительно десять процентов к окладу.

Завязалось «судное дело». В работу включилась транспортная прокуратура, служба безопасности мореплавания и много других комиссий. Буксиром в то время командовал Яков Петрович Кудашов. Встретил я его как-то раз после вызова в транспортную прокуратуру. Вот что он рассказал мне: «Ведь мы давали заявки на обеспечение нас шлангами. Но почему их тогда не получили, не знаю. Старпом ушёл в отпуск, я в бумагах рылся – не мог найти. Но помню, он мне объяснил, что их не дали ввиду отсутствия таковых на складе. Ну а прокурор долго разговаривать не стал. Сказал коротко: "Если докажете, что шлангов нет по уважительной причине, пройдёте на суде как свидетель, не докажете – сядете на скамью подсудимых. А скамья эта длинная, всем места хватит". Прокурор оказался мужиком с юмором».

Единственное, что я мог посоветовать Якову Петровичу, – это сходить в отдел снабжения, размещавшийся на базе Океанской, поискать бумаги с бухгалтерами в архиве. Может, удастся что-нибудь найти, если, конечно, бухгалтера и снабженцы окажутся честными и порядочными.

В тюрьму идти никому не хочется. Через пару дней, после сильной пурги, пришлось Якову Петровичу пешком идти на Океанскую в отдел снабжения. Автобусы в то время туда не ходили. «Добрался я туда, – рассказывал он, – после обеда. Брёл по пояс в снегу. Стали искать, но ничего найти не могли. И тут случайно заглянула в отдел старая работница, находившаяся в отпуске. Она сказала, что эти злополучные шланги поставлял Главснабу какой-то завод. Но почему-то производить их перестал. На поданные нами заявки на эти шланги из Главснаба пришёл отказ.

Мы стали лихорадочно рыться в бумагах и нашли ту, которая была нужна. У меня гора свалилась с плеч. Снял я копию с этого ответа, заверил её и как на крыльях полетел в порт. Эту женщину, работницу снабжения, я горячо поблагодарил. Ведь её помощь помогла мне избежать верной тюрьмы».

Через два-три месяца в клубе Тралфлота состоялась выездная сессия городского суда. Судили капитана теплохода «Завойко» Г. Головкина, прораба судоремонтного завода «Фреза», мастеров, членов экипажа теплохода. В это время уже судили мягче. В тюрьму никого не посадили, но приговорили к крупным денежным штрафам, лишили дипломов. Свидетелем по делу прошёл и капитан «Прилива» Яков Петрович Кудашов.

Вспомнился мне после суда капитан Эгги, который на собственном примере показал, какую неоценимую помощь в жизни может сыграть грамотное и добросовестное ведение судовой документации.

Чем ещё можно дополнить этот рассказ? Легендарный капитан Карл Павлович Эгги, вписавший одну из ярких страниц в историю советского мореплавания, заработав пенсию, в 1953 году покинул Камчатку и переехал к себе в Ленинград. На пенсии прожил около двух лет. Сказались полярные плавания, ленинградская блокада и другие житейские невзгоды. В 1955 году Карл Павлович скончался, прожив шестьдесят два года.

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

ЧЕКОВ Александр Александрович

Капитан дальнего плавания

Родился: Голая Пристань. Херсонская область.
1948–1950 – капитан ПХ «Якут».

Как сгорел «Якут»

Июль 1948 год, Петропавловск-Камчатский. Ковш рыбного порта. Заканчивается размещение грузов на пароходе «Якут». Он направляется с солью и генеральным грузом по восточному побережью Камчатки до Анадыря. В конце погрузки на палубу принимают пассажиров, завербованных в Пензе. Эта область больше всех отпускала на Камчатку своих жителей.

Пассажирских мест на судне нет, так как «Якут» – грузовое судно.

Наконец судно загружено, боцман с палубной командой кладёт «по-походному» стрелы, на них натягивают трюмные брезенты, края крепят за палубные рымы, брезенты обтягиваются. Получается что-то наподобие цыганского шатра: место, укрытое от ветра и дождя, готово. На трюме, под шатром, размещаются пассажиры. Они спешат попасть на Камчатку, спасаясь от безысходной нужды на родине, в Пензе. Каждый мечтает заработать на рыбных промыслах. Большинство мужчин – люди, прошедшие гор-

нило войны. Чувствуется это по видавшим виды армейским гимнастёркам и орденским планкам.

Командовал пароходом в то время капитан дальнего плавания Александр Александрович Чеков – уроженец Голой Пристани, что в Херсонской области, старого моряцкого гнезда – моряков, рыбаков и китобоев. Старшим помощником был Павел Матвеевич Кузьмин. Он происходил из рыбаков, в войну его мобилизовали в Военно-Морской флот. Воевал на Севере, перегонял военные тральщики из Нью-Йорка в Мурманск, был торпедирован. За мужество в боях получил орден Боевого Красного Знамени. Я в то время занимал должность третьего помощника капитана.

У старого «Якута» было одно преимущество перед другими судами Камчатрыбфлота. Он имел хорошие жилые помещения – двух- и четырёхместные каюты для команды, а также новые спаренные грузовые паровые лебёдки. Но скорость хода была невысокой из-за очень старых огнетрубных котлов. «Якут» на низкокалорийном угле проходил за вахту (то есть за четыре часа) всего четырнадцать-шестнадцать миль.

Заслуга в том, что на «Якуте» имелись хорошее жильё и прекрасные грузовые лебёдки, принадлежит Павлу Дмитриевичу Киселёву. Он вступил в командование «Якутом», будучи молодым капитаном, в 1941 году. Работал на нём до конца Великой Отечественной войны. Совершил три рейса в США и Канаду. Первым рейсом вышел на ремонт в Сан-Франциско из Владивостока зимой 1941 года, ещё до начала войны. Там на судно и поставили спаренные грузовые лебёдки, радиопеленгатор, эхолот Хьюза и механический лот Томсона.

…Хоть война и завершилась три года назад, но питание оставалось очень и очень плохим. Судовой холодильник вышел из строя. Во Владивостоке вместо свежего мяса нас снабдили солониной и тушёнкой. Хлеб пекли из чёрной муки, белой для выпечки пирожков было мало.

На руки каждый моряк получал по килограмму сливочного масла и сахара. Поэтому за иллюминатором каждой каюты висела сетка с банками сахара и масла. В кают-компанию и столовую приносили свои запасы. Каждый член экипажа заказывал у буфетчицы хлеба по своему усмотрению – шестьсот, восемьсот граммов или килограмм. Таким образом, кто меньше брал для себя хлеба, тот экономил на этом несколько рублей. А ведь работать приходилось много, кроме всего – на выгрузке и погрузке, обслуживать лебёдки.

При отвратительном питании, тяжёлых условиях работы и плавания наш пароход был более похож на самую настоящую плавучую тюрьму, а мы – на арестантов. И это в то время, когда вся Европа уже забыла карточную систему и недостаток продовольствия.

Читателю надо рассказать об ещё одной интересной детали. Осенью 1946 года на пароход «Орочон», стоявший в ремонте на Петропавловской судо-

верфи, прибыл начальник политотдела Камчатрыбфлота Василий Иванович Николаев. Он обладал зычным голосом и был нахрапистым политработником. Созвали общесудовое собрание, на котором решался очень интересный вопрос. Дело в том, что в 1919–1920 годах в России был голод, и американская организация «АРА» (как это расшифровывалось, я, честно говоря, уже не помню) при помощи своих представителей оказывала помощь голодающим. Для этого открывали бесплатные столовые. Оказывается, видя наше бедственное положение, в 1946 году они опять предложили такую помощь, но поставили то же условие, что и раньше: контролировать распределение помощи должны американские представители. Требование, в общем-то, справедливое.

Команде «Орочона» было об этом доложено и сказано, что наше правительство не может согласиться с таким условием. «Почему мы должны мириться с тем, что на нашей земле кто-то будет хозяйничать?! Как вы смотрите на это?» – вопрошал политоратор. И решение, естественно, было принято такое: нам эта помощь не нужна, мы обойдёмся без неё. В общем: «Решение правительства одобрить!» Собрание оформили соответствующим протоколом, и В. И. Николаев увёз его в управление флота. И в этот раз реальное, по-настоящему бедственное положение не стыковалось с политикой…

…По выходе из Ковша в рейс «Якут» имел вид самого настоящего Ноева ковчега. Пройдя по комбинатам восточного побережья и сдав груз, в Анадырь мы подошли только в конце августа. Выгрузив генеральный груз и соль, взяли на борт солёную кету для механизированного корпуса маршала Рокоссовского, расквартированного осенью 1946 года в бухте Провидения.

Пришли в бухту Провидения в конце сентября, взяли бункер. Нас удивило, зачем сюда привезли столько военных, ведь война давно закончилась, и здесь людей бросили на выживание. На этот вопрос нам ответил один офицер: «Плохо соображаете, моряки. Это трамплин для прыжка на Аляску!»

Здесь мы получили следующее рейсовое задание. В бухте Угольной (теперь это посёлок Беринговоморский) взять полный груз угля и развезти его по комбинатам восточного побережья. Погрузились мы в третьей декаде сентября. Угля взяли около двух с половиной тысяч тонн. Но, кроме этого, приняли на борт человек пятьдесят заключённых. Их разместили в твиндеке третьего трюма, оборудованном нарами. В предыдущем рейсе там везли вербованных. Заключённых необходимо было доставить транзитом через Петропавловск в Магадан. Ещё на борт поднялся конвой под началом лейтенанта Юткина, а с ним и несколько человек милиционеров.

Поскольку команде выгружать судно было тяжело, то капитан договорился с конвоем для ускорения работ привлечь заключённых. За это с рыбокомбинатов получали деньги и выдавали их «зэкам».

Числа 20-го ноября мы стояли в бухте Южной Глубокой под выгрузкой. Затем получили указание принять солёную рыбу. Спустя несколько дней вышел из строя котел. Нечего было и думать выходить в море с одним оставшимся. Вскоре для буксировки «Якута» подошёл буксир «Кашалот» под командованием капитана Ильи Григорьевича Евстафиади. Но вместо того, чтобы следовать прямо в Петропавловск, нам, аварийному судну, дали команду зайти в Корф и погрузить ещё тонн пятьсот солёной рыбы.

То, что заключённые мёрзнут в совершенно не отапливаемом трюме и страдают ещё несколько семей, ютящихся в кормовой надстройке, высокое начальство не беспокоило. Но, слава богу, погода нам благоприятствовала. Погрузку в Корфе мы быстро закончили и под проводкой «Кашалота» в середине декабря пришли в родной порт. Указание было выполнено, а вот положение каких-то заключённых и вербованных… Разве это кого-то должно волновать?

Читателя, наверное, интересует дальнейшая судьба парохода «Якут». В начале 1950-х годов он получил капитальный ремонт в Китае. Капитаном на нём тогда работал Леонид Иванович Кужель. «Якут» исправно возил путинный груз, соль, бочкотару в Северо-Охотскую сельдяную экспедицию и рыбокомбинаты Камчатки.

В 1968 году «Якут» стоял в ремонте на судоверфи. Кочегар В. Капустин решил наполнить бензином свою зажигалку. Наливал его из пол-литровой бутылки и, естественно, разлил на столе. Потом решил попробовать, как действует его «агрегат». Чиркнул. Вспыхнуло пламя, и пароход загорелся как факел. Погибли несколько человек. Началось «судное дело». Капустин получил два года тюрьмы как прямой виновник происшедшего (отсидел он, правда, после суда всего месяца два-три, вышел по амнистии и снова вернулся на флот). Капитана Л. И. Кужеля от ответственности освободили, приняв во внимание его стаж работы во флоте (с 1929 года) и награды – орден Трудового Красного Знамени, грамоту Верховного Совета СССР и ряд других наград и поощрений.

После пожара «Якут» отбуксировали и продали на металлолом в Японию. Так закончил свою жизнь один из старейших пароходов Камчатрыбфлота.

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

Оссорская аномалия

Летом 1948 года «Якут» совершал рейс вдоль восточного побережья Камчатки. Кроме доставки груза на рыбокомбинаты, надо было перевезти и пассажиров — переселенцев из Пензы. Первый заход — в Усть-Камчатск. А потом — Ука, Хайлюля, Карага, и, наконец, подошли в бухту Оссору. Шел август. Пассажиров на судне почти не осталось. Дальше нам предстоял путь в Анадырь для выгрузки остального груза, в основном соли, растительных тросов.

После съемки с якоря столкнулись с очень интересным явлением. У главного и путевого магнитных компасов девиация, то есть отклонение магнитной стрелки компаса от меридиана, доходила до тридцати градусов по сравнению с табличной. Объяснить такое расхождение мы ничем не могли. Когда вышли из бухты Оссоры и прошли северную часть Карагинского острова, капитан А. А. Чеков определил поправки главного компаса по солнцу на нескольких курсах. Надо сказать, что в то время гирокомпасы на транспортных судах еще не устанавливались. После этого Александр Александрович составил таблицу девиации. На некоторых курсах она достигала тридцати градусов.

До самого прихода в бухту Провидения определять место судна приходилось в основном по двум углам трех предметов, как самому точному способу определения в навигации. Девиатор в бухте Провидения уничтожил девиацию и определил остаточную. Мы его спросили, что же могло произойти с компасом. Он ничего вразумительного ответить не смог.

Прошел еще год. В 1949 году бывший старпом с «Якута» Павел Матвеевич Кузьмин работал капитаном на гафельной шхуне «Звезда», и летом ему приходилось заходить в Оссору. В Петропавловске при встрече я спросил его, как вели себя компасы после стоянки в Оссоре. «Точно так же, как и на “Якуте”, — ответил он. — Да тут еще туманы, видимости нет (радиопеленгаторы и эхолоты на шхунах в то время отсутствовали. — *Т. М.*). В общем, добрался я до Петропавловска с великим трудом. На мое счастье, улучшилась видимость, и я увидел берег».

Прошло еще два года. Я работал на пароходе «Капитан Чириков». Летом 1952 г. мы находились как раз в этом районе. Выгружались в Оссоре и потом в Анапке. В поведении компасов ничего необычного не отмечалось. Однажды днем нам нужно было сменить место якорной стоянки, перейти в залив Уала и встать напротив рыбокомбината.

Капитаном был Виктор Трофимович Воздвиженский. На вахте находился третий помощник Алексей Иванычев. Беды ничто не предвещало. На море стоял полнейший штиль, ясная солнечная погода. При подходе на якорную стоянку самым малым ходом судно содрогнулось. Был полный отлив. Стало ясно, что оно коснулось грунта. Взяли пеленги по главному

магнитному компасу, но место легло вне опасности. Потом определились по двум углам трех предметов, обсервованное место легло прямо на обозначенный на карте подводный камень…

По приливу, работая машиной, сошли с грунта. Повреждения оказались незначительными: во втором трюме был пробит балластный танк. На небольшую пробоину поставили цементный ящик и так ликвидировали течь.

Мне хотелось выяснить, что же все-таки происходит в бухте Оссоре с компасами. Позже приходилось бывать там неоднократно, но ничего подобного больше не наблюдалось. Когда я интересовался такими случаями у капитанов катеров, они рассказывали, что подобное с ними тоже бывало. Но почему — никто не знает.

Надо сказать, что в последние годы обслуживание флота в этом отношении намного улучшилось. Каждое лето специалисты-девиаторы выезжают по западному и восточному побережьям Камчатки и производят ремонт компасов, а также уничтожают и определяют остаточную девиацию.

Объяснения этому странному явлению я не могу найти до сих пор. Возможно, в этом месте залегают какие-то рудные породы, которые и дают такую магнитную аномалию. Но почему не всегда?

Петропавловск-Камчатский, лестница с улицы Ленинской на улицу Советскую, 1950-е годы

ИНЯВКИН Михаил Никифорович

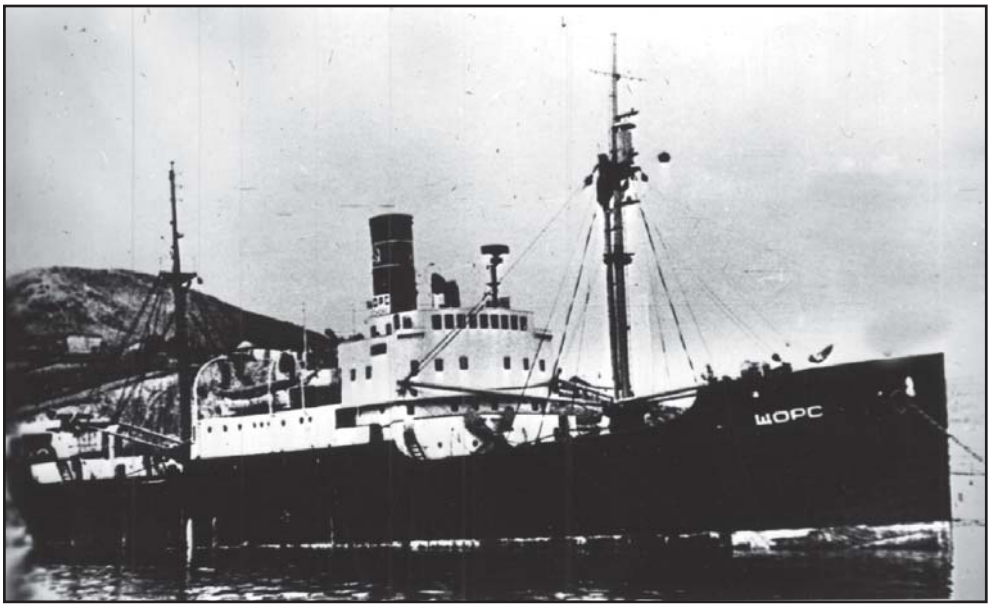
Капитан дальнего плавания
(03.11.1918–1986)

1942 – поступил в базу Морлова АКО матросом.
1955 – окончил ШУКС-55 на ШФИ и получил рабочий диплом ШДП.
1956 – капитан ТК «Вега».
1958 – капитан ТХ «Баргузин».
1959 – капитан ТХ «Терек».
1960 – получает рабочий диплом КДП, № 3618/13 от 15.04.1960, во Владивостокском МТИ.
1961 – во Владивостоке прошёл курс универсала-девиатора, девиатор МРИ.
1973 – вышел на пенсию. Уехал в Курск.

БАГЛАЙ Алексей Никитович

Штурман дальнего плавания
(10.05.1915–21.12.1981)

1955 – закончил ШУКС-55 на ШДИ, в этом же году получил рабочий диплом ШДИ, № 39/55 от 13.07.55.
1956 – капитан ПБ «Геркулес».
1957 – капитан ТК «М. Горький».
1970 – подменный капитан Камчатрыбфлота.
1971–1981 – на пенсии, работал вахтёром в УКК.
Умер 21 декабря 1981 года в Петропавловске-Камчатском.



ПРОНИН Сергей Иванович

Капитан дальнего плавания
(20.03.1913–...)

Родился в 1913 году.

1929–1934 – закончил Владивостокский Морской рыбный техникум, штурман дальнего плавания. Работал младшим помощником капитана на судах АКО.

1934 – четвертый штурман ПХ «Ительмен».

1937 – старший помощник капитана ПТ «Якут».

1938 – назначен капитаном ПХ «Ительмен».

1940 – получает рабочий диплом КДМ, № 984, во Владморрыбпорту. Капитан ПХ «Ительмен».

1952 – капитан ТК «М. Горький», за смену винта в гавани «Сибирь» – премирован.

1952 – капитан РТ «Дальневосточный».

1956 – капитан-наставник УТРФ, 15.10 – организовал спасение ПМШ «Омар».

1957 – старший морской инспектор УМАР, организация спасения ТК «Сунгари».

1966 – капитан наставник. За подъём якорей с канатами – премирован.

1968 – вышел на пенсию 8 апреля 1968 года. Уехал во Владивосток.

1970 – выехал в город Есентуки.

Сергей Иванович вёл реестр морских аварий и учёт судоводительского состава, автор знаменитых «Штурманских тетрадей» с 1951 года, которые он вёл лично, это дело он передал Гончарову М. Ф. (ему помогал Швырёв Ю. С.), часть записей принадлежат Чанцеву Б. П., Лазько В. П., Резнику В. З. Их записи – краткие, точные, умные!

СТУКАЛИН Михаил Васильевич

Капитан дальнего плавания
(09.11.1901–27.02.1961)

Родился 9 ноября 1901 года в городе Самара.

1920 – со второго курса самарского университета ушел добровольцем в Красную Армию.

1938 – лоцман Петропавловск-Камчатского морского рыбного порта.

1939–1941 – начальник Петропавловск-Камчатского морского рыбного порта.

1941 – мобилизован в РККФ, возглавлял военно лоцманский-пункт в бухте Русская (бывшая Ахомтен).

1945 – служил в городе Даляне (КНР), Владивостоке, Ленинграде.

1957 – выйдя в отставку, вернулся на Камчатку и работал диспетчером и капитаном-наставником в УТРФ.

1958 – главный капитан Главкамчатрыбпрома.

Умер 27 февраля 1961 года, похоронен на старом Халактырском кладбище (рядом с ним похоронен Иванов Павел Матвеевич).

Адмиралтейский якорь

В одном из номеров газеты «Вести» была опубликована статья А. Х. Паперно «Главный военный лоцман Камчатки» о Михаиле Васильевиче Стукалине. Я хочу добавить пару штрихов к портрету этого замечательного человека, поскольку хорошо знал его самого и его семью, и о встречах с ним у меня остались самые светлые воспоминания.

Году в 1957 мне довелось жить с Михаилом Васильевичем на одной лестничной площадке в деревянном доме на улице Ключевской, 19а. Жил он на квартире у капитана Тралфлота Алексея Николаевича Моисеева. Мы дружили семьями. Работал он тогда в отделе флота Камчатрыбпрома. Ходил Михаил Васильевич в военной форме капитана второго ранга. Человек он был интеллигентный, общительный. По его словам, был знаком с такими известными капитанами, как К. А. Дублицкий, Е. Д. Бессмертный и другими. Это неудивительно, так как до войны работал начальником Петропавловского морского рыбного порта. К тому же, находясь на службе в гидрографии, имел отношение к морским экспедициям.

Году примерно в 1965 один из старейших капитанов АКОфлота Сергей Иванович Пронин, живший на пенсии в Ессентуках, прислал в газету «За высокие уловы» (ныне «Рыбак Камчатки») любопытные воспоминания. В них шла речь о том, что в то время (1957 год) в Главкамчатрыбпроме решался очень важный вопрос. Приближалась весенняя сельдяная путина,

но в районе Анапки и Корфа стоял лёд. Ход сельди, по сути дела, начинается после того, как лёд в мае море ломает и относит от берега. После этого сельдь нерестится по побережью и в заливе Уала.

Но штормов весной не было, и этот лёд никак не могло разбить и вынести в море. Если такая безветренная погода стояла бы долго, то путина могла сорваться. Главкамчатрыбпром решил зафрахтовать линейный ледокол Дальневосточного пароходства «Микоян», выйти на нём в этот район и галсами расколоть ледовое поле в прибрежной полосе на части. Тогда крупнобитый лёд быстрее отнесёт от берега.

Для общего руководства этой необычной операцией выделили двух специалистов – главного капитана флота Главкамчатрыбпрома Михаила Васильевича Стукалина и капитана-наставника Управления тралового флота Сергея Ивановича Пронина.

«Микоян» вышел в море и подошёл в заданный район. Лёд здесь оказался толстым, монолитным. Стали пробовать его колоть. Ледокол имел паровую машину, котлы работали на угле. Уголь оказался сучанским, крайне низкого качества, низкокалорийным, марки «ГТ». Среди моряков его называли, простите, «говно то ещё». Кочегары на таком угле не могли поддерживать нормальное давление пара, значит, машина не развивала полные обороты. С разгона ледокол мог войти в сплошной лёд не более как на полтора-два корпуса.

Стукалин и Пронин, как опытные мореходы, были убеждены, что с таким ледоколом при некачественном угле они поставленную задачу выполнить не смогут. А стоимость работы судна велика, и его бесцельная задержка стоила очень дорого. Разбить лёд мог только ожидаемый со дня на день циклон. Сергей Иванович и Михаил Васильевич прибыли в Петропавловск, доложили об этом управляющему Камчатским совнархозом Н. А. Ваняеву, предложили ему расторгнуть договор на аренду ледокола и отпустить судно в Арктику. Ваняев с их доводами согласился.

А погода стояла, как нарочно, очень хорошая. Море не шелохнёт, безветрие. Прошло дней десять. Погода не менялась. Стукалин и Пронин стали нервничать. Но, наконец, подошёл долгожданный циклон. Несколько дней бушевала непогода. Лёд размолотило и вынесло в море. Следом появились гонцы сельди. Комбинаты приступили к постановке ставных неводов. Все облегчённо вздохнули.

Н. А. Ваняев премировал М. В. Стукалина и С. И. Пронина за грамотное решение поставленной задачи.

10 мая 1958 года приказом Главкамчатрыбпрома главного капитана флота Михаила Васильевича Стукалина поощрили двухнедельным окладом «за хорошую профилактическую и воспитательную работу среди экипажей судов промыслового и транспортного флота, что привело к ликвидации аварийности». Надо сказать, что премия за безаварийную работу в наших

тяжёлых метеоусловиях – явление крайне редкое. Следует помнить, что суда Совторгфлота до 1930 года на Камчатку ходили только летом. А навигация в зимнее время была запрещена. Так что премия за безаварийную работу была очень редкой и заслуженной.

Михаил Васильевич также принимал участие в составлении лоций, в них есть ссылка на этот факт. По его стопам пошёл и сын Владимир. Он окончил Ленинградское высшее мореходное училище. На учебных парусных судах ходил с Балтики в Японию, но у него стало рано барахлить сердце. Пришлось ему оставить флот и работать диспетчером в Ленинградском порту, а после перейти на преподавательскую работу в учебно-курсовой комбинат. Владимир Михайлович скончался в 1996 году от сердечного приступа.

Нельзя не сказать об одном увлечении Михаила Васильевича. Он был страстным фотографом, делал уникальные снимки. В годы войны, во время лоцманских проводок, он встречался со многими знаменитыми людьми, в том числе и с И. Д. Папаниным. В то время И. Д. Папанин бывал в Петропавловске, принимал участие в руководстве строительством морского торгового порта и ремонтом аварийных судов, таких, как «Одесса». По словам внука Михаила Васильевича, альбомы фотографий хранятся где-то у родственников. А ведь это большая ценность для наших камчатских краеведов и музейных работников.

Увлечение фотографией имело и такой выход. Для обложки готовившегося к изданию пособия по кораблевождению потребовался снимок адмиралтейского якоря. Михаил Васильевич ходил по Ленинграду больше месяца и, наконец, нашёл, что искал. На одной из чугунных оград он увидел очень красивый адмиралтейский якорь. Его фотографию и поместили на обложку книги.

Умер Михаил Васильевич Стукалин в 1959 году, похоронен на Халактырском кладбище. Долгие годы его жена Анна Ивановна посылала из Ленинграда деньги работникам кладбища, чтобы они содержали могилу в порядке. В последний раз мы виделись с Анной Ивановной в Ленинграде в 1967 году.

(Так получилось, что долгое время могила М. В. Стукалина была заброшена и фактически потеряна. В 2001 году камчатские краеведы Вадим Валентинович Бооль и Татьяна Александровна Шубина с «подачи» Аллы Хаимовны Паперно разыскали её. При помощи моряков-гидрографов она была восстановлена. Сейчас любой желающий может посетить могилу главного военного лоцмана Камчатки. Для этого следует воспользоваться указателем, установленным на центральной аллее кладбища по инициативе А. Х. Паперно. Неподалёку от могилы М. В. Стукалина похоронен другой известный камчатский моряк, – умерший в 1960 году, капитан П. М. Иванов. – *С. Г.*)

Немного выше я упомянул С. И. Пронина. Об этом человеке также надо рассказать подробнее. Тем более что он тоже хорошо известен в моряцких кругах. Уроженец одной из деревень Приморья, он рано познакомился с морем. В начале 1920-х годов десятилетним мальчиком вместе с отцом попадает на Камчатку на зафрахтованном японском пароходе. После школы-семилетки поступил во Владивостокский морской техникум. После окончания техникума в 1934 году связал свою жизнь с АКОфлотом.

Сергей Иванович был грамотным судоводителем. В 1937 году работал старшим помощником капитана парохода «Якут», отмечен премией Наркомата пищевой промышленности СССР «За перевыполнение планов путины 1937 года». Весной 1938 года С. И. Пронин – уже капитан «Ительмена». В 1940 году Сергей Иванович был капитаном на пароходе «Петропавловск» – прекрасном ровнопалубном шельтердечном судне, работавшем на жидком топливе. Это судно перед Великой Отечественной войной из АКОфлота передали Мортрансу, а после – Сахалинрыбпрому. В 1955 году его капитально отремонтировали в Китае, сделали очень красивую и удобную надстройку. Интересно, что на нём около тридцати лет бессменно капитаном был Клавдий Николаевич Васюкевич, член моряцкой семьи Васюкевичей.

С началом Великой Отечественной войны Сергея Ивановича призвали в военно-морской флот. Служить ему пришлось на Русском острове под Владивостоком. Имел звание старшины. Командовал суденышком типа «кавасаки». Совершал плавания на своем кавасаки в залив Золотой Рог и ближайшие бухты, да еще нес дозорную службу, хотя имел рабочий диплом капитана дальнего плавания.

В 1944 году в связи с острой нехваткой специалистов часть ранее призванных дипломированных торговых моряков демобилизовали и направили в Дальневосточное пароходство. Сергея Ивановича назначили на перегон буксиров из Нового Орлеана в Сиэтл. Буксиры строились на верфях Сент-Луиса, на реке Миссури. Один из них – «Иван Сусанин» – долго работал в нашем морском торговом порту.

В июне 1945 году Сергея Ивановича отправили в Германию принимать трофейное рефрижераторное судно «Кильдин». По распоряжению Наркомата рыбной промышленности СССР «Кильдин» направили на капитальный ремонт в Швецию. Там судно простояло в ремонте два года, и после прихода во Владивосток было передано Востокрыбхолоду.

После прибытия в 1949 году в Петропавловск Сергей Иванович капитанил на танкере «Максим Горький». Потом его, как одного из опытнейших судоводителей, назначили главным капитаном флота Главкамчатрыбпрома. В 1956 году он стал капитаном-наставником в Тралфлоте. На этой должности работал долго, наладил ведение судовой документации, проведение очередных аттестаций. Сергей Иванович придавал большое значение нали-

чию судового снабжения, аварийного и неприкосновенного запаса. Уделял большое внимание вахтенной и пожарной службе. При нём были отработаны правила несения караванной вахты. Он добился, чтобы за неё плавсоставу платили дополнительно. Перед начальством никогда не лебезил, всегда держался с достоинством, а при случае давал отпор. Начальство за это его недолюбливало. И проработав, по сути дела, в одной рыбацкой конторе тридцать лет, причём безупречно, правительственными наградами был обойдён.

После выхода на пенсию он уехал в Ессентуки. Изредка писал в нашу рыбацкую газету, делился своими воспоминаниями. За долгую морскую жизнь вспомнить ему было что. Как порядочный и честный человек он оставил о себе добрую память.

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

Здание АКО – Главкамчатрыбпрома – Камчатрыбпрома до 1977 года

УСПЕНСКИЙ Евгений Вячеславович

Капитан дальнего плавания
(1906–…)

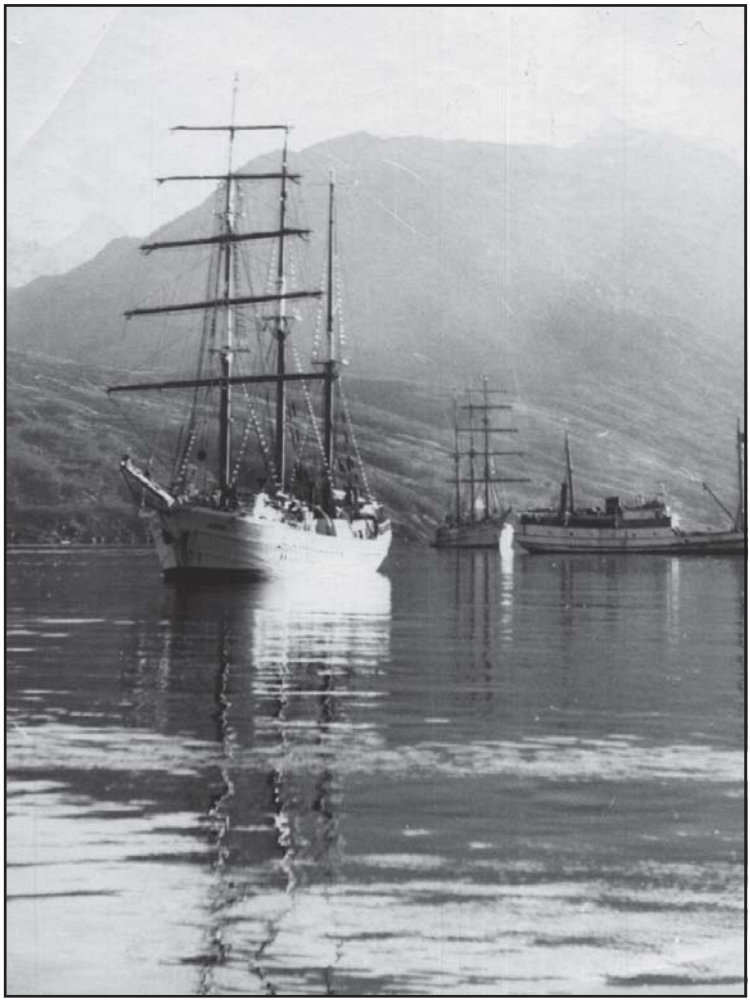
Родился в Париже, Франция.

1931 – окончил Владивостокский МТ на штурмана дальнего плавания.

1931–1948 – помощник, старший помощник, командир ледоколов Севморпути.

1948–1953 – капитан учебно-парусного судна «Штурман» Камчатрыбфлота.

1953 – уехал в Северное пароходство.



ХРЕНОВ Иван Матвеевич

Капитан дальнего плавания
(1877–…)

1928 — закончил Ленинградский мортехникум, судоводительское отделение.

1929–1939 – работал на судах «Севморпути» помощником капитана, капитаном.

1939 – поступил капитаном ПХ «Колыма» в АКО.

КВАШИНСКИЙ Константин Федорович

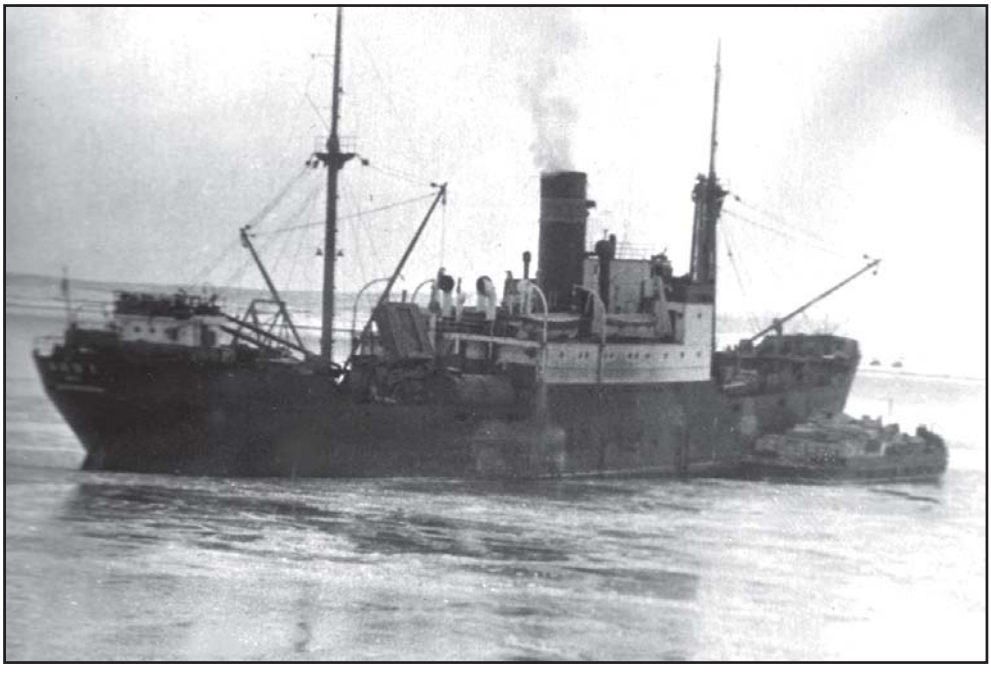
Капитан дальнего плавания
(1906–…)

1929 — закончил Владморрыбтехникум, судоводительское отделение.
1929–1937 – работал помощником капитана на судах «Севморпути».
1937 – поступил в АКО капитаном ПХ «Чапаев».
1939 – назначается капитаном ПХ «Сима».

ДОЦЕНКО Николай Васильевич

Капитан дальнего плавания
(18.02.1924–…)

1956 – закончил УКК на ДП Владивостокского МТР.
1956–1957 – старший помощник капитана СРТ «Портовик».
1957–1959 – капитан СРТ-300 «Портовик».
1958 – старший помощник ПХ «Якут».
1959 – получил рабочий диплом КДП, № 93/49 от 22.12.1959 года, во Владивостокском МТП.



АРТЫШ-ЕФИМОВИЧ Надежда Михайловна

Судоводитель маломерных судов до 200 регистровых тонн

(02.08.1925–…)

1949 – закончила УКК ПМРМ по курсу «судовождения м/с».

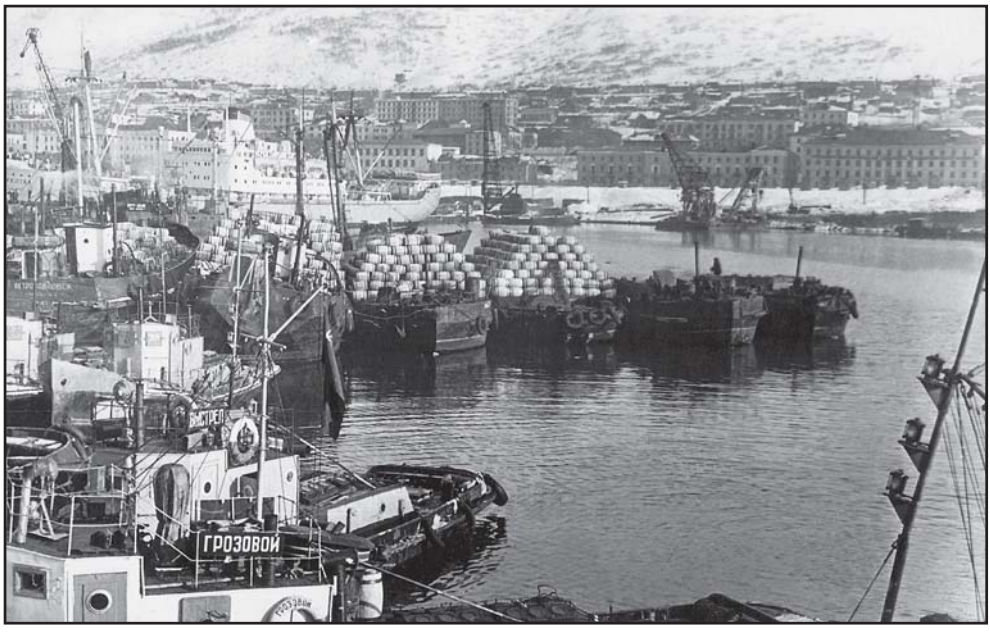
1951 – поступила в УТФ диспетчером Камчатрыбфлота.

1951 – получила 1-й рабочий диплом судоводителя до 200 регистровых тонн. Назначена старшим помощником капитана катера «Попутный».

1952–1955 – диспетчер КРФ.

1955–1959 – капитан катера «Голубь».

Так провожала и встречала мужа Артыш Эдуарда Михайловича: Надежда Михайловна всегда первая. И никуда он не мог от неё спрятаться, всегда на связи, всегда на катере (воспоминания Якунина Николая Матвеевича – однокашника Эдуарда Михайловича).



АРТЫШ Эдуард Михайлович

Капитан дальнего плавания
(03.05.1925–14.10. 1986)

1949 – поступил работать в Морлов (УТФ) матросом.

1955 – закончил УКК на штурмана дальнего плавания. Получил диплом штурмана малого плавания.

1955 – старший помощник капитана ТХ «Атласов».

1956 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 22/56 от 6.02.1956 года.

1957 – капитан ТК «Лира».

1958 – капитан ТК «Вега».

1963 – заканчивает заочно судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

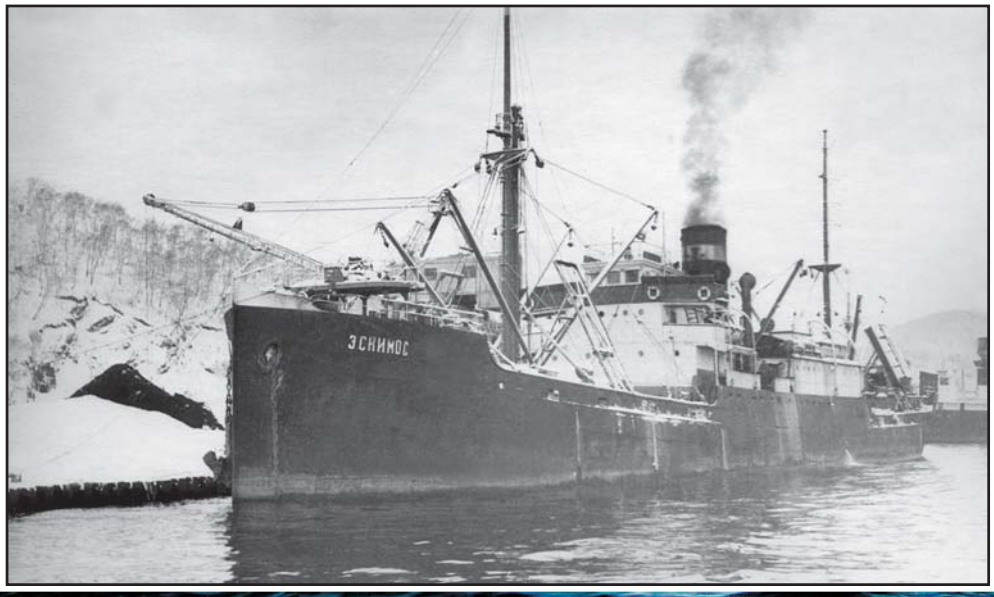
1965 – капитан ПХ «Щорс».

1967 – капитан ПХ «Красноярск».

1967 – капитан-директор ПБ «Эскимос».

Взысканий – как у ежа иголок.

14.10.1986 года после непродолжительной схватки с болезнью (рак) – приказал долго жить. «Добрейшей души был человек», – так записано в штурманской тетради.



ДЕМИХОВ Владимир Васильевич

Капитан дальнего плавания
(1930)

Родился в Астраханской области 1930 году.

1948 – 1952 – заканчивает Астраханскую мореходную школу на штурмана малого плавания, по распределению направляется на Камчатку.

1952 – поступает в Камчатрыбфлот Главкамчатрыбпрома матросом на ПХ «Чапаев» (капитан Анода П. И.). Учавствует в спасении пострадавших от землетрясения на Курилах.

1956 – заканчивает УКК при Главкамчатрыбпроме, получает рабочий диплом судоводителя до 200 рег т., работает помощником капитана.

1960 – старший помощник капитана ТХ «Крашенинников».

1961 – капитан теплохода «Гомель».

1963 – заканчивает заочно ПКМУ на ШДП.

1968 – капитан теплохода ТР «Медведица».

1970 – капитан ТР «Суходол», заочно заканчивает Дальрыбтуз (инженер-судоводитель).

1974 – переезжает в Эстонию.

2007 – на сайт fishkamchatka.ru он присылает письмо – воспоминания.

«До сих пор мне снятся скалистые берега Камчатки»

Перед тобой, читатель, письмо, пришедшее из-за границы, – из Эстонии. Его автор – капитан дальнего плавания (КДП) В. Демихов. Старый судоводитель послал его по адресу, где на протяжении многих лет располагалась редакция нашей газеты – «ул. Ленинградская, 33 (2 этаж)». Видимо, не раз ему приходилось там бывать, коль так крепко врезалось в его память место, где выпускали рыбацкую газету. Слово – В. Демихову.

1952 год совпал с рождением газеты «За высокие уловы» (позже «Рыбак Камчатки») и с моим приездом в Петропавловск-Камчатский. С тех пор прошло целых 55 лет!

Мне хочется через рыбацкую газету Камчатки, во-первых, поздравить с этой датой редакцию газеты и ее читателей, а во-вторых, поделиться своими воспоминаниями.

Приехал я с группой однокурсников после окончания Астраханской мореходной школы. До нашего выпуска, на год раньше, Камчатрыбфлот и Тралфлот пополнились выпускниками моршколы Петропавловска-Камчатского. Эти молодые специалисты в последующие годы станут основным костяком Тралфлота. Мне довелось работать в КРФ, – начальником управления был т. Додонов.

В 1952 году ранним ноябрьским утром произошла трагедия в Тихом океане. Цунами нанесло большой ущерб берегам Камчатки и Курильским островам. На Камчатке волны заходили в Моржовую бухту, на Курилах очень пострадал город Северо-Курильск. Я и мой друг Александр Пикалов в тот же день пошли в отдел кадров, чтобы нас направили на спасение пострадавших. В Петропавловске срочно снаряжались суда, на них грузили теплые принадлежности, одеяла, матрасы, спортивные костюмы, продовольствие, медикаменты и все жизненно необходимое на период транспортировки. Нас направили на пароход «Чапаев» – флагман, где находились руководители спасательной операции во главе с заместителем начальника Камчатрыбпрома Петром Мартыновичем Макштасом. Капитаном «Чапаева» был КДП Петр Илларионович Анода, старшим механиком – Н. Домра.

Шли форсированным ходом. До подхода ко Второму Курильскому проливу, еще милях в тридцати, встречались плавающие в воде мешки с мукой, мебель и много другого из разрушенного городского имущества, и даже крыши домов. Экипаж был проинструктирован, как вести себя с пострадавшими. Через сутки мы были на месте, на рейде отдали якорь. По распоряжению капитана снарядили группу моряков для высадки в Северо-Курильск. Требовался пиломатериал для устройства нар, твиндеков и гальюнов на кренолине парохода.

Отряд, где оказался и я, состоял из 10–11 человек. Старшим был назначен судоводитель Анатолий Иванович Олейник. Для нас, тогда молодых, он был непререкаемый авторитет: участник войны!

Город был полностью разрушен, что не унесло в воду, валялось на прибрежной полосе. Из животных уцелело почему-то много свиней, которые, видно, для успокоения нервной системы наелись муки из валявшихся повсюду мешков и теперь лежали сытыми и довольными. От стадиона остались только красивые расписные входные ворота – они устояли против стихии.

Пока мы собирали пиломатериалы, несколько раз под нами подрагивала, как холодец, земля: землетрясение продолжалось. Много людей мы приняли на борт «Чапаева». Пришлось строить многоярусные нары в трюмах и твиндеках. Людей, как могли, утешали. Трагедия произошла ранним утром, многие из спасшиеся были только в ночном белье, их одевали и обогревали. От трех волн цунами спаслись только те, кто успел добраться до ближайших сопок.

Приняв множество пострадавших на борт, «Чапаев» пошел во Владивосток. По пути делали заход на о. Сахалин в порт Корсаков. Там по желанию часть пострадавших осталась, остальных доставили во Владивосток.

После этого рейса мы с другом так и остались работать на «Чапаеве», пока не набрали плавценза для рабочих дипломов. На этом камчатском судне, первом для меня, я познакомился с замечательными моряками Оскаром Уставом (впоследствии видным КДП) и Геннадием Захаровым – скромным, трудолюбивым боцманом. С этими Моряками (именно с большой буквы!) я поддерживал дружбу весь камчатский срок службы, то есть до 1974 года.

За время моей работы на судах Камчатрыбпрома я дослужился до КДП и закончил владивостокский Дальрыбвтуз. Много лет занимал должность капитана на разных судах, в основном, транспортных.

Неоднократно совершал рейсы на Командорские острова в 1960–1961 годы. Туда доставляли генеральные грузы. Там я познакомился с замечательными людьми: директором зверосовхоза Львом Алексеевичем Мамонтовым и старейшим работником жителем Командор Силиверстычем – так его с уважением величали все жители. Это был человек богатырского роста, крепкий физически и духовно.

На северо-западном мысе о. Беринга находилось лежбище котиков. Для нас это было диковинное зрелище – настоящее чудо природы. В совхозе выделывали норковые и песцовые, очень красивые меховые шкурки. Нашему приходу в селах Никольское на о. Беринга и Преображенское на о. Медном жители были весьма рады, нас встречали радушно. Мы им привозили жизненно необходимые грузы. В Преображенское привозили финские деревянные дома, мебель, ковры, радиолы и прочее. Осенью на зиму завозили коров, чтобы у детей было молоко. Природа Командор удивляла нас своей необыкновенностью, зверьем, птичьими базарами.

Особенно птичьим гамом встречал Арий камень. У обрывистых скаль-

ных берегов о. Медный доводилось видеть каланов. Но особенно в памяти остались люди Севера, разделенные туманами и расстоянием от «большой» земли – духовно сильные, любящие жизнь и очень приветливые. Что характерно, таких людей мне приходилось видеть и на севере Пенжинсого залива, куда два сезона на теплоходе «Крашенинников» мы завозили товары для магазина, промснаряжение, соль, бочкотару, а оттуда увозили сельдь.

За два с лишиним десятилетия работы на Камчатке много повстречал хороших моряков и портовых работников. Особо храню теплые воспоминания и уважение к капитанам старшего поколения, что трудились на морских просторах в грозные годы Великой Отечественной войны – Петру Аноде, Александру Коломейцу, Леониду Кужелю, Владимиру Афанасьеву, Евгению Чернявскому, Геннадию Козыреву, Евгению Скаврунскому, Петру Литвишко.

Знал я и механиков: И. Крайнова (мне довелось работать с его сыном Анатолием в 1960 году на теплоходе «Крашенинников» – он уже тогда подавал надежду быть хорошим моряком, достойным своего отца), Д. Винтовкина, В. Носкова, К. Микконена, Н. Домра, Л. Савицкого, В. Юрикова, В. Фоминых, В. Колодина, П. Подшивалова.

Все те годы, вплоть до 1970-го, флот то объединялся, то разъединялся, меняя свои названия. Мне в последние годы моего пребывания на Камчатке в основном довелось работать в «Рыбхолодфлоте». 1960-е годы запомнились трудовым подъемом, экипажи вели напряженные соревнования. Вспоминаю, в осенне-зимний период довелось вывозить соль из Анапки в рыбокомбинат Корфа (директором там тогда был А. Губин). Погода стояла с плотными снежными зарядами и сильными ветрами, а путь проходил между скалистыми берегами. Все преодолевалось с молодым задором, риском и уверенностью в себе. Электрорадионавигационные приборы были весьма слабые – эхолот НЭЛ-3 и РЛС «Створ», при ветре и качке они не оправдывали своего назначения.

Однажды пришлось вывозить из реки Пахача сельдь в бочках, чтобы не осталась до весны. Река была покрыта льдом, буксир днем и ночью поддерживал ледовый канал, чтобы транспорт мог пройти. Экипажи сами спешно грузили суда рыбоподукцией, боялись застрять во льдах. Русло реки Пахача в устье переменчиво. Транспортировали в порт Усть-Камчатск, сами заходили в реки, где тогда не существовало лоцманов. За этот самоотверженный труд и хорошие производственные показатели нашему экипажу, теплохода «Крашенинников», было присвоено звание «Экипаж коммунистического труда».

В 1960–1970-е годы флот Камчатки заметно пополнялся более крупными судами, оснащенными более совершенными приборами РЛС «Дон» и «Донец». Работать с ними судоводителям было гораздо легче и спокойнее. Чаще стали делать рейсы во Владивосток, который для нас, моряков, был

столицей Дальнего Востока. Там, в морском агентстве КРП, много десятков лет работала морским агентом, секретарем добрейшей души человек Мария Васильевна Ленда. К нам она относилась тепло, по-матерински.

Памятны рейсы на Амур. Не одну путину нам довелось транспортировать на теплоходе «Медведица» из Охотоморской экспедиции сельдь в порт Маго. Это был незабываемый – ответственный, сложный – заход в Амур через пенистый и почти постоянно туманный пролив Невельского.

В Маго посчастливилось узнать замечательного человека – начальника порта Николая Сергеевича Сонина. Как хорошо он умел руководить подчиненными! На работе и дома был уважаемым, его авторитет был заслуженным, а рабочей хватке Николая Сергеевича можно было только завидовать и подражать. Жаль, что он рано ушел из жизни в расцвете сил. Его жена Валентина Петровна и дочери Надежда и Лена переехали жить в Николаевск-на-Амуре.

Памятны мне походы и в Аляскинскую экспедицию на теплоходе «Корсаков» в 1964 году – возили мы на промысловые суда СРТ и БМРТ сменные экипажи, продовольствие и промвооружение. Часто надолго задерживались на промысле, и у нас на борту базировалось руководство промэкспедиции. Начальник тогда был молодой, обаятельный и весьма умный, приятный человек Юрий Михайлович Грачев. Все мои ровесники, молодые специалисты 50-х годов, в 70-е уже имели большие рабочие дипломы и должности – это В. Дубовицкий, А. Аристов, А. Калюжный, П. Нечаев, А. Пикалов, А. Панов, Е. Петухов, И. Колышев, А. Морозов, М. Гусаров, В. Косолапов, Г. Мещеряков, М. Овчинцев.

Многое хотелось бы написать о камчатских людях и годах жизни. 33 года разделяют меня с Камчаткой, не всё и всех вспомнишь сразу.

После Камчатки я долго работал капитаном на Балтике в Ленрыбхолодфлоте. Однако основа моей трудовой морской жизни осталась навсегда в водах Тихого океана, прилежащих морях и проливах…

До сих пор часто снятся мне дальневосточные люди, суда, крутые скалистые берега восточного побережья Камчатки, очень большие приливы и отливы Пенжинского залива, ледовые эпопеи Охотского моря и Олюторского залива. Сейчас я на пенсии, проживаю в Эстонии.

Владимир Демихов, капитан дальнего плавания

Площадь у морского вокзала города Петропавловска-Камчатского, 1960-е годы

Послесловие к «Старой гвардии»

Я смотрю на капитанов начала и середины XX века, как на притягательный, но недосягаемый горизонт.

Моя «Старая гвардия» – это люди, вобравшие в себя навигацкие науки с молоком матери, начинающие работать юнгами, стюартами, зуйками (на Севере), полюбившие море, они пробивались на капитанский мостик разными дорогами, но эти дороги были покорены с честью, высшей степени порядочности, взаимовыручки, главное – самостоятельно… Они вбирали, впитывали в себя самые лучшие черты русских моряков, рыбаков, и эти черты, вдумчивости, уравновешенности, выдержки, сильной воли, высокой чести, порядочности, галантности, врождённой или приобретённой интеллигентности, они пронесли через всю жизнь, раздавая всё это своим помощникам, экипажу.

Вчитываясь в их биографии, я не устаю удивляться, как чудовищно крутила их судьба и как точно они держали основную линию своего поведения, основной курс мечты – капитанский мостик.

Когда судьба дарила мне мимолётные встречи с *такими* капитанами (1971 в мою бытность третьим помощником капитана на ПБ «Северный полюс» – имел честь как вахтенный штурман встречать у трапа и докладывать обстановку по плавбазе начальнику отдела безопасности мореплавания Камчатрыбпрома Баклагу Илье Иосифовичу). Встречаясь на совещаниях, как с коллегами: Башкирцевым Александром Осиповичем, Коломейцем Алексеем Дмитриевичем, Пыжьяновым Владимиром Васильевичем, Янсоном Арнольдом Рихардовичем.

Заканчивая ДВВИМУ (заочно), в 1977–1979 годах с упоением слушал лекции Анны Ивановны Щетининой, хотя уже сам был капитаном. И уже получив диплом ДВВИМУ, перед отъездом и прощанием с коллегами, мы в втроём – В. Громовой, В. Гавриленко и я – осмелились постучать в дверь и попрощаться с Анной Ивановной (она жила тогда на улице Посьетская, рядом с гостиницей «Приморье»). Она приняла нас очень приветливо, подарила на память каждому из нас свою фото с автографом.

В этих людях, кроме подчёркнутой аскетичности, подтянутости и стойкой приверженности морской форме (носили они кители-френчи морского покроя, но без нашивок), в них привлекала внешнее спокойствие, вдумчивость и скупая улыбка, которая озаряла вас после почти каждой фразы, сказанной ими.

Я наизусть знаю много ярких неординарных поступков таких капитанов, которые они организовывали, проводили в жизнь, нигде это не прочитав и не получив начальствующее указание, они поступали так потому, что для них было правилом, что капитан должен был предусмотреть всё в своей работе, кроме собственной смерти. И они это делали, направляли свою энергию на спасение, прежде всего, экипажа, судна, груза. Не было положений, из которого бы они не вышли. Таких капитанов, поцелованных богом, надо помнить всегда. Вот яркие примеры!

А. Н. Якунин

1940 – летом, после освобождения из тюрьмы, капитан Дудник А. И. был вызван наркомом р/х Ишковым А. А. и получил задание перегнать только что купленный в Англии ПХ «Анатолий Серов» в АКОфлот, на Камчатку, с особым заданием.

Прибыв в Мурманск, приняв судно у капитана М. В. Иванова, Александр Игнатьевич понял, что ПХ «Джон Холдс», который с 1926 года использовался судовладельцем на перевозках в тропиках бананов на коротких плечах, далеко не то судно, которое надо использовать в плавании по «Севморпути», но не отказался, а начал с того, что стал укреплять ширстречный пояс деревянной обшивкой для прохождения ледовых полей.

Когда караван для перехода был сформирован, по корме ПХ «Анатолий Серов» всплыла подлодка Щ, и капитан понял, почему задание называется особым. Он должен эту лодку сопроводить до Петропавловска-Камчатского, но это всё были ещё цветочки. Начиная от моря Лаптевых и до мыса «Сердце-Камень» ПХ «Анатолий Серов» потерял по очереди все четыре лопасти винта. На лице капитана не дрогнул ни один мускул. Последние мили до бухты Провидения пароход шёл на буксире ледокола. Если кто был в бухте Провидение, тот знает, что ледовая шуга может там образоваться уже в начале октября, капитан Дудник после промеров у берега нашёл место и посадил корму на отмель в прилив, и за двое суток самостоятельно, без дока, судоремзавода, 17 октября 1940 года заменил винт.

Опять переместив весь возможный переносимый груз и бункер на нос, по приливу с помощью маленького катера ПХ «Анатолий Серов» снялся и был готов к дальнейшему рейсу.

Когда я вспоминаю бухту Провидения конца сентября 1974 года и мысленно анализирую все действия экипажа «Анатолия Серова» по замене винта, меня медленно бьёт дрожь, на лбу появляется испарина, к горлу – комок. Я горд…

А. Н. Якунин

А вот действия КДП Шаша Николая Ивановича, капитана ПХ «Ительмен». На переходе из Кичиги в Корф 5 мая 1940 года попал в тяжёлые льды у острова Верхотурова. Опасаясь быть выжатым на берег, решил пробиваться в Корф. При форсировании тяжёлого поля получил пробоину.

Самостоятельно для спасения судна, груза и экипажа принял решение носовой частью выброситься на берег в районе Корфа. Пока спешно снимали груз и пассажиров на Корфский рыбокомбинат, освобождали первые два трюма и обнаружили пробоину в форпике, которую быстро заделали. По приливу судно самостоятельно снялось с мели, и продолжило рейс. Да, капитан рисковал, полагаясь на хорошие метеоусловия, и Нептун, видя ясную цель капитана, позволил ему спасти судно и груз.

Первые заходы морских судов в реку Камчатка.

Осенью 1937 года капитан МБ «Кит» Павел Матвеевич Иванов за 3-е

суток привёл «сигару» леса объёмом 1 260 м^3 из Усть-Камчатска в ПТР, что стимулировало деревянные строительство жилья в Петропавловске. Он был пионером буксировки «сигар».

Осенью 1938 года капитан МБ «Кит» Гринько А. А. с осадкой четыре метра зашёл в реку Камчатку и стал под выгрузку 150 тонн груза у причала – это маленькая революция в обработке транспортных судов.

Осенью 1945 года капитан Неклюдов В. М., капитан РТ «Топорок», с осадкой четыре с половиной метров зашёл в реку Камчатка на сдачу груза.

А вот капитан Козырев Г. А. 22 августа 1946 года по анализу обстановки с начальником сплотки КДП Милютиным А. И. завёл в реку Камчатку ПХ «Якут» грузоподъёмностью 3 100 тонн и осадкой 7,3 метра. Это был большой океанский грузовой пароход, и это была уже большая революция.

С. В. Гаврилов

В феврале 1956 года капитан Чуприна Семён Васильевич, подойдя на ПХ «Барнаул» на рейд Крутогоровского РК, обнаружил безрадостную картину. Море было рабочим, а весь рейдовый флот стоял на берегу занесённый снегом. На рейде стояло ещё три ПХ Дальневосточного пароходства. Директор по радиосвязи высказал просьбу помочь снять с берега рейдовый флот и плашкоуты с кунгасами.

Капитан посоветовался со своим старшим механиком и своими помощниками, быстро поставил судно на оба якоря напротив стоянки флота, потравив канаты, подал кормой к берегу. На корме третий помощник капитана Геннадий Мезенцев промерял постоянно глубины вокруг кормы. С помощью одного маломощного катера, который был на воде, подали на берег буксир, и в течение нескольких часов (к вечеру) весь буксирный флот и плашкоуты были на воде. Первым был обработан ПХ «Барнаул». На Колпаково, в Кихчике и на Пымте ПХ «Барнаул» проделал такую же операцию и с буксирным флотом этих РК. Сдав груз на этих рыбокомбинатах, ПХ «Барнаул» снялся в порт.

Т. М. Кривоногов

1960 год. Первые антарктические рейсы китобойной флотилии. «Советская Россия». Капитан-директор Буянов Николай Фёдорович. Главный механик – Доруховский Г. П., 1-й помощник капитана – Рухляда Андрей Ефимович.

Первые проблемы в большом отряде китобойных судов, а их 21 единица, – это потеря винта или лопастей, КС теряет винт, другой КС буксирует его в ближайший порт, где есть док. 10–15 суток в один конец, одни сутки – док и обратно. Ощутимая потеря времени для двух судов, затраты валюты и т. п.

В следующие рейсы, что делает Буянов Н. Ф., кроме запасных винтов,

он берёт на китобазу пару десятков запасных винтов для КС и водолазную группу со снаряжением. Теперь если КС теряет винт или лопасть, этот КС подводят к ближайшему айсбергу, дважды стреляют в него из гарпунной пушки, крепясь к нему. В воду спускают водолаза, тот откручивает гайку и закладывает взрывной патрон, взрывом снимает винт с посадочного места. Лебёдкой поднимают винт на борт, опускают новый, водолаз крепит стопорные болты и поднимается на борт, КС отходит от айсберга и готов к охоте. Операция занимала двенадцать часов.

В конце второго рейса (1961 год) после крупного шторма потеряла винт (лопасть) и сама китобаза. По плану промысел в Антарктиде был завершён и флотилия снималась от мыса Горн на Бристольский залив, где должна была ещё месяц работать и сниматься во Владивосток. Если идти на одном двигателе, то скорость – 10 узлов, а нужно 16 узлов. Что делает Николай Фёдорович?!

Учитывая мощность главных двигателей КС и их эксплуатационную скорость, он ставит три КС, заводит на них буксир, и они, работая вперёд, добавляли необходимые шесть узлов к скорости китобазы, работающей одной машиной. От пролива Дрейка вся китобойная флотилия пришла в Бристольский залив в расчётное время, завершила план и снялась во ВЛДВ по графику.

Интересно, что подумали капитаны встречных судов, наблюдая, как три букашки буксируют великана со скоростью 16 узлов?! Ответ можно найти только заглянув в душу и мысли русского капитана.

Это неисчислимое количество примеров находчивости в поиске выхода из создавшейся ситуации присуще капитану, как человеку взявшего на себя бремя принятия решения, отвечающего за это решение и, главное, способного принять такое решение. Такие черты характера проявляются не только у моряков, но и у пилотов, командиров автономных воинских подразделений, врачей и т. д., т. е. у определённой категории людей, и эти люди уникальны.

Эти люди работали и становились капитанами в сложнейшую эпоху. Установившейся советской власти потребовались карательные органы, они были изобретены, натренировавшись на старых царских специалистах и уничтожив их, эти органы принялись за свой народ, они сами выдумывали угрозы своей власти и сами же выбирали методы борьбы с этими угрозами. Главное посеять страх у людей – рабочих и крестьян, как основы государства, а интеллигенцию – учёных, писателей, артистов, специалистов всех отраслей хозяйства – выборочно, по доносам, надуманным причинам можно дозированно уничтожать. Эти методы процветали и до 1991 года, процветают они и сейчас. Так называемая – традиция. Только сейчас действуют изощрённее, через судебную систему, которая не является свободной и в основном служит не закону, а режиму.

В те далёкие годы органы НКВД оставляли «шрамы» на теле общества,

в частности, в системе «Главрыбы» (Союзрыбы) в Москве, так и в подразделениях на местах в основном уничтожались специалисты.

Так, в 1930-х годах расстреляны по доносам специалисты «Главрыбы» и научного рыбохозяйственного института.

М. А. Казаков (1930), В. К. Толстой (12.09.1930) профессор научного рыбохозяйственного института, 70-летний И. Г. Фарманов, ведущие специалисты в области рыборазведения братья П. М. и И. М. Фишзоны, С. Д. Шапошников – крупный специалист по холодильным установкам.

Профессор М. И. Назаревский и специалист по товароведению А. А. Клыков – осуждены по доносу на десять лет. Перед арестом застрелился И. А. Адамович – начальник АКО. 22 апреля 1937 года его посмертно назвали организатором «вредителей».

Летом 1939 года освобождена от должности наркома рыбной промышленности П. С. Жемчужина (жена Молотова), а затем сослана в ссылку.

Корниенко Василий Тимофеевич – великолепный организатор рыбной промышленности, директор Жупановского РК – в годы «ежовщины» сгинул в лагерях (1936–1938), расстрелян по 58 статье капитан ПХ «Ительмен» Арсентьев Н. В. (1936 год), арестован и осуждён капитан ПХ «Ительмен» Шаш Н. И., за посадку РТ «Топорок» на мель в 1952 году десять лет лагерей получил один лучших промысловиков Морлова капитан Неклюдов Владимир Михайлович, амнистирован через два года (после смерти Сталина). Полтора года просидел во Владивостокской тюрьме арестованный прямо перед отходом в промысловый рейс капитан-директор КБФ «Алеут» Дудник А. И. (1938 год).

Как не бредом назвать обвинения, выдвинутые капитану Дуднику А. И. следователями НКВД, о готовящейся продаже КБФ «Алеут» японской компании.

После гибели Адамовича И. А. осуждён на десять лет лагерей и капитан М. П. Зеленский и ряд руководящих работников АКО. И это только маленький штрих («шрам») деятельности НКВД, позже генпрокуратура СССР проведёт показательные процессы по начальнику «Азчеррыбы» Закудаеву В. И. (1979–1986), семь лет застенка, без вины, и председателя облисполкома Камчатки Бирюкова В. А. который с честью выдержал в течение шести лет все необоснованные обвинения.

Наша промышленность, в частности рыбное хозяйство, могла бы развиваться в то время более интенсивно. Но эта «злокачественная опухоль», меняя название и обличие, продолжает сочинять доносы на неудобных людей, избирать методы борьбы с ними. Это продолжается и сейчас, о чём автор удостоверился лично в 1995 и в 2003 годах.

Все эти чудовищные по своей сути явления могут только повысить планку уважения и преклонения перед «Старой гвардией» рыбной отрасли.

А. Е. Рухляда

Глава IV

НАЧАЛО ТРАЛОВОГО ФЛОТА

Так начинался камчатский траловый флот

С. В. Гаврилов

В начале 1930-х годов камчатские рыбаки основную массу улова добывали ставными неводами. Активный морской промысел трески и сельди, ведшийся с небольших деревянных промысловых судов – кавасаки – носил ограниченный характер. Опыт, накопленный к этому времени отечественными и зарубежными промысловиками, свидетельствовал о том, что морской лов при помощи крупных траулеров, сейнеров и дрифтеров выгоден и имеет большие перспективы. Первенцем активного морского рыболовства на Камчатке стала созданная в январе 1936 года База активного опытного лова (БАОЛ), наследником славных традиций которой являются работники современного Открытого Акционерного Общества «УТРФ-Холдинг».

Появление БАОЛа стало ответом на активизацию японского промысла в морях, омывающих Камчатку. Помимо прямого назначения, создание советского морского промыслового флота рассматривалось как средство давления на японцев с целью регламентации хищнически ведшегося ими лова лосося. Удачным примером такого давления являлась восьмилетняя деятельность отечественной краболовной флотилии, начавшей работу в 1928 году. Проекты организации на полуострове рыболовецкого предприятия принципиально нового типа появились в 1934 году. Уже в 1935 году АКО предполагало выставить в открытое море три сейнера и траулер.

В подготовленной аппаратом общества объяснительной записке к контрольным цифрам потребности рабочей силы для производства рыбной продукции на 1935 год уже предусматривался специальный штат. На первых порах АКО намеревалось обзавестись тремя сейнерами для добычи сельди. «Штат этих судов установлен из 15 человек на судно из следующего расчёта: капитан – 3, помощник капитана – 3, неводчик – 3, моторист – 3, помощник моториста – 3, ловцы – 27, поваров – 3, всего – 45 человек».

В конце ноября 1935 года из Главрыбы пришло распоряжение: «Петропавловск. АКО. Адамовичу. Нарком (имеется в виду народный комиссар пищевой промышленности А. И. Микоян. – *С. Г.*) в своём выступлении на слёте стахановцев взял обязательство дать в 1935 году 13 000 000 ц рыбы. Устанавливаю план на декабрь 7 000 ц гослову… Необходимо широко развернуть лов в Авачинской губе, также использовать в декабре на лову тральщики (так в тот период назывались траулеры. – *С. Г.*), перенеся их ремонт на январь…» Начальник АКО И. А. Адамович распорядился выделить для этой цели паровой траулер «Блюхер», использовавшийся АКОфлотом как транспортное судно. Его не позднее 7 декабря 1935 года следовало «передать в распоряжение инструктора добычи рыбного управления АКО товарища Гавриленко, с какового момента все распоряжения рыбного управления для капитана тральщика обязательны».

Организовать активный лов при помощи «Блюхера» в 1935 году не удалось. Причиной этого стало отсутствие пригодных к работе орудий лова. Они пришли в Петропавловск из Владивостока на пароходе «Ильич». «Трал – хлам, доски разбиты, не хватает бобинцев, нет ниток для ремонта». К тому же в день прибытия «Ильича» руководство АКО вновь поставило «Блюхер» на грузоперевозки. В феврале 1936 года траулер вообще был передан из АКО Дальморзвертресту, где он вошёл в состав китобойной флотилии «Алеут». Здесь «Блюхер» использовался в качестве буксира, доставлявшего туши убитых животных к китобазе для последующей разделки.

На лове достаточно крупные промысловые суда – только что построенные в Японии сейнеры – начали работать лишь в середине 1936 года. Они стали не только школами для подготовки специалистов активного лова, но и своеобразными лабораториями: на них в море выходили сотрудники Камчатской опытно-научной исследовательской рыбной станции ВНИРО. Учёные вели разведку районов промысла, занимались исследованиями по определению оптимальных видов орудий и рациональных методов лова. Ниже приведены материалы, характеризующие условия возникновения и первого десятилетия работы камчатского морского рыбопромыслового флота.

1936 год

Приказ начальника АКО И. А. Адамовича № 31 от 19 января 1936 года:

«Организовать в системе Карагинского рыбокомбината на внутреннем хозрасчёте базу активного опытного лова (БАОЛ), включив в состав последней: тральщик – 1, дрифтеров – 2, сейнеров – 2. Временно исполняющим дела начальника базы активного опытного лова с правами заместителя директора Карагинского комбината назначить Макштаса П. М...»

Приказ начальника АКО № 64 от 5 февраля 1936 года:

«Устанавливаю на 1936 год по БАОЛ при Карагинском рыбокомбинате следующий штат работников: на дрифтере – 11 чел.; на сейнере – 15 чел., на тральщике – 35 чел. Всего штат 92 чел.».

Приказ начальника АКО № 139 от 21 марта 1936 года: «...Утверждаю следующие основные показатели вновь организуемой базы активного опытного лова (БАОЛ), временно утверждённой на внутрихозяйственном расчёте при Карагинском рыбокомбинате... Добыча сырца установлена: красная 5 000, сельдь 7 000 ц... Начало лова рыбы с 10 июня по 15 ноября 1936 года в районе комбинатов Усть-Камчатского, Озерного (сезонная база на восточном берегу Камчатки. – *С. Г.*), Авачи, Олюторки».

Первую промысловую экспедицию БАОЛа возглавил сотрудник рыбного управления АКО И. А. Гольдберг. 8 октября 1936 года из Петропавловска в район Олюторского рыбокомбината вышли сейнеры «Авача», «Вилюй», дрифтеры «Ударник» и «Стахановец». Траулером, который предполагалось использовать в качестве плавучей базы, БАОЛ ещё не распола-

гал. Суда вернулись в порт в начале ноября: дальнейший лов продолжать было нельзя из-за наступившего похолодания и появления льда.

Результаты лова превзошли все ожидания. Выйдя в море с большим опозданием из-за несвоевременного прибытия на Камчатку, суда сумели выполнить задание более чем наполовину. Наилучшие результаты показал сейнер «Авача» (капитан Косьмин), добывший 3 315,6 ц сельди и 220,3 ц трески, – свыше половины всего улова флотилии. Сейнер «Вилюй» (капитан Якимов) поймал за четыре замета 1 766,8 ц сельди. Дрифтер «Ударник» (капитан Перинго) выловил 474,8 ц сельди и 212,8 ц трески. «Ударник» способствовал хорошей работе всей флотилии, являясь её разведчиком.

Начальник экспедиции отмечал прекрасную работу старшего механика Правикова, дрифмейстера Алешкина, помощников механиков Мосунова и Николаенко, матросов Граховатского, Самовского, Черепанова и Мартынова: «Несмотря на неприспособленность судов к работе в условиях северных морей (отсутствие отопления жилых помещений, ряд других неудобств), коллектив флотилии упорно боролся за освоение новой для большинства техники и успешно выполнил поставленную перед ним задачу. Меньший улов сейнера “Вилюй” обусловлен лишь потерей им кошелькового невода в бурную погоду». По окончании осеннего лова оба дрифтера встали на зимовку, а сейнеры отправились исследовать возможность производства промысла в ближайших к Петропавловску бухтах.

Матрос сейнера «Авача» Поляков так вспоминал о своём первом промысловом сезоне: «Ещё сравнительно недавно я не был рыбаком. Но когда представилась возможность поступить на сейнер “Авача”, я с радостью воспользовался ею. Меня увлекла перспектива плавать по морю, разыскивать стаи рыб, стать матросом, а впоследствии – неводчиком. Заинтересовал и новый способ лова кошельковым неводом, впервые вводимый на Камчатке. 12 марта – в первый день моей работы на подготовке к активному лову – я приступил к пошивке селёдочного кошелькового невода. Инструктор товарищ Грубишич постоянно был с нами в сетевязальном цехе, и при его помощи мы подготовили хорошие снасти к приходу сейнеров.

Как выметывать невод, как его выбирать, нас учили в Моржовой бухте. Живо вспоминаю, как я стоял в первый раз на корме сейнера, учился быстрыми движениями рук без ошибок выбрасывать в море первый порядок невода – дальше он развертывался от хода судна… Работали мы по ночам. В поисках косяков рыбы захаживали в море, держали наготове невод. Мокрые полотнища смерзались, но мы перебирали невод длиною в 360 метров по три-четыре раза в ночь, чтобы его в любую минуту можно было забросить в море. В первые заметы мы брали небольшие уловы – по 100–150 ц за одно притонение. Хотя на лов мы вышли на четыре с половиной месяца позже, чем предполагалось по плану, наш сейнер выловил 3 536 ц рыбы и выполнил свой план.

Сейчас я остаюсь зимовать на сейнере. К путине будущего года нам надо подготовить два селёдочных кошельковых невода и один лососёвый, так что работы будет достаточно. Кроме того, мы в ближайшее время должны выйти на разведки вблизи Петропавловска. Моя мечта – стать неводчиком. Старшие товарищи – специалисты кошелькового лова товарищи Грубишич и Эстафиади (Евстафиади. – *С. Г.*) мне помогут в этом».

А вот что рассказывал о первом промысловом сезоне «Авачи» её капитан М. В. Косьмин: «...Кошельковый невод имеет в длину 500 и ширину 40–50 м. На выборку его после замета в море требуется всего 15–20 минут. Лучшее время для лова – ночь. Самое важное для успешного облова косяка – это точно определить направление его движения, ибо если окружать косяк с "хвоста", то рыба ускользнёт.

...Сильно отражались на успешности промысла резкое похолодание, наступившее в октябре, неблагоприятная погода. От смерзшихся сетей леденели пальцы, но команда не бросала работу, у всех было одно стремление – выполнить план, доказать, что советские рыбаки могут успешно работать на сейнерах. И вот, никогда не ловившие рыбу кошельковыми неводами, наши ловцы, набранные из грузчиков, рядовых рабочих, столяров, за пятнадцать заметов с сейнера "Авача" взяли 3 536 ц... Эти успехи говорят о том, что ловцы сумели в короткое время освоить сложную технику, и теперь с помощью наших инструкторов товарищей Эстафиади и Грубишича, сами будут готовить новые невода и дрифтерные сети для лова в будущем году. В числе этих рыбаков имеются такие прекрасные ударники, как матросы Поляков, Рохлецов, Баталов, Паршин, ученик механика Гончаров, помощник механика Мосунов и другие...»

Осенью 1936 года БАОЛ получил пополнение – небольшие промысловые суда, основной задачей которых являлась разведка рыбных косяков.

Приказ начальника АКО № 636 от 25 октября 1936 года: «Прибывшим из Японии рыбопромысловым разведчикам утверждаются следующие названия: № 1/11 – "Сатурн", № 2/27 – "Нептун", № 3/28 – "Юпитер". Адамович».

Значение начала активного морского промысла на полуострове было понято и оценено сразу. Сотрудники Камчатской опытно-научной исследовательской рыбной станции ВНИРО М. Л. Альперович и К. И. Панин характеризовали его как переломный этап в развитии рыбной промышленности Камчатки. «Путина текущего года ознаменовалась событием чрезвычайной важности для камчатской рыбопромышленности – прибытием и началом работы судов активного лова: сейнеров и дрифтеров. Первые результаты применения в наших местных условиях лова кошельковым неводом и плавными жаберными сетями, бесспорно, выходят из рамок простых разведочных и опытных работ и являются уже промыслом, давшим к тому же неплохой эффект. Наиболее интересные результаты разведки и лова полу-

чены в районе Олюторского залива в октябре. Начав поисковые работы в середине сентября, сейнер «Вилюй» обнаружил сельдь лишь в начале октября. Видимо, в этот период сельдь подошла в район разведок.

Первая экспедиция судов активного лова имела объектом добычи преимущественно сельдь. В дальнейшем, несомненно, активный лов охватит также и лососёвых, образующих не меньшие косяки, чем сельдь. Тем не менее последняя является, бесспорно, наиболее рентабельной из промысловых рыб для судов активного лова в силу ценности самой породы и несложности дальнейшей обработки…

Основным достижением октябрьской экспедиции БАОЛа… надо считать тот факт, что возможность работы сейнеров и дрифтеров в условиях Камчатки, даже в осеннее время, – блестяще доказана… Первые работы дали хорошие результаты… Не будет преувеличением сказать, что результаты работы экспедиции открывают новый этап развития рыбной промышленности Камчатки – этап постепенного перехода государственного лова на активные методы».

Общий вылов рыбы БАОЛа в 1936 году составил 6 445 ц, то есть 53,7 % планового задания. Причиной его невыполнения стало позднее начало промысла ввиду задержки прибытия судов.

Почти в одно время с БАОЛом активный лов в 1936 году готовилась начать и база Моховая. Здесь к этой работе намеревались привлечь небольшие суда – моторные кавасаки. Дрифтерные сети были подготовлены под руководством инструктора Гавриленко. По его словам, «в отличие от обыкновенных закидников, эти сети будут выбрасываться с кавасаки на значительное расстояние от берега и плыть свободно по течению… На каждый кавасаки даётся двадцать сетей, из которых десять находятся на лову, остальные – на просушке». Активный лов должен был начаться не позднее 21 мая. На него намеревались выставить два или три кавасаки. Заведующий базой Абрамов возлагал на новый метод лова большие надежды, «тем более что применение его в других рыбных бассейнах дало прекрасные результаты».

Приказ народного комиссара пищевой промышленности СССР № 200 от 4 февраля 1937 года: «Отмечая положительные итоги начала работы активного рыболовного флота на Камчатке, и в целях его дальнейшего развития в системе АКО, приказываю:

1. Начальнику Главрыбы т. Андрианову:

а) предусмотреть в плане судостроения 1937 года десять сейнеров для АКО, из них восемь сейнеров по Владивостокской рыбной судоверфи с окончанием строительства и сдачей АКО 1 апреля 1938 года и два сейнера – на судоремонтном заводе АКО с окончанием строительства 15 мая 1938 года;

б) получаемые из Японии два сейнера, предназначенные при распреде-

лении Дальгосрыбтресту, передать АКО с непосредственным направлением из Японии в Петропавловск.

2. Начальнику АКО т. Адамовичу:

а) базу активного флота на Камчатке предусмотреть в Раковой губе Авачинского залива, для чего произвести в текущем году все необходимые подготовительные работы;

б) все имеющиеся суда активного лова (сейнеры, дрифтеры) широко использовать в сезон 1937 года на добыче сельди и лососёвых с наиболее широким оперативным охватом важнейших районов добычи;

в) в местах лова рыбы активным флотом: Олюторском, Корфском, Усть-Камчатском, Жупановском рыбокомбинатах предусмотреть для 1938 года увеличение посольной ёмкости для обеспечения приёма и обработки сырца, доставленного сейнерами и дрифтерами».

Основные положения этого приказа в 1937 году так и остались на бумаге: увеличения судового состава в следующем сезоне не произошло.

1937 год

Утверждённый план добычи на год составлял 16 000 ц. Выполнить его не удалось: поймать смогли всего 9 274 ц. Наиболее удачно сработал экипаж «Авачи» – на его долю пришлось 3 710 ц. Это судно оказалось единственным, выполнившим задание.

Постановление АКО по балансу-отчёту БАОЛа за 1937 год: «Признать хозяйственную деятельность БАОЛа за 1937 год совершенно неудовлетворительной. Отметить, что руководство БАОЛа не боролось за выполнение плана, вследствие чего план выполнен только на 58 % при износе орудий лова на 42 %. Временно исполняющий дела начальника АКО Гладков».

Из отчёта о производственной деятельности БАОЛа: «Весь промысловый флот активного лова состоит из пяти судов… Путина разбивалась на три периода: весна, лето, осень. В зимний период времени строились все орудия лова для весенней путины… Зимой, когда суда находились в консервации, на временно созданной базе в Моховой были изготовлены следующие орудия лова: селёдочных сетей с ячеёй 30–32 мм – 135 шт., кошельковых неводов селедочных – 2 шт., лососёвых сетей с ячеёй 68 мм – 125 шт… Вооружив суда всеми необходимыми орудиями лова, приступили к лову в Авачинской губе и в открытом море. Весенняя путина длилась в течение всего мая, в период этого времени было поймано… сельди в Авачинском заливе 259,79 ц.

По окончании весенней сельди все суда были переключены на лов красной в Камчатском заливе. Непосредственно в Усть-Камчатске для лова красной за период весенней путины было построено два кошельковых лососёвых невода для сейнеров, 130 лососёвых сетей для дрифтеров и разведчиков…

Прибыли на место промысла в Камчатский залив в первых числах июня.

10 июня начался ход красной. Все суда были брошены на промысел. За июль поймано: красная 479,25 ц, кета 8,5, треска 25,5…

Сам БАОЛ своей обрабатывающей базы не имел… мог бы поймать в четыре-пять раз больше. Так как лов кратковременный и места лова отдалены от баз, доставка сырца на береговые обрабатывающие базы занимала очень много времени. Опыт применения лососёвого кошелькового невода для лова красной в путину 1937 года в Камчатском заливе не увенчался успехом – это можно объяснить тем, что красная рыба держится не густыми косяками, а разряжено… необходимо изучить биологию данной рыбы и производить все такие опыты кошельковыми неводами…»

После окончания лова в Камчатском заливе суда БАОЛа отправились в район Жупаново на промысел сельди. Сюда до начала её хода были доставлены необходимые дрифтерные сети. Первые 15 ц были предложены местному рыбокомбинату, который категорически отказался принимать их, объясняя это тем, что не успевает перерабатывать собственный улов. После этого дрифтеры прекратили самостоятельный лов и стали возить добычу сейнеров во льду на Авачинский рыбокомбинат, на что тратились одни ходовые сутки.

«В этот период времени суда наиболее часто снимались с лова для транспортных работ. После окончания лова рыбы в Жупановском районе все суда были отозваны в Петропавловск для подготовки к осенней путине 1937 года в Олюторском заливе. 20 августа все суда были собраны, был проведен профилактический осмотр машин, корпусов, текущий ремонт… После полного вооружения и подготовки к выходу в Олюторский залив в первых числах сентября, флот в составе двух дрифтеров и двух сейнеров был отправлен на промысел в Олюторский залив…

9 сентября разведчик “Сатурн”, выделенный для научно-исследовательской работы и промысловой разведки, вооруженный необходимым числом сетей, с научными сотрудниками был отправлен на место промысла. С прибытием всей флотилии… в Олюторский залив… нами временно была создана база стоянки судов, на которой поставлен склад для промыслового снаряжения, а также проведён водопровод для питания судов пресной водой. Сразу же с разгрузкой груза суда вышли на промысловую разведку в море. В это время разведчик “Сатурн” с научными работниками начал исследовательские работы и промысловую разведку.

За период с сентября месяца не было обнаружено косяков крупной сельди, а была масса молоди, и то разреженными косяками. Делали заметы, и максимальный улов был 40 ц, а большую часть составляли уловы 5–6 ц. С понижением температуры и появлением холодных ветров от Норд-Веста, появилась крупная сельдь. 12 октября “Сатурн” поймал дрифтерными сетями 3 ц крупной сельди, а 14 октября дрифтер “Стахановец” взял первый улов 300 ц, после чего все суда стали ловить».

В сентябре 1937 года в Олюторском заливе БАОЛ поймал 93,2, в октябре – 8 132 ц. Опыт путины 1937 года показал, что без своей обрабатывающей плавучей базы активный лов не может дать хороших результатов. «Неспособность берега обеспечить нормальную приёмку сырца от судов БАОЛа, а также не всегда предоставляющаяся возможность проводить выгрузку сырца на открытых берегах Камчатки, небольшие запасы горючего и небольшой радиус охвата района в связи с необходимостью бункеровать суда топливом отрывают много промыслового времени на переходы с места промысла на место бункера, а потому в путину 1938 года матка чрезвычайно нужна…»

Вот какие меры, по мнению руководителей БАОЛа, следовало предпринять в будущем, чтобы промысел шёл более успешно:

«Что необходимо для того, чтобы активный лов дал наиболее полный эффект в своей работе и был рентабелен?

1. Создать мощную береговую базу с зимней стоянкой и ремонтом судов, как-то: склады, пошивочные мастерские, механические мастерские.

2. Необходима плавучая и обрабатывающая база, на которой должны быть склады горючего, продовольствие и сосредоточена вся обработка рыбы на весь период нахождения судов на лове.

3. Необходимо организовать промысловый флот таким образом, чтобы суда были заняты исключительно на лове, а транспортировка рыбы должна производиться подсобным транспортным флотом, отсюда вытекает необходимость создать небольшого тоннажа транспортный флот.

4. Необходимо дрифтеры, сейнеры перевооружить под эксплуатацию несколькими видами орудий лова, то есть сделать комбаньерами.

5. Дрифтеры, в основном, приспособить под дрифтерный сейнерный лов, то есть дрифтерными сетями, кошельковыми неводами и снюрреводами.

6. Организовать мощную промысловую разведку для изучения промысловых районов и сырьевой базы…»

А вот документ, подводивший итог работе БАОЛа в завершившемся году. В нём помимо объективной оценки сложившегося положения присутствуют характерные для тех лет попытки оправдать его действиями неких «врагов народа».

Приказ № 30 по АКО от 4 января 1938 года: «Враги народа – японо-троцкистские шпионы и вредители, долгое время сидевшие у руководства рыбной промышленности АКО, умышленно задерживали развитие активного лова, несмотря на его огромные перспективы. Созданная в 1936 году БАОЛ не внесла в дело освоения глубинного лова сколько-нибудь серьёзных улучшений. Имея опыт работы в 1936 году, БАОЛ провалил план путины 1937 года. Уловлено БАОЛом всего 9 300 ц, что составляет 58 % его годового плана. При ознакомлении с материалами, характеризующими деятельность БАОЛа, установлено:

…2. Директор БАОЛа Макштас, имея в наличии три промысловых раз-

ведчика, отказался от использования их на поисковых работах, в связи с чем два разведчика были переданы на всё время путины другим организациям.

3. При разрежённом ходе сельди игнорировался лов дрифтерными сетями, что не дало возможности в достаточной мере определить подходы сельди и направление миграции её…

5. Поделка орудий лова была поручена завербованному бандой Адамовича некоему Грубишичу и технору Дегтярёву; в результате их работы лампары поделаны не были, а невода пошиты вредительски, из-за чего сельдь пробивалась, а рыбаки БАОЛа во время самой путины вынуждены были проводить доделку неводов.

6. Приказ народного комиссара пищевой промышленности т. Микояна (№ 200 от 4 февраля 1937 года) о производстве подготовительных работ по строительству базы активного лова директором Макштасом до конца выполнен не был, в результате чего БАОЛ к концу второго года своей работы не имеет постоянного места для стоянки, ремонта судов, а также береговых работ…

9. Имея образцы подлинной стахановской работы (неводчики Евстафиади, Пинчук и ряд других товарищей), опыт и знания лучших людей БАОЛа не передавались основной массе ловцов…»

1938 год

Выводы о необходимости иметь в составе БАОЛа «матку», то есть приёмно-транспортное судно, последовали быстро. 8 февраля 1938 года приказом по АКО было объявлено: «Траулеры “Буревестник”, “Восток” и “Дальневосточник” считать переданными БАОЛу с наличными командами, составом и вооружением…» В середине февраля эти суда стояли в ремонте на Петропавловской судоверфи, на них восстанавливалось и промысловое оборудование. Однако отсутствие у АКО небольших транспортов заставляло часто снимать их с лова и отправлять на грузоперевозки.

Приказ начальника АКО № 60 от 23 марта 1938 года: «Ввиду острой необходимости в переброске для путины горючего и мелких партий груза, для чего крупный тоннаж использовать нерационально, приказываю БАОЛу траулер “Дальневосточник” передать АКОфлоту…»

4 июня 1938 года стало известно о присуждении правительственных премий «За перевыполнение планов путины 1937 года». В Морлове её получили рыбаки «Авачи»: начальник лова Евстафиади, мотористы Пилипчук и Дмитриев.

Летом 1938 года Камчатское отделение ТИНРО совместно с БАОЛом организовало научно-промысловую разведку сельди в Кроноцком заливе. 1 июля разведчик «Сатурн» начал исследовать залив от мыса Ольга до бухты Моржовой. Он проводил опытный лов, изучал гидрологические условия

залива и состояние кормовой базы сельди. 11 июля «Сатурн» обнаружил несколько больших косяков в северной части залива и сообщил об этом промысловым судам. В этот же день сейнер № 2 поймал 380 ц. 13 июля сейнеры выловили ещё 600 ц. Впереди вновь шла «Авача» – за один день она взяла 295 ц. 14 июля улов принял «Рефрижератор № 2», который вскоре отправился в Петропавловск.

По словам учёных, «таким образом существовавшее раньше мнение о разрозненном, некосяковом ходе жупановской сельди опровергнуто».

К началу августа 1938 года годовой план был выполнен только на 4,3 %. О причинах этого сообщала газета «Камчатская правда». По её словам, «улов поднимается медленно из-за того, что большинство судов занимается перевозками: из двенадцати ловят шесть. Но и этим небольшим количеством Шабуров и Айунц (директор и главный инженер БАОЛа. – *С. Г.*) руководят безобразно. Весной они направили в Корф "Авачу". Селёдка прошла, "Авача" простояла шесть дней в Усть-Камчатске. В это время пришли и все остальные суда, опоздав на 17 дней. К тому времени на восточном побережье для ликвидации прорыва срочно выехали начальник рыбного отдела АКО Власкин, Шабуров и Айунц. Последний в самое горячее время уехал в Ключевской лесокомбинат, занялся хозяйственными делами, дав приказ: без него из Усть-Камчатска не уходить. Такое распоряжение дал и Власкин. Не смея ослушаться начальства, шесть судов в течение месяца стояли в Усть-Камчатске без дела. 6 июля в Жупаново пошла сельдь, а суда ждали Айунца. 12 июля суда пришли в Жупаново, но поздно. Только одна "Авача" 9 и 10 сделала по одному замету и выловила несколько сот центнеров…».

Неблагополучно обстояло дело и со снабжением судов даже самым необходимым: зимней одеждой, крайне нужной людям, работавшим на верхней палубе. Один из штурманов траулера «Буревестник» сообщал по этому поводу следующее: «Перед выходом в море руководители БАОЛа не снабдили команду тёплой одеждой. На всю команду было выдано только несколько пар резиновых сапог и поношенных ватных брюк. Когда мы обратились в БАОЛ, что при таком количестве одежды выходить на зимний лов невозможно, дайте хотя бы нам ещё ватные тужурки, нам ответили: "По нашей договоренности вы получите ватные тужурки в Озерновском рыбокомбинате". В Озерновском рыбокомбинате ватных тужурок не оказалось. Так нам в первом зимнем промысловом рейсе пришлось работать в резиновых сапогах, в летних ботинках, без рукавиц и перчаток. Недавно мы получили на 16 человек палубной команды четыре пары катанок… Плохо также обстоит дело у нас с постельными принадлежностями. На 40 человек команды нет ни одного полного комплекта белья…»

На 1 октября 1938 г. капитанами судов БАОЛа состояли: на «Сатурне» – Б. Жураховский, на «Аваче» – П. Жураховский, на «Стахановце» – Коля-

дин, на «Юпитере» – Вылежанин, на «Вилюе» – Котляров, на «Нептуне» – Губанов, на «Буревестнике» – П. М. Иванов, на «Ударнике» – Соловьёв.

В конце 1938 года БАОЛ был реорганизован.

Приказ начальника АКО № 301а от 5 ноября 1938 года: «1. Базу активного опытного лова (БАОЛ) переименовать в "Управление активного морского рыболовства АКО (Морлов)"... 3. Директором и главным инженером управления активного морского рыболовства назначить т. Ульянова Н. И... 6. Т. Ульянову Н. И. предлагаю выбрать место для базы флота Морлова и свои соображения по этому вопросу представить мне на утверждение...»

Записка о хозяйственной деятельности Морлова в 1938 году: «Имеет три разведчика, два дрифтера, четыре сейнера и три тральщика... Морлов в текущем 1938 году работал без промфинплана и вместе с рыбным промыслом занимался грузоперевозкой. Контрольная цифра лова рыбы составляла всего 31,3 тыс. ц рыбы, из коих 9,3 – сельди, 4,0 – красной, 6,0 – трески и 12 – камбалы. К концу 1938 года был составлением закончен промфинплан, в котором предвиделся убыток от реализации рыбопродукции на 4 500 тыс. руб., однако он не был утверждён начальником АКО ввиду позднего его составления.

За 1938 год упромышленно рыбы 3,5 тыс. ц. Убытки за 1938 г. по Морлову составляют 1 700 тыс. руб...

На план выполнения Морлова повлияли:

1) эксплуатация судов не по назначению, 2) неудовлетворительное снабжение спецодеждой, 3) необеспеченность сдачи рыбы (отказ комбинатов), 4) снятие двух сейнеров с промысла («Авача» и «Вилюй») и бездействие их на протяжении 46 дней, 5) отсутствие какой-либо собственной береговой базы...»

При годовом плане в 31 300 ц рыбы, наиболее значительную часть которого составляла камбала (12 000 ц), было поймано всего 3 454,3 ц, преимущественно сельди. Камбалу не ловили совсем.

1939 год

Несмотря на явную нереальность, план вылова на 1939 год был установлен в 52 500 ц. Это превышало прошлогоднее задание в 1,67 раза.

Вот как готовилось к весенней путине одно из подразделений Морлова – сетепошивочный цех на базе Моховой. «Рыбаки... с честью выполнили взятые на себя обязательства к XVIII съезду партии. После заключения договора с флотом, нами изготовлено к весенней путине три кошельковых невода, вполне готовых к эксплуатации. Сейчас ремонтируем ещё два кошельковых невода. 2 февраля закончили пошивку тралов из смоляной нитки для лова камбалы. Ударным порядком шьются лососёвые сети.

Не отрываясь от основного производства, рыбаки получили на руки льняные нитки, из которых в нерабочее время шьют сети. К 15 февраля будет

связано 30 сетей. Весь цех работает по-стахановски. Рыбаки: товарищи Толстун, Рохлецов, Юдков, Кузнецов, Елизаров, Раздолгин, Закревский и другие систематически выполняют планы на 168,5 %. На вязке тралов в особенности отличается стахановская бригада товарища Алёшкина, досрочно закончившая выполнение производственного задания. Шлюпочные мастера Е. Д. Константинов и В. Д. Константинов сделали три шлюпки для разведчиков. Ими взято обязательство к 1 апреля изготовить ещё пять шлюпок для сейнеров и дрифтеров».

В это время среди рыбацких коллективов Камчатки, как и по всей стране, шло социалистическое соревнование «имени Третьей Сталинской пятилетки». Труженики сетепошивочного цеха работали действительно замечательно. Бригада П. Н. Пинчука на вязке лососёвых сетей перевыполняла нормы вдвое: рыбак Забелин при норме 7,5 связывал по 18, Елизаров, Немцов и Кузнецов – по 16 м. Трудившиеся на оторочке лососёвых сетей Тыстун и Закревский при норме 300 вырабатывали до 700 м.

В апреле 1939 года для проведения исследований «в части организации научно-промысловой разведки сельди в Кроноцком, Корфском заливах, бухтах Уалла и Анапка» дрифтер «Стахановец» после ремонта сроком до 15 ноября передавался Камчатскому отделению ТИНРО. Стоимость его эксплуатации и расходы на освоение новых районов промысла относились на счёт АКО. На эти цели предполагалось израсходовать 1,5 млн руб.

17 мая в распоряжение ТИНРО с полным снаряжением поступал разведчик «Сатурн». Начальнику исследовательской экспедиции предписывалось «обеспечивать через начальника экспедиции в ходе оперативной работы не реже одного раза в месяц информирование АКО и Морлова о ходе и состоянии работ, а при всех случаях обнаружения рыбы об этом немедленно извещать через береговую рацию Морлов и капитанов промысловых судов».

В феврале 1939 года директор Морлова Р. М. Айунц обратился к начальнику АКО с рапортом, в котором обосновывал необходимость расширения своего берегового хозяйства за счёт его объединения с базой Моховая. «Учитывая постепенную ликвидацию обрабатывающей базы на Моховой в связи с развитием рыбного комбината на территории порта (порта АКО в Ковше. – *С. Г.*), считаю целесообразной передачу этой базы в ведение Морлова со всем имеющимся промфин-планом». Главным аргументом в пользу передачи Айунц выдвигал общность территории и части помещений двух предприятий.

Решение о их слиянии было принято 27 апреля 1939 года. Приказом по АКО № 198, проект которого Айунц составил 13 марта, «учитывая широкие перспективы развития Морлова на Камчатке и неотлагательное строительство базы Морлова в составе: слипа, механических мастерских, сетевязальной, траловой мастерской, складских сооружений, лабазов, консерва-

ционных мастерских и прочего», база Моховая передавалась Морлову. Тогда же было решено произвести топографическую съёмку её территории, а затем начать новое строительство. «Весь руководящий состав Морлова и базы Моховой остаётся на своих местах. Руководство базой Моховой осуществляет директор т. Ковалёв, который за свою работу несёт ответственность перед директором Морлова и отчитывается за свою деятельность перед последним».

Вскоре приказ № 198 был отменён «как изданный без разрешения наркома». Но идею объединения поддержали, приказав директору Морлова и отделу капитального строительства закончить топографические и геологоразведочные работы, составить генплан и представить его на утверждение наркомата. Пока же «база Моховая заканчивает свой хозяйственный год в части добычи, обработки и реализации как самостоятельная хозяйственная единица».

Фактическое объединение Морлова и базы Моховая произошло лишь в начале 1941 года.

Вплоть до конца 1939 года Морлов не имел помещения для конторы, занимая бывший гараж. Начальник АКО С. П. Емельянов 1 ноября 1939 года распорядился предоставить ему другое здание. «1. Начальнику коммунального хозяйства АКО т. Перелыгину выделить дом в городе по улице Красинцев № 5 под контору для Морлова. 2. В пятидневный срок произвести сдачу вышеупомянутого дома Морлову. 3. Комхозу АКО выселить людей… в другие дома комхоза. 4. Директору Морлова АКО т. Айунц принять все меры для переселения жильцов, живущих в этом доме, но не работающих в АКО, в дома соответствующих организаций. 5. Контору Морлова перевести в вышеупомянутое помещение не позднее 15 ноября».

Объяснительная записка к годовому отчёту: «…На продуктивность работы промысловых судов оказало влияние отсутствие угля и нефти в период лова… Работа на лове составляет только 7 %, на транспортных перевозках – 34 %, остальное – текущий ремонт в ненавигационное время.

Средний годовой заработок одного рабочего в 1938 году – 8 725 тыс. руб., в 1939 году – 10 538 руб.

Работа по текущему ремонту судов, по пошивке 100 неводов и 120 орудий лова проходила по-стахановски, выявлено было 38 чел. стахановцев, которые по окончании работы были все премированы.

Текучесть в Морлове была большая, начиная с января 1938 года принято 281 чел., уволено 263, в среднем на месяц 29–30 чел… Имеем выдвижение работников с низших квалификаций на высшие: четыре матроса – в боцманы, три боцмана – во вторые помощники, один матрос – на старшего помощника, один матрос – в третьи помощники, один боцман – в старшие помощники, один моторист – в старшие механики, один моторист – во вторые механики, кассир – в ответственные исполнители по кадрам, механик – в групповые механики…

Жилфонд: квартир 510 кв. м, общежитие – 45 кв. м, введено в эксплуатацию в 1939 году. Площадь нежилых помещений – 222 кв. м. Общее число проживающих на жилплощади предприятия 148 чел., общее число работающих на предприятии, пользующихся его площадью – 61 чел.».

Годовое задание на 1939 год вновь было провалено: вместо полагавшихся 52 500 ц было «упромышленно» всего 5 283. Реальный процент выполнения плана по сравнению с 1938 годом (11 %) практически не изменился, составив всего 10 %.

В 1939 году возглавлял Морлов директор В. П. Нахабов. На 1 октября 1939 года рыбацкое предприятие по-прежнему располагало двенадцатью судами (тремя траулерами, четырьмя сейнерами, двумя дрифтерами и тремя разведчиками).

1940 год

В 1940 году Морловом руководили П. И. Мамонов и А. Я. Думенко.

Приказ по управлению госрыбтреста АКО № 126 от 1 апреля 1940 года: «Утвердить представленный управлением морского рыболовства АКО промфинплан на 1939–40 хозяйственный год, разработанный на основании установленной ему трестом программы добычи рыбы-сырца со следующими основными показателями: сельдь – 19, красная – 3,5, кета – 0,5, треска – 1,0, камбала – 22. Всего 46 тыс. ц, в том числе по промысловым судам: сейнеры – 17,6, дрифтеры – 6,4, траулеры – 22. Сдача: сельдь и лососёвые 1-й сорт – 90 %, 2-й – 10 %, камбала 1-й сорт – 80 %, 2-й – 20 %».

12 июля 1940 года экипаж сейнера № 2 (капитан Соловьёв, неводчик Пинчук) впервые начал дневную добычу сельди. До этого рыбаки придерживались старой традиции ловить её тёмными ночами, определяя перемещение косяков по фосфорическим вспышкам на поверхности воды. В районе Жупановского рыбокомбината капитан и неводчик заметили на море необычную рябь, вызванную всплесками рыб. Так впервые днём был обнаружен косяк сельди. Первый же замет принёс 200 ц. Днём 14 июля взяли ещё 400 ц.

«Когда рыбаки пришли в Петропавловск и рассказали, что они ловили сельдь днём, им не поверили.

– Не может этого быть! Все селёдку ловят ночью, а вы днём. Да вы просто шутите! Ведь ночью ловят селёдку на Каспии, в Приморье. Везде селёдку ловят ночью.

– Не верите, как хотите, а мы ловили днём!

Сейнер опять в море. Шесть часов вечера 20 августа. Солнце клонилось к закату. Яркие лучи его золотили морскую поверхность. Капитан и неводчик на вахте. Они внимательно наблюдают за морем. Входим в бухту Жировую. Вдруг заметили всплески воды. Это оказался огромный косяк сельди. За один замет невода поймали около 1 000 центнеров сельди. Сейнер взял на

борт 727 центнеров да нагрузил в мешок (садок) 116 центнеров. Это был необычайно рекордный улов кошельковым неводом в камчатских водах…»

4 сентября 1940 года рыбаки Морлова собрались на сейнере № 1. Здесь они обсуждали опыт дневного лова и предложения по совершенствованию организации промысла.

Капитан дрифтера «Ударник» Козинец вновь заговорил о необходимости обзаведения «маткой»: «Если будет выделена плавучая база, то мы сможем ловить рыбу круглосуточно, тогда в два-три раза перекроем свои планы. В настоящее время рыбу мы ловим не более трёх часов в сутки, остальное время мы или ремонтируемся, или стоим в порту, или бегаем за продуктами. Организация плавучей приёмной базы позволит нам избежать этих простоев». Он заявил, что не видит препятствий к дневному лову сельди, так как неоднократно натыкался на косяки рыбы, но ловить не мог из-за того, что следовал с уловом на береговую базу. Аналогичное мнение высказывал и неводчик сейнера № 1 Тропин.

Групповой механик Цуркан и боцман сейнера № 1 Товкач предложили использовать плавбазу не только для сдачи улова, но и как снабженческое судно, а также в качестве ремонтной базы. «Порвался немножко невод – опять в порт, произошла какая-нибудь самая незначительная поломка машины, болтик сломается – тоже идём в порт…» Неводчик дрифтера «Стахановец» Баталов заявил прямо: «Пусть скорее дают нам траулер. Мы завалим его рыбой!»

Недоумение рыбаков вызвало отсутствие на таком важном совещании начальника АКО и главного инженера АКО Айунца, ещё недавно руководившего Морловом и хорошо знавшего его проблемы.

Спустя несколько дней экипаж сейнера № 2 выступил с почином «За десятитысячный улов сельди на каждый сейнер!»

«В ознаменование пятилетия стахановского движения и двухсотлетнего юбилея г. Петропавловска-на-Камчатке мы, экипаж сейнера № 2 Морлова АКО, берём на себя обязательства – до конца 1940 года выловить ещё 6 400 ц, доведя лов до 10 000 ц (нами на 30 августа уже выловлено 3 600 ц при плановом задании 4 400 ц)…

Надо сказать, что глубьевой сейнерный лов сельди на Камчатке имеет большие перспективы, и если его правильно организовать, то вылов 10 000 ц на судно в год не будет казаться таким большим и невероятным, как это предполагают некоторые отсталые люди теперь…

Выловленный сырец обязуемся сдавать весь высокого качества. Обязуемся также обеспечить бесперебойную работу сейнера и всех его механизмов, содержать в хорошем состоянии орудия лова. Наш невод находится в эксплуатации уже две путины, мы принимаем обязательство провести неводу капитальный ремонт своими силами в процессе работы, не прекращая лова.

Со своей стороны мы требуем у управления Морлова АКО своевременного обеспечения сейнера запасными частями, инструментом, горючим, смазкой, чтобы с выходом на лов и на лову у нас не было никаких задержек. Также очень важно, чтобы Авачинский рыбокомбинат, которому мы сдаём рыбу, не задерживал от нас улова и точно выдерживал установленную норму разгрузки 100 ц в час на судно.

Ни один сейнер в Советском Союзе ещё не имеет вылова 10 000 ц сельди в год, поэтому, являясь инициатором борьбы за десятитысячный улов на сейнер, мы вызываем все остальные сейнеры Морлова АКО и других бассейнов последовать нашему примеру».

Следует отметить, что выполнить намеченное вновь не удалось. Всего по плану четыре сейнера Морлова должны были добыть 17 640 ц, но поймали всего 10 107. При этом инициатор почина – сейнер № 2 – справился с заданием всего на 88,4 %. Вины рыбаков в этом не было: судно опять было отозвано на грузоперевозки.

Осенью 1940 года впервые на Камчатке на судах Морлова началось охлаждение рыбы льдо-соляной смесью. Новую методику предложил технолог АКО Б. В. Крюгер. Эксперименты проводились на траулере «Буревестник». В его трюме установили отсеки с разборными стенками, в которые слоями засыпали лед и соль, накрывая их затем листами жести. На жесть укладывали рыбу, затем вновь помещали лед и соль. Рыба хорошо промораживалась, хранилась до выгрузки в Петропавловске и сдавалась первым сортом.

В конце 1940 года Морлов имел 16 промысловых судов: семь паровых траулеров («Дальневосточник», «Буревестник», «Гага», «Восток», «Лебедь», «Топорок», «Палтус»), четыре сейнера калифорнийского типа («Авача», «Вилюй», № 1 и № 2), два дрифтера («Стахановец» и «Ударник») и три разведчика («Нептун», «Сатурн» и «Юпитер»). В этом году вылов рыбы составил 19 000 ц.

Срыв программы был вызван поздним выходом на лов траулеров (вместо 15 марта – 25 мая) из-за отсутствия топлива. Они завершили работу уже 1 июля, так как их отозвали на грузоперевозки. По этой же причине не выполнили план большинство сейнеров и дрифтеров. Единственным успешно работавшим в 1940 году судном Морлова стал дрифтер «Ударник», который под командованием капитана Козинца справился с заданием на 117 %.

В ноябре 1940 года произошла авария с ледоколом «Малыгин». Часть судов АКО была привлечена к его поиску. Среди них находились и траулеры Морлова.

Приказ начальника АКО № 53 от 4 ноября 1940 года: «Для доставки к месту работы и обслуживания экспедиции, направляемой на поиски потерпевшего аварию ледокола «Малыгин» приказываю: 1. Директору Морлова

Думенко А. Я. снарядить «Дальневосточник» и снабдить всем необходимым для плавания в течение полутора месяцев. 2. Начальником экспедиции… назначаю начальника экспедиции шхуны «Смольный» т. Кухарского, которому выполнять все распоряжения начальника Петропавловского порта. 3. Срок выхода «Дальневосточника» назначаю на 17 часов 14 ноября (капитан Берг К. К.). Капитану «Дальневосточника» держать радиосвязь с береговыми станциями и ежедневно информировать о ходе работ начальника Петропавловского порта».

Решение управляющего АКО по годовому отчёту Морлова. 25 декабря 1940 года. «…2. Утвердить баланс основной деятельности в сумме 24 688 842 руб. 78 коп. и чистым убытком в сумме 1 738 811 руб. 95 коп. Отметить: а) план заготовки рыбы-сырца выполнен на 42,4 %, что даже с учётом отвлечения флота на грузоперевозки не оправдывается теми возможностями выполнения плана, которые у Морлова имелись… в) выполнение плана по выпуску валовой продукции в неизменных ценах составляет 27,6 %… Хозяйственную деятельность Морлова АКО признать неудовлетворительной».

1941 год

Производственная программа на 1941 год предусматривала вылов 40 000 ц рыбы. В этом году Морлову был передан рыбозавод базы Моховая вместе с холодильником и подсобными предприятиями. С 1 марта 1941 года Морлов стал предприятием с законченным циклом производства, так как теперь в его рамках добывающая промышленность объединилась с обрабатывающей.

В его состав вошли: промысловый флот; цеха: засольный, коптильный, колбасный, консервный, икорный, строительный, «огневой сушки рыбы»; холодильник; сельскохозяйственная ферма; коммунальное хозяйство.

Одновременно Морлов коренным образом изменил характер промысловой деятельности: из сезонной она превратилась в круглогодичную. Но тем не менее «успешное разрешение в 1941 году проблемы круглогодичного морского рыболовства в его организационных формах не могло сразу оказать заметного влияния на результаты хозяйственной деятельности».

Наряду с обычной деятельностью, в 1941 году предполагалось провести работы экспериментального характера: было намечено освоить симметричный трал и изучить его промысловые качества в различных условиях. «На все эти работы была составлена смета в сумме 100,7 тыс. руб., но изменническое нападение немецко-фашистских орд на Советский Союз временно приостановило эту работу, и, более того, значительную часть флота пришлось переключить на работу не по прямому назначению».

Начало Великой Отечественной войны большинство судов Морлова встретило на промысле.

Радиограмма с борта траулера «Топорок»: «Находясь в море, мы услышали по радио сообщение народного комиссара иностранных дел Вячеслава Михайловича Молотова о переходе германскими войсками советской границы без объявления войны. Экипаж тральщика «Топорок» с глубоким возмущением выслушал сообщение о вероломстве фашистов Германии, напавших на нашу священную и неприкосновенную социалистическую Родину. Экипаж готов в любую минуту по зову коммунистической партии и правительства встать на защиту социалистических рубежей и дать сокрушительный отпор фашистским бандитам, чтобы им неповадно было совать своё свиное рыло в наш советский огород. В настоящий момент экипаж тральщика «Топорок» обязуется ещё теснее сплотить свои ряды, выполнить и перевыполнить производственный план как по качеству, так и по количеству, усиливая мощь нашей социалистической Родины. По поручению митинга: Гонсиоровский, Белоногов, Томашевский, Морозов».

Часть промыслового флота Морлова была мобилизована: суда вошли в состав Тихоокеанского флота (ТОФ).

Приказ начальника АКО С. П. Емельянова № 013 от 19 июля 1941 года: «Во исполнение телеграфного указания начальника штаба Тихоокеанского флота… приказываю… директору Морлова АКО Ермошкину не позднее 21 июля сего года передать в распоряжение командира Петропавловской военно-морской базы Тихоокеанского флота два сейнера: “Авача” и “Вилюй”».

Начавшаяся война потребовала от людей значительного напряжения сил, так как многие физически крепкие работники были призваны на воинскую службу и покинули предприятие. «Ввиду создавшейся обстановки, недостаток на производстве базы Моховая Морлова рабочей силы – мужчин – требует вовлечения в производство вторых и третьих членов семей. Для этой цели женщины должны быть на время работы освобождены от имеющихся ребят ясельного и дошкольного возраста. Ясли имеются (на 25 чел.), для детей дошкольного возраста с 1 августа организуется детсад – двенадцатичасовая работа двух групп по 25 чел. Не имея соответствующего помещения для детсада, временно подготавливается помещение бывшей конторы базы Моховой площадью 48 кв. м. Помещение – барак не новый, требует большого ремонта… лучшего помещения на сегодняшний день нет… На новый хозяйственный год – поднять вопрос о… строительстве специального дома для детсада». В детсаду работали заведующая, два воспитателя, повар и две няни-уборщицы.

Заключение АКО о хозяйственной деятельности Морлова в 1941 году: «План заготовки рыбы-сырца выполнен на 23,2 тыс. ц, или 52,5 %, в том числе по гослову 14,5 тыс. ц (35,6 %) и по скупу – 8,7 тыс. ц, или на 254,6 %… План по выпуску не выполнен из-за недолова. Морлов дал более разнообразный ассортимент продукции против предусмотренного. Такие изделия, как консервы, копчености, маринады и колбаса вырабатывались не только из лососёвых

пород, но из менее ценных. Так, например, из 233 ц сырца, направленного на производство рыбной колбасы, рыбы лососёвых пород было только 89 ц, остальные 144 – треска, камбала, корюшка, навага. На маринад направлено 183 ц уйка… Использование этих наименее ценных пород рыбы на производство качественной продукции следует отметить как положительный момент в работе…»

Невыполнение плана было, в первую очередь, вызвано отвлечением флота на обслуживание военных нужд.

1942 год

Промфинплан на год утверждался в объёме 32 450 ц. При его разработке особо отмечалась «необходимость использования всех отходов производства, в том числе молок и головок, направляя последние в первую очередь на питание рабочих и служащих в свежем или соленом виде, в крайнем случае, отходы от производства направлять для заготовки корма для собак».

Наиболее мощные промысловые суда – паровые траулеры – решено было в максимальной степени использовать на лову. В этом случае выполнение установленного плана вылова впервые могло стать реальностью. Вот как моряки «Востока», приступившего к лову после длительного перерыва, рассказывали о своей работе в январе 1942 года:

«Мы получили распоряжение выйти в море на активный лов. Команда нашего тральщика «Восток», горя желанием проверить свои силы и вооружение и дать стране как можно больше продукции, с энтузиазмом взялась за работу. Первое пробное траление дало хорошие результаты, мы подняли на борт 1,5 т камбалы. До этого экипаж тральщика ещё не работал на активном лове. «Восток» использовался как транспортное судно, и первый хороший улов воодушевил коллектив.

Затем за пять промысловых суток мы сделали 40 тралений и добыли 560 ц рыбы. Задание на вторую половину января мы выполнили, несмотря на то, что это дело для всей команды новое, а погода все дни была исключительно неблагоприятной – шторм со снегом достигал семи баллов. Это сильно затрудняло промысел. Но наши люди работали самоотверженно, стойко перенося трудности.

Особо отличился тралмейстер (так в то время называли тралового мастера. – *С. Г.*) Павел Егорович Алёшкин, который всё время держал трал в исправности, и матрос 2-го класса Владимир Кульков, хорошо работавший на уборке рыбы в трюм. Не отставал от них матрос 1-го класса Дмитрий Неупокоев. Илья Григорьевич Евстафиади, несмотря на штормовую погоду, хорошо держал тральщик на рыбных банках. Кочегары 1-го класса товарищи Вагайцев и Челаков всегда держали пар на марке и обеспечивали нужный ход судна. Механик Лесовой обеспечил бесперебойную работу механизмов.

Вместе с нами работал инженер добычи Морлова товарищ Томашевский. Он обучил экипаж траловому лову.

Сейчас мы уже имеем некоторый опыт тралового лова. В предстоящий выход в море на промысел мы учтём недостатки, которые были в первом рейсе, и задание на февраль выполним в срок. Хочется скорее снова выйти на активный лов. Между тем, из-за снабжения углём и водой выход тральщика задерживается. Этого нельзя допускать!».

Оставшиеся в Морлове суда были военизированы, их экипажи объявлены состоящими на воинской службе. 24 января 1942 года был создан «дивизион рыболовецкой службы», в составе траулеров «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Топорок» и «Гага». Его командиром стал директор Морлова АКО Г. Я. Ермошкин. В 1942 году в состав Тихоокеанского флота вошли дрифтеры «Стахановец» и «Ударник». В начале 1943 года «Ударник» погиб.

Приказ по управлению АКО № 258 от 23 июля 1942 года: «Во исполнение приказа Наркомрыбпрома СССР от 30 ноября 1941 года № 67/III помощникам капитанов по политической части на судах флота АКО присвоить должностные звания “политрук”. Начальник АКО Емельянов».

В октябре 1942 года на добыче рыбы лидировал траулер «Топорок» (капитан Лозовский, тралмастер Попов). Его суточные уловы доходили до 31 т. С 7 по 12 октября судно поймало 105 т рыбы, преимущественно камбалы. Рейсовое задание оказалось выполненным на 110 %.

Траулер «Восток» (капитан Ленский, тралмастер Токарев) за восемь дней добыл 102 т. После сдачи улова на Кихчикский комбинат, судно опять вышло на лов и с 11 по 14 октября поймало ещё 50 т. Траулер «Гага» с 21 сентября по 6 октября выловил 113 т. Между командами траулеров шло «предоктябрьское соревнование за право рапортовать к 25-летию Советской власти о выполнении фронтового задания».

Заключение о хозяйственной деятельности Морлова АКО в 1942 году: «План по заготовке рыбы-сырца выполнен Морловом в количестве 33,9 тыс. ц, или 104,4 %, в том числе по гослову – 25,2 тыс., или 107,2 %, и по скупу – 8,7 тыс. ц, или 97 %. По сравнению с прошлым годом выполнение плана составляет 198,8 %».

Наиболее эффективно в течение года работал траулер «Топорок», давший 197,6 % плана.

«Необходимо отметить, что Морлов на протяжении ряда лет, будучи ещё БАОЛом, впервые в отчётном году, благодаря налаженности в работе, добился значительных сдвигов в части увеличения добычи рыбы, выполнив таким образом план заготовки рыбы… по сравнению с прошлым 1940\41 годом. Добыча рыбы в 1941 году по гослову увеличилась на 10,7 тыс. ц. Выполнение плана проходило крайне напряженно и, в основном, было успешно завершено в конце четвертого квартала, на долю которого падает 47,2 % общего количе-

ства вылова по гослову. Во втором и третьем кварталах траулеры снимались на грузоперевозки, в частности, – “Восток” и “Гага”. Всего же при 23,1 судомесяце работы на лову 10,6 судомесяцев промысловые траулеры работали на грузоперевозках, что следует рассматривать как ненормальное явление…»

Впервые за годы существования БАОЛа-Морлова его работа признавалась удовлетворительной.

К концу 1942 года Морлов располагал следующими производственными зданиями и сооружениями: пристанью, медпунктом, яслями, пошивочными мастерскими, промышленным комбинатом, столярными мастерскими, конюшней на три станка, оградой территории базы, наружной электросетью, временной столовой, складом, конторкой к засольному цеху, вешалами для неводов, овощехранилищем, шлюпочной мастерской и кузницей.

Его работники проживали в десяти каркасно-засыпных палатках, крытых финской стружкой, в бараке, в домике, перестроенном из парикмахерской, в трёх гессенских утеплённых палатках и одном новом доме.

1943 год

Газета «Камчатская правда», 25 февраля 1943 года. Статья «Люди “Буревестника”»:

«Сложна работа моряков. Но ещё сложнее она на промысловых судах. Человек должен быть здесь не только моряком, но и опытным рыбаком, в любое время способным оставить штурвал или лопату кочегара и встать к тралу или на сортировку и солку рыбы.

Таких людей воспитывает на своём небольшом судне капитан Владимир Михайлович Неклюдов. Ему 48 лет, и 33 из них посвящены морю, морскому лову. Начав морскую службу в водах Ледовитого океана, Владимир Михайлович за тридцать с лишним лет избороздил многие моря и океаны. С 1932 года он беспрерывно плавает в водах, омывающих Камчатку, ловя краба, треску, камбалу, сельдь. Когда перед траловым флотом АКО была поставлена задача максимального вылова рыбы, Владимир Михайлович пришёл на “Буревестник”. Нерадостными были первые дни. План не выполнили, люди работали с прохладцей, не вкладывали в работу души, не болели за честь судна. Пришлось начинать с людей, воспитывать в них чувство ответственности за работу, за государственный план. И сейчас Владимир Михайлович может гордиться. Люди “Буревестника” – это лучшие рыбаки Морлова.

Тралмейстер – первый помощник капитана на лову рыбы. От его знаний, умения, инициативы зависит успех дела. Таким требованиям отвечает Павел Егорович Алёшкин – первый тралмейстер “Буревестника”.

– Человек дела! Неутомимый работник, – так характеризует капитан своего тралмейстера. Его можно видеть на полубаке и днём, и ночью. Когда идёт траление, всё внимание Павла Егоровича сосредоточено на одном: правильно протралить намеченный участок моря, быстро поднять трал на

судно и освободить его от ценного груза. Тралмейстер хорошо знает, что трал должен подниматься свободно и без задержек. Поэтому он ведёт траление пять-семь минут, что гарантирует быструю манёвренность и сохранность снаряжения. “Буревестник” не потерял ни одного трала.

Держать пар на марке, а судно на курсе – такое требование предъявляется к машинной команде. Игнат Игнатович Наркевич – старший механик. Он, его помощники, кочегары и машинисты у жарких топок помогают успешному тралению. Когда трал в действии – нужно держать высокое давление в котлах и обеспечивать необходимый ход судна. Моряки-рыбаки никогда не жалуются на машинистов и кочегаров. Напротив, восторженно о них отзываются. Да и как не говорить о хорошей работе механиков, когда они делают всё, чтобы обеспечить бесперебойный лов?!

Вышла из строя центробежка, грозит срывом рейса. Этого допустить нельзя, и Игнат Игнатович с помощниками быстро находят дефект, своими силами исправляют его, и судно продолжает лов. Крепление талей ослабли, разболтались скобы. И здесь механики помогли – быстро устранили неисправность.

Штурманы товарищи Тяжкин и Салтыков – опытные судоводители. У них судно всегда идёт по курсу, не сходит с рыболовной банки.

Вместе с механиками и штурманами, вместе с капитаном и тралмейстером матросы товарищи Пронин, Жулында, Коротчин, Трофимов, засольщик Лисаков, буфетчица Евдокия Позднякова и другие в тихую и штормовую погоду борются за каждый центнер выловленной рыбы. Это они по четырнадцать-шестнадцать часов беспрерывно работают на приёмке трала, уборке рыбы.

Небольшой коллектив траулера живёт одной мыслью – помогать фронту стахановской работой на лове. И их труд виден. Они первыми в Морлове выполнили квартальный план. Они продолжают лов, в труде отметив 25-ю годовщину Красной Армии».

Нередко моряки попадали в критические ситуации. Об одной из них свидетельствует следующий документ.

Приказ по АКО № 298 от 14 июля 1943 года: «18 и 25 марта 1943 года рыболовный траулер “Гага” на пути из Охотского моря в Петропавловский порт, в районе острова Уташуд – мыс Кузачин, дважды обезуглился. Израсходовав весь уголь и находясь вблизи опасности, в целях спасения судна, груза и людей, по распоряжению капитана Кеербергена сожгли всё, что могло гореть: разное деревянное оборудование, окрасочный материал и груз – картон 3 500 кг. Кроме этого, потерян верп весом 200 кг и 600 м ваера, выброшено за борт 10 т камбалы, испортившейся во время качки.

Расследованием установлено, что плавание рыболовного траулера “Гага” проходило в крайне осложненной гидрометеорологической обстановке, которая не только задержала ход судна, но и не позволила из-за плохой

видимости своевременно возвратиться в Охотское море, чтобы там отстояться и пополнить бункер. 31 марта 1943 года пароход "Орочон" прибуксировал траулер "Гага" на рейд Озерновского рыбокомбината и выдал ему 80 т угля. 4 апреля траулер "Гага" прибыл благополучно в Петропавловск. На основании того, что обезугливание траулера "Гага" наступило по стихийной причине, приказываю: обезугливание траулера "Гага" отнести к общей аварии, а убытки от неё распределить между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости».

Судовой состав Морлова в 1943 году вновь изменился: 31 июля и 29 октября Тихоокеанскому флоту были переданы сейнеры № 1 и № 2.

Объяснительная записка к годовому отчёту: «1943 год является переломным периодом в занятии управлением Морлова АКО своих функций по добыче рыбы-сырца активным морским ловом, а также обработки пойманного сырца на заводе Моховая. Тщательная подготовка к обеспечению судов всеми необходимыми орудиями лова, материалами и топливом, правильное распределение рабсилы и другие факторы обеспечили перевыполнение Госплана по всем основным показателям…

Приведённые показатели с полной очевидностью подтверждают самоотверженную работу коллектива рыбаков и рыбачек Морлова АКО в 1943 году по выполнению поставленных перед ними хозяйственных задач. Особое внимание надлежит уделить судоэкипажам рабочих траулеров "Буревестник" (капитан т. Неклюдов), выполнившим план добычи рыбы-сырца на 167 %, и "Топорок" (капитан т. Оводовский) – на 151 %».

Решение начальника АКО по годовому отчёту Морлова АКО за 1943 год: «1. Морлов в 1943 году впервые добился весьма существенных успехов в выполнении плана по заготовке рыбы-сырца: при плане в 36,1 тыс. ц фактически заготовлено 44,06 тыс. ц, или 122 %, в том числе соответственно: по гослову – 30 тыс. ц и 36,7, или 122,3 %, по скупу – 6,1 тыс. ц и 7,3 тыс., или 120,5 %. По отдельным судам годовой план перевыполнен: "Буревестник" – 166,8 % и "Топорок" – 150,9 %. В то же время план третьего и четвертого кварталов не был выполнен ни траулерами, ни в целом по Морлову, так как в этот период траулеры использовались, в основном, на грузоперевозках, между тем работа траулеров на грузоперевозках не планировалась. Отметить, что нагрузка траулеров по вылову на год была установлена по плану небольшая, а показатели плана по междурейсовым стоянкам в плане были явно завышены.

2. План выпуска пищевой рыбопродукции в натуральном выражении выполнен в целом на 120 %, план по выпуску консервов – 118,8 %, по корму собакам – на 511 %. Ассортимент по солёной продукции по сравнению с планом улучшен (выпуск малосольной сельди, среднесолёной сельди и маринадов)…

3. Морлов выполнил нормы по расходованию сырца на выработку продукции, достигнув, в целом, по всему ассортименту экономии в 56 ц. Нор-

мы по топливу для флота фактически выполнены с общей экономией в 614 т, однако по соли – перерасход в 34 т...»

1944 год

Приказ начальника АКО № 183 от 12 мая 1944 года об установлении Морлову годового плана: «...Заготовка рыбы-сырца, тыс. ц: гослов – 53, скуп – 7,5, итого – 60,5, в том числе по промысловым судам: "Топорок" – 13,0, "Восток" – 13,0, "Гага", "Палтус", "Буревестник" – по 9,0. Всего 53,0 тыс. ц... Выпуск готовой рыбной продукции... всего 48 208 ц... Выход консервной продукции... всего 146,5 руб., 2 000 ящиков... Численность работающих – 518, рабочих – 322, ученики – 25, инженерно-технические работники – 72, служащие – 23, обслуживающих – 70. Фонд зарплаты 4 848,0 тыс. руб.».

Несмотря на то, что численность судов Морлова в годы войны сократилась, улов рыбы заметно вырос, достигнув в 1944 году 61 300 ц. Годовой план был выполнен на 101,3 %.

На траулерах было налажено соревнование вахт. Так, на «Топорке» они заключили между собой договоры, в которых обязались ловить за вахту не менее 8 т рыбы. 20 января 1944 года вахта третьего помощника капитана Салтыкова и тралмейстера Косыгина добыла 12,9 т. Заступившая на смену вахта второго помощника капитана Романова и помощника тралмейстера Кулинова выловила уже 14,5 т. Первой за эти сутки стала вахта старшего помощника Гладкова и помощника тралмейстера Шашина: она поймала 15 т. Всего же за сутки рыбаки добыли 72 т рыбы. Такой результат был достигнут впервые. Впрочем, вскоре он был заметно перекрыт: 30 января 1944 года вахта Романова и Кулинов выловила уже 17,5 т.

Радиограмма с борта траулера «Топорок»: «Экипаж траулера "Топорок" одержал крупную трудовую победу – 24 марта завершил выполнение годового плана вылова рыбы. Меньше чем за три месяца промысла в чрезвычайно трудных условиях зимы, в бурном Охотском море моряки выловили 13 тыс. ц рыбы. Полный горячей любви, беззаветной преданности матери-Родине, воодушевленный предстоящими победами героической Красной Армией, экипаж траулера успешно продолжает лов рыбы в фонд Верховного Главнокомандования Красной Армии».

«Камчатская правда», 2 апреля 1944 года: «В течение долгого времени среди тральщиков Морлова АКО рекорд по добыче оставался за командой тральщика "Гага", выловившей за сутки 55 т рыбы. Это считалось большой производственной победой в траловом рыболовстве. Моряки тральщика "Восток" (капитан товарищ Ленский, тралмейстер товарищ Косяченко) решили перекрыть этот рекорд. Они долго готовились к этому. Выискивали новые банки, увеличивали число тралений. 31 марта им удалось одержать крупную производственную победу. В этот день команда тральщика выловила 120 т

рыбы и установила новый трудовой рекорд. Моряки не останавливаются на достигнутом. Они дали твёрдое слово добиться ещё лучших результатов и этим помочь наступлению героической Красной Армии».

Объяснительная записка к бухгалтерскому отчёту за 1944 год: «Победоносное наступление героической Красной Армии на фронтах Отечественной войны и трудовые подвиги трудящихся нашей Родины в тылу породили небывалый подъём среди моряков, рыбаков и рыбачек нашего коллектива на досрочное выполнение государственного плана 1944 года, всестороннюю поддержку Красной Армии в её борьбе за наше правое дело.

На всём протяжении Великой Отечественной войны коллектив Морлова АКО, несмотря на трудности военного времени, из года в год наверстывал темпы добычи и обработки рыбы, перевыполняя годовые задания…

Наращиванию темпов добычи способствовала самоотверженная работа в трудных условиях зимней и тяжёлой метеообстановки передовых траулеров и всесторонняя подготовка необходимого количества орудий лова. Так, например: “Топорок” – капитан Неклюдов, тралмейстер Попов, старший механик Анкур (план – 13 000, отчёт – 18 034 ц, 138 %), “Гага” – капитан Иванов, тралмейстер Токарев, старший механик Мамонтов (план – 9 000, отчёт – 11 950, 132,6 %).

Если учесть, что траловый флот на добыче рыбы использовался только на 35 % своего времени, становится понятным, какие широкие перспективы имеются для развития морского тралового рыболовства у берегов Камчатского полуострова…»

1945 год

В начале 1945 года наиболее успешно работал траулер «Буревестник» под командованием капитана П. М. Иванова. В течение четырёх дней января в районе Озерной судно добыло 250 т рыбы. Самый большой улов – 91 т – пришёлся на 14 января 1945 года.

«В конце января команда тральщика “Буревестник”, по-фронтовому проведя два рейса, обязалась в январе в честь победного наступления Красной Армии провести ещё один рейс. Это обязательство с честью выполнено. Выйдя в третий раз на лов, члены экипажа за 34 часа добыли 220 тонн рыбы». Команда заявила: «Увеличением добычи рыбы мы помогаем родным советским воинам. Пусть они беспощадно громят врага, ещё стремительнее идут вперёд к Берлину!»

Отлично трудились и моряки траулера «Топорок» (капитан Неклюдов, тралмейстер Попов). В февральском море за короткое время они добыли 100 т. Экипаж решил перевыполнить рейсовое задание к годовщине создания Красной Армии на 115 %, сэкономить 15 т топлива и «честным трудом славить героических советских воинов».

Помимо помощи фронту напряжённым трудом в море, рыбаки Морлова

приняли непосредственное участие в боевых действиях: в августе 1945 года траулеры «Буревестник» и «Дальневосточник» под командованием П. М. Иванова и К. К. Берга перебрасывали десант на Курильские острова.

Курильская десантная операция стала последним аккордом Второй мировой войны. Пятерых моряков «Дальневосточника» ожидали боевые награды за отличие при доставке военных грузов и их своевременную разгрузку в сложных метеоусловиях. «Экипаж тральщика лично участвовал во всех грузовых работах и заслужил отличную оценку командования Камчатского оборонительного района».

В начале сентября 1945 года во Владивостоке завершилось строительство восьми деревянных рыболовецких сейнеров с двигателями мощностью по 150 л. с. («Трал», «Шкив», «Ваер», «Вертлюг» и другие). Их передали Морлову и решили доставить в Петропавловск самым простым, но в то же время самым рискованным способом – на буксире. Её должен был выполнить пароход «Ительмен» под командованием Т. В. Войтенко. В конце сентября 1945 года караван тронулся в путь через два моря и океан.

Плавание началось сравнительно спокойно. Первый удар стихия нанесла сейнерам в Японском море: здесь их настиг шторм, разорвавший один буксир. Затем заглохли двигатели на двух судёнышках. С большим трудом и риском для жизни их экипажи смогли устранить неполадки. В Охотском море испытания продолжились: здесь тоже штормило. На сейнерах подняли паруса, в качестве которых использовали трюмные брезенты. В районе Четвертого Курильского пролива снова начали рваться буксиры. Сейнеры пошли своим ходом.

Наконец показались берега: караван подошёл к острову Алаид. Здесь моряки встретили наших пограничников. «Раньше советские корабли далеко обходили этот остров. Теперь он навсегда наш – путь в океан свободен». Подремонтировав на сейнерах моторы, караван двинулся дальше. 7 октября он в полном порядке прибыл в Петропавловск.

Удачно завершившееся плавание стало результатом упорного труда капитанов сейнеров Соколова, Маликова, Вахтеева, механиков Сорокина, Щепкова, Флотова, матросов Гридина, Барашко, Саяпина.

Вскоре выяснилось, что сейнеры оказались непригодны для работы в камчатских условиях, и они отправились обратно.

Вот всего лишь несколько фрагментов первого десятилетия деятельности БАОЛа-Морлова, организации, заложившей основы активного лова в прилегающих к Камчатке морях. Впереди рыбаков Морлова ждал нелёгкий мирный труд, качественный и количественный рост флота, выход промысловых флотилий в Мировой океан.

Начало начал

19 января 1936 года по АКО был издан приказ № 31.

Организовать в системе Карагинского РК на внутреннем хозрасчёте Базу активного опытного лова (БАОЛ), включив в состав последней: тральщиков –1, дрифтеров – 2, сейнеров – 2.

1936 год. Рыболовецкий тральщик «Дальневосточник» – капитаны: Курьянов М. С., Ленский Г. Т., Кузнецов А. А. Дрифтеры: «Ударник» – капитан Алёшкин П. Е.; «Стахановец» – Король В. Е. Сейнеры: «Авача» – капитан Косьмин М. В., «Вилюй» – капитан Якимов.

С 1938 года в БАОЛ поступают рыболовецкие траулеры: «Палтус» – капитан Извеков Ф. И., «Гага» – Евстафиади И. Г., «Топорок» – Хмелевский, «Буревестник» – Глинский П. А., «Восток» – Закхеев, «Лебедь» – Канягин, Финашин В. Т. Также в БАОЛ вошли четыре разведчика-поисковика – «Плутон», «Сатурн», «Юпитер», «Нептун».

Уловы:

1936 – 3 600 ц
1937 – 9 200 ц
1938 – 3 450 ц
1939 – 5 300 ц
1940 – 19 500 ц

В 1941–1945 годы мирное развитие рыболовства на Камчатке прервала война. В состав ВМФ сразу были переданы разведчики-поисковики, поступивший РТ «Блюхер» был передан в Дальрыбтрест.

Уловы:

1941 – 21 600 ц
1942 – 33 800 ц
1943 – 44 000 ц
1944 – 61 400 ц
1945 – 38 000 ц

1 октября 1945 года АКО реорганизуется в Камчатгосрыбтрест, АКОфлот – в Камчатрыбфлот.

В 1947 году поступает деревянный сейнерный флот.

МРС: «Вертлюг», «Ваер», «Блок», «Шток», «Трал», «Комингс», «Адмирал Корнилов».

В тяжёлых метео- и ледовых условиях этот флот не показал себя и был передан в Приморье.

С 1948–1949 годов по репарациям из Финляндии из новостроя поступают парусно-моторные шхуны (грузоподъёмность – до 250 тонн, количество трюмов – 2, главный двигатель – 225 л. с., «Юнион-Мунктель», скорость хода – до восьми узлов, экипаж – 16 человек). Под метеоусловия Камчатки они не очень подходили, а для зимней навигации и вовсе были непригодны,

но камчатские рыбаки использовали этот флот в основном для доставки на побережье материально-технического снабжения, соли, бочкотары, продуктов. Несколько шхун оборудовались для промысла трески, они прослужили недолго, до 1960 года. Эту трудную, но замечательную морскую школу прошла большая плеяда промысловых капитанов, которые будут в будущем осваивать СРТ-300, 400, СРТМ-800 и поведут в океан первые БМРТ. Вот они, эти люди:

1. «Кальмар» – Чубатов Алексей Михайлович.
2. «Коралл» – Гельсиорский Анатолий Александрович.
3. «Жемчуг» – Васильев Михаил Андреевич (будущий капитан-директор БМРТ «Юность», затем капитан ПТР Моррыбпорта).
4. «Креветка» – Барсуков Иван Иванович (будущий капитан-директор БМРТ).
5. «Янтарь» – Чуприна Семён Васильевич (выпускник ХМУ).
6. «Краб» – Чеков Александр Александрович.
7. «Медуза» – Эгги Карл Павлович (легендарный капитан ледоколов).
8. «Энергия» – Косыгин Иннокентий Николаевич.
9. «Актиния» – Анода Пётр Илларионович (будущий начальник УТРФ).
10. «Мидия» – Ужвенко Фёдор Прокопьевич.
11. «Устрица» – Попов Валерий Фёдорович.
12. «Трепанг» – Доценко Иван Тихонович.
13. «Осьминог» – Подригуля Михаил Владимирович.
14. «Нептуния» – Федосеев Вячеслав Харитонович.
15. «Минтай» – Деревянченко Прокофий Семёнович.
16. «Кумжа» – Деревянченко Афанасий Семёнович.
17. «Звезда» – Кузьмин Павел Матвеевич.
18. «Глобус» – Литвишко Пётр Николаевич, Гусаров Михаил Михайлович (будущий капитан-директор ПБ «Советская Камчатка»).
19. «Голец» – Поляков Василий Иванович.
20. Баркентина «Штурман» – Успенский Евгений Вячеславович, Изаак Яков Яковлевич.
21. Баркентина «Горизонт» – Скаврунский Евгений Иванович.

Эти две последние баркентины были основой матросских практик начальных курсов (первые два курса) ПКМУ с 1949 по 1963 год и были отличным естественным «сито» для молодых ребят 15–17 лет. Как правило, всех, кто проходил через эти практики и оставался учиться, становились моряками.

Улов:

1946 – 21 600 ц
1947 – 62 611 ц
1948 – 53 080 ц
1949 – 99 051 ц
1950 –75 350 ц

РЫБАКИ ПОЛУЧАЮТ НОВЫЙ ФЛОТ

(Из воспоминаний Георгия Васильевича Мещерякова. Записал А. Н. Якунин)

10 октября 1951 года ковш Петропавловск-Камчатского рыбного порта огласился гудками (это историческая дата для Камчатки). Десять экипажей первый десяти СРТ-300 извещали горожан о своём прибытии в родной порт. Перегон был осуществлён северным морским путём за одну навигацию. Эти «Логгеры» (СРТ-300) были построены в ГДР. Всего с 1948 по 1958 год было построено для рыбаков СССР всех бассейнов тысяча единиц СРТ-300, 400.

Весь караван перегона состоял из восьмидесяти единиц, но остальные продолжили путь в Приморье и на Сахалин.

Наши десять СРТ-300 делились на две группы по корпусам: пять единиц были клёпаные и пять единиц цельносварные. Вот первые капитаны, ставшие на борт нового флота:

Клёпаные суда:

1. «Беркут» – Бриджан-Лобие.
2. «Ястреб» – Рафайлович Александр Маркович.
3. «Кречет» – Орлов Григорий Алексеевич.
4. «Сокол» – Кузнецов Александр Андреевич.
5. «Портовик» – Кют Борис Алексеевич.

Цельносварные суда:

1. «Красное знамя» – Влазьев Геннадий Яковлевич.
2. «Камчатская правда» – Соколов Юрий Павлович.
3. «Камчатский комсомолец» – Степанов Василий Харитонович.
4. «Капитан Закхеев» – Гречушкин Юрий Константинович.
5. «Механик Лесовой» – Писаревский Борис Николаевич.

Последние два траулера получили свои названия после гибели экипажа РТ «Восток» 31 декабря 1951 года в честь капитана и старшего механика.

На СРТ «Камчатский комсомолец» у Василия Харитоновича Степанова старшим помощником был Рязанов Павел Александрович – будущий капитан-директор БМРТ «Амгу».

В 1952 году поступили ещё 14 СРТ-300, 400:

СРТ-300:

1. «Альбатрос» – Федотов Роман Тарасович.
2. «Северянин» – Готилов Виталий Федорович (1955–1959), Заварин Олег Антонинович.
3. «Полярник» – Алёшкин Павел Егорович, Замятин Николай Александрович, Важжов Владимир Михайлович.
4. «Камчадал» – Медведев С., Унтевский Леонард Леонидович.

5. «Култучный» (с 1961 года – «Юрий Гагарин») – Сотников Николай Владимирович, Яроцкий Пётр Иванович, Гернет Олег Владимирович.
6. «Чайка» – Новосёлов Демьян Яковлевич.
7. «Коряк» – Кузин Бронислав Филатович.
8. «Академик Шулейкин» – Серга Александр Иванович.

СРТ-400:

1. «Академик Книпович» – Сорокин.
2. «Крузенштерн» – Хаби Давид Израев, Басов Евгений Иванович.
3. «Рыбак» – Лысаков Григорий Кириллович, Лисицын Владимир Михайлович, Бородовский Владимир Романович.
4. «Коршун» – Костюнин Василий Леонтьевич.
5. «Промысловик» – Кривоногов Тимофей Михайлович.
6. ТОЗ «Тихоокеанская звезда» – Чекаленко Михаил Григорьевич, Поршнев Василий Тимофеевич, Кулабухов Владимир Иванович.

Улов:

1951 – 142 000 ц
1952 – 141 000 ц
1953 – 235 000 ц
1954 – 158 000 ц
1955 – 302 000 ц

С 1953 по 1958 год поступают 18 СРТ из ГДР. Остальные 12 Хабаровской постройки.

1. «Кавача» – Спиле Владимир Фёдорович, Поспелов В. М.
2. «Кумроч» – Великий Фёдор Михайлович.
3. «Алушта» – Комиссаров Николай Михайлович, Анисимов Игорь Степанович.
4. «Алупка» – Федосеев Вячеслав Харитонович.
5. «Крутой» – Артёмов Владимир Фёдорович.
6. «Камбальный» – Соловьёв Владимир Константинович.
7. «Корф» – Влазьев Геннадий Яковлевич, Дмитриченко Александр Михайлович.
8. «Карагинский» – Никотин В. М.
9. «Крутогорово» – Сиднин Г. М., Мердов Анатолий Фёдорович.
10. «Кошегочек» – Павлуш Василий Павлович.
11. «Кедровый» – Белый Александр Степанович.
12. «Кекурный» – Поляков Александр Тимофеевич, Горячев Валерий Иванович.
13. «Калыгирь» – Осьминин Георгий Иванович.

14. «Фиорд» – Гречушкин Юрий Константинович.
15. «Каменный» – Анисимов Афанасий Петрович.
16. «Кихчик» – Путинцев Георгий Николаевич, Роленко Борис Иванович.
17. «Соликамск» – Числов Константин Андреевич.
18. «Семипалатинск» – Путилов Андрей Семёнович, Палагин Владимир Афанасьевич.
19. «Серпухов» – Авдейков Юрий Иванович.
20. «Синарск» – Кузин Бронислав Филатович, Катков Владимир Васильевич.
21. «Вилков» – Алёшкин Павел Егорович.
22. «Север» – Шульгач Виктор Дмитриевич.
23. «Ропша» – Проценко Николай Сергеевич.
24. «Карага» – Загорский Геннадий Иванович.
25. «Курима» («Герман Титов») – Амирбекян Армо Аршанович.
26. «Раздол» – Квилюнас Юрий Николаевич.
27. «Кижуч» – Дубовский Лев Иванович.
28. «Кунжик» – Копаев Владимир Ильич, Чанцев Борис Петрович.
29. «Ключевской» – Руднев Юрий Дмитриевич.
30. «Ильичевск» – Крендель Геннадий Александрович

2 апреля 1957 года объединены УТФ, КРФ, Морской порт в УМАР – управление морского активного рыболовства, начальник Анода Петр Илларионович, первый заместитель Демидов Павел Александрович.

Улов:

1956 – 391 000 ц
1957 – 480 000 ц
1958 – 751 000 ц
1959 – 665 000 ц
1960 – 982 000 ц

1 апреля 1958 года произведено переименование УМАР (с появлением рефрижераторного флота) в УТРФ (начальник Анода П. И., первый заместитель – Демидов П. А.).

В 1959 году из новостроя поступают ещё 12 СРТ-300, 400, 540, а также плавбаза «Ламут».

СРТР-540:

1. «Командор» – Король Владимир Ефимович.

СРТ-400:

1. «Каюм» – Бойко Виктор Ефимович
2. «Кратер» – Колесников Вячеслав Иванович, Власов А. Г.
3. «Кротон» – Кузнецов Александр Андреевич.
4. «Елец» – Карленков И. Г.

5. «Кроноцкий» – Моисеев А. Н., Стеценко Александр Свиридович.
6. «Стахановец» – Король Владимир Ефимович.
7. «Кивак» – Гаврилов Анатолий Григорьевич.
8. «Рыбинск» – Беляев Геннадий Михайлович.
9. «Подосиновец» – Воронцов А. Н.
10. «Лещ» – Белый Александр Степанович.
11. «Конус» – Новиков.
12. ПБ «Ламут» – Сковпен Дмитрий Николаевич.

В 1960 году был последним годом поступления тральщиков типа СРТ-300, 400, приближалась эра среднетоннажного морозильного флота.

СРТ-400:

1. «Каховка» – Чекаленко Михаил Григорьевич, Михайлов Владимир Михайлович.
2. «Казбек» – Щитов Виктор Ефимович, Быстров Владислав Фёдорович.
3. «Кит» – Лубчинский Виктор Ефимович, Бурень Иван Игнатьевич.
4. «Кременчуг» – Гернет Олег Владимирович, Резник Василий Захарович, Величко Валерий Иванович.
5. «Канск» – Артёмов Владимир Федорович, Проценко Николай Сергеевич.
6. «Кинешма» – Костюнин В. Л., Резник Василий Захарович.
7. «Кавран» – Лесников О. В.
8. «Кострома» – Козлов Михаил Тимофеевич.
9. «Кичига» – Сыпле Владимир Федорович, Кривошеев Владимир Ефимович.
10. «Кузачин» – Фунтусов Владимир Филиппович.
11. «Космос» – Цуканов Емельян Иванович.
12. «Клин» – Серга Александр Иванович, Харевич Леонид Иванович.
13. «Коростень» – Хорольский Анатолий Яковлевич.
14. «Лосось» – Конюшков.
15. «Штиль» – Стеценко Александр Свиридович.
16. «Крильон» – Усков Алексей Нифантьевич.
17. «Курган» – Кулабухов Владимир Иванович.
18. «40 лет ВЛКСМ» – Воронини Михаил Александрович.

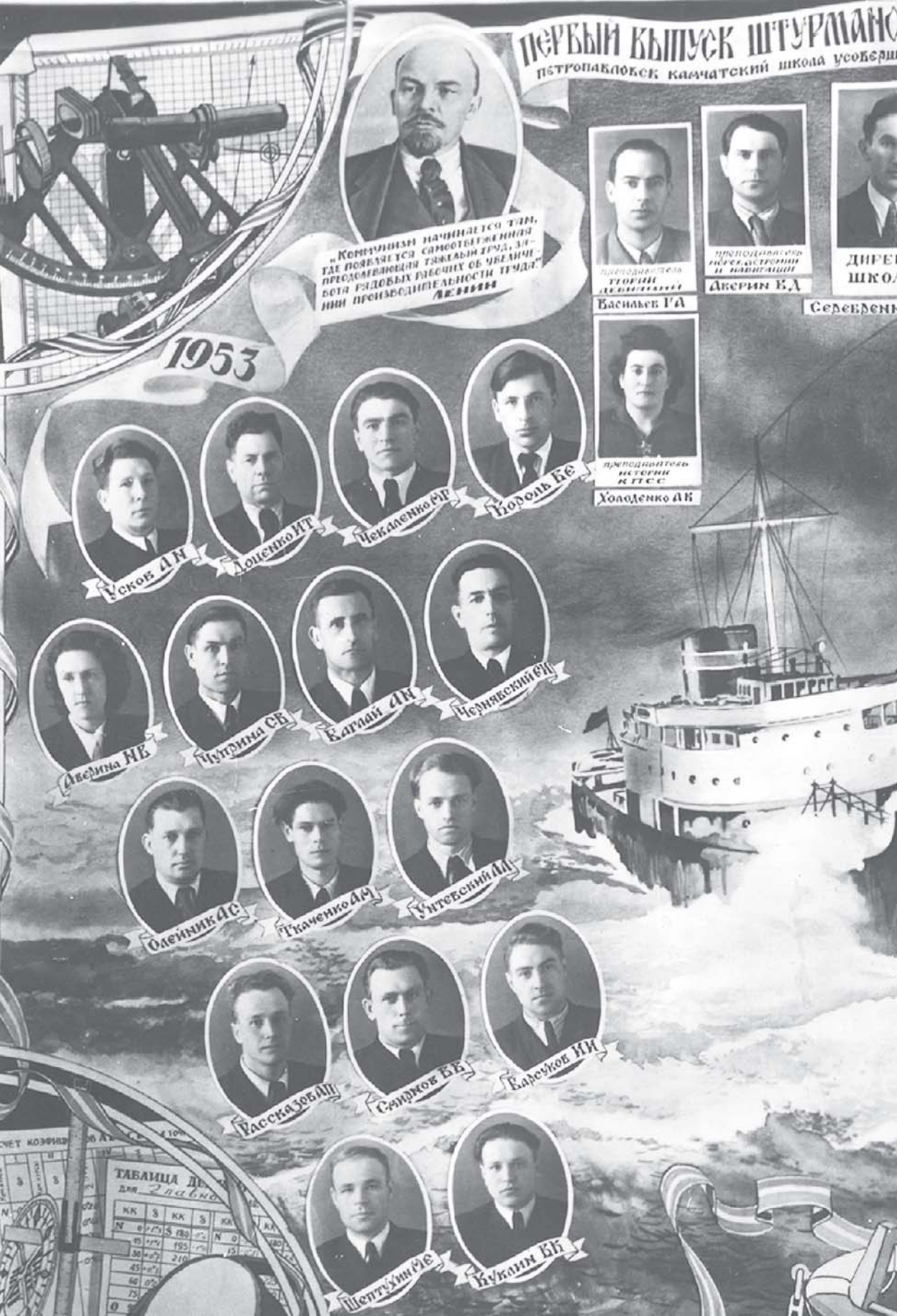
На стапелях Николаева уже строились БМРТ для Камчатки. Стапеля Киева и Херсона уже заполнялись корпусами СРТМ-800. А вторая камчатская плавбаза «Советская Камчатка» уже стояла у стенки на достройке в Гданьске.

За неполных девять лет камчатский траловый флот получил 84 «Логгера», улов приближался к миллиону центнеров. Это была хорошая подготовка к выходу в океан, и первые капитан-директора БМРТ рождались и готовились здесь.

Глава V

А. Н. Якунин

ПЕРВЫЕ КАПИТАНЫ-ПРОМЫСЛОВИКИ ТРАЛОВОГО ФЛОТА


ПЕРВЫЙ ВЫПУСК ШТУРМАНО
ПЕТРОПАВЛОВСК КАМЧАТСКИЙ ШКОЛА УСОВЕРШ
„Коммунизм начинается там, где появляется самоотверженная преодолевающая тяжелый труд, забота рядовых рабочих об увеличении производительности труда."
Ленин
1953
преподаватель теории мореплавания
Васильев ГА
преподаватель лоции, истории и навигации
Акерин КД
ДИРЕ
ШКО
Серебренн
преподаватель истории КПСС
Холоденко АК
Усков АМ
Доценко ИТ
Чекаленко ФР
Король БЕ
Авсина НБ
Чуприна СВ
Кагай АН
Чернявский СН
Олейник АС
Ткаченко АЧ
Учтевский АЛ
Рассказов АШ
Сапков ББ
Кадесков ИИ
Щеглухин ИЕ
Куклин ББ
ТАБЛИЦА ДЕ
для 2 равно

ов дальнего плавания

...ествования кадров командного плавсостава

«Из всех ценных капиталов имеющихся в мире, самым ценным и самым решающим капиталом являются люди кадры!»

Сталин.

1935

...ктор
...ы
...иков Ю.Н.

преподаватель
математики
и Т.У.К.
Мутокин И.Н.

преподаватель
электротехниче-
ских приборов
Зайканов Г.А.

преподаватель
английского
языка
Демидов П.П.

Моисеев А.М.

Стоногин Н.А.

Артыш Э.Ф.

Тесков А.Н.

Новоселов А.Я.

Ищенкин А.М.

Шопырев П.А.

Муковников А.А.

Дегтярев А.И.

Иванов Б.Ф.

Подъектов Б.С.

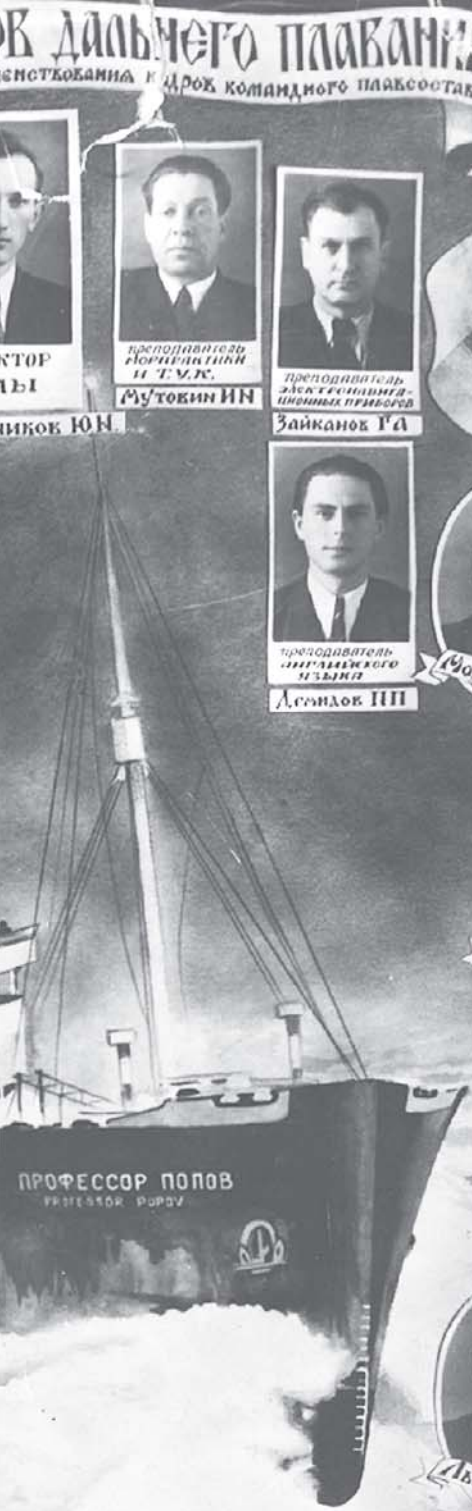
Лысаков Г.К.

Радиалович А.Я.

Агеенко Ю.П.

Куликоногов Т.Ч.

Сыпле Б.Ф.



КОЛЯДИН Николай Семёнович

Капитан малого плавания
(1905–1972)

Родился в Приморье.

1929 – закончил УКК на малое плавание во Владивостоке.

1937 – поступает в БАОЛ, АКО (Камчатка) помощником капитана.

1938 – капитан РТ «Лебедь», пионер освоения прилегающих к Камчатке районов промысла (Явинская банка, Юго-Восток, Кроноцкий залив, Жупановская сельдь; Олюторский залив – сельдь).

1950 – получает рабочий диплом КМП, № 3467 от 15.12.1950 года.

1959 – капитан СРТ «Альбатрос».

1965 – вышел на пенсию. Уехал на родину (в город Владивосток).

1972 – февраль – похоронен на Морском кладбище в городе Владивостоке.

ЧЕРНЯВСКИЙ Евгений Иванович

Капитан дальнего плавания
(1909–1995)

Родился в Хабаровске.

1926 – завербовался на Камчатку в Микояновский рыбокомбинат. Начал работать кунгасником.

1927 – матрос катера

1935 – закончил УКК на штурмана малого плавания. Поступает в АКОфлоте на МБ-5003 – капитан.

1941 – назначается капитаном флота.

1947 – второй помощник ПХ «Терек».

1948 – старший помощник капитана ПХ «Анатолий Серов».

1950 – из новостороя (Финляндия) принимает морской буксир «Геркулес».

1955 – получил рабочий диплом ШДП, № 60/55 от 15.06.55 года.

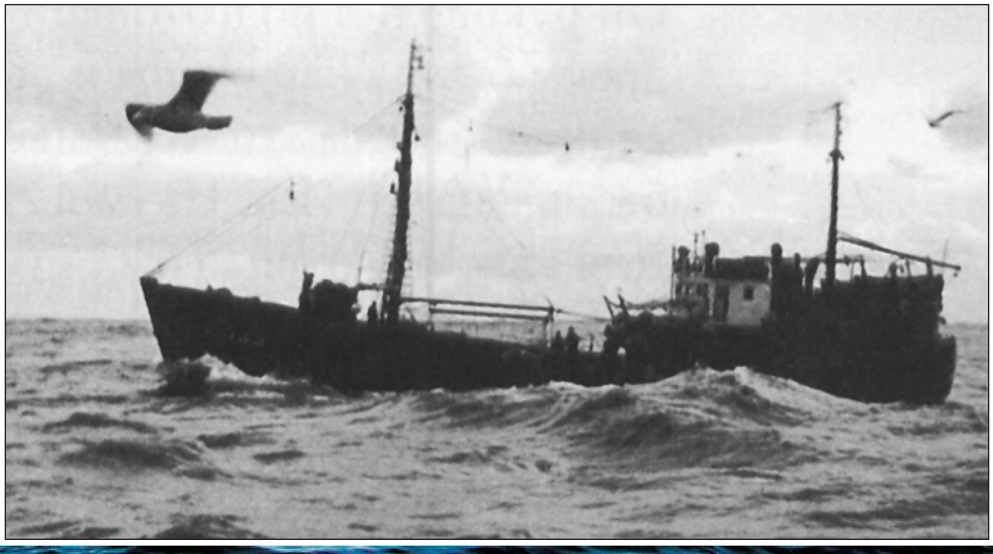
1959 – получил рабочий диплом КДП.

1960–1965 – капитан-наставник УТРФ.

1966–1968 – оперативный дежурный связи наблюдения за флотом (ОДСНФ «Камчатрыбпрома»).

1969 – уехал на пенсию в город Полтава.

Умер в 1995 году.



МОИСЕЕВ Алексей Николаевич

Капитан дальнего плавания
(17.03.1910–1996)

Родился в крестьянской семье в селе Спасское Спасского района Новосибирской области 17 марта 1910 года.

1926 – окончил школу семилетку, поступил учеником на почту.

В 1926 году назначен учителем и «ликвидатором неграмотности», проработал в школе до 1928 года.

1928 – переехал во Владивосток и поступил в Дальгосрыбтрест матросом катера.

1930–1932 – матрос-боцман на ПХ Совторгфлота «Совет», совершил полярное плавание к о. Врангеля (Чукотское море).

Ноябрь 1932 – служба в ВМФ, старшина катера.

12.1935 – ПХ «Ительмен» – матрос, учится на курсах судоводителей 200-тонников.

1936 – 3-й помощник капитана ПХ «Колыма», ПХ «Коккинаки», РТ «Восток».

1941 – вновь призван на ВМФ.

1945 – участник десанта на остров Шумшу, орден Отечественной войны I степени.

1950 – демобилизация в звании капитан-лейтенанта.

1950 – капитан РТ, СРТ, капитан-наставник.

1967 – получен орден Ленина.

1970 – вышел на пенсию, уехал в город Керчь.

Джеклондоновский капитан

Я уже рассказывал о первых выпускниках учебно-курсового комбината, одно время называвшегося ШУКС (школой усовершенствования кадров комплавсостава). В группе, приступившей к занятиям в 1953 году, выделялся Алексей Николаевич Моисеев. Его жизненный путь напоминает судьбу героев романов Джека Лондона. Впрочем, судите сами.

Алексей Николаевич родился 17 марта 1910 года в крестьянской семье в селе Спасском Спасского района Новосибирской области. Село было богатое, об этом можно судить по тому, что здесь работала школа-семилетка. Места эти были хлебные, в реках и таёжных озёрах водилось много рыбы. Зимой её на подводах за сотни километров вывозили в города и на железнодорожные станции. Село жило безбедной жизнью до начала коллективизации. То, что сибирскому крестьянству пришлось претерпеть в последующие годы, ярко описано в романах Виктора Астафьева.

В 1926 году Алексей окончил семилетку и поступил работать учеником на почту. В ноябре 1926 году его назначили в школу учителем и «ликвидатором неграмотности», где он проработал до 1928 года. В октябре 1928 года поступил в Томский педагогический техникум, но в декабре этого же года учёбу пришлось оставить и уехать во Владивосток. Здесь его никто не ждал и никто рад ему не был. В Сибири и на Дальнем Востоке царила безработица. До апреля 1929 года Алексей числился безработным на бирже труда, а затем получил направление в Дальгосрыбтрест матросом на катер в бухту Пластун.

С октября 1930 по ноябрь 1932 года он трудился на пароходе Совторгфлота «Совет» матросом и боцманом. На этом судне под командованием знаменитого капитана Константина Александровича Дублицкого совершил сложнейшее полярное плавание к острову Врангеля.

В ноябре 1932 года Алексея Николаевича призвали в Рабоче-Крестьянский Военно-Морской флот. Здесь он служил старшиной катера. После демобилизации, в декабре 1935 года, пришёл в АКОфлот на пароход «Ительмен». Этим судном командовал Е. Д. Бессмертный, старшим помощником у него был А. Е. Миронов – очень грамотные и авторитетные моряки, у которых можно было почерпнуть много хорошего.

В 1936 году «Ительмен» ремонтировался в Японии, а в январе 1937 года Моисеева послали на курсы судоводителей-двухсоттонников. По окончании учёбы в мае 1937 года Алексей Николаевич прибыл в Петропавловск в распоряжение АКОфлота, работал помощником капитана на пароходах «Колыма», «Коккинаки», траулере «Восток».

В 1941 году Алексея Николаевича вновь призвали на флот. Туда же передали рыбацкие сейнеры «Вилюй» и «Авача», траулер «Лебедь». После краткосрочных курсов каждому из командного состава присвоили звание «млад-

ший лейтенант». Служил Моисеев на тральщиках и десантных судах, в августе 1945 года принимал участие в высадке на остров Шумшу. За мужество и отличное выполнение задания был награждён орденом Отечественной войны первой степени. 3 июня 1946 года его перевели в гидрорайон на должность военного лоцмана. Пришлось проводить торговые суда из бухты Ахомтен в Петропавловск через минные поля. Это была очень ответственная работа. В 1950 году его демобилизовали в звании капитан-лейтенанта.

В 1952 году Алексей Николаевич командует СРТ «Камчадал». В 1954 году инженер отдела добычи Е. Ю. Маннер сконструировал новый трал, отличавшийся большей уловистостью. Его следовало всесторонне испытать. Выбор пал на Алексея Николаевича. На три месяца Моисеев покинул учёбу в школе и ушёл капитаном на СРТ, где вместе с Маннером занялся исследованием возможностей трала. Попутно разведал Пымтинскую и Кировскую банки в Охотском море. Для тралового флота это значило многое.

В 1955 году он получил диплом штурмана дальнего плавания. В 1957 году в Тралфлот пришли несколько новых СРТ. Один из них под номером 4336, позже названный «Кроноцким», возглавил А. Н. Моисеев. На этих судах уже стали устанавливать электрорадионавигационные приборы, гирокомпасы, фишлупы и визуальный радиопеленгатор. Это намного облегчало работу судоводителя. Поскольку приборы были новые, Алексей Николаевич вплотную занялся их изучением, привлёк к этому и своих штурманов. Результаты не замедлили сказаться – «Кроноцкий» по вылову стал занимать место в первой пятёрке траулеров.

Прошёл год – и Моисеев замахнулся на большее. Он выступил инициатором вылова десяти тысяч центнеров жирующей сельди на судно. Слова не разошлись с делами. Глубокой осенью 1958 года «Кроноцкий» встречали в порту под гром оркестра. Надо сказать, что улов в десять тысяч центнеров – это очень и очень большая трудовая победа.

Видя, что Алексей Николаевич может принести ещё больше пользы, работая в службе мореплавания, его переводят в управление флота на должность капитана-наставника. После этого он большую часть времени проводил в экспедициях. Часто руководство экспедиций обращалось к нему за помощью. Например, на одном из СРТ неудачно идет лов рыбы. Алексей Николаевич всегда без всяких возражений с первой оказией выходил на это судно. Ознакомившись с обстановкой на месте, он принимал исчерпывающие меры. Через несколько дней отстающее судно уже заметно набирало темпы промысла.

Он был очень тактичным человеком, никогда не имел столкновений с экипажем. Штурманы, механики, рядовой состав работали у него по несколько лет. За большие успехи на промысле в 1967 году Алексея Николаевича наградили орденом Ленина. В 1970 году, выйдя на пенсию, он поселился в Керчи. Прожил восемьдесят шесть лет.

Алексея Николаевича я знал много лет. Работали в одной конторе и жили в одном доме на улице Ключевской. Когда он уходил в рейс капитаном, а позже капитаном-наставником, я ни разу не слышал от него, сколько он заработает и стоит ли в этот рейс идти. Для него таких расчётов не существовало.

В заключение хочется сказать, что стать капитаном и хорошим специалистом ему помогли учебно-курсовой комбинат во Владивостоке и школа усовершенствования кадров командного плавсостава в Петропавловске. В Петропавловске сейчас живут сын Алексея Николаевича Юрий, внучка и правнучка. Юрий пошёл по стопам отца и стал штурманом.

Примечание С. В. Гаврилова. (Приведу несколько документов, иллюстрирующих трудовой путь А. Н. Моисеева).

Приказ по Камчатрыбпрому № 236 от 17 июля 1961 года: «В целях необходимого увеличения флота Промразведки… закрепить за Промразведкой получаемый из новостроя СРТР № 220 для использования его как экспериментального, с оставлением за ним имеющегося плана вылова рыбы. С прибытием СРТР № 220 установить на него гидролокатор “Палтус”… Назначить капитаном экспериментального СРТР № 220 тов. Моисеева А. Н., освободив его с прибытием судна от работы дежурного капитана службы наблюдения за работой флота».

Приказ по Управлению тралового флота № 62 от 25 января 1963 года: «Для руководства промысловыми судами, работающими на западном побережье Камчатки, направить в район промысла на СРТ “Красное Знамя” капитана-наставника А. Н. Моисеева с 25 января».

Приказ № 220 от 23 марта 1966 года «О премировании старейших работников флота в связи с тридцатилетием со дня организации Тралового флота»: «За долголетнюю и безупречную работу во флоте со дня его организации премировать из средств фонда предприятия: …флагманского капитана-наставника тов. Моисеева Алексея Николаевича – в сумме 150 руб. Начальник Управления тралового и рефрижераторного флота П. Анода».

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

НОВОСЁЛОВ Демьян Яковлевич

Штурман дальнего плавания
(10.10.1912–...)

1955 – окончил УКК ГКРИ, судоводительское отделение.

1948 – поступил в Морлов (УТРФ) неводчиком.

1950 – окончил школу УКС на с/в 200 р. т., помощник капитана на промысловых судах УТФ, получил рабочий диплом ШДП, № 33/55 от 12.05, назначен капитаном МБ «Ленинградец».

1958 – капитан СРТ «Чайка».

Из плеяды демидовских капитанов.

ФИНАШИН Василий Тимофеевич

Капитан дальнего плавания
(07.01.1912–07.08.1994)

Родился в с. Найденовка Покровско-Марьинского района Тамбовской области.

1930 – по оргнабору направлен на Дальний Восток.

1931 – с 16.06 принят мотористом катера в Петропавловск-Камчатский рыбный порт.

1938 – с мая переведен инспектором флота в АКОфлот.

1939 – закончил курсы штурманов малого плавания в Петропавловск-Камчатском морском рыбном порту, назначается старшим инспектором портнадзора рыбного порта.

1941 – с 4 сентября переведен на работу в АКОфлот.

1943 – с 8 июня переведен в Морлов АКО.

1944 – второй помощник капитана РТ «Буревесник».

1945 – старший помощник капитана РТ «Гага». Получил медаль «За доблестный труд в годы ВОВ 1941–1945».

1947 – 17 мая назначен исполняющим обязанности капитана РТ «Лебедь».

1948 – старший помощник капитана РТ «Дальневосточник».

1949 – переведен в «Камчатрыбфлот» старшим помощником капитана ТХ «Глобус».

1950 – капитан ПМШ «Устрица».

1951 – получает диплом капитана малого плавания № 760 от 13.11. 1951.

1952 – переводится в траловый флот капитаном СРТ «Орел».

1954 – капитан ТХС «Меркурий».

1958 – капитан СРТ «Ястреб».

1959 – капитан РТ «Дальневосточник».

1960 – капитан СРТ «Камчатский комсомолец».

1966 – капитан СРТ «Муксун», а с 7.06. капитан ТХС «Плутон».

1970 – с 21 мая уволен с связи с выходим на пенсию. Получил медаль в честь 100-летия В. И. Ленина «За доблестный труд».

1973 – присвоено звание ветеран УТРФ.

1977 – присвоено звание ветеран КРФ.

Умер в городе Кировограде 7.08.1994.

Любимая поговорка: «хрен верёвкин» (вспоминает Г. В. Мещеряков).

Василий Тимофеевич Финашин с сыном Вячеславом, Петропавловск-Камчатский, 25.02.1965 год.

7 января 2012 года морская общественность отмечала 100-летие Василия Тимофеевича. В разделе «Рыбацкие были» интернет музея (www.fischkamchatka.ru) вы можете прочесть очерк супруги Василия Тимофеевича «История женщины»

БЕЛЫЙ Александр Степанович

Капитан малого плавания
(1.03.1912–...)

1935 – поступил в АКОфлот.
1950 – окончил курс «Судовождение» ПТР МРП, УКК на ШДП.
1951 – получил рабочий диплом КМП, № 3837 от 1951 года.
1958 – капитан СРТ «Академик Книпович».
1959 – капитан СРТ «Кедровый».
1960 – капитан СРТ «Колыма».
1961 – капитан СРТ «Каховка».
1962 – капитан СРТ «Каховка».
1965 – капитан СРТ «Колыма».
1965 – январь – перешёл в КЗ «Тумгутум».
Затем уехал на юг.

КУЗНЕЦОВ Александр Андреевич

Капитан дальнего плавания
(1912–1977)

Родился в городе Астрахани в 1912 году.

1930 – начал работать подростком на астраханских рыбных промыслах.

1933 – закончил УКК на штурмана малого плавания.

1935–1938 – служба в армии.

1938 – прибыл на Камчатку – матрос, неводчик, помощник тралмастера в Морлове АКО.

1941–1945 – помощник тралмастера на РТ «Восток» (рекорд вылова 10 000 ц).

1946 – заканчивает курсы штурманов малого плавания.

1951 – старший помощник капитана СРТ-300 «Север».

1952 – капитан СРТ-300 «Север».

1956 – капитан СРТ «Север». Рекорд – 27 000 ц.

1957 – присвоено звание Герой Социалистического труда.

1968 – выход на пенсию, уезжает на родину.

Умер в октябре 1977 года в городе Астрахань.

АЛЁШКИН Павел Егорович

Капитан дальнего плавания
(1913–...)

Родился в Астрахани, в семье рыбака.

Закончил УКК, ПКМУ в Петропавловске-Камчатском.

1928 – рыбак в рыбацком колхозе.

1931 – приехал на Дальний Восток.

1936 – с первыми промысловыми судами прибыл в БАОЛ.

1936 – 1938 – дрейфмастер «Ударника».

1938 – 1945 – тралмастер РТ «Буревестник».

1941 – 1942 – РТ «Восток» – вылов 10 000 центнеров камбалы, (капитан – Ленский Георгий Трофимович, тралмастер Алешкин П. Е.).

1946 – окончил УКК, 2-й помощник, старший помощник капитана РТ «Буревестник», «Гага», «Палтус».

1947 – капитан сейнера № 2, дрифтера «Стахановец».

1950 – окончил школу усовершенствования квалификации командного состава (ШУКС).

Медаль «За доблестный труд в годы ВОВ, 1941–1945 гг.».

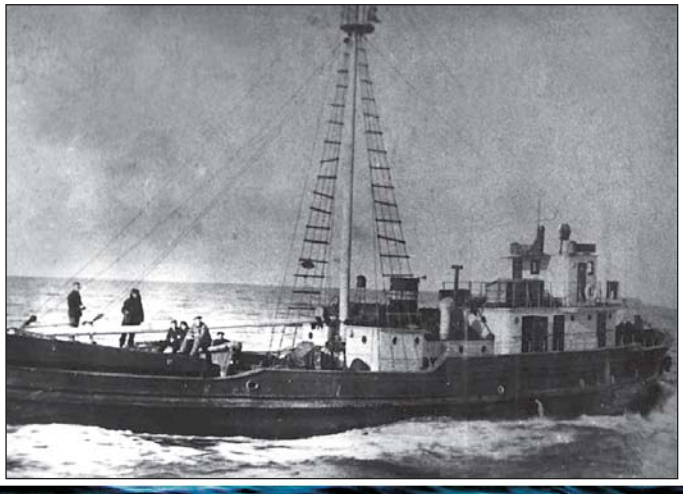
Тралмастер Алёшкин П. Е., помощник тралмастера Кузнецов А. А.

1953 – капитан СРТ-300 «Полярник».

1954 – орден Ленина, за два годовых плана СРТ «Полярник» 1953 года.

1957 – присвоено звание Герой Социалистического Труда.

1966 – капитан СРТМ 8-414.



Алёшкин Павел Егорович – Герой Труда

Павел Егорович Алёшкин родился в 1913 году в Астрахани в семье рыбака. С пятнадцати лет начал работать в рыболовецком колхозе. В 1931 году он приехал на Дальний Восток, с 1936 года трудился на Камчатке. П. Е. Алёшкин прошёл путь от рядового ловца-матроса до тралового мастера и капитана среднего рыболовецкого траулера.

Один из пионеров активного морского промысла на Камчатке, неутомимый труженик П. Е. Алёшкин снискал признание и уважение среди рыбаков Дальнего Востока ещё в годы войны. В зимний период 1941–1942 годов экипаж траулера «Восток» выловил десять тысяч центнеров камбалы на юго-западном районе Камчатки – тогда это был невиданный результат. Траулером руководил капитан Григорий Трофимович Ленский, старший помощник – Илья Григорьевич Евстафиади, траловый мастер – Павел Егорович Алёшкин, его помощник Александр Андреевич Кузнецов – в будущем цвет и гордость рыболовецкого флота страны.

Руководимые П. Е. Алёшкиным экипажи судов «Стахановец», «Капитан Закхеев», «Полярник» всегда добивались замечательных уловов.

За отличную работу и перевыполнение планов П. Е. Алёшкин награждён медалями «За трудовую доблесть», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». В 1954 году Павел Егорович Алёшкин был удостоен высшей награды страны – ордена Ленина.

В 1957 году за выдающиеся успехи в развитии активного промысла рыбы в открытых морях, освоение новой техники и достигнутые высокие уловы рыбы Алёшкину Павлу Егоровичу присвоено звание Героя Социалистического труда.

А. Галимов

ЕВСТАФИАДИ Илья Григорьевич

Капитан
(1914 – март 1953)

Родился в городе Керчь, в греческой семье. Рыбачить начал с малых лет.

1934 – рабочий Микояновского рыбокомбината на Камчатке.

1935 – окончил курсы судоводителей 200-тонников в Петропавловском МР порту. Назначен капитаном флота Кировского РК.

С 01.1936 – один из родоначальников Камчатского тралового флота. Неводчик БАОЛ на дрифтере «Ударник», помощник капитана.

1938 – награждён знаком «Отличник Наркомрыбпрома».

1940 – капитан дрифтера «Ударник».

Осень 1943 – «Ударник» под командованием Евстафиади столкнулся с военным тральщиком и затонул. Илья Григорьевич приговорён к трём годам тюремного заключения с отправкой на фронт в действующую армию.

Конец 1944 – ранен в бою, после лечения комиссован, вернулся на Камчатку, снова поступил в Морлов.

Летом 1947 – окончил УКК штурманов, капитан буксира «Кашалот».

11.1947 – капитан траулера «Гага».

Март 1953 – умер в районе промысла от сердечного приступа.

Похоронен на старом кладбище (4 км).

Рыбак и буксировщик

Мне хочется вспомнить о замечательном рыбаке и буксировщике Илье Григорьевиче Евстафиади. О нём я упоминал уже не раз, но сейчас хочу рассказать подробнее.

Родился Илья Григорьевич в 1914 году на Чёрном море, в Керчи, в греческой семье. С малых лет ему пришлось со старшими братьями и отцом выходить в море на промысел. Уроженцы этих мест славились как смелые, удачливые рыбаки и мореходы. Так и Илья Григорьевич с детства приучился работать с кошельковым неводом, называемым аламаном.

Он рос физически сильным и крепким юношей. В начале тридцатых годов в стране ощущался недостаток продовольствия. Не обошёл он и черноморскую Керчь. А тут ещё прокатилась волна коллективизации. Весной 1934 года Илья Григорьевич с другом Андреем Матвеевичем Пасько, который был старше его на год, решили уехать на Дальний Восток.

Работать друзья попали на Октябрьский рыбокомбинат (тогда он назывался Микояновским). Осенью 1935 года они поступили на курсы судоводителей-двухсоттонников, организованные в Петропавловском порту. Первым преподавателем на этих курсах был капитан дальнего плавания Александр Ефимович Миронов.

Весной 1936 года, после окончания учёбы, отдел кадров АКО направил Андрея Матвеевича Пасько в Кировский комбинат капитаном флота. Весной того же года при Карагинском комбинате была организована База активного опытного лова – БАОЛ. Её первым руководителем стал Пётр Мартынович Макштас. Первая промысловая экспедиция БАОЛ вышла летом 1936 года в бухту Ложных Вестей. Оттуда после разведочных рейсов сейнеры «Авача», «Вилюй» и дрифтер «Ударник» пошли в бухту Южную Глубокую. Там организовали сдачу уловов. Флотилия ловила до ноября 1936 года. При наступлении холодов и появления льда суда снялись в Петропавловск. Илья Григорьевич в этот рейс вышел в должности неводчика на дрифтере «Ударник».

Первая путина судов активного лова показала всю перспективность этого начинания. Но, как всегда, сразу же начались неурядицы. Да оно иначе и быть не могло. Отсутствовала плавбаза для сдачи улова. Даже при лове в Кроноцком заливе требовалось затратить много времени, чтобы доставить рыбу на базу Моховую. Возникали и другие трудности. Обнаружить сельдь в море можно было только визуально, специальных приборов ещё не существовало. Днём сельдь не искали, это делали только ночью, когда рыба фосфоресцировала. Идеальным временем для поиска считалась тёмная безлунная ночь. Самое главное было обнаружить косяк, а обметать его, или, как говорили, окошельковать, для опытного капитана оставалось делом техники. Первыми районами для лова сельди стали Авачинский, Кроноц-

кий и Олюторский заливы. Но однажды, вопреки общепринятому правилу, огромный косяк нашли при дневном свете. Случилось это в шесть часов вечера 20 августа 1937 глда. На траверзе бухты Жировой заметили необычные всплески воды. Это оказался небывалый косяк сельди. За один замет взяли около тысячи центнеров!

Постепенно всё организовалось, набрало силу. В 1938 году Илье Григорьевичу вручили знак «Отличник Наркомрыбпрома» – высокую награду того времени.

В конце 1938 года БАОЛ реорганизовали в Управление активного морского рыболовства АКО – Морлов. На базе Моховой выбрали место для сооружения причалов, засольного и сетепошивочного цехов.

В 1940 году Илью Григорьевича назначили капитаном дрифтера «Ударник». А в 1941 году началась Великая Отечественная война. Страна зажила по законам военного времени. К этому времени Илья Григорьевич уже стал хорошим промысловиком, приобрёл опыт. Но беда, как всегда, приходит неожиданно. Глубокой осенью 1943 года она зацепила и Илью Григорьевича.

В это время в связи с нехваткой дипломированных кадров специалистам, не имевшим рабочих дипломов, разрешили выходить в море под гарантийное письмо капитана судна. У третьего помощника капитана «Ударника» документов не было. Гарантийное письмо на имя капитана порта дал Евстафиади. Однажды ночью «Ударник» искал сельдь. Третий помощник забыл включить ходовые огни. В это время, как на грех, в Авачинском заливе в дозоре находился минный тральщик «Трос». Произошло столкновение, при котором «Ударник» получил большие повреждения и моментально затонул. Люди не пострадали. Вскорости состоялся суд, шедший по законам военного времени. С учётом хорошей характеристики, данной Илье Григорьевичу управлением Морлова, его приговорили к трём годам тюремного заключения с отправкой на фронт в действующую армию.

В конце 1944 года во время боя Илья Григорьевич был ранен. После лечения в госпитале в начале 1945 года его комиссовали. Весной 1945 года он вернулся на Камчатку и поступил работать в свою старую контору – Морлов АКО.

Весной 1945 года из США в АКОфлот пришёл новый буксир «Кашалот». Поскольку в то время Морлов и АКОфлот подчинялись одному хозяину – АКО, то при необходимости по его приказу работников переводили из одной конторы в другую. Так и на этот раз Илью Григорьевича перевели старпомом на «Кашалот». Капитаном в первый рейс назначили Григория Трофимовича Ленского.

В первом рейсе в Усть-Камчатск на буксире отвели две двухсоттонные баржи. В Усть-Камчатске взяли плот-сигару круглого леса для Петропавловска. Летом на «Кашалот» пришел Андрей Матвеевич Пасько. Старые

друзья встретились вновь, и теперь им пришлось работать вместе на одном судне.

Осенью 1945 года при учебно-курсовом комбинате Главкамчатрыбпрома (так теперь стало называться реформированное АКО) открылись курсы штурманов малого плавания и механиков третьего разряда. Из-за нехватки кадров люди учились зимой, а летом работали. С этой необходимостью приходилось мириться – путина есть путина. В первую послевоенную группу курсантов попали Евгений Иванович Чернявский, Фёдор Матвеевич Снурницын, Иван Ильич Петров и многие другие, о которых я уже писал. Учёба завершилась летом 1947 года.

Илью Григорьевича постоянно закрепили на «Кашалоте». Но из-за деревянного корпуса буксир зимой в море не выходил. В это время камбалу ловили траулеры. Поскольку опытных капитанов не хватало, Илья Григорьевич на зиму шёл работать капитаном на траулер.

В 1948 году я трудился вторым помощником капитана на пароходе «Якут». После выгрузки мы получили задание взять солёную рыбу и пассажиров. Во время стоянки в бухте Южной Глубокой вышел из строя один паровой котёл. Судно оказалось в аварийном состоянии. Необходимо было его буксировать в Петропавловск. События происходили в начале декабря, навигация уже закрылась. Буксировку поручили «Кашалоту» и Евстафиади. Капитан «Якута» получил приказ догрузиться рыбой. Несмотря на сложные навигационные условия, Илья Григорьевич благополучно довёл аварийный «Якут» с полной загрузкой до Петропавловска.

В 1951 году началось поступление промысловых судов из новостроя. Стали приходить СРТ с главным дизельным двигателем мощностью в триста лошадиных сил. Морлов переименовали в Траловый флот. Илья Григорьевич по-прежнему зимой работал на траулере. В это время он был капитаном «Гаги». Это судно числилось в списке передовиков, а Илья Григорьевич прочно занимал место одного из лучших капитанов-промысловиков.

Было у него одно замечательное качество – он всегда приходил на помощь к тем, у кого что-то не получалось. В 1952 году в районе Явинской банки не заладилась работа с тралом у одного СРТ. Его капитан обратился за помощью к Евстафиади. Траловым мастером на «Гаге» работал в то время известный рыбак А. Н. Токарев – заслуженный человек, награждённый орденом Трудового Красного Знамени. Илья Григорьевич сразу откликнулся на просьбу о помощи. Подойдя к борту, он высадил на СРТ Токарева. Сделав несколько заметов, тралмастер определил причину неудач – перекос трала, не дававший ему возможность раскрыться. Через несколько часов трал начал работать исправно: помогла своевременная консультация опытного специалиста.

Всё у Ильи Григорьевича шло хорошо. Но неожиданно его стали мучить сердечные боли. Сперва он не обращал на них внимания, думая, что

всё пройдёт само собой. Надеялся на свой крепкий организм. Но приступы не проходили. И вот в один из рейсов в марте 1953 года его сердце отказало…

Память об этом прекрасном человеке, замечательном рыбаке и товарище сохранится на долгие годы.

Примечание С. В. Гаврилова. *Архивные документы содержат сведения ещё об одной аварии «Ударника». Вечером 8 февраля 1943 года во время жестокой пурги дрифтер отправился спасать кунгасы, стоявшие на якорях на рейде Сероглазки. Во время этой операции с судна увидели большой камень у мыса Сероглазка, дали задний ход, но опоздали, и оно ударилось в скалу, а затем село на камни. Ранним утром 9 февраля при попытке сняться самостоятельно на гребной винт намотался трос. Дрифтер снова снесло на камни, и он начал биться о них. В корпусе появилась сильная течь, откачивать воду не успевали.*

Проведённый позже водолазный осмотр установил, что судно сидело на камнях средней частью корпуса и кормой, его киль переломился в районе дейдвуда, медная обшивка бортов местами оказалась содрана, а в средней части корпуса по левому борту имелась большая вмятина. Кроме этого, на гребной винт намотался манильский трос и был потерян правый якорь Холла.

Состоявшийся суд вины капитана Евстафиади в происшествии не усмотрел.

Убытки от гибели «Ударника», в соответствии с актом, составленным 5 октября 1943 года, оценивались в 53 939 руб., в том числе 15 000 – «по выдаче пособий на лечение людей, семьям погибших».

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

КУРЬЯНОВ Михаил Семёнович

Капитан малого плавания
(09.11.1916–15.12.1983)

1947 – закончил УКК ГКРП, в базе Морлова с 1947 года.
1950 – получил рабочий диплом КМП, № 3466 от 15.12.1950 года, во Владивостокском МТП.
1951 – капитан РТ «Дальневосточник».
1962 – капитан СРТ «Крутогорово».
1963 – капитан СРТ.
1964 – капитан СРТ «Кунжик».
Умер в декабре 1983 года.

УСКОВ Алексей Нифантьевич

Капитан дальнего плавания
(14.02.1918–2000)

Родился в 1918 году.

1936 – матрос-ловец Крутогоровского рыбокомбината АКО.

1941 – с 23 июня командир взвода артеллерийской разведки.

1946 – демобилизован.

1948 – после ВОВ демобилизовался и поступил в Базу Морлова (УТРФ) матросом-неводчиком.

1955 – окончил УКК дальнего плавания, 2-й помощник СРТ «Сокол». ШДП № 38/55 от 18.05.1955 года.

1957 – капитан СРТ «Сокол».

1958 – капитан РТ «Топорок».

1959 – капитан СРТР-400 «Крильон». Получает диплом КПД, № 183/59.

1966 – капитан ТХ «Атласово».

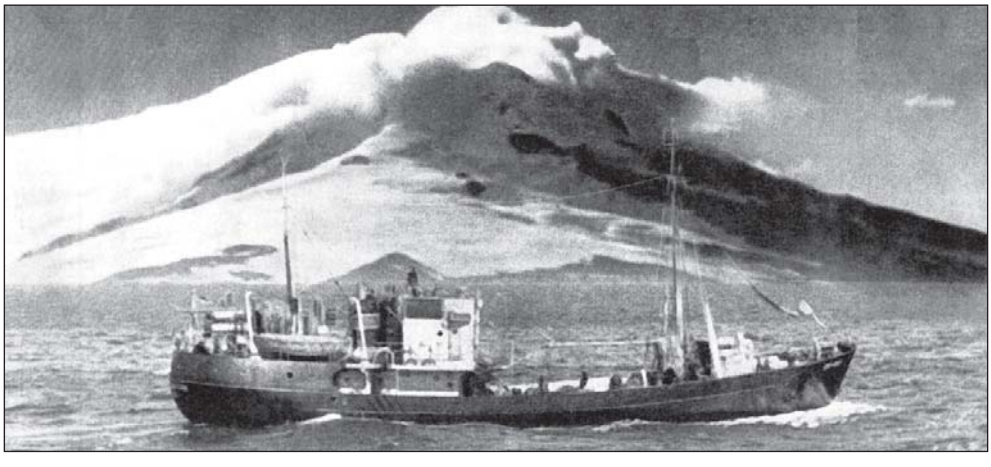
1967 – капитан СРТМ «Зарево».

1987 – на пенсии.

Участник ВОВ с 23 июня 1941 по 24 мая 1946 года. Медаль «За отвагу» – 2 шт., ордена Красной Звезды, Отечественной войны 2 степени, Славы 3 степени, орден Богдана Хмельницкого 3 степени, орден Красного знамени. Медаль «За оборону Сталинграда», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина».

Ветеран тралового флота.

Умер в Петропавловске-Камчатском в мае 2000 года.



АЗИМОВ Юрий Бильевич

Капитан дальнего плавания
(1923–2010)

Родился в 1923 году в Дагестане.

1952 – закончил судоводительское отделение Херсонской МУ (ДП).

1953 – поступил в УТФ ГКРП на Камчатке.

1953 – получил первый рабочий диплом ШМП, 3-й помощник, 2-й помощник капитана СРТ «Алушта».

1953 – 1954 – май, директор УКК (Учебно-курсовой комбинат) «Главкамчатрыбпрома».

1956 – получил рабочий диплом ШДП № 164/56, выдан 20.07.1956 года. Капитан СРТ-300 «Алушта».

1960 – назначается начальником Корфо-Олюторской сельдевой экспедиции.

1961 – уезжает в солнечный Азербайджан и оказывается в Азчеррыбе.

1966 – начальник экспедиции Севастопольского управления океанического рыболовства в ЦВА (Центральной восточной Атлантике).

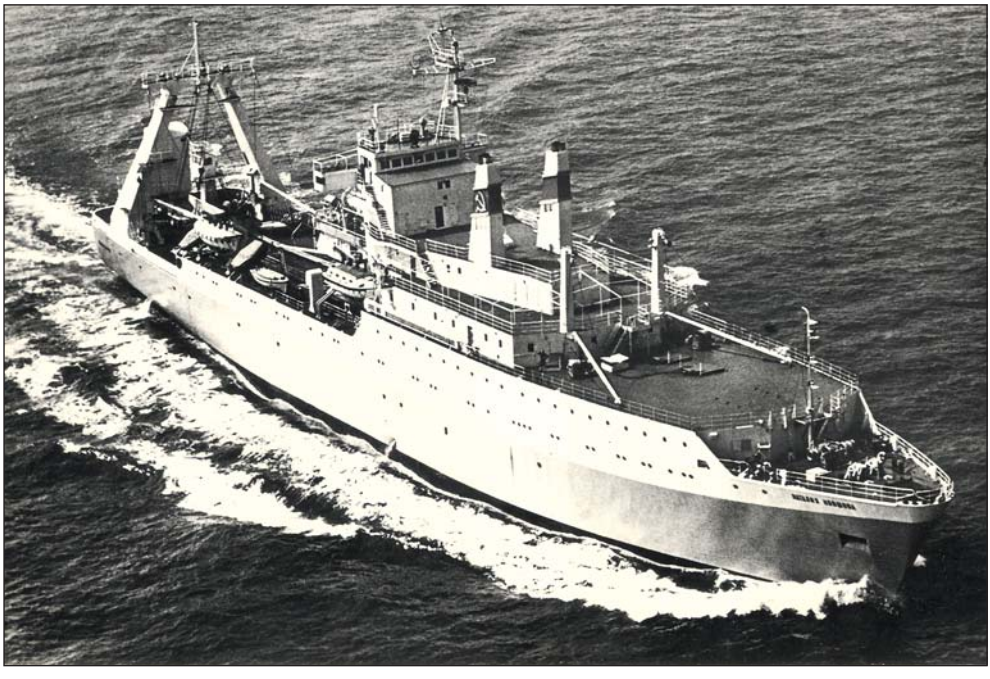
1970–1974 – капитан-директор РТМ-А «Пятигорск».

1967–1968 – капитан-директор ПДПКЗ «Анатолий Халин».

1991 – выходил на пенсию и уезжает на родину.

Умер в 2010 году.

Такие типы рыболовных судов осваивал Юрий Бильевич в 1960-х годах XX столетия



КОРОЛЬ Владимир Ефимович

Штурман дальнего плавания
(1924–…)

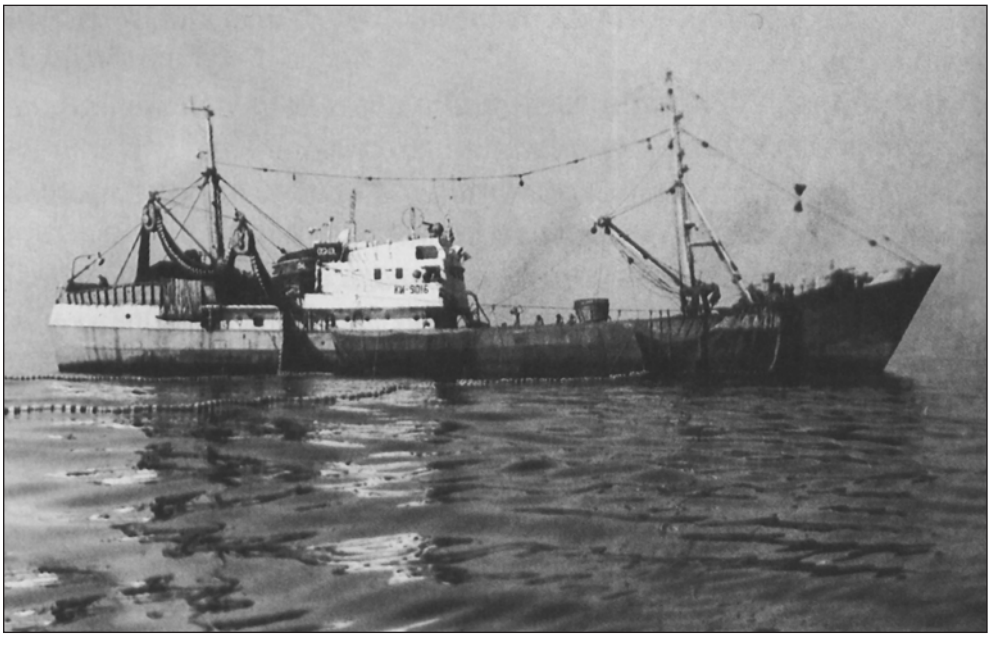
1949–1951 – окончил Херсонскую мореходную школу, направлен в УТРФ с 1957 года.

1955 – окончил УКК дальнего плавания, Петропавловск-Камчатский. 25.12.55 года получил диплом штурмана дальнего плавания в Петропавловск-Камчатском МРП.

1958 – капитан СРТ-300 «Стахановец».

1959 – первый капитан СРТР-540 «Командор», 2-й капитан – П. А. Рязанов, 3-й – Г. В. Мещеряков.

1961 – уволился в июне 1961 года и уехал работать в морской порт Одессы.



ПАВЛУШ Василий Павлович

Капитан малого плавания
(12.01.1924–18.07.1979)

1956 – окончил учебно-курсовой комбинат «Камчатрыбпрома» судоводительское отделение малого плавания. В Базу морского лова поступил ещё в 1942 году. Один из пионеров активного морского промысла, особенно дрифтерного.

1956 – 3-й помощник капитана СРТ-300 «Кумжа»

1957 – 3-й помощник капитана ТК «Сунгари».

1958–1959 – 2-й помощник капитана, старший помощник СРТ «Казбек».

1959 – в августе Василий Павлович получает диплом капитана малого плавания.

1965–1979 – капитан СРТ-300 «Кошегочек».

Орден Трудового Красного Знамени, орден Октябрьской Революции. Рыбак от бога в славной плеяде «демидовских» капитанов УТРФ. Охотоморская сельдяная, Олюторская сельдяная, Бристольская и Беринговоморская минтаевая экспедиции осваивал капитан Павлуш В. П. Очень скромный и немногословный человек.

Умер в ПТР после тяжёлой болезни.

Сивуч уверен, что на СРТ «Кошегочек» у Василия Павловича его всегда покормят

ГАТИЛОВ Виталий Фёдорович

Капитан дальнего плавания
(08.05.1926–…)

1950 – поступил в УТФ ГКРП.

1953 – получил 1-й рабочий диплом ШМП, № 93/53 от 16.12.1953, в ПТР МРП. Младший помощник капитана СРТ-300 УТФ.

1957 – окончил УКК ГКРП (дальнего плавания).

1959 – получил диплом КМП № 216/59 от 9.11.1959 года. 1963 – назначен капитаном СРТ-300 «Кунжик».

С 12.1968 – лоцман в морском рыбном порту.

1959 – пр. 954 от 28.10 – за нарушение правил Авачинской губы – выговор.

1960 – 530 от 9.05 – за принятые меры предотвращения дрейфа – благодарность.

1963 – 688 от 21.10 – за необеспечение пожарной безопасности – выговор.

Из демидовской гвардии КМ.

Если кто-нибудь считает?
Море – это чаек стая,
Море – это пенный всплеск,
Море – это солнца блеск?
Море – это ветер шалый,
Иностранные причалы,
Города в рекламных строках
И купюры всех валют?
Ошибается жестоко,
Море – это, братцы, труд!

Леонид Вяткин,
механик консервного завода
ПДПКЗ «Наталья Ковшова»

ВОРОНИН Михаил Алексеевич

Капитан малого плавания
Знатный рыбак Камчатки – 1977 год

(18.12.1926–2001)

1953 – поступил в УТФ Камчатрыбпрома.

1956 – окончил судоводительское отделение УКК, п. Николаевск-на-Амуре, получил рабочий диплом штурмана малого плавания, № 1045-А от 30.12.1956 года, в МРП Магадана.

1957 – начал работать в УМАРе ГКРП 3-м помощником капитана, 2-й помощник капитана СРТ «Ропша»,

1958 – старший помощник капитана СРТ «Крутой».

1960 – получает рабочий диплом КМП № 86/60 от 1.04.1960 года в ПМРП. Старший помощник капитана СРТР «Канск».

1964 – капитан СРТР «Кекурный».

1966 – капитан СРТР «Казбек».

1967 – капитан СРТ «Кроноцкий».

1969 – капитан СРТР «Кит».

1970–1978 – капитан промысловых судов СРТР. Уже пришли СРТМ-800 и начали поступать СТР-1320, а Михаил Алексеевич – не оставлял своего «Кита».

1977 – 25 января присвоено почетное звание «Знатный рыбак Камчатки».

Выливка рыбы из кутка трала (примерно около 1,5 тонн)

ФИРСОВ Борис Лукич

Капитан малого плавания
(06.07.1927–04.09.2004)

1959 – закончил УКК на штурмана малого плавания в городе Хабаровске, в УТРФ с 1959 года. Получил 18.06.59 свой 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 359/144, выдан Охотским морским рыбным портом.

1960 – старший помощник капитана СРТ «Кротон».
1961 – старший помощник капитана ТК «Баргузин».
1963 – старший помощник капитана СРТ «Крузенштерн».
1962 – получил рабочий диплом КМП № 59/62 от 5.04.62 в ПМРП.
1964 – капитан СРТ «Синарск».
1966 – капитан СРТ «Беркут».
1972 – капитан СРТ.
1978 – капитан СРТ.
Умер на даче, похоронен в Петропавловске-Камчатском.

Борис Лукич (в центре в шляпе) беседует с губернатором В. А. Бирюковым (в кругу товарищей)

ЛАЗО Иван Андреевич

Штурман дальнего плавания
(25.06.1927–...)

1949 – закончил ТОВМУ им. адмирала С. О. Макарова по курсу «Кораблевождение», офицер ВМФ.

1958 – после сокращения в ВМФ поступает в УТРФ, получает первый рабочий диплом ШМП, № 8513 от 12.08.58 года, и назначается ст. помощником капитана ТХ «Крашенинников».

1961 – получает рабочий диплом КМП, № 96/6 от 29.06.1961, и назначается капитаном ТРС «Елизово».

1964 – получает рабочий диплом ШДП, № 1016/05 от 03.01.1964, во Владивостокском МРП. Назначается капитаном СРТ-300 «Карагинский».

1965 – преподаватель ЭРНПК ПКМУ.

1966 – начальник практики (штурманской) выпускников ПКМУ 1967 года на ТХ «Красноярск».

Иван Андреевич экзаменует нашего сокурсника Гуллера Анатолия. Грамотный был преподаватель, но путь к душе курсанта находил с трудом. Мы его любили как пострадавшего от хрущёвских реформ

ЗАХАРЧУК Иван Ионович

Капитан малого плавания
(18.03.1932–06.1997)

1952 – поступил в УТРФ матросом.

1957 – окончил УКК на штурмана малого плавания в ПМРП, получил 1-й рабочий диплом ШМП, № 45/57 от 19.02.1957, в ПМРП.

1962 – получил рабочий диплом КМП, № 129/62 от 15.05.1962, и назначен старшим помощником капитана МБ «Сигнальный».

1966 – старший помощник капитана СРТМ «8-402».

1967 – капитан СРТМ «8-402».

Умер от инфаркта в июне 1997 года.

ЕФИМОВИЧ Владимир Анатольевич

Штурман дальнего плавания
(22.08.1932–28.10.1988)

1957–1961 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на ШДП, в УТРФ с 1961, матрос.

1963 – получает 1-й рабочий диплом «Судоводитель до 200 регистровых тонн» и работает младшим помощником капитана СРТ «Карага».

1964 – получает рабочий диплом штурмана малого плавания, № 251/64 от 14.12.1964 года, в ПМРП. Старший помощник капитана СРТ «Н. Вилков».

1965 – старший помощник капитана СРТ «Беркут».

В конце 1960-х годов начали устанавливаться сететряски на СРТ при добыче сельди в Охотском море. Это было значительное облегчение тяжелого рыбацкого труда

КРИВОНОГОВ Тимофей Михайлович

Капитан дальнего плавания
(22.01.1928–2010)

Родился 22.01.1928 года в селе Барашково Курганской области.

1938 – семья переезжает на Камчатку.

1941–1945 – разнорабочий, рыбообработчик на базе в бухте Шлюпочная, зимой учится в школе.

1945 – матрос на МБ «Кашалот».

1946 – 1949 – матрос на ПХ «Якут». Оканчивает курсы судоводителей на звание штурмана малого плавания.

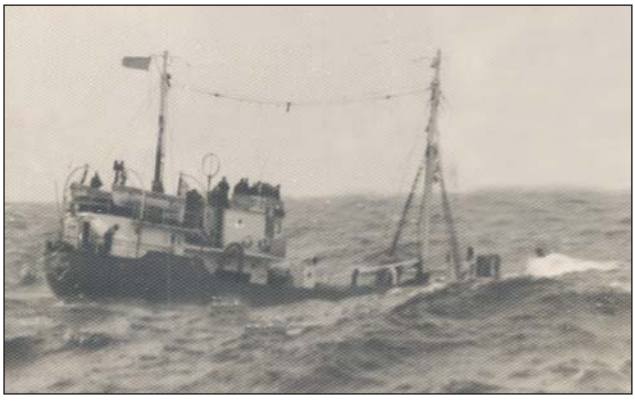
1949 – первая штурманская должность. Второй помощник капитана ПХ «Якут».

1949–1950 – младший помощник на судах Камчатрыбфлота.

1950–1952 – старший помощник капитана СРТ-300.

1952 – капитан СРТ-300 «Промысловик».

1955 – окончил УКК ГКРП на звание штурмана дальнего плавания, и назначается капитаном ТХС «Мизар».



1956 – капитан СРТ «Промысловик».

1962 – капитан СРТ «Крузенштерн», получил диплом капитана дальнего плавания, № 185/23 от 28.05.1962 года.

1964 – капитан ТХС «Мизар».

1970 – капитан ТРС «Соболево».

1971–1972 – капитан ТРС «Паратунка».

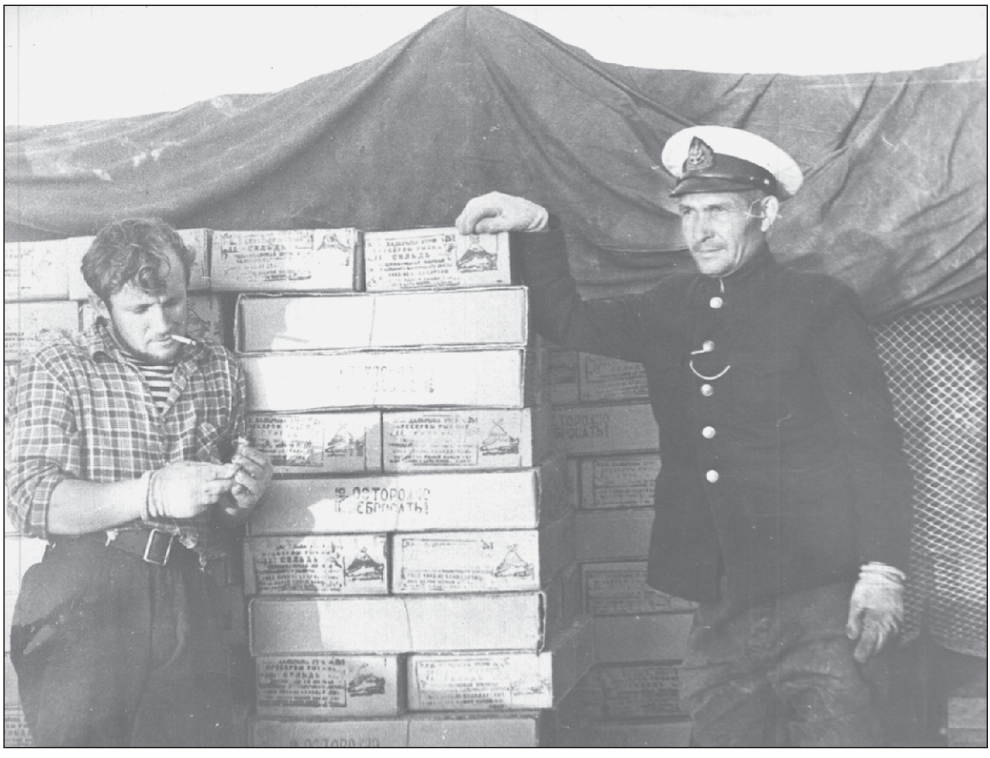
1972–1983 – лоцман Петропавловск-Камчатского рыбного порта.

1983 года уходит на заслуженный отдых.

Умер 5 октября 2010 года в городе Петропавловске-Камчатском.

Тимофей Михайлович Кривоногов — старожил города Петропавловска-Камчатского, ветеран камчатского морского транспортного и рыбопромыслового флота, капитан дальнего плавания. Родился 22 января 1928 г. в крестьянской семье в селе Барашково Курганской области. В июне 1938 г. семья Кривоноговых, покинувшая родные края в поисках лучшей доли, на старом пароходе «Ильич» приехала на Камчатку. Отец — Михаил Анисимович — устроился разнорабочим в ближнем к Петропавловску леспромхозе на Восьмом километре. Мать — Анна Марковна — домохозяйка, воспитывала четверых детей. Тимофей Кривоногов учился в школе имени Л. Н. Толстого, что на улице Ключевской, где окончил шесть классов. В годы Великой Отечественной войны семья Кривоноговых, как и подавляющее большинство наших сограждан, как говорится, хватила лиха. Кормильца — отца семейства призвали в армию.

Трудовая биография Тимофея началась в 1941 г., а в 1943 г. он рабо-



Капитан ТХС «Мизар» Т. М. Кривоногов лично контролирует отгрузку деликатесной баночной сельди потребителю, 1961 год

Выпускники Октябрьского ГПТУ, 1980 год. В центре – Т. М. Кривоногов

тал рыбообработчиком на базе в бухте Шлюпочной. В 1945 г. недавний школьник стал матросом буксира АКОфлота «Кашалот». На этом судне и началась его долголетняя флотская служба. Затем были занятия на курсах судоводителей-двухсоттонников, работа матросом на знаменитом пароходе «Якут», в 1948 г. — первая штурманская должность, снова учеба. В 1962 г. Тимофей Михайлович становится капитаном дальнего плавания. Работал в Камчатрыбфлоте и Тралфлоте. С начала 1970-х гг. — лоцман Петропавловск-Камчат-ского морского рыбного порта. В этой должности Тимофей Михайлович трудился до 1983 г., времени выхода на пенсию.

Интерес к морской истории появился у него давно, но время систематизации накопленных знаний и полученного собственного опыта пришло лишь в середине 1970-х гг. Первые публикации появились в журнале «Морской флот», затем в 1984 г. — в газете «Рыбак Камчатки». В середине 1990-х гг. начал печататься в газете «Вести», где спустя несколько лет стал ведущим популярной рубрики «Кают-компания». В ней вышла значительная часть приводимого в этой книге материала, бесценного для краеведов, любителей истории Камчатки, современных моряков и рыбаков. Ряд его интереснейших статей был опубликован в ежегоднике Камчатского государственного технического университета «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки».

С. В. Гаврилов

Два друга, ветераны транспортного флота Т. М. Кривоногов и А. А. Гринько

Зарплату вернули через суд

Начало января 1955 года. Транспортно-холодильное судно «Мизар», где я был капитаном, стояло в ремонте в Ковше рыбного порта. Ремонт вели мастерские Камчатрыбфлота и Тралфлота. Мастерские были убогие, здесь не хватало станков, материалов и прочего. Да оно и понятно. Многое у нас шло не так, как надо.

Посудите сами. В 1952 году и далее Камчатрыбфлот и Тралфлот стали усиленно пополняться. На смену паровым траулерам пришли суда типа СРТ. Следовало быть готовыми к их обслуживанию, но ничего сделано не было. Мастерская Камчатрыбфлота ютилась на сваях в Ковше. Поодаль на территории рыбного порта расположилась и мастерская Тралфлота, оборудованная в старом складе.

В то время в этих мастерских трудился прекрасный электросварщик Ремарчук, великолепно выполнявший работу, не считаясь со временем. Но какие бы специалисты не работали, они при всем желании не могли справиться с имевшимися объемами ремонта.

По плану наш ремонт должен был завершиться 15 декабря 1954 году, но стало ясно, что этого не произойдет. Прораб заявил, что задержка будет только из-за того, что судоверфь опаздывает с ремонтом баллера руля. Для этого требовался токарный станок больших размеров, а на верфи он был один, и на обработку деталей стояла очередь. Наш старший механик Федор Митрофанович Рыбальченко подобрал все работы по машине.

Как положено, во время стоянки в ремонте зарплату экипажу выдавали в размере девяноста процентов оклада. При досрочном завершении работ доплачивали разницу до ста процентов. Но практически никогда ни одно судно раньше планового срока не выходило. Подошел день зарплаты. Посланный за ней третий помощник вернулся обескураженный и заявил, что денег начислили меньше из-за перестоя в ремонте.

На следующий день я отправился в бухгалтерию. Главный бухгалтер пояснил, что согласно приказу, подписанному начальником управления Павлом Александровичем Демидовым, в случае невыхода судна из ремонта в плановый срок платят половину зарплаты, без учета того, есть в простое вина экипажа или нет. В качестве основания названа статья Кодекса законов о труде.

Для детального знакомства с ней пошел в профком и попросил кодекс. После его внимательного прочтения стало ясно, что П. А. Демидов написал самую настоящую отсебятину. В статье, на которую он ссылался, речь шла о простоях другого характера. Половина зарплаты платится в случае стихийного бедствия, при срыве подачи предприятию электроэнергии в течение одного-двух дней. Наш случай к этому никак не относился. Но главный бухгалтер заявил, что они уже руководствуются этим приказом два года, и никто его из плавсостава не оспаривал.

Взяв кодекс, я зашел в кабинет Демидова и попытался доказать ему свою правоту. Демидов стоял на своем и высокомерно посоветовал мне: «Если несогласны — подавайте в суд». На что получил ответ, что за этим дело не станет. На другой день заявление было написано и отправлено в народный суд. Суд тогда располагался на улице Ленинской в красивом деревянном здании, которое уже давно снесено.

Через пару дней наш иск рассмотрели. Интересы Тралфлота представляла юрисконсульт Е. Логущенко, бывшая городская судья. Судьей на процессе была Сергеева, ее имя и отчество я уже забыл, — интеллигентная вежливая женщина. В ходе рассмотрения Сергеева уточняла у меня и председателя судового комитета суть дела. Но в то же время она задавала вопросы и Логущенко. Например, такой:

— После того как ремонт завершился, команда стала работать меньше или несла вахту в том же режиме? Повар также варила обед, и штурман нес вахту?

— Да, работали по-прежнему, согласно Уставу службы на судах флота.

— Тогда мне непонятно, почему вы со своим начальником решили снизить экипажу зарплату вполовину. Ваши действия незаконны. Отменяйте приказ и верните морякам удержанную сумму.

Через два дня деньги экипажу возвратили.

Но П. А. Демидов и юрисконсульт отменять приказ и не думали: в следующий раз мы вновь получили половину зарплаты. Снова отнесли заявление все к той же судье Сергеевой.

На этот раз разговор был намного короче. Сергеева спросила одно: «Почему не отменили свой приказ?» Логущенко начала оправдываться. Тогда судья заявила ей, что будет вынуждена вынести частное определение по делу. Через пару дней нам принесли записку от бухгалтера-расчетчика с просьбой прислать третьего помощника за деньгами. Тот принес положенные девяносто процентов оклада.

В этот же день незаконно изданный приказ отменили как противоречащий основам Кодекса законов о труде. Подобные дела по ущемлению прав трудящихся случались во многих коллективах. Но никогда я не слышал, чтобы начальник нес за них ответственность.

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

ФАДЕЕВ Владлен Владимирович

Штурман дальнего плавания
(17.08.1929–…)

1954–1958 – окончил Ленинградское мореходное училище дальнего плавания.

В 1956 году получил 1-й рабочий диплом ШМП, № С-333/111 от 14.09.1956 года. Работал младшим помощником капитана.

1961 – в июне поступает в УТРФ КРП старшим помощником капитана СРТ-400 «Карагинский».

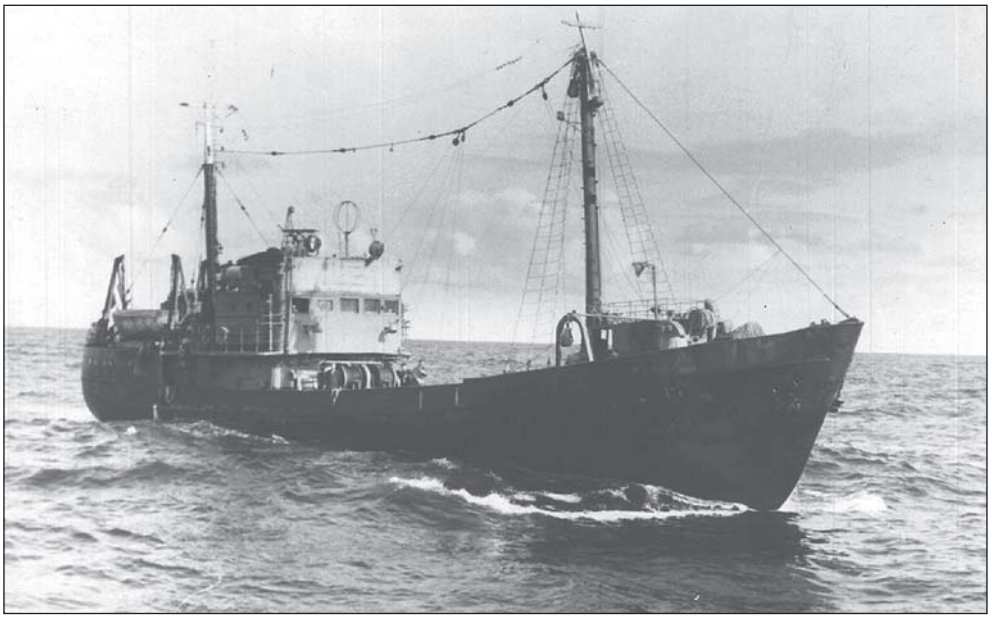
1962 – капитан СРТ «Семипалатинск».

1963 – капитан СРТ «Каховка».

1965 – получил рабочий диплом ШДП, старший помощник капитана ТК «Мизар».

1966 – капитан ТК «Вега».

1966 – капитан СРТ «Алупка».



ЧЕКАЛЕНКО Михаил Григорьевич

Капитан дальнего плавания
(29.08.1929–2009)

Родился в с. Урзуф Першотравневного района Донецкой области.

1946 – закончил Мариупольскую мореходную школу.

1946 – направлен матросом в Сахалнское государственное морское пароходство.

1949–1952 – помощник капитана на транспортных судах Сахалинрыбфлота.

1952 – поступил в УТФ Главкамчатрыбпрома старшим помощником, затем капитаном транспорных судов КРФ.

1955 – окончил УКК в ПТР, получил рабочий диплом ШДП, № 58/55 от 15.06.1955 года.

1958 – капитан ПХ «Анатолий Серов».

1960 – капитан СРТР-400 «Каховка», СРТ «Тихоокеанская звезда».

1962 – капитан СРТ «Лещ».

1963 – окончил судоводительское отделение ПКМУ, дальнее плавание. Получил рабочий диплом КДП.

1963 – капитан СРТМ-800.

1968 – переводится в Камчатский облрыбаксоюз.

1978 – 1999 – капитан портнадзора Петропавловского морского рыбного порта, лоцман.

2001 – диспетчер по флоту колхоза имени Ленина.

Награжден орденом «Знак Почета», медалями: «За трудовую доблесть», «За отличие в охране государственной границы», «300 лет Российскому флоту», знаками «Победитель соцсоревнований», занесен в книгу почета УМАР. Скончался в августе 2009 года.

Мой дедушка – капитан Чекаленко

В жизни Михаилу Григорьевичу пришлось пережить немало. Родился он 29 августа 1929 года в селе Урзуф Донецкой области. Его отца, директора школы, забрали в одну из ночей 1937 года, и где он сгинул, в каком лагере, семья так и не узнала. Только много лет спустя власти выдали справку, что он погиб невинно и полностью реабилитирован.

В 1936 году Михаил пошёл в школу, а в 1941 году окончил пять классов. Учиться дальше не пришлось: началась война. В 1943-м, когда немцев с Украины изгнали, образование можно было продолжить. И вот в 1945 году, окончив семь классов, он поступил в Мариупольскую школу мореходного обучения, находившуюся в ведении Министерства морского флота. В феврале 1947 года занятия завершились, и всех будущих мореходов направили на Дальний Восток в город Холмск, на Сахалин, в распоряжение Сахалинского морского пароходства.

Чекаленко получил назначение на пароход «Уссури» матросом первого класса. Капитаном на этом пароходе был Пётр Порфирьевич Пионтковский – грамотный, требовательный судоводитель. Поучиться у него можно было многому. Потом судьба сведёт Михаила Григорьевича с ним через несколько лет в камчатском Тралфлоте, где Пётр Порфирьевич будет капитаном-наставником.

Глубокой осенью 1947 года «Уссури» поставили на ремонт в Николаевске-на-Амуре. Надо сказать, что здесь располагалось одно из старейших мореходных училищ Дальнего Востока, в котором ещё в конце девятнадцатого века получил своё первое морское образование прославленный флотоводец России Степан Осипович Макаров.

В конце 1947 года на зиму при мореходном училище набрали группу штурманов малого плавания. Михаил Григорьевич и его товарищ решили, что время, пока судно стоит в ремонте, зря терять не стоит, и, получив разрешение отдела кадров пароходства, поступили учиться. К началу навигации 1948 года учёба завершилась, и летом 1948 года Михаил Григорьевич вернулся на «Уссури». Должность, правда, осталась прежней – матрос первого класса. Дело в том, что для получения рабочего диплома штурмана малого плавания необходимо было набрать ещё немного плавательного ценза.

Но тут жизнь подкинула ему ещё одно препятствие. В это время началась проверка плавсостава, да и не только его. Были заново отпечатаны личные листки по учёту кадров, листки очень подробные – те самые, где нужно было подробно описать всю родню, чуть ли не до седьмого колена. При малейшем сомнении или неясности закрывали визы. Даже такой бывалый моряк, как Пётр Степанович Колесников, механик-универсал первого разряда, вдруг лишился визы. В 1948 году его не пустили в Японию на «Симе». И Михаил Григорьевич не избежал этой участи. Подвела анкета – ведь отца осудили

по печально знаменитой 58-й статье Уголовного кодекса. И 16 июля 1949 года Михаила Григорьевича уволили из Сахалинского пароходства.

Вскоре, в августе 1949 года, он поступил в Невельское управление тралового и рефрижераторного флота Сахалинрыбпрома. Но невезение и на этом не закончилось. В марте 1952 года для получения и перегона плавбазы с Балтики на Сахалин укомплектовали экипаж. Михаила Григорьевича зачислили в него на должность штурмана. Экипаж уже выехал во Владивосток, чтобы следовать дальше, на Балтику. Но, как это у нас часто бывает, в получении плавбазы Сахалинрыбпрому отказали, и морякам пришлось возвращаться на Сахалин.

Но тут судьба наконец-то смилостивилась и подкинула Чекаленко встречу с Иваном Николаевичем Мутовиным. Этого известного моряка Михаил Григорьевич знал раньше. В то время Мутовин был начальником морского агентства Камчатрыбпрома. Узнав, что Чекаленко по независящим от него причинам попал в сложное положение, он предложил ему поехать на Камчатку. «Работа для тебя найдётся, – сказал Мутовин. – У нас пополняется Тралфлот».

Быстро оформили перевод, и в начале марта 1952 года Михаил Григорьевич приехал в Петропавловск, где получил назначение на прибывший из новостроя СРТ № 386 старшим помощником капитана. А в ноябре 1952 года он становится капитаном.

Дела у молодого капитана пошли хорошо. Летом 1953 года за успешное выполнение государственного плана крайком ВЛКСМ выходит с ходатайством о переименовании СРТ № 386 в «Тихоокеанскую звезду». Просьбу уважили.

В конце ноября 1953 года Михаила Григорьевича зачислили на курсы штурманов дальнего плавания в учебно-курсовой комбинат, который он окончил в 1955 году.

Затем Михаил Григорьевич продолжил работать на судах типа СРТ. А в 1959 году его как растущего капитана назначают командовать пароходом «Анатолий Серов», на одно из лучших судов флота того времени.

В 1960 году он становится начальником службы эксплуатации Тралфлота. Продолжая работать, в 1963 году оканчивает заочное отделение среднего Петропавловск-Камчатского мореходного училища. В 1965 году назначается начальником Охотоморской сельдяной экспедиции. В 1968 году по решению обкома КПСС переведён на выборную должность заместителя начальника Рыбакколхозсоюза по флоту и добыче. В 1980 году после реорганизации союза перешёл в службу капитана рыбного порта лоцманом. В 1999 году в возрасте семидесяти лет Михаил Григорьевич ушёл на пенсию, имея пятьдесят лет трудового стажа. За многолетний труд М. Г. Чекаленко награждён шестью правительственными наградами. Последняя – медаль «В ознаменование 300-летия Российского флота».

А вот ещё интересные штрихи из трудовой биографии Михаила Григорьевича. В 1980 году, будучи в отпуске, он участвовал в перегоне сейнера «Асача» из Астрахани в Петропавловск через тропики. Обеспечивал безопасность перегона БАТМ «Соколово», капитаном на котором был Владимир Кузьмич Косолапов, сейчас уже находящийся на заслуженном отдыхе.

Как-то в разговоре с Михаилом Григорьевичем я спросил его, не собирается ли он выехать на материк, на родину. «Ни в коем случае! – ответил он мне. – Буду доживать свой век здесь. Ведь Камчатке отданы лучшие годы моей жизни. Здесь растут мои внуки».

Время неумолимо идёт вперед. В 1953 году нас зачислили на учёбу тридцать два человека. Наша учёба завершилась в мае 1955 года. Сейчас из моих сокурсников в живых осталось только трое. Учебно-курсовой комбинат был первым учебным заведением на Камчатке, готовящим кадры для нашей рыбной промышленности, и его первые выпускники оказались теми людьми, которые стояли у истоков её развития.

Виталий Чекаленко (внук)

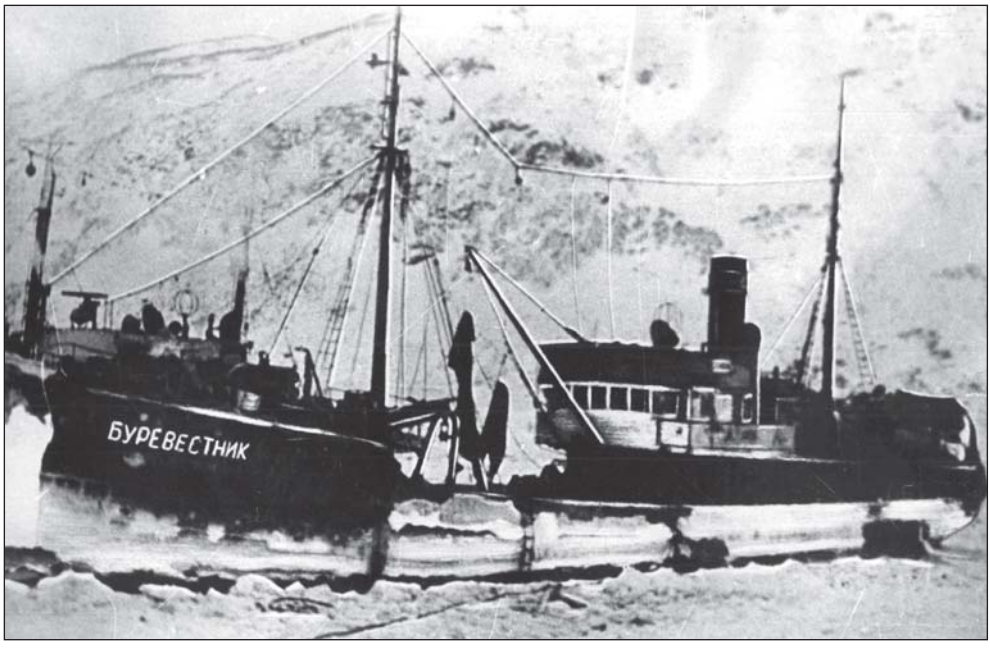
ИВАНОВ Павел Матвеевич

Капитан дальнего плавания
(20.08.1908 – май 1960)

Родился в Приморье 20 августа 1920 года, один из пионеров активного морского рыболовства на старой Аскольдовой банке, в заливе Петра Великого.

1931 – окончил Владивостокский морской техникум дальнего плавания.
1931 – направлен в АКО (Камчатка).
1935 – капитан буксир «Кит».
1940 – капитан ТК «Максим Горький».
1941–1950 – капитан паровых рыболовных траулеров.
1952–1960 – капитан РТ «Буревесник».

Умер в мае 1960 года. Похоронен в Петропавловске-Камчатском на старом Халактырском кладбище.



В день похорон Павла Матвеевича в двенадцать часов вдруг стоящие суда в ковше порта все разом загудели – это был прощальный гудок Павлу Матвеевичу Иванову, его провожал весь правсостав, находящийся в это время на берегу, такое было уважение к легендарному капитану.

(Из воспоминаний Г. В. Мещерякова, 05.10.2009 г.)

Морская сплотка

Мне хочется рассказать о том, как начиналась на Дальнем Востоке морская сплотка — доставка круглого леса, связанного в плоты. Произошло это в начале тридцатых годов. Первый плот-сигару привели во Владивосток из Советской Гавани в 1934 г. Эту операцию осуществили под руководством капитана дальнего плавания Афанасия Семеновича Деревянченко. Его брат Прокопий Семенович долгое время был капитаном парохода «Кура» в АКОфлоте.

На Камчатке буксировку плотов-сигар начали позднее. Мне посчастливилось быть знакомым с первым начальником морской сплотки в Усть-Камчатске Александром Осиповичем Милютиным. Расскажу об этом по порядку.

В 1943 г. я учился в седьмом классе в школе им. Л. Н. Толстого и жил в поселке на Восьмом километре. Ввиду того, что в зимнее время ходить пешком в школу в центре города было затруднительно, нам отвели помещение под интернат. Поскольку здесь осталось еще одно место, комендант интерната подселял к нам постояльцев — приезжавших для представления отчетов в АКО бухгалтеров, плановиков и других специалистов с побережья. Как-то раз очередным постояльцем стал необычный, очень приветливый человек. После знакомства мы узнали, что это капитан дальнего плавания Александр Осипович Милютин — начальник морской сплотки в Усть-Камчатске. В свое время Милютин работал капитаном на грузопассажирских судах в Добровольном флоте. Александр Осипович прекрасно знал английский язык: в дореволюционное время судоводитель, не говоривший по-английски, не мог получить диплом капитана дальнего плавания.

Летом 1935 г. предприняли попытку доставить плот-сигару из Усть-Камчатска в Петропавловск. Но, по русской пословице, первый блин оказался комом. Недостаточно скрепленный плот по дороге развалился. К разбору аварии привлекли работников НКВД. Время тогда было страшное, высказывалось предположение, что к этому приложили руку «вредительские элементы». Правда, на этот раз все обошлось благополучно.

В 1937 г. снова пытались прибуксировать плот в Петропавловск. 7 сентября буксир «Кит» взял сигару объемом 1 260 кубометров в Усть-Камчатске. 10 сентября ее благополучно доставили в Петропавловск. Командовал буксиром «Кит» капитан дальнего плавания Павел Матвеевич Иванов. Впоследствии он одним из первых в АКОфлоте на пароходе «Чапаев» пошел на ремонт в США, в Сан-Франциско.

Сигара имела длину пятьдесят, ширину семь и возвышалась над водой на два метра. За время буксировки надо было обязательно обжимать талрепы на тросах, крепящих сигару. При буксировке в Петропавловск ее

обязательно заводили в бухту Моржовую. Там спускали рабочую шлюпку, и несколько матросов во главе с боцманом обтягивали такелаж. Собирали сигару в течение двенадцати суток.

В конце 1937 г. случилась неприятность: разрушилась и была потеряна очередная сигара вместе с буксирным тросом длиной триста метров. Но для экипажа все обошлось благополучно, хотя в аварии пытались обвинить моряков. Постепенно буксировка наладилась.

В 1945 г. я уже морячил, и мне довелось навестить Александра Осиповича в Усть-Камчатске. Он одиноко жил в небольшом опрятном домике. Потом, как я узнал, в октябре 1945 г. его перевели на работу на Южный Сахалин. Глубокой осенью 1949 г. я уже был штурманом на парусно-моторной шхуне. Неожиданно встретил Александра Осиповича. Первым делом спросил, как самочувствие, затем, куда направляется. Он ответил, что командировка закончилась, и он сейчас собирается в Усть-Камчатск, к своему постоянному месту работы. Добираться будет на катере «жучок», который стоял здесь в ремонте и на днях собирался уходить в Усть-Камчатск. Он порадовался за меня, что я стал штурманом, и пригласил заходить в гости, если буду в Усть-Камчатске. Не знаю почему, но я спросил Александра Осиповича, сколько ему лет. Как помню, он ответил, что шестьдесят восемь. Мы сердечно с ним попрощались.

Наступила зима. В Петропавловске я встретил приехавшего из Усть-Камчатска бухгалтера Якова Ивановича Курчанова, большого друга Милютина. Спросил, как поживает Александр Осипович, и получил неожиданный ответ: «А он умер». Поинтересовавшись обстоятельствами смерти, выяснил следующее.

«Ты знаешь, что они на катере вышли в конце октября, — сказал мне Курчанов. — Погода была штормовая, и дальше мыса Кроноцкого они пройти не могли. Вынуждены были отстаиваться под берегом в заливе Кроноцком. Так продолжалось несколько суток. Закончились продукты. В довершение всего Александр Осипович простыл. По приходе в Усть-Камчатск больного Милютина положили в поселковую больницу с неутешительным диагнозом — крупозное воспаление легких. А болезнь эта коварная. Неожиданно через несколько дней он скончался. Похоронили его с почестями. В память о нем назвали его именем катер — “Капитан Милютин”». Вот так и закончил свои дни Александр Осипович Милютин, капитан дальнего плавания, руководитель первой морской сплотки на Камчатке.

Так сложилось, что мне несколько лет не удавалось попасть в Усть-Камчатск. Но как только это получилось, постарался найти могилу Александра Осиповича. Однако сделать этого мне это не удалось, никто не смог мне ее показать…

Как видит читатель, буксировать первые морские плоты-сигары суда АКО

начали в 1937 г. Первооткрывателями этого дела стали капитан дальнего плавания Александр Осипович Милютин, начальник морской сплотки, и капитан дальнего плавания Павел Матвеевич Иванов, капитан морского буксира «Кит». С этого времени доставка сигар вошла в повседневную практику судов АКОфлота. И лучшим буксировщиком морских сигар, лихтеров и других плавсредств на большие расстояния был капитан дальнего плавания Евгений Иванович Чернявский. Долгие годы он командовал морским буксиром «Геркулес».

Со временем сигары стали буксировать на большие расстояния. Например, из Усть-Камчатска на Западную Камчатку через Первый Курильский пролив, из Усть-Камчатска в Корф и Пахачу. Пополнялся буксирный флот. На смену погибшему осенью 1938 г. «Киту» в 1945 г. пришел построенный в Америке буксир «Кашалот» — очень хорошее и мощное судно с деревянным корпусом. В 1950 г. прибыл из Финляндии новый буксир «Геркулес». За ним последовали «Пролив», «Добрыня», «Санников». Году примерно в пятьдесят втором флот пополнился двумя лихтерами — «Повенец» и «Яуза». Это были хорошие суда грузоподъемностью 3 300 тонн, специально предназначенные для перевозки леса.

Первую лесопилку построили на берегу Култучного озера в районе механического завода. Она долгие годы принадлежала военному стройбату. Лес из бухты перегоняли в озеро по прорытому каналу баграми. Канал прорыли рядом с поворотом, недалеко от проходной механического завода. Чтобы лес не разносило по бухте, его огораживали боном.

Большую и мощную лесопилку построили в 1950-х годах на Богородском озере. Это очень спокойное место для нее подходило идеально. Сейчас эта лесопилка разрушена.

В послевоенное время казалось, что лес из Усть-Камчатска можно вывозить бесконечно, так много его было. Но всему приходит конец. В Усть-Камчатске построили порт. При помощи землечерпалки углубили устье. Камчатское морское пароходство обзавелось несколькими десятками финских лесовозов. Лес начали вывозить напрямую в Японию. Камчатская тайга, естественно, такого напора выдержать не могла. Сейчас купить обыкновенную доску уже стало проблемой…

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

ДОБРОБАБА Николай Александрович

Капитан малого плавания
(11.12.1929–26.08.2009)

Родился в станице Ясенской Ейского района Краснодарского края, в семье рыбака.

1944 – поступил в школу юнг в Приморско-Ахтарске.

1947–1950 – служба на Черноморском флоте.

1950–1954 – работа на флоте Ясенского рыбозавода.

1954–1957 – работал капитаном флота Кировского рыбозавода, Соболевский район Камчатской области.

1957 – Петропавловск-Камчатский, помощник капитана на судах Камчатрыбфлота.

1958 – закончил учебный курсовой комбинат на звание штурмана малого плавания. ШМП, № 3/59 от 06.01.1959 года.

1959 – капитан портовых буксиров, ПСК «Кристалл», Петропавловский морской рыбный порт.

1960 – капитан МБ «Вулкан».

С 1994 года на пенсии.

Умер 26 августа 2009 года, похоронен в Петропавловске-Камчатском.

Николай Александрович достойно продолжил рыбацкую династию, а его сын Владимир пошёл ещё дальше, стал капитаном дальнего плавания.

СЫПЛЕ Владимир Фёдорович

Капитан дальнего плавания
(17.05.1929–...)

1954 – поступил в УТФ ГКРП.

1955 – окончил УКК на ШДП в ПТР МРП, получил диплом штурмана малого плавания.

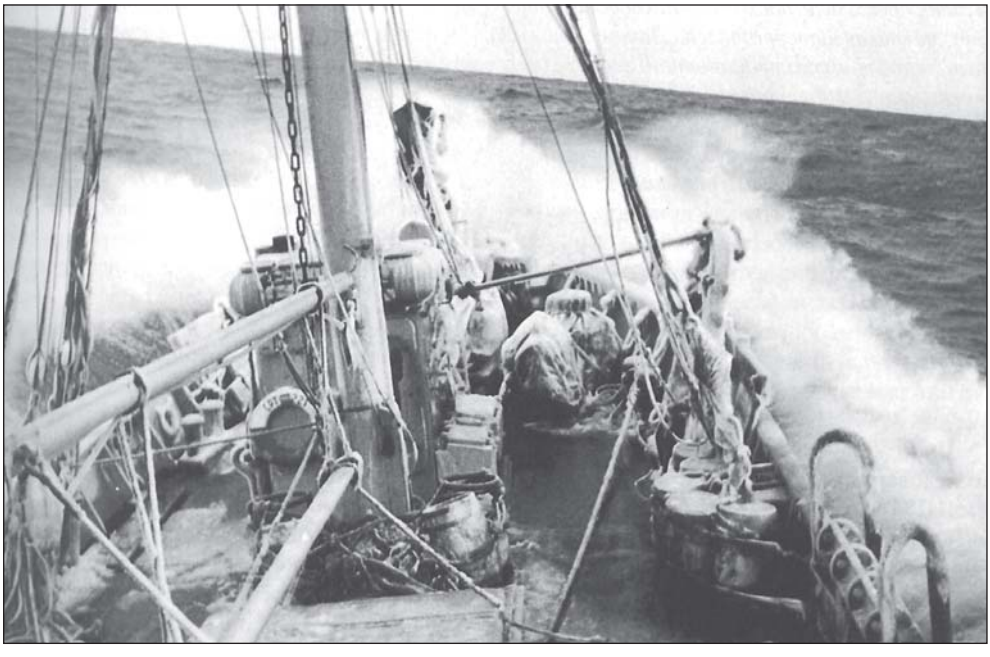
1956 – получает рабочий диплом ШДП, № 41/56 от 13.03.1956. Старший помощник капитана СРТ «Алушта».

1960 – капитан СРТ «Механик Лесовой», получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 180/59 от 04.09.1959 года. Капитан СРТ «Кичига».

1961 – в мае уезжает в Москву, покидает Камчатку, но в июне 1964 года возвращается в УТРФ.

1966 – заканчивает ПКМУ (заочно) на штурмана дальнего плавания. Капитан СРТ-300.

1969 – на судне погиб матрос, понижен в старшие помощники капитана на 6 месяцев, старший помощник КРС «Коряки».



ВЛАЗНЕВ Геннадий Яковлевич

Капитан дальнего плавания
(08.12.1939–...)

19... – окончил Петропавловск-Камчатскую мореходную школу (ШУКС). В УТФ с 1951 года.

1951–1954 – помощник капитана на промысловых судах УТФ, капитан ТХ «Холмск».

1955 – получает диплом КМП, № 96/55 от 18.10.1955. Назначается капитаном РТ.

1958 – капитан СРТ-300 «Красное знамя».

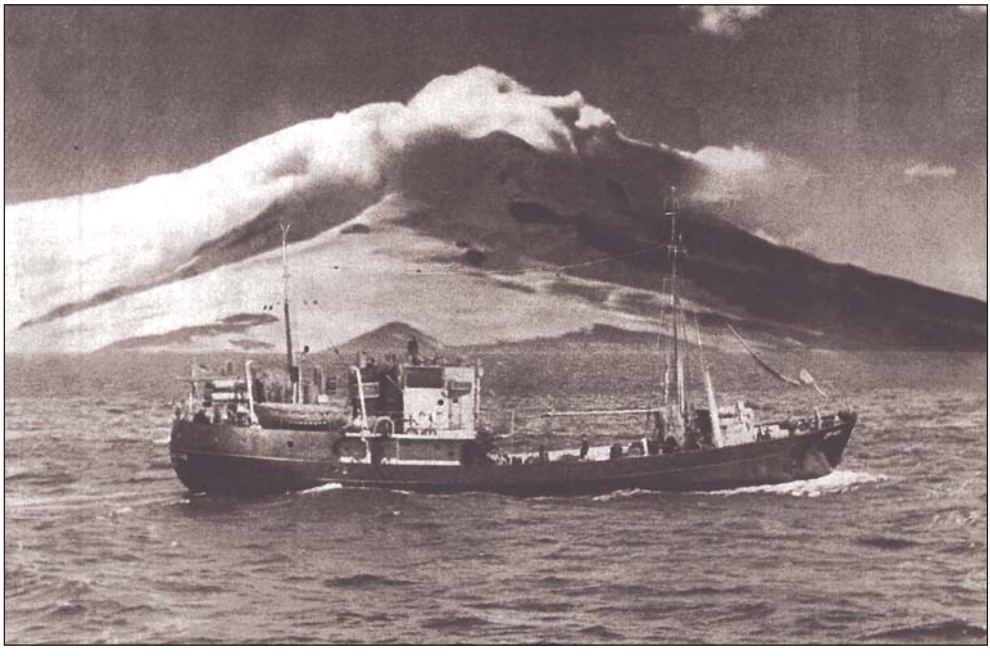
1960 – капитан СРТ-300 «Карагинский».

1963 – заочно закончил ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1969 – капитан СРТ-400 «Клин».

1961 – получает должность старшего помощника капитана БМРТ.

1967 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 360/33 от 05.04.1967 года.



КУЛАБУХОВ Владимир Иванович

Капитан малого плавания
(02.09.1930–...)

1952 – поступил в УТФ матросом.
1956 – окончил ПТР УКК малого плавания.
1957 – получил первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 122/57. Старший помощник капитана на СРТ-300 «Кичига».
1959 – 2-й помощник капитана ТХ «Гомель».
1960 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 85/60 от 01.04.60, в ПМРП. Капитан СРТ «Ропша».
1961 – капитан СРТ «Крильон».
1967 – капитан СРТ «ТОЗ».
1969 – капитан СРТ «Каменный».

ВНУКОВ Пётр Семёнович

Капитан дальнего плавания
(31.03.1930 или 13.03.1930 –...)

1952 – закончил ПКВМУ, судоводительский факультет на штурмана дальнего плавания.

1952–1961 – работал в Мурманске.

1961 – начало работы в УТРФ КРП с дипломом капитана дальнего плавания.

ХАРЕВИЧ Леонид Иванович

Капитан малого плавания

(14.09.1930–1996)

Родился в городе Баку 14 сентября 1930 года.

С 1944 года плавал юнгой на судах Каспийского флота.

1946–1949 – окончил Бакинскую мореходную школу, получил рабочий диплом судоводителя до 200 регистровых тонн.

1950–1952 – второй, старший помощник капитана ПМШ на Каспии.

1952–1956 – окончил Одесское мореходное училище на штурмана малого плавания.

1955 – получил диплом капитана малого плавания, № 7455/713 от 26.07.1955 года.

1960 – переезд на Камчатку в УТРФ.

1961 – старший помощник капитана СРТ «Карага».

1962 – капитан СРТР «Кратер».

1964 – капитан СРТР «Клин».

1966 – заочно окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1968 – капитан-флагман УТРФ.

1969 – начальник Охотоморской экспедиции УТРФ, ПБ «50 лет Октября» (сельдяная).

1970–1974 – закончил заочно факультет промрыболовства Дальрыбтуза.

1975 – назначается директором Октябрьского рыбокомбината.

1978–1990 – назначается заместитель начальника УМТС КРП.

1991 – выход на пенсию.

1996 – умер 11 сентября, похоронен на Новом кладбище.

САПОЖНИКОВ Михаил Карпович

Капитан дальнего плавания
(19.01.1931–31.05.1999)

1952 – окончил судоводительское отделение Астраханского УКК на штурмана малого плавания.

1953 – получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 2163/1353 от 9.01.53 года.

1958 – прибывает на Камчатку и поступает в УТРФ КРП старшим помощником капитана СРТ «Альбатрос».

1959 – получает рабочий диплом КМП, № 215/59 от 09.11.1959 года. Назначается капитаном СРТР-400 «Кременчуг».

1965 – получает рабочий диплом ШДП, № 1274/66 от 09.04.1965 года и назначается капитаном СРТ «Алупка».

1966 – капитан ПХ «Барнаул».

1967 – капитан СРТМ-800 8-414.

1968–1969 – капитан СРТМ-800 «Орель».

1968 – на переходе в Бристольский залив старший помощник капитана Кондратьев уснул на вахте и выскочил на среднем ходу на кекур острова Медный.

Капитан Сапожников самостоятельно снялся с мели и с затопленным форпиком дошёл до Петропавловска на ремонт.

Выговоров – как иголок у ежа.

Умер по дороге с работы домой (на берегу) 31 мая 1999 года на 69 году жизни.

Заядлый был рыбак. Только не с удочкой, а с тралом.

КОЗЛОВ Михаил Тимофеевич

Штурман дальнего плавания
(22.11.1931–03.1970)

1951 – поступил в УТФ матросом на промысловых судах.

1956 – окончил судоводительское отделение УКК в ПТР МРП на штурмана. Старший помощник капитана СРТ «Тихоокеанская звезда».

1957 – получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 14/57 от 21.01.1957 года. Назначается капитаном СРТР-400 «Кострома».

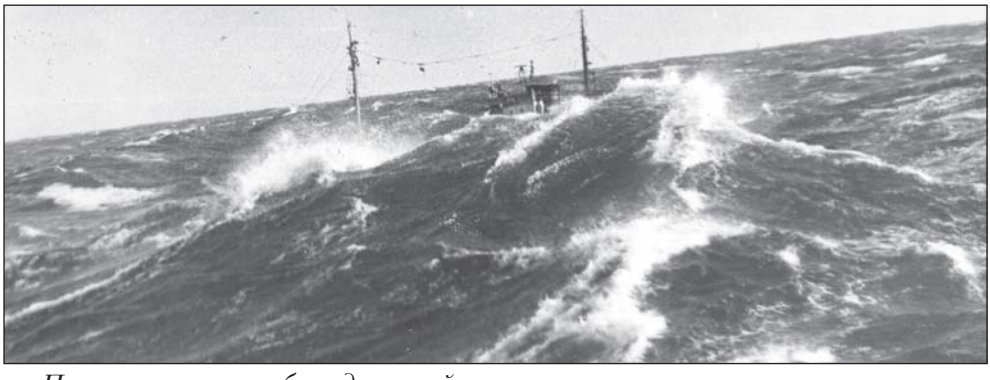
1964 – заканчивает ПКМУ на дальнее плавание.

1965 – капитан СРТ «Курган».

Но болезнь (алкоголизм) не позволяет раскрыться деятельной натуре. Всё чаще допускает аварийные случаи, утерю якоря, гибель промвооружения (сетей), посадки на камни СРТ «Алупка», когда ещё был старшим помощником. Накапливал груз неустроенности, непонимания. Ставит свою точку: сначала лишение его диплома и работа подсобным рабочим в ЖКО (возможно, что это был не лучший способ лечения капитана, это унижало капитана, но он выдержал и прошёл, потому что начал уже осознавать происходящее, поправляться, но утерянного здоровья не вернёшь).

Весной 1970 года капитаны УТРФ, все рыбаки, знавшие Михаила Тимофеевича, прощаются с 39- летним капитаном и хоронят его на старом халактырском кладбище. Один очень верующий человек, говоря о моряках, ушедших из жизни по аналогичной причине, сказал: «Малая часть людей во всём человечестве сильно и хронически хворает с мальства, и остальные должны понимать, что часть болезни от каждого из нас переходит, концентрируется у такого больного. И должны им помочь, сострадать».

Вот я так и думаю, что Михаил Тимофеевич за многих моряков принял грех, он его с нас снял, а сам не смог. В штурманской книге правильно написано: «Упокой душу, Господи!»



Похоже, что это был девятый вал

ЗАЙЧЕНКО Александр Иванович

Капитан дальнего плавания
(01.01.1931–25.09.1975)

1954 – закончил УКК на штурмана дальнего плавания в городе Баку, в УТФ ГКРП с сентября 1954 года. Получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 146/к, от Бак. МГП, 3-й помощник капитана.

1956 – 2-й помощник капитана СРТ «Рыбак».

1959 – закончил УКК на штурмана дальнего плавания в Петропавловском морском рыбном порту. Получил назначение старшим помощником капитана СРТ «Рыбак».

1960 – получил рабочий диплом капитана малого плавания, № 135/60 от 15.07.1960 года, в ПМРП. Капитан СРТ «Кострома».

1962 – капитан СРТР «Крутогорово».

1964 – капитан СРТ «Семипалатинск», получает диплом штурмана дальнего плавания, № 892/103 от 5.05.1963 года.

1966 – получает диплом об окончании (заочно) ПКМУ – штурман дальнего плавания.

1967 – капитан СРТ «Крутогорово».

1968 – 30.01 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 443/9 от 30.01.1968, во Владивостокском морском порту. Старший помощник КМД БМРТ «Восход».

1970 – капитан-флагман УТРФ.

1975 – 25.09 – капитан СРТМ-800 «Дубрава». В рейсе заместителю начальника Беринговоморского района Александру Ивановичу становится плохо, и он тихо умирает в своей каюте, успев надеть форменный китель. (Он очень уважал капитанскую форму.)

СИВИК Анатолий Андреевич

Капитан малого плавания, штурман дальнего плавания
(15.12.1931–...)

1954 – поступает в УТФ ГКРП.

1957 – заканчивает УКК ПМРП по курсу «судовождение» (МП), младший помощник капитана на промысловых судах УМАР.

1959 – получает рабочий диплом КМП № 116/59 от 19.06.59. Назначается старшим помощником капитана СРТ «Полярник».

1960 – старший помощник капитана СРТ «Кунжик».

1962 – капитан СРТ «Калыгирь».

1963 – капитан СРТ «Кумроч».

1965 – заканчивает ПКМУ на штурмана дальнего плавания (заочно) и получает диплом штурмана дальнего плавания, № 1270/62 от 09.04.1965 года, во Владивостокском МТП.

1966 – капитан СРТР-400 «Клин».

1967 – капитан СРТ «Кихчик».

1973 – капитан-флагман УТРФ, начальник Беринговоморской экспедиции УТРФ.

Преданный делу человек, знал каждую изобату, где, на какой глубине, какой объект. Уважал В. П. Потапенко – начальник УТРФ с 1980 года, Камчатрыбпром, на плавбазах вёл себя всегда скромно. Обычно в штабе экспедиции было не более трёх человек, в т. ч. тралмастер Салманов. Капитан Сивик А. А. был большой юморист.

Проводы М. А. Воронина на пенсию. Слева направо: В. И. Пермяков, А. Е. Новоселов, В. Н. Прокопенко, К. А. Числов, А. А. Сивик, М. А. Воро-

КУЗИН Юрий Павлович

Штурман дальнего плавания
(21.07.1931–18.04.1988)

1951 – окончил Петропавловскую мореходную школу (малого плавания) в УТФ.

1951–1953 – младший помощник капитана на промысловых судах УТФ.

1953 – получает рабочий диплом штурмана малого плавания, № 70/53 от 17.10.1953 года.

1958 – капитан СРТ-300 «Полярник».

1960 – получает рабочий диплом КМП, № 109/60 от 10.5.1960 года, и назначается капитаном СРТ-300 «Коряк».

1961 – капитан СРТ-300 «Серпухов».

1963 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 794/5 от 12.01.1963, в ПТР МРП. Назначается капитаном СРТР-400 «Каюм».

1964 – КМ СРТ-300 «Синарск».

1973 – капитан СРТР-400 «Каюм».

Умер 18.04.1988 в ПТР.

ЗАГОРСКИЙ Геннадий Иванович

Штурман дальнего плавания
(30.07.1931–21.02.1966)

1953 – окончил Владивостокский МРТ на штурмана дальнего плавания, поступил в УТФ КРП.

1954 – 3-й, 2-й помощник капитана ПХ «Ительмен».

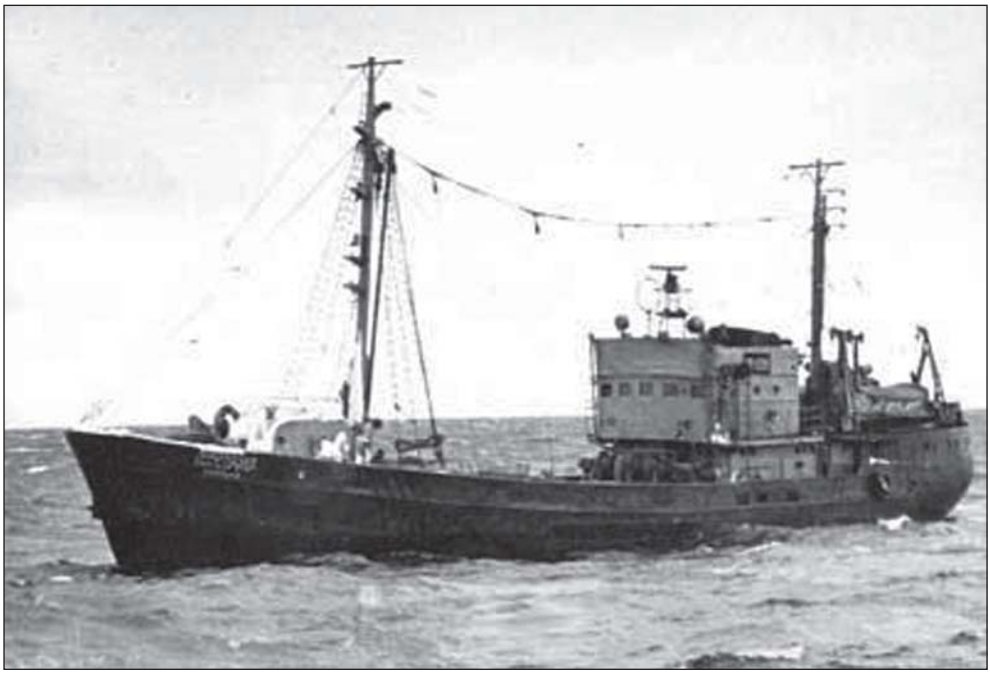
1958 – 2-й помощник капитана ПБ «Эскимос».

1959 – 6.01 – получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 9/59, в ПТР МРП. Назначен капитаном СТР-300 «Кошегочек».

1962 – капитан СРТ-300 «Беркут».

1965 – капитан СРТ-300 «Карага».

20.02.1966 – СРТ «Карага» вышел в рейс в Охотское море. При ураганном западном ветре, который застиг его у бухты Вестник, уходя от зоны обледенения, попытался подойти к берегу (прошёл остров Уташуд) и, не доходя 1,5 мили до берега, на глубине 38 метров опрокинулся, и утонул. С улучшением погоды на поиски вышел СРТМ-8-411 (капитан Холоден Григорий Николаевич, матрос 2-го класса Якунин А. Н. – практикант ПКМУ). Судно найдено, водолазы подняли один труп. На Аллее рыбацкой славы установлена мемориальная доска (улица Ленинская).



Гибель «Караги»

Недавно в газете «Вести», в рубрике «Камчатка. Век двадцатый», я натолкнулся на коротенькую заметку: «21 февраля 1966 г. затонул в море от обледенения средний рыболовный траулер “Карага” вместе с командой, состоящей из двадцати четырех человек, и двумя инженерами-испытателями нового трала Юрием Архиповичем Шевченко и Владимиром Ивановичем Каманиным».

Эта коротенькая заметка всколыхнула в моей памяти печальные воспоминания. Старпомом на «Караге» был мой соученик по заочному отделению мореходного училища в 1965 году Владимир Шеховцев. За несколько дней до гибели судна он получил в отделе кадров назначение на «Карагу». Попросился туда сам, потому что пришла пора менять рабочий диплом на звание штурмана дальнего плавания. А «Карага» как раз частенько ходила в дальний район для поисковых работ. Вот ведь судьба человеческая! Не знаешь, где найдешь, где потеряешь…

Во время упомянутых событий я был капитаном транспортно-холодильного судна «Мизар» Управления тралового флота и находился примерно в одном районе с СРТ «Карага».

Но начну по порядку. Мы с полным грузом снялись в район Озерновского рыбокомбината. После выгрузки в Озерной должны были взять груз рыбопродукции в Охотоморской экспедиции.

Заранее предупреждаю читателя о том, что с момента описываемых событий прошло сорок лет, и многое в памяти не сохранилось, так что, может быть, немного напутаю в датах.

19 февраля к вечеру мы проходили остров Уташуд. Радист принес метеопрогноз на следующий день. Он был неутешительным: ожидался ветер силой до десяти баллов. Поскольку при такой погоде в Озерной делать нечего, я решил отстояться в бухте Русской. Изменил курс, и к полуночи мы были уже в бухте.

Ветер набирал силу, мы отдали оба якоря в вершине бухты и стали ждать улучшения погоды.

На следующий день утром бухта Русская напоминала кромешный ад. Дул ураганной силы ветер от норд-веста, стоял сильный мороз. Сила ветра была такова, что когда штурман на мостике чуть приоткрыл дверь, ее тут же порывом ветра ударило о дверной косяк. От удара от дубовой двери отвалилась царга.

После полудня наступило кратковременное затишье. В бухту зашел отстояться краболов «Сергей Лазо» Кработреста. Отдал якорь и оказался носом на выход из бухты. Не прошло и часу времени, как сильным порывом ветра его прижало к берегу. Отойти он, естественно, не мог. Прошло менее получаса, как он запросил помощи у рыбного порта: «Имею контакт

с берегом. Прошу выслать два мощных буксира для оказания помощи». Рыбный порт ответил, что буксиров не имеет и помощи оказать не может.

Шло время. Дело близилось к вечеру. Стало заметно, что краболов начинает крениться. Крен уже достиг примерно десяти градусов. Дело в том, что правым бортом краболов основательно прихватил грунта. Положение стало критическим. Но бывают же чудеса на свете! Вдруг неожиданно рванул порыв ветра с правого борта, и краболова как пушинку оторвало от берега. На нем, надо отдать должное экипажу, быстро выбрали якорь, и краболов сразу дал ход и пошел в море. Вот как получается в жизни: спасительная гавань могла стать местом серьезной аварии.

На другой день погода продолжала бушевать. Снова сильный мороз сопровождался ветром. При уменьшении силы ветра мы получили указание сниматься в порт. Пошли, придерживаясь ближе к берегу.

В порту узнали, что СРТ «Карага» сильно обледенел, пытался зайти и отстояться в бухте Вестник. Но немного недотянул. Судно потеряло остойчивость и моментально затонуло недалеко от острова Уташуд, на глубине метров тридцати. Судя по всему, спастись у экипажа не было возможности. Стояла ночь, и судно пребывало как бы в ледяном панцире. Да и, очевидно, у капитана была уверенность, что до спасительной гавани он дотянет. Но так и не получилось…

Рыбаки никак не могут получить ответ на мучающий их вопрос. Судно затонуло на сравнительно небольшой глубине. Почему его не пытались поднять? Ходили разговоры о том, что работала военная водолазная партия, и из членов экипажа подняли только одного — начальника рейса Юрия Архиповича Шевченко. Так ли это? Ни подтвердить, ни опровергнуть этого никто не может.

В этот жестокий шторм попали несколько наших СРТ, бывших на переходе. Хорошо помню, что среди них находился СРТ «Семипалатинск», капитан Андрей Путилов. Он долго работал в Тралфлоте, затем капитанил на БМРТ и одно время трудился лоцманом рыбного порта. Сейчас я его уже долго не встречаю, наверное, уехал на материк.

Спустя примерно полмесяца в Управлении тралового флота был оглашен приказ. Отличившихся в борьбе со стихией рыбаков наградили ценными подарками. В основном фотоаппаратами, часами и средневолновыми радиоприемниками.

…Прошло уже сорок лет со дня этой катастрофы. Может быть, сейчас настало время внести ясность и рассказать правду, почему «Карагу» не стали поднимать? Тогда даже не все знали о произошедшей трагедии, только моряки и их родственники. Конечно, трудно представить себе в то время идущую по городу похоронную процессию из двадцати шести гробов. Подобные трагические происшествия просто замалчивали. Был ли в этом смысл, сейчас сказать трудно. Такова, видно, судьба моряков. Недаром же пелось

в старинной песне: «Жизнь ты моряцкая, доля незавидная, как тяжела и горька…»

Выше я писал, что, по слухам, с затонувшего судна подняли только одного человека — Юрия Архиповича Шевченко. Спустя несколько дней после публикации в газете в редакцию позвонил один из читателей. Он сказал, что подняли другого человека, тоже инженера-испытателя нового трала — Владимира Ивановича Каманина. Для остальных моряков с этого судна «Карага» стала братской могилой…

Еще через некоторое время, перебирая старые бумаги, я натолкнулся на заметку из газеты «За высокие уловы» (ныне «Рыбак Камчатки») за 1966 год. Называлась эта заметка «Подарки за мужество». Приведу ее полностью.

«Уже сообщалось, что в ночь на 21 февраля 1966 г. по восточному побережью Камчатки прошел циклон с ураганным ветром, скорость которого достигала 53 метра в секунду.

Застигнутые ураганом траулеры “Ковран”, “Семипалатинск” и “Кит” подверглись сильному обледенению. Образование льда на надстройках, палубах и такелаже было настолько интенсивным, что экипажи судов, работая беспрерывно на околке льда, не могли справиться с обледенением, вследствие чего появилась опасность потерять остойчивость. Положение усугублялось ураганным ветром. Крен судов достигал 55 градусов.

Несмотря на такую чрезвычайно тяжелую обстановку экипажи СРТ “Ковран” и “Семипалатинск” вышли победителями из схватки со стихией. Капитаны траулера “Кит” т. Киселев и транспортно-холодильного судна “Мизар” т. Кривоногов для предупреждения обледенения судов приняли правильное решение переждать плохую погоду в укрытии.

Недавно в Красном уголке Управления собрались моряки, которые в ту тревожную ночь проявили выдержку и смелость в борьбе с разбушевавшейся стихией. Согласно приказу по Управлению им были вручены ценные подарки.

Почетные грамоты и фотоаппараты “Киев-4” получили капитаны судов “Семипалатинск” и “Ковран” А. С. Путилов и Б. Ф. Баулин. Почетными грамотами и фотоаппаратами “Зоркий” награждены боцман судна “Ковран” В. Г. Титякин, третий штурман СРТ “Семипалатинск” М. А. Уренев, начальник радиостанции “Семипалатинска” В. П. Харитончик.

Транзисторные приемники и почетные грамоты вручены помощнику тралового мастера траулера “Ковран” Н. П. Беккерову, рыбному мастеру этого судна А. М. Бурлакову, матросу А. Ф. Недземовскому, старшему механику СРТ “Семипалатинск” А. С. Дидуху, рыбному мастеру В. А. Игнатенко, помощнику тралового мастера В. Н. Быкову. Наручными часами “Слава” награждены матрос СРТ «Ковран» А. И. Пономаренко и траловый мастер СРТ “Семипалатинск” Г. П. Федорко.

Почетные грамоты и киносъемочные камеры “Спорт” получили траловый мастер “Коврана” М. С. Каталов и матрос “Семипалатинска” В. З. Сербушан. Настольными часами “Маяк” и почетной грамотой награжден второй механик Н. Н. Сопронов. Почетные грамоты получили семнадцать человек.

Кроме этого ценные подарки вручены капитанам СРТ “Кит” и ТХС “Мизар” С. Т. Киселеву и Т. М. Кривоногову».

Вот такая заметка. И обратите внимание — ни слова о «Караге»! Отметили мужество и героизм выживших, но даже не упомянули о погибших моряках!

Сейчас многие говорят, что в последнее время стало больше аварий и катастроф. Да не больше их стало, просто сейчас об этом разрешили говорить. А раньше подобные вещи, особенно связанные с гибелью людей, просто замалчивали. Время было такое. Советский Союз должен был выглядеть как самое счастливое и безопасное государство, где гибель людей в мирное время просто невозможна. История «Караги» — один из примеров издержек такой пропаганды. Что ж, Бог им судья, а погибшим морякам — вечная память!

Из книги Т. М. Кривоногова «Люди и судьбы»

Примечание. Скорбный список жертв стихии с «Караги» ныне нанесен на одну из памятных досок, установленных в центре города на Аллее морской славы, напротив здания бывшего Управления тралового и рефрижераторного флота.

Пусть ваши души всегда парят над нами

ГРЕЧУШКИН Юрий Константинович

Штурман дальнего плавания
(26.08.1932–…)

1950 – поступает на работу в УТФ матросом, после ШУКС младший помощник капитана СРТ.

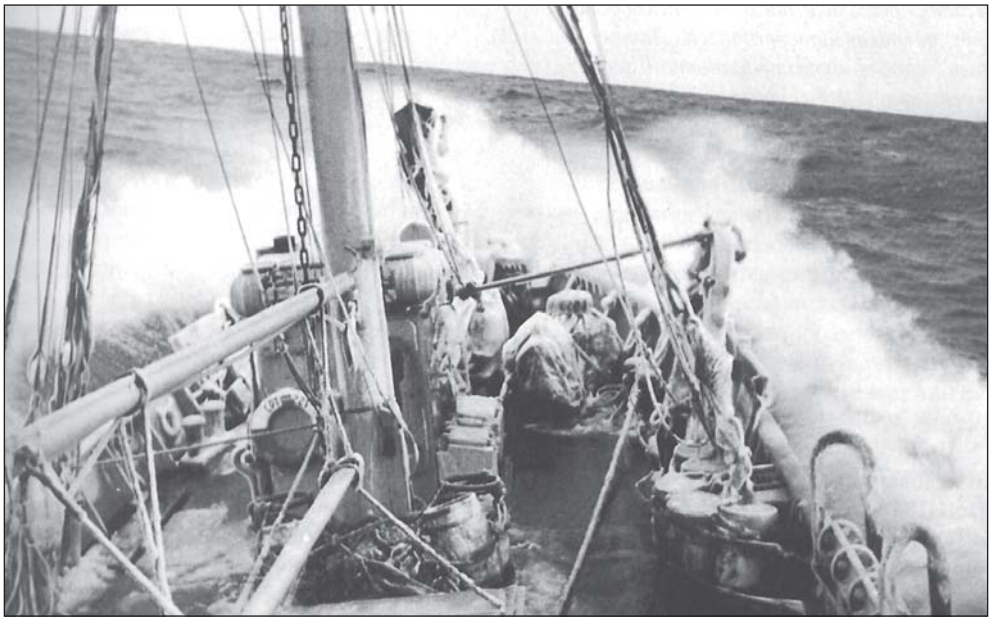
1958 – заканчивает УКК (судоводитель) при ПТР МРП и получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 134/58 от 21.10.1958 года. Получает назначение капитаном СРТ-300 «Капитан Закхеев».

1960 – старший помощник капитана СРТ «Кунжик».

1961 – капитан СРТР-400 «Кит».

1964 – капитан СРТР-400 «Кротон».

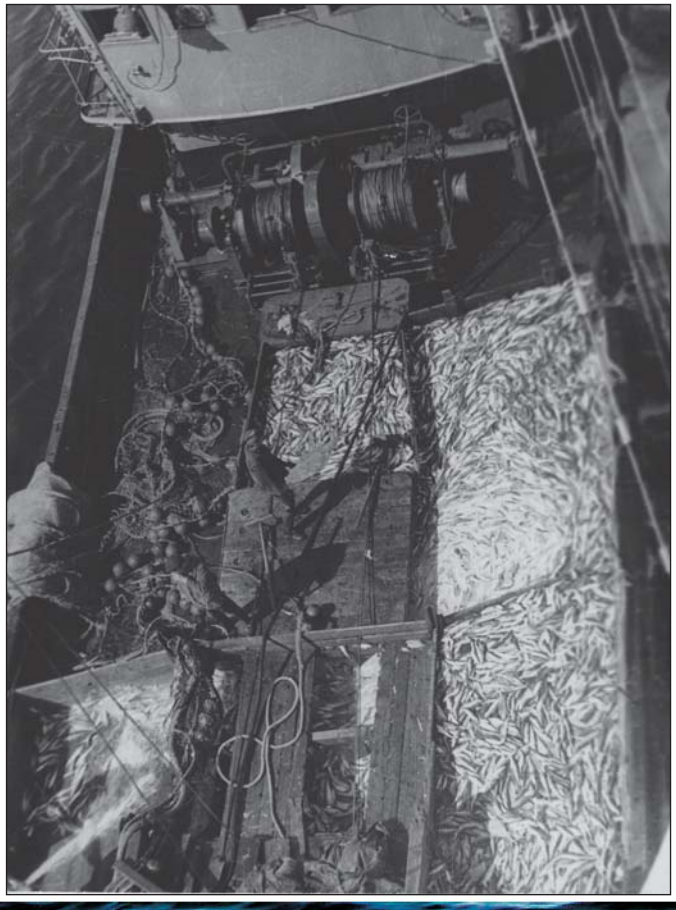
1966 – капитан СРТР-400 «Фиорд».



ШЕВАШКЕВИЧ Иван Павлович

Капитан дальнего плавания
(25.02.1934–27.06.1993)

1958 – поступил в УТФ матросом.
1962 – закончил учёбу в УКК на ШДП в ПМРП на судоводителя.
13.09.1962 – 3-й помощник капитана ТХ «Алдома».
1963 – 2-й помощник капитана СРТ «Альбатрос».
1964 – старший помощник СРТР «Кинешма».
1964 – 14.12.1964 года получает рабочий диплом КМП, № 245/64 от 14.12.1964. Капитан СРТР «Клин».
1965 – капитан СРТР «Кузачин».
1966 – капитан СРТ «Лещ».
1967 – капитан СРТ «Академик Книпович».
27.06.1993 года на 60 году жизни умер в один день со своей женой.



РУДНЕВ Юрий Дмитриевич

Штурман дальнего плавания
(1935–31.12.1961)

1951–1955 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на ШДП, в УТФ с 1965 года.

1956 – получает 1-й рабочий диплом ШМП № 77/56 в ПТР МРП.

1958 – старший помощник капитана СРТ «Ключевской».

1959 – получает рабочий диплом КМП, № 205/59 от 15.10.1959 года, в МРП ПТР и назначается капитаном СРТ-300 «Ключевской».

1961 – 14.07 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 498/90, во Владивостокском МТП, вышел из ПТР 06.12.

1961 – в ночь на 31 декабря утеряна связь с СРТ в жестокий шторм в Бристольском заливе. СРТ «Ключевской» и его экипаж погибли в районе острова Святой Павел 31.12.1961 года (последний день работы судна и экипажа описан у П. А. Рязанова «Бристольская эпопея»). На Аллее рыбацкой славы в Петропавловске-Камчатском установлена мемориальная доска экипажу СРТ «Ключевской».

Юрий Дмитриевич навсегда остался молодым капитаном.

Бристольская эпопея

Как штурмана дальнего плавания в 1958 году руководство флота назначает меня ответственным за переход группы средних рыболовных траулеров в Бристольский залив, где поисковые суда обнаружили скопления рыбы. В группе было пять траулеров: «Николай Вилков», где капитаном был Герой Социалистического Труда Павел Егорович Алешкин, «Кедровый» во главе с капитаном Александром Степановичем Белым и еще три судна, названия которых и фамилии капитанов, к сожалению, за давностью, запамятовал. Переход был благополучно завершен. «Кедровый» форсировал события и первым подошел к назначенному району. Сделал короткое траление и на первой же перекличке капитан Белый заявил: «Сделал траление, в трале оказалась одна мелочь. Зачем мы шли за тысячи миль, и кто будет платить нам за поиск крупной камбалы?» Я успокаивал тем, что вы все опытные рыбаки и знаете, что крупная камбала держится на более значительных глубинах, поэтому рекомендую пойти в сторону больших глубин, на юго-восток. Мы быстро найдем нужную рыбу.

Через два–три траления суда обнаружили скопления крупной камбалы. За десять минут траления поднимали до восьми тонн рыбы.

Приемных баз еще не было, они только подходили к Командорским островам и П. Е. Алешкин принял решение взять лед для пересыпки рыбы и пойти на сдачу улова в Усть-Камчатск. Управление дало разрешение. Он выловил порядка сто тонн и снялся с района промысла. Я перешел на другое судно. Наконец, подошли плавбаза «Пищевая индустрия» и три рефрижератора. Так в начале января 1959 года началась Беринговоморская экспедиция.

Условия промысла здесь были очень тяжелыми. Большие морозы, частые свирепые штормы, обледенение судов, отсутствие бухт укрытия и перегруза. На судах не было надежных кранцев, пользовалась только связками старых автомобильных покрышек. Поэтому во время перегруза продукции при постоянном волнении судна получали вмятины и другие повреждения.

В конце января подошло еще несколько судов, начали интенсивно облавливать тот район. Руководство «Дальрыбы» остро ставило вопросы перед министерством о трудностях в работе экспедиции. В марте в район промысла прибыла комиссия из Москвы, в составе которой были представители ЦК партии, Совмина и Минрыбхоза. «Дальрыбу» представлял первый заместитель начальника Бабаев. Собрали совещание, на котором присутствовали капитан-директоры приемных баз, некоторые капитаны промысловых судов. Обсуждались вопросы мест укрытия, подвозки питьевой воды, обеспечение качественным топливом. Разговор был острый и обстоятельный. У рыбаков появилась надежда на улучшение бытовых и производственных условий.

К великому сожалению, прошел год, но никаких сдвигов не произошло.

В декабре по решению Дальрыбы была образована Объединенная Берингоморская экспедиция, штаб которой возглавил П. А. Демидов, его заместителем назначен К. И. Зейналов, замполитом А. И. Щур и я — главным капитаном. На перегрузке суда по-прежнему бились бортами, питьевую воду привозили подсоленую и с запахом солярки, для подвоза топлива танкеры не выделены, словом, все оставалось как год назад.

В марте на танкере «Мозырь» прибыл заместитель министра М. Н. Сухорученко. С ним начальник управления эксплуатации и портов министерства Н. С. Горюнов. Сухорученко возмутился тем, что такая большая экспедиция, а штаб состоит всего из четырех человек. Он назначил совещание на плавбазе «Советский Сахалин», туда были приглашены начальники экспедиций Приморья, Сахалина и Камчатки, капитан-директоры, капитаны траулеров. Первым на совещании выступил начальник Приморской экспедиции, вторым — начальник Камчатской экспедиции Е. Г. Орел. Они рассказали о трудностях и заверили в том, что, несмотря на это, справятся с поставленными задачами.

– Кто из сахалинцев доложит? – спросил Сухорученко. Поднялся начальник экспедиции Валентин Фарафонов и сказал, что докладывать не будет, а отчитаться может. Сидящие рядом с ним капитаны шепчут: «Иди, Валентин!»

– А что мне говорить? Предыдущими товарищами все было сказано, а мне добавить нечего, – упорствовал сахалинец.

Наступило молчание. Вдруг встает пожилой капитан, широченный в плечах, и сипловатым «морских» голосом возбужденно заявляет: «А что ему говорить? Он же на нас волком смотрит!» В это время замминистра сидел боком к залу, отперевшись щекой на левую руку. «В прошлом году приезжали из ЦК и Совмина, пообещали, что помогут, уехали, до сих пор ничего не изменилось. И этот уедет, и ничего не изменится!» – сказал капитан, махнув ручищей, и сел на место. Зал замер. Как после такой реплики поступит высокий представитель министерства?

Сухорученко встал и спокойным голосом начал:

– Нет, я не смотрю на вас волком. Я сидел и думал, как можно работать в таких условиях? Я работал долгое время в Мурманске — там такого не было!

Затем московский гость заверил, что после возвращения он немедленно доложит министру о создавшемся в экспедиции положении, если понадобится, дойдет до Совмина и ЦК, но помощь будет оказана.

Действительно, возможная помощь был оказана: появились танкеры, которые возили хорошую воду, качественное топливо, вблизи побережья США выделены квадраты для перегруза сырца и готовой продукции. Но со стихией ничего поделать нельзя, ее нужно постоянно учитывать и своевременно принимать упреждающие решения, чтобы снизить вероятность катастрофических последствий.

Работая во льдах, суда нередко получали серьезные повреждения. Помнится такой случай. Находясь на спасательном судне «Орел», я узнал, что одно из судов Приморрыбпрома имеет повреждение пера руля. Решил проверить. Я высадился на этот траулер. Зашел в штурманскую рубку. Никого! Увидел, что карты были настолько замызганы, что не было видно обозначения глубин, рельефа побережий. Заглянул в рулевую рубку. Неестественный на флоте беспорядок поразил меня. Пошел в каюту капитана. Постучался, вошел и увидел сидящего за столом человека в полушубке и шапке-ушанке. Представился, попросил судовые документы.

В акте водолазного осмотра было зафиксировано, что перо руля свернуто на 15 градусов. При таком повреждении на промысле оставаться нельзя. Капитан просил оставить судно на промысле, мотивирую тем, что команде надо заработать. При таком состоянии руля, отсутствии отопления я не мог согласиться с капитаном. Траулер был снят с промысла.

Года через два меня назначили начальником службы мореплавания УТРФ. Как обычно, в двадцатых числах декабря было решено направить небольшую группу траулеров в Бристольский залив. Флагманом перехода мной был назначен Юрий Руднев, капитан СРТ «Ключевской», имеющий диплом штурмана дальнего плавания. Проведен инструктаж со всеми капитанами по правилам безопасности плавания с учетом тяжелых погодных условий. Каждый день Юрий Руднев выходил на связь по радио, сообщал координаты, что со всеми судами имеет связь, дважды в сутки проводит переклички.

31-го декабря «Ключевской» на связь не вышел. Потом мы узнали из доклада других судов, что «Ключевской» выходил на связь с ними в 17 часов и Руднев сказал, что идет сильное обледенение, что надо окалываться всем до наступления темноты. Еще раз «Ключевской» выходил на связь около 22 часов. Больше его слышно не было…

Поиски положительных результатов не дали, однако были подобраны некоторые предметы, принадлежащие пропавшему траулеру.

Меня освободили от занимаемой должности. Находясь в отпуске, получил радиограмму от начальника управления П. И. Аноды о том, что капитан СРТР «Командор» Мещеряков заболел и просит, чтобы я его подменил. Я согласился и срочно вылетел в Петропавловск и первым отходящим судном отправился в Аляскинский залив, где «Командор» вел промысел окуня.

Затем я был направлен на БМРТ «Браслав» подменить капитан-директора Николая Владимировича Сотникова — депутата Верховного Совета СССР. Здесь я успел освоить новый для меня тип судна, и в 1963 году направлен капитан-директором пришедшего из новостроя БМРТ «Амгу», затем переименованного в «Николай Островский». Я обратился к руководству за разрешением самому подобрать команду. На должность старшего помощника я пригласил Г. В. Мещерякова, старшим механиком стал А. Е.

Крук. Первым помощником — Н. Г. Журавлев. Все специалисты высокого уровня, хорошо знакомые мне по работе на разных траулерах. Экипаж подобрался дружный, дисциплинированный. За год мы десять раз ходили в порт на перегруз, казалось бы, что это потеря промыслового времени и непредвиденная задержка судна в порту. Так вот мы не потеряли ни одного часа по вине экипажа. Объявлялось, что стоянка в порту трое суток. Перегруз своими силами, двумя бригадами. Каждый раз все члены экипажа являлись к отходу своевременно. При таком методе организации промысла мы еще выигрывали: во время переходов на лов и обратно экипаж занимался профилактикой механизмов, уборкой помещений, покраской судна. За все время не было ни одного случая нарушения трудовой дисциплины.

Промысел вели в районе Алеутских островов. Грунт скальный, скопление окуня в основном в ложбинах и на склоне скал. Чтобы не порвать трал и не потерять доски и ваера, трал необходимо посадить точно в цель, то есть на скопление рыбы. Это называется прицельным тралением. Я завел тетрадь, куда зарисовывал рельеф дна с указанием курса судна, глубины, расстояния по локатору до одного из островов, начало травления ваеров, точки посадки трала на грунт, точки выборки ваеров. Обычно при хороших скоплениях за 10–15 минут вылов достигал 20–25 тонн.

Главная задача была обеспечение рыбцеха сырцом. У нас не было случая, чтобы завод стоял из-за отсутствия рыбы. Особое внимание уделялось оснастке трала, его плавучести и загрузке нижней подборы, чтобы при встрече с препятствием он приподнимался и шел дальше. Многие штурманы не могли вести промысел в таких специфических условиях, оставляли на скалах вместе с досками и ваера, уходили в доступные места, где уловы были небольшими.

В одном районе с нами в милях десяти-пятнадцати работал приморский БМРТ «Ульяновск», там капитаном был мой однокашник О. М. Ломаев. Он отличный и признанный рыбак, Герой Социалистического Труда, но почему-то был в пролове. Мы соревновались с ним за наибольший вылов. По рации я предложил ему подойти ко мне и сделать траление. Рассказал обо всех деталях траления. Я начинаю ставить трал и ему тут же передаю: «Начал травить ваера. Курс. Глубина. Скорость судна. Пеленг». Он делал то же самое. Через 15 минут мы подняли полный куток рыбы. А Ломаев сообщает, что зацепился, выбрал порванный трал. Второй раз повторили совместный опыт. Он снова порвал трал и покинул этот район.

Приморрыбпром прислал в район промысла приемную базу с бочкой и солью принимать излишки рыбы от своих рыбаков. Пароход лежит в дрейфе, обработчики ждут, когда подвезут сырец. Команды больших морозильных траулеров не могли полностью загрузить свои цеха. Я вызвал на связь капитана «Надежды Крупской» П. П. Васькова и спросил, не нужен ли ему сырец. Он ответил — вези. Мы ему перегрузили тридцать тонн окуня.

Васьков попросил взять его на борт, чтобы он мог увидеть, как мы ловим. Сделали при нем три траления, выловили 7 тонн окуня и снова перегрузили на «Надежду Крупскую».

В конце декабря на судне вышел из строя самописец «Палтус». До намеченной цифры оставалось выловить всего сто-сто пятьдесят тонн рыбы. Несколько опечаленные, мы взяли курс на порт. Идем вдоль островов. А я думаю, где бы еще порыбачить.

Ночью лежал на диване сокрушался от того, что сломался поисковый прибор. Помощи ждать не от кого: другие суда все перебазировались в район Прибыловых островов. Наконец задремал. Приснилась мне жена Галина Павловна, и она мне говорит: «Я у острова Булдыря сделала траление, взяла двенадцать тонн». Чертовщина какая-то! Проснулся я и подумал, откуда Галина Павловна знает, что тот район мне хорошо известен? Достал свои старые записи из тумбочки, возобновил в памяти особенности грунтов района; направление течений и принял решение: идти в тот отлично известный мне район.

Подошли, сделали траление, подняли пятнадцать тонн. Потом повторили еще пару раз, взяли в карманы запас сырца и снялись в порт. Когда проходили мимо острова Атту, заметил два больших траулера, идущих с тралом. Вызвал их на связь. Мне ответили, что за траление берут шесть-восемь тонн, но сильный ветер сносит с нужной глубины. Я пошел на заход дальше от берега, чем эти суда. Поставил трал на нужной глубине. Минут через тридцать подняли около двадцати тонн окуня. Потом еще сделали два траления — уловы те же. Один из капитанов мне говорит: «Павел Александрович, уходи! Сколько тебе можно ловить?»

До самого Петропавловска цех наш работал бесперебойно.

Таким образом, вылов у команды БМРТ «Николай Островский» составил 150 959 центнеров. Социалистическое обязательство – дать стране 150 000 центнеров рыбы – выполнено. Выработано 9 000 тонн продукции. Прибыль составила 3 миллиона 110 тысяч рублей. Построечную стоимость судна наш экипаж за год окупил с лихвой.

В январе 1965 года из Минрыбхоза на Камчатку приехала комиссия с целью выяснения каким образом экипажем достигнуты высокие показатели и проверки технического состояния судна.

Меня заслушивали на бюро обкома партии. Первый секретарь М. А. Орлов спросил у проверяющих, какое у них мнение о состоянии судна. Н. С. Горюнов сказал, что проверены все участки, механизмы и помещения. Все в отличном состоянии. Судно хоть сейчас может идти на промысел.

П. А. Рязанов

БУТРИМОВ Вениамин Трофимович

Капитан дальнего плавания
(05.04.1936–03.01.1987)

Родился на станции Гашун Зимовниковского района Ростовской области.

1954 – закончил Ростовскую мореходную школу на штурмана малого плавания. В сентябре 1954 года поступил в УТФ на Камчатке матросом.

1955 – получает 1-й рабочий диплом ШМП, младший помощник капитана СРТ-300.

1958 – капитан СРТ-300 «Коршун».

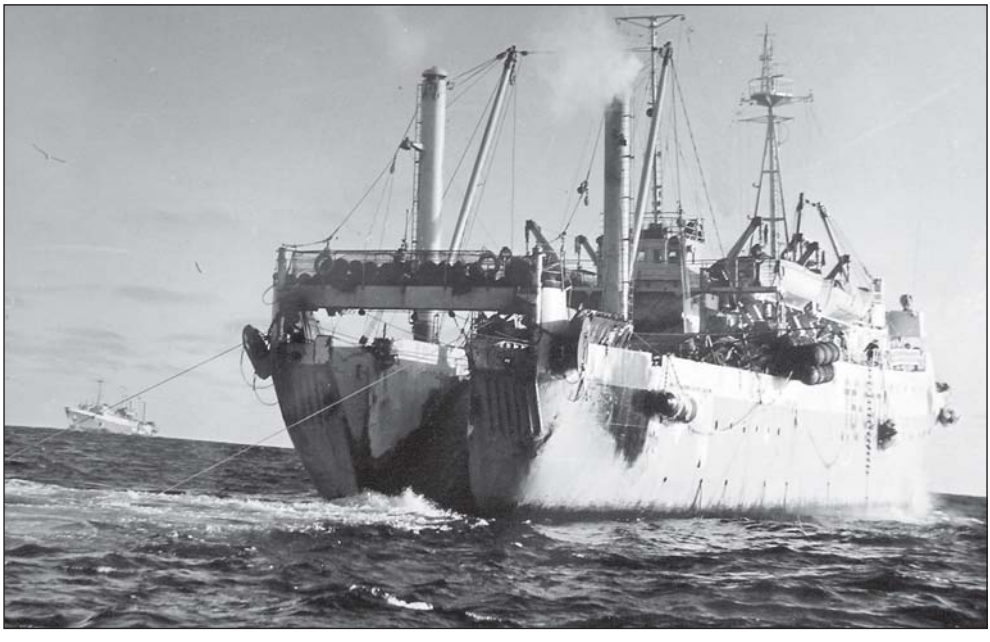
1959 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 129/59 от 25.06.1959 года, в ПМРП, назначается капитаном СРТ-300 «ТОЗ».

1961 – капитан СРТР-400 «Крильон».

1962 – 6 июля получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 685/105 от 06.07.1962 года, во Владивостокском МТП.

1964 – заканчивает заочно ПКМУ на штурмана дальнего плавания. Назначается старшим помощником капитана БМРТ «Опала».

1965 – капитан-директор БМРТ «Опала» 18.12.1965 года получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 264/105 от 18.12.1965 года, во Владивостокском МТП.



1968–1969 – заместитель начальника отдела промышленного рыболовства Узбекской ССР (рыбное хозяйство).

1969 – В. Т. поступает в Керченское производственное объединение рыбной промышленности (КПОРП, г. Керчь) капитан-директором ППР «Ткварчели».

1975 – экипаж завоевал звание «Экипаж коммунистического труда».

9,10,11 пятилетки перевыполнялись. Звание Герой Социалистического Труда, два ордена Ленина, орден Трудового Красного Знамени, «Лучший наставник молодёжи МРХ СССР», «Лучший капитан» МРХ СССР.

03.01.1987 – в море (рейс в ЮВА) трагически оборвалась жизнь Вениамина Трофимовича. Он никогда не подводил Камчатку и альма-матер, которая сделала его капитаном. Камчатка всегда будет горда одним из своих капитанов.

После выпуска из Ростовской мореходной школы в 1954 году Вениамин, нераздумывая, уезжает на Дальний Восток и выбирает Камчатку. Ровно через десять лет он выплавывает рабочий диплом капитана дальнего плавания и поднимается на мостик нового БМРТ «Опала», третьего по счету поступившего на Камчатку. Начинается эра освоения дальних морей. Три года он переносит опыт промысла среднего рыболовного траулера (СРТ-30) на новые промысловые района Тихого океана на большом траулере. Но потянуло в родные края, в Керчи зарождается океаническое рыболовство. В 1969 году он поступает в Керчьрыбпром и получает под командывание ППР «Ткварчели». Камчаткий промысловые капитан с ростовским корнями за IX, X, XI пятилетки, кроме звания экипажа коммунистического труда, получает два ордена Ленина, орден Трудового Красного Знамени и звание Героя Социалистического Труда. В 1980 году получает звание – «Лучший наставник молодежи», в 1982 году – «Лучший капитан МРХ СССР».

3 января 1987 года в рейсе в Юго-Восточной Атлантике трагически оборвалась жизнь Вениамина Трофимовича Бутримова, ему было чуть за пятьдесят. Камчатка и Керчь всегда будут гордиться одним из своих лучших капитанов.

МИЛЬХЕР Эдуард Евгеньевич

Капитан дальнего плавания
(11.04.1936–03.02.2009)

1954–1959 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1960 – поступил в УТФ КРП матросом.

1961 – получил свой первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 103/61 от 08.07.1961, и назначается 3-м помощником капитана ПХ «Барнаул».

1962 – 2-й помощник капитана ТК «Максим Горький».

1963 – старший помощник капитана СРТ «Кивак».

1963 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания.

1965–1967 – старший помощник капитана СРТ «Алупка», «Штиль», «Лещ».

1968 – старший помощник капитана СРТМ «Софийск».

1975 – капитан СРТМ «Софийск».

Умер 3 февраля 2009 года на 73 году жизни.

ЗАВОДЁВКИН Пётр Владимирович

Капитан дальнего плавания
«Знатный рыбак Камчатки – 1979 года»
(1937–14.05.1996)

1955 – закончил в Находке мореходное училище (малого плавания). Поступил в УТФ ГКРП.

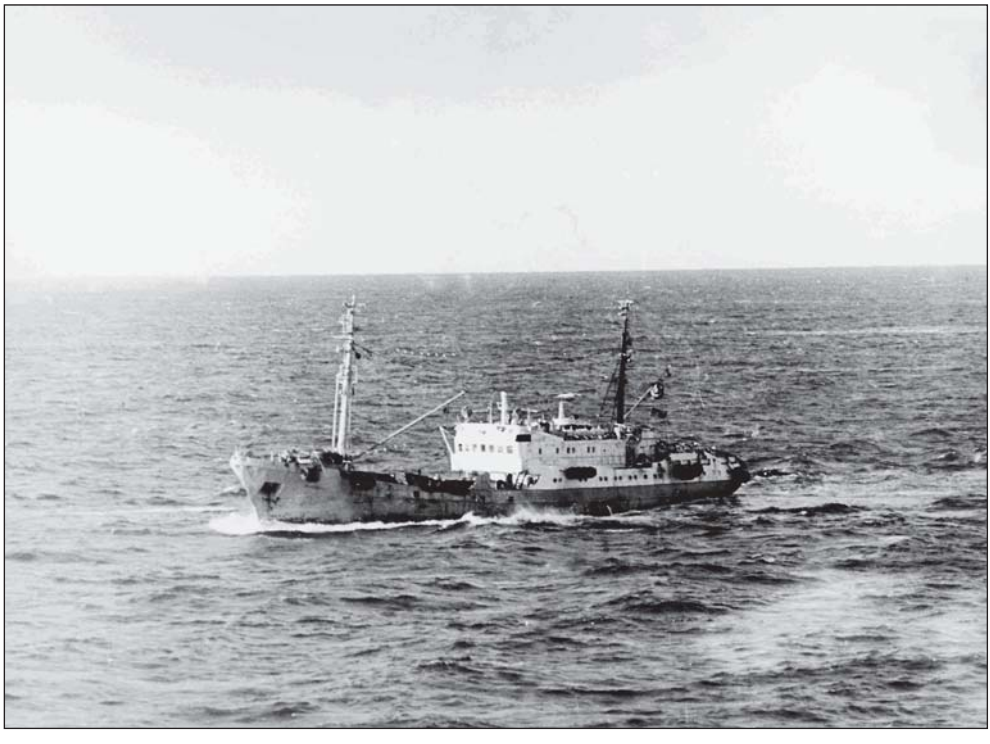
1955–1958 – младший помощник капитана СРТ-300.

1958 – старший помощник капитана СРТ «Альбатрос».

1952 – закончил УКК ПМРП на штурмана дальнего плавания, назначен капитаном СРТ «Ропша».

1965 – капитан СРТ «Лосось». Получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 878/89, от Владивостокского МРП.

Штурманские тетради и записи: «Умер 14.05.1996 – устало сердце биться хорошего человека и моряка».



ПОТАБАЧНЫЙ Виктор Алексеевич

Штурман дальнего плавания
(16.03.1937–...)

1957 – закончил АМУ по курсу «судовождение», в УТФ с 1957 года, работал матросом.

1958 – получает 1-й рабочий диплом ШМП, № 121/58 от 27.04.1958 в ПМРП. 2-й помощник ТХ «Алдома».

1959 – 2-й помощник капитана ТХ «Иртыш».

1960 – 2-й помощник капитана ТХ «Баргузин».

1961 – старший помощник капитана ТХ «Баргузин»

1963 – капитан СРТ «Камбальный».

1965 – капитан СРТ «Сом».

1978 – начальник экспедиции УТРФ. ПБ «Советская Бурятия», КМД А. Якунин.

Уехал во Владивосток.

Шторм позади, теперь чтобы поймать рыбу, надо хорошо почистить весь такелаж и рангоут ото льда, трал сам растает в воде

ЩИТОВ Виктор Ефремович

Капитан дальнего плавания
(01.02.1937–...)

1952–1957 – закончил судоводительское отделение ПКМУ, в УТРФ с 1957 года, матрос.

1958 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 17/58 от 28.01.1958 года. 2-й помощник капитана СРТР «Казбек».

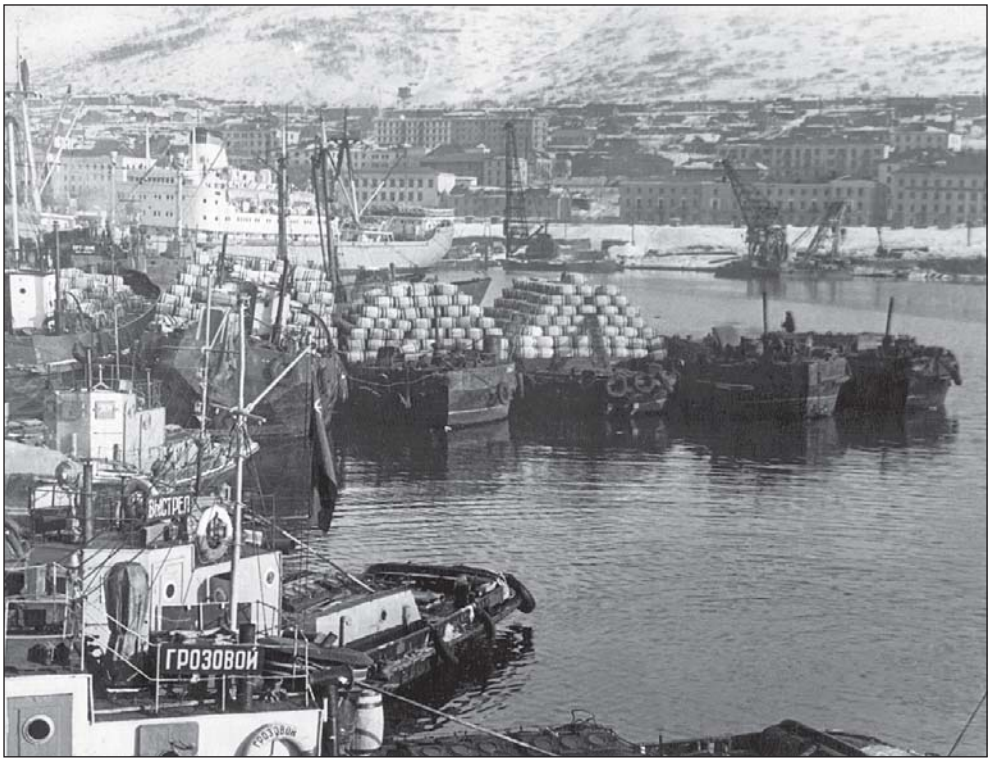
1964 – капитан СРТР «Казбек». Получил диплом капитана дальнего плавания.

1971–1980 – капитан-флагман УТРФ. Начальник экспедиции УТРФ.

Выйдя из стен ПКМУ в 20 лет, Виктор Ефремович быстро поднимался по служебной лестнице, через год – штурман малого плавания, через три – дальнего плавания и старпом СРТ. Он скрупулезно занимался изучением орудия лова и в дрейфе всегда пропадал на палубе: чинит и кроет сетное полотно, овладевая навыками тралмастера, понимая, что без знания орудия лова капитанской удачи не жди. Впоследствии, будучи капитаном СРТР-400 «Казбек», увлекается экономикой рыбного промысла и становится самым подготовленным капитаном промыслового судна с экономическими знаниями. Видимо, «умение считать и анализировать», видение промысло-

вых операций по всем статьям подвигло начальника Тралфлота Потапенко В. П. вручить Виктору Ефремович самую сложную экспедицию УТРФ – Охотоморскую минтаевую. Он справляется с этой задачей успешно, на борту плавбазы, где он держал свой флаг (штаб) всегда был аккуратный и по форме одет, подтянут, знал меру выпитому и ценил это в подчиненных. На промчасы всегда приходил за час и более до назначенного времени, готовясь к переговорам с флотом. Мне, как капитан-директору плавбазы, где он иногда держал свой штаб, было всегда приятно видеть его и работать с ним. Он был вдумчивым, аккуратным в обещаниях. Трудно отказать нашему учителю и руководителю В. П. Потапенко в умении подбирать и расставлять кадры.

А. Н. Якунин



МОСКВИЧ Юрий Пантелеевич

Капитан малого плавания
(02.03.1938–03.02.1983)

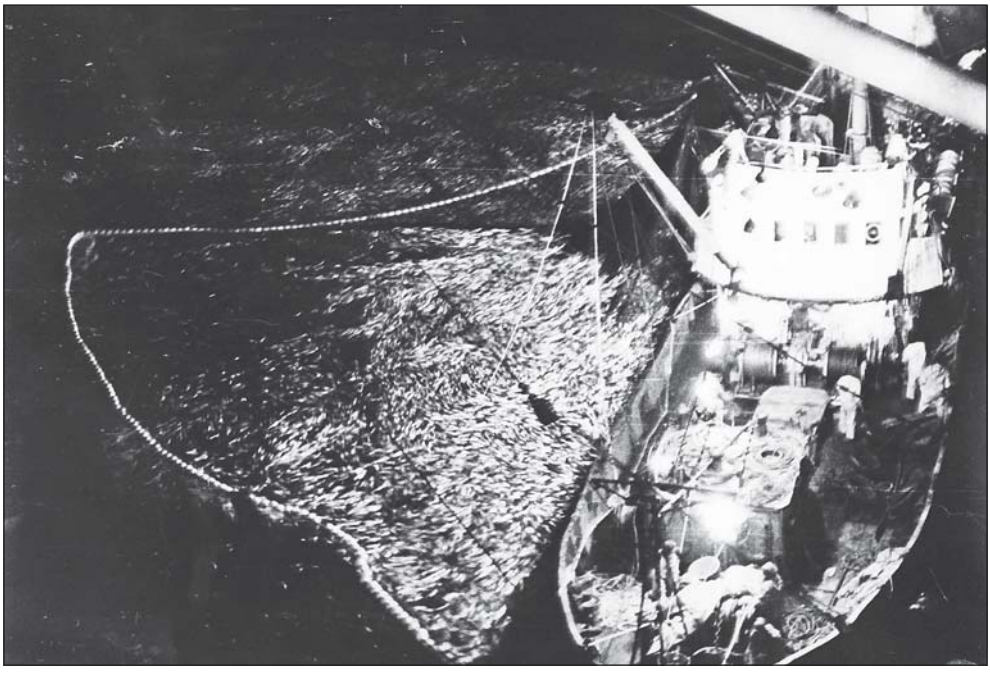
1962 – закончил УКК, получил 1-й рабочий диплом «Судоводитель до 200 регистровых тонн» и назначается 3-м помощником капитана СРТ «Соликамск».

1965 – 25.03 – сдаёт экстерном экзамены в ПКМУ на штурмана дальнего плавания и получает рабочий диплом ШМП, № 69/65 от 14.04.1965 года.

1967 – получает рабочий диплом КМП, № 155/67 от 13.10.1967. Старший помощник капитана СРТ «Каховка».

1969 – капитан СРТМ «Соликамск».

1971 – капитан СРТМ 8-414.



Вторые сутки РС «Умелец» сдает улов на ПБ «Советская Бурятия», но в неводе еще тонн 200 крупной олюторской сельди

ГРЕКОВ Виктор Фёдорович

Капитан дальнего плавания
(17.12.1938–1998)

1954–1959 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1960 – с 18 января поступил в УТРФ матросом, а 24.06 получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 156/60 от 24.06.1960, и становится 3-м помощником капитана ТХ «Холмск».

1961 – 2-й помощник капитана ТХ «Холмск».

1962 – получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 763/182 от 16.11.1962, во Владивостокском МТП.

1963 – 2-й помощник БМРТ «Браслав».

1963 – старший помощник капитана ТХ «Корсаков».

1964 – капитан СРТ «Калыгирь».

1966–1992 – капитан СРТР «Канск», СРТМ-800, «Географ», «Пограничник Дергач».

1992 – пенсия.

1998 – работал в отделе промрыболовства Госкомрыболовства РФ в городе Москве, в 1998 погиб в автомобильной аварии.

КОЛЕСНИКОВ Вячеслав Иванович

Штурман дальнего плавания
(26.07.1938–08.05.1981)

1957–1961 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1962 – с января поступил в УТРФ КРП. 16.05.1962 – получил первый рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 82/86о, в ПМРП. 3-й помощник капитана ТХ «Гомель», 2-й помощник.

1965 – 2-й помощник КМД БМРТ «Николай Островский».

1966 – старший помощник капитана СРТР «Кротон». Получен диплом штурмана дальнего плавания, № 159/128 от 07.06.1966 года.

1967 – капитан СРТ, СРТМ УТРФ.

1968 – после отделения Океанрыбфлота из УТРФ остался в УТРФ.

1981 – капитан СРТМ-800 «Кисловодск». 08.05.1981 умер в море, прямо на мостике. Остановилось сердце. Было всего 43 года.

МИХАЙЛОВ Владимир Михайлович

Капитан дальнего плавания
(04.04.1938–24.06.1994)

Родился в селе Петровка Новгородского района Кировоградской области.

1958 – окончил Вилковскую мореходную школу на ШМП. В УТРФ с июля 1958 года, матрос на промысловых судах.

1960 – получил первый рабочий диплом ШМП № 116/60 от 4.06.1960 года в ПМРП. 3-й помощник капитана СРТР «Каюм».

1961 – 3-й помощник капитана ТХС «Юпитер».

1962 – получает диплом КМП № 57/62 от 23.03.1962 года в ПМРП. 2-й помощник капитана СРТР «Каюм».

1963 – старший помощник капитана СРТ «Север».

1964 – старший помощник капитана СРТР «Каховка».

1965 – 9.04 получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1268/60, во Владивостокском МРП. Назначается капитаном СРТР «Каховка».

1967 – капитан СРТР «Канск».

1972 – капитан СРТМ-800 «Кедровка».

1973 – начальник промысловой экспедиции КРП.

1975 – капитан-флагман УТРФ, начальник ЮКЭ.

1977 – зам. начальника отдела добычи Камчатрыбпрома, а с октября 1977 года начальник базы Рыбхолодфлота.

1982 – закончил заочно ДРВТУЗ отделение промрыболовства.

1986 – в октябре сдаёт все дела начальника базы Рыбхолодфлота Тимошенко Сергею Васильевичу и уезжает в Белую Церковь на пенсию.

Награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За доблестный труд».

Хваткий был человек, всегда трезвый, любил рыбалку. С высоким чувством собственного достоинства. На производственных совещаниях у руководства Камчатрыбпрома, когда надо было попросить помощи в материально-техническом обеспечении, ремонте флота или перегрузе рыбопродукции, он часто в качестве аргумента приводил то, что его транспортный и производственный флот — БРХФ — самый старый в мире. И он был недалек от истины.

Несмотря на действительно «древний» флот, Владимир Михайлович никогда не опускал рук. Выполнял план, берег моряков, за что пользовался заслуженным авторитетом.

Умер 24 июня 1994 года в городе Белая церковь Киевской области.

Сколько его помнят рыбаки, всегда был пламенным болельщиком киевского «Динамо».

СТЕЦЕНКО Александр Свиридонович

Капитан дальнего плавания
(08.06.1938–...)

1963 – окончил УКК ПМРП по курсу судовождение (МП). Матрос СРТ «Пикша», получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 209/63 от 31.11.1963 года.

1965 – 3-й помощник капитана СРТ «Пикша».

1966 – старший помощник капитана СРТ «Штиль».

1967 – капитан СРТ «Штиль», получает диплом КМП.

1970 – 1980 – капитан СРТ «Штиль».

1980 – 1989 – капитан СТР-503 «Снежная».

СРТР «Штиль» был в отряде ПБ «Северный Полюс» 1971–1973 годов. Веселого нрава был Александр Свиридонович. Никогда не унывал, даже когда была непогода и ПБ стояла без рыбы, он успокаивал всех и говорил: «Как только ветер повернёт вдоль изобаты – завалим рыбой», и заваливал, хотя ветер дул с той же силой. Как мастер-технолог Шакалов определял процент соли в икре пальцем на вкус, так и Александр Свиридонович – по многим наглядным приметам: направлению ветра, течения, поведению чаек, времени суток, глубинам – определял рыбные места и всегда удачно.

МЕДВЕДЕВ Виктор Николаевич

Капитан малого плавания
(26.07.1983–…)

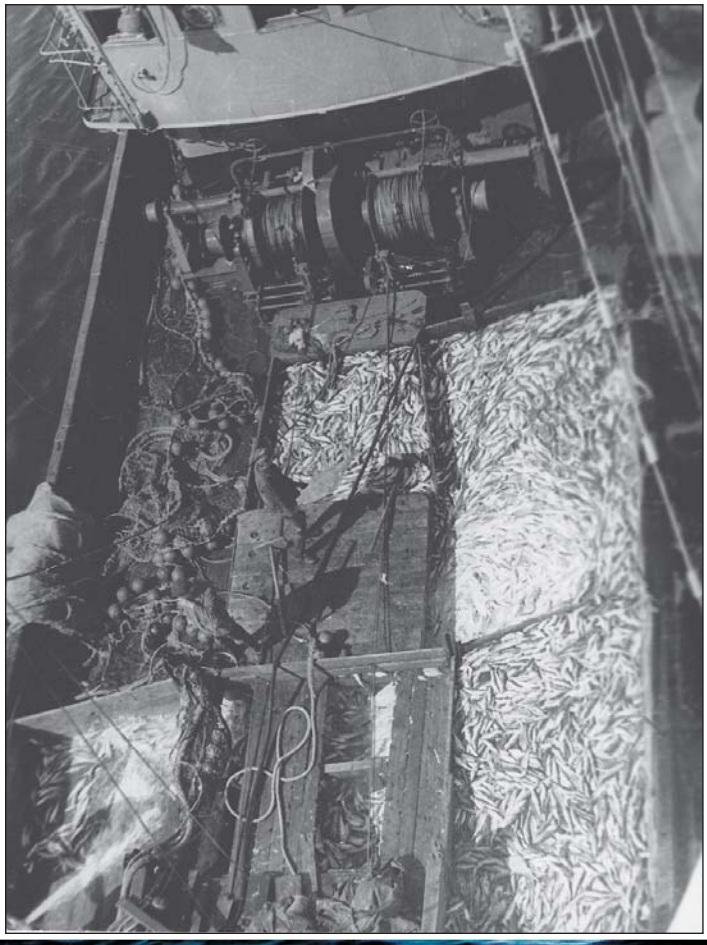
1957 – закончил Вилковскую морскую школу 200 регистровых тонн, получил диплом судоводителя, № 158 от 12.12.1957 года, в УМАР – с 1958 года.

1958 – помощник капитана на промысловых судах УМАР, 2-й помощник СРТ «Портовик». ШМП № 44/60 от 04.12.1960 года.

1960 – окончил УКК КРП на штурмана малого плавания и получил назначение старшего помощника капитана СРТ «Портовик».

1962 – капитан СРТ-300 «Камчадал».

1965 – получил рабочий диплом КМП. Капитан малого плавания, капитан СРТ-300 «Камчадал».



БОЛЬШАНИН Александр Данилович

Капитан дальнего плавания
(21.08.1938–...)

1953–1957 – окончил судоводительское отделение ПКМУ (Дальплав). Поступил на работу в УМАР.

1958 – получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 81/58 от 14.07.1958, ПТР МРП. 2-й помощник капитана СРТ «Северянин».

1959 – старший помощник капитана.

1950 – получение диплома КМП, № 240/60 от 23.12.1960 года.

1961 – старший помощник капитана СРТ «Курима».

1962 – капитан СРТ «Крутой».

1964 – капитан СРТР «Кротон».

1967 – капитан СРТР «Кострома».

1968 – капитан СРТМ-800 8-402.

1968–1969 — перегон из г. Херсона СРТМ «Эвекун» по маршруту Севастополь Одесса – Даккар (Сенегал) – Сингапур – Петропавловск-Камчатский. Старший помощник – Панихин А. А., 3-й помощника А. Якунин.

1970–1991 гг. — получение диплома капитана дальнего плавания № 203967/28, во Владивостокский МРП. Работал капитаном на СРТМ, СТР «Вострецово» в УТРФ.

1991–1995 — капитан межрейсовой ремонтной базы «Юбилейная».

1995 – уехал в город Керчь.

Очень спокойный и вдумчивый капитан, с большим чувством юмора.

САНДУЛ Валентин Иванович

Капитан дальнего плавания
(26.10.1939–2008)

Родился 26 октября 1939 года в Донецкой области.

1963 – поступил в УТРФ после демобилизации с армии.

1965 – закончил УКК, получил первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 176/65 от 13.08.1965 года. Младший помощник капитана ПХ «Барнаул».

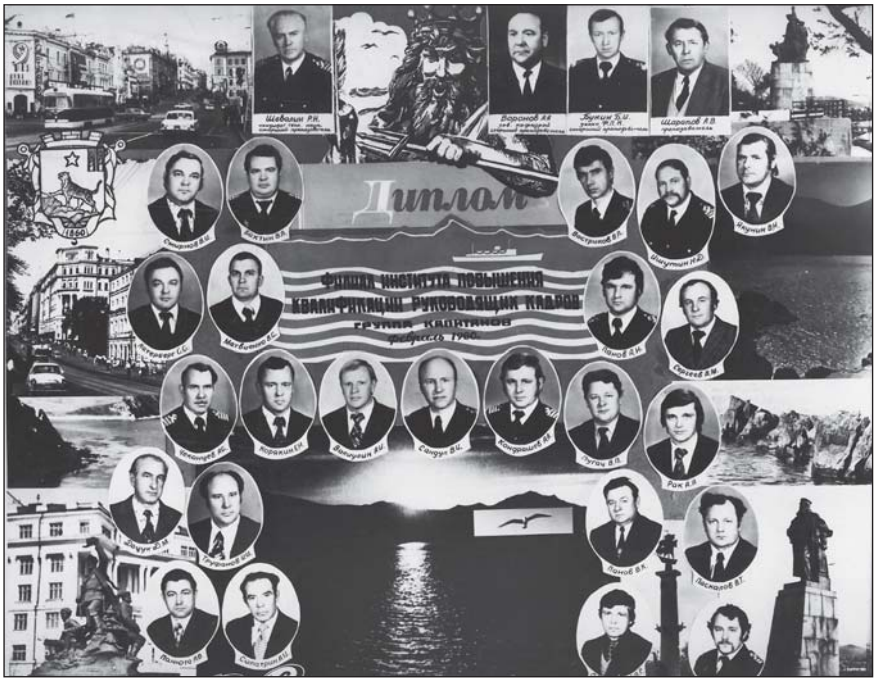
1966 – старший помощник капитана СРТ «Подосиновец».

1972 – окончил заочно ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1978 – назначатся капитаном СРТМ.

1980 – Владивосток, ДРВТУЗ. Институт повышения квалификации (группа капитанов Камчатрыбпрома) и получает диплом капитана дальнего плавания. Назначается капитанам СТР «Саяногорск».

2008 – судно находилось в ремонте на СРВ, вышел на палубу и умер.



Каждые два-три года капитаны промыслового флота проходили курсы повышения квалификации при Дальрыбвтузе

ВЕЛИЧКО Валерий Иванович

Капитан дальнего плавания
(17.12.1939–14.05.1996)

1957–1961 – окончил судоводительское отделение ПКМУ (ДП). В УТРФ с 1961 года, с декабря штурман СРТ «Альтаир».

1962 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 144/62 от 4.09.1962, 2-й помощник капитана СРТ «Герман Титов».

1963–1965 – старший помощник капитана СРТ «Корф».

Штурман дальнего плавания, диплом, № 1509/400 от 25.02.1966 года, получен во Владивостокском МРП.

1969 – капитан СРТР-400 «Кременчуг».

1975 – капитан СРТР-800 «Радовицы».

Умер от рака 14.05.1996 года на 57 году жизни.

АРТЁМОВ Владимир Фёдорович

Штурман дальнего плавания
(24.02.1939–…)

1958 – закончил Таганрогскую мореходную школу, курс судовождения на ШМП. В УТРФ с 1958 года.

1959 – получает 1-й рабочий диплом ШМП, № 507/Ш от 28.03.1959 года.

1960 – получает рабочий диплом КМП, № 213/60 от 18.11.1960 года, в ПМРП, 2-й помощник капитана СРТ «Рыбновск».

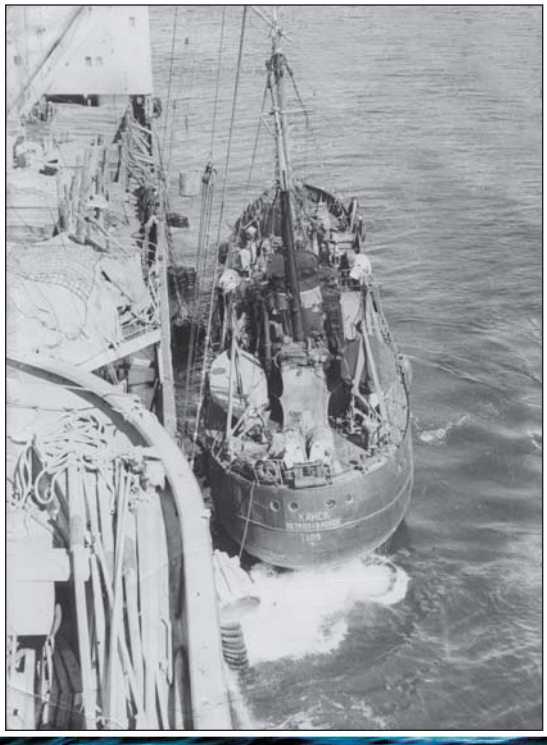
1961 – старший помощник капитана СРТ «Синарск», получает рабочий диплом ШДП, № 1277/69 от 09.04.1965 года.

1965 – капитан СРТР «Канск».

1962 – закончил УКК на ШДП в ПМРП.

1971 – назначается начальником экспедиции УТРФ (Охотоморская минтаевая).

1972 – находясь на ПБ «Ламут» (капитан-директор И. В. Бовтун), допустил нарушение рыболовной зоны США, плавбаза была арестована. После суда освобождён от занимаемой должности.



ПАНИХИН Анатолий Алексеевич

Капитан дальнего плавания
(12.01.1939)

Родился на прииске Златоустовский в Бурейском районе Амурской области.

1955 – тяга к морю привела его в порт Находка, где поступил матросом на ТХ «КаширСтрой».

1956 – периезжает на Камчатку и поступает в Траловый флот матросом, готовит документы для поступления в мореходку.

1958–1962 – заканчивает судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. Сразу же получает рабочий диплом ШМП. Назначается третьим, затем вторым помощником капитана ПХ «Орочон».

1965 – старший помощник капитана СРТ «Кротон» (капитан Слинкен Ф. Я.).

1967 – капитан СРТ «Герман Титов».

1968 – назначается капитаном СРТМ-800 «Шубертово» (подмена капитана Заводевкина П. А.).

1968 – направлен старшим помощником капитана на перегон из новостроя СРТМ «Эвекун» (капитан Большанин А. Д.).

1969 – капитан СРТМ «Механик», освоение кошелькового промысла скумбрии.

1972 – назначается начальником ЮКЭ (Южно-Курильской скумбриевой экспедиции).

1974 — руководство УТРФ доверило капитану Панихину А. А. принять из новостроя первый сейнер-траулер, проекта 503, СТР-1320 «Садгора».

1976 – капитан Панихин А. А. блестяще осваивает новый тип рыболовного судна на траловом и кошельковом промыслах.

1977 – назначется начальником Дальгосрыбфлотинспекции (ДГРФИ) по Камчатскому району.

1984 – заместитель начальника УТРФ, начальник службы безопасности мореплавания.

1994 – выходит на пенсию по возрасту. В настоящее время живёт в Нижегородской области, г. Балахна.

Капитан А. А. Панихин

В каюту начальника Южно-Курильской скумбриевой экспедиции А. А. Панихина пожаловала делегация с траулера-морозильщика «Кисловодск».

Крупного телосложения рыбак в лыжной шапочке как к давнему знакомому обращается к начальнику:

– Ну, как, Алексеевич, пойдете к нам?

Анатолий Алексеевич не спешит с ответом. Он понимает, почему рыбаки пришли к нему. Экипаж этого судна раньше не ловил неводом скумбрию. Он не понаслышке знает, сколько времени и сил надо потратить, чтобы освоить премудрости промысла скумбрии. Был бы Панихин флагманским инженером-добытчиком или флагманским капитаном, он, не раздумывая, пошел бы помогать новичкам.

– Товарищ Бойко, – обращается он к рыбаку в лыжной шапочке, – ты сам командир, старший мастер добычи, понимаешь, что я как начальник экспедиции должен находиться на своем месте, на плавбазе.

Рыбаки огорченно вздыхают, о чем-то шепчутся между собой.

– Анатолий Алексеевич, поймите, еще два-три «пустыря» и команда разбежится, – продолжает убеждать гидроакустик Михаил Гимранов.

Этого парня Анатолий Алексеевич помнил, на траулере «Механик» работали вместе почти три года.

«Молодец, что за дело болеет», – подумал бывший капитан Панихин. – Как откажешь своим людям».

Рыбак Панихин пересилил администратора Панихина.

Спустившись на палубу траулера в привычную для него атмосферу, Анатолий Алексеевич как-то преобразился: спокойный, степенный в каюте на плавбазе, на траулере же его движения стали стремительными, речь уверенной, командной. В нем проснулся рыбацкий азарт, предчувствие удачи.

Заметы Анатолий Алексеевич делал мастерски, вызывая восхищения рыбаков «Кисловодска». Когда запахло настоящей работой, словно посветлели лица моряков. Когда, как говорят на флоте, пошла масть, то есть уловы стали стабильными, Панихин передал бразды правления капитану траулера. Команда тепло поблагодарила его за поучительный урок мастер-класса.

...При желании почти каждый физически здоровый юноша может поступить в мореходное училище, получить диплом штурмана. Но стать капитаном, признанным мастером своего дела, дано далеко не всем. И долгий путь преодолел юноша Толя Панихин, родившийся в прииске Златоустовске Амурской области в 1939 году. После окончания школы в городе Сковородино в возрасте 16 лет они вдвоем с другом от бескрайних степей Забайкалья за юношеской мечтой об алых парусах и голубом море подались к берегам Тихого океана. Они думали, что поступят в порту Находка в мореходную школу юнг. Увидев громадные суда, стоявшие у причалов, им захотелось немедленно стать моряками, и пошли они искать свое счастье по кораблям. На пароходе «Каширстрой» заканчивалась практика группы курсантов, и на освобождающиеся должности матросов 2-го класса их приняли.

Моряк Панихин запомнил те времена на всю жизнь. «Пароход этот ходил на угле, – вспоминает он. – С первых дней нам доверили тальманить, – т.е. принимать груз в трюм. На судне было 4 трюма и 4 твиндека. После загрузки мы трюмы запломбировали, пошли во Владивосток, чтобы взять пассажиров, отправляющихся на Сахалин.

В мои обязанности входила уборка второго твиндека и носовой части палубы. В твиндеке стояли двухярусные кровати. Горячая и холодная вода по графику. В твиндек входило от 30 до 100 человек. Туалет на палубе, все отходы прямо за борт.

Когда не было пассажиров, на переходах я стоял на руле или был впередсмотрящим. Тогда локатора на судне не было. Увидишь судно впереди или огни ночью слева по борту, бьешь в рынду один раз, справа – два, прямо по курсу – три раза. Ходили в рейсы Ванино – Холмск без груза, возили новобранцев на Сахалин, оттуда вывозили на материк демобилизованных из армии и флота. Так прошла моя обкатка на морских просторах. Я твердо решил – стану моряком.

В 1956 году подал документы в Петропавловск-Камчатское мореходное училище. Я временно устроился на катер матросом-мотористом, и мы пошли в рейс Жупаново – Кроноки – бухта Ольга и обратно. Погода стояла свежая, вместо недели мы пробыли на побережье больше месяца и вернулись в порт только к концу сентября. Я оказался за бортом училища, пришлось погоревать и продолжить работу.

В 1958 году поступил в ПКМУ и окончил его в 1962 году с рабочим дипломом штурман малого плавания и направлением на плавбазу "Орочон" третьим помощником капитана. В отпуск ушел с должности второго помощника».

Жизнь у моряка складывалась удачно на службе и в личной жизни. По любви поженились с Татьяной Николаевной Комаровой, появились дети. Продолжай трудиться на плавбазе и станешь капитан-директором – чем не блестящая перспектива для любого штурмана. Но жизнь приготовила для Анатолия Алексеевича замысловатый сценарий, о чем он ведать не мог.

На промысловом флоте не хватало специалистов и руководство направило А. А. Панихина старшим помощником к капитану Ф. Я. Слинкину на средний траулер «Кротон».

– С превеликим удовольствием вспоминаю о совместной работе с этим замечательным человеком и воспитателем, – признается Анатолий Алексеевич, – Он учил меня искусству ловить сельдь, камбалу, терпуг и минтай. Хорошо мы рыбачили, мой капитан был грамотным добытчиком. У него я прошел свои университеты.

Затем Панихин сам, став капитаном СРТ «Герман Титов», вышел в самостоятельный рейс в Беринго́во море на промысел камбалы. За три месяца он выловил 12 тысяч центнеров рыбы и обошел многих опытных капитанов. Успех молодого капитана заметили все: и руководство флота, и рыбаки. Когда встал вопрос, кого направить на замену на период отпуска капитана СРТР-800 «Шубертово» П. А. Заводевкина, руководители базы тралфлота были единодушны – Панихина. Это назначение хоть и было лестным для Анатолия Алексеевича, но и представлялось ему серьезнейшим испытанием. Капитан Заводевкин – это признанный на флоте капитан, передовик из пере-

довиков, тогда он годовой план по вылову рыбы за один рейс закрывал. Это не шутка – знаешь, куда идешь…

Подменный капитан не забывал об этом. И он с честью оправдал доверие, подтвердил свое мастерство и показал характер: экипаж славного «Шубертово» выполнил второй годовой план, что называется, на едином дыхании.

В траловый флот поступают новые, современные суда. На одно из них – «Механик» – А. А. Панихина назначают капитаном.

Летом 1970 года два капитана траулеров «Механик» и «Комбайнер» обращаются к руководству с просьбой направить их в район Южных Курил, чтобы освоить новый для камчатских рыбаков вид промысла – кошельковый лов скумбрии. Флагманским тралмастером в тот рейс был направлен прекрасный специалист с высшим образованием инженер по добыче Юрий Михайлович Грачев. Несмотря на молодость, он имел большой практический опыт: проявил себя на промысле сельди в районе островов Прибылова и в качестве начальника отдела добычи управления. Успешно и увлеченно работал он заместителем начальника тралового флота. За какие-то поступки Ю. М. Грачева разжаловали и отправили на низовую работу.

«С Юрием Михайловичем было интересно работать, – вспоминает капитан Панихин. – Он был азартным, рисковым человеком, экспериментатором, а без таких качеств в море работать невозможно, особенно когда начинаешь осваивать новое дело. У камчатских рыбаков не было опыта лова скумбрии кошельковым неводом, поэтому мы много экспериментировали. Но для экипажа “Механика” рейс получился неудачным».

После досадного промаха капитан Панихин упорно учился: побывал у сахалинских рыбаков, признанных мастеров этого лова. Самозабвенно штудировал литературу, касающуюся особенностей «дальневосточной загадочной красавицы» и ее промысла. Капитан основательно готовился к новой путине.

Но с подачи Юрия Грачева, возглавившего к тому времени отдел добычи Камчатрыбпрома, А. А. Панихина назначили начальником Южно-Курильской скумбриевой экспедиции. Огромную тяжесть ответственности не только за свой экипаж, как бывало прежде, а за работу десятков траулеров и плавбаз, за многих сотен людей, за судьбу плана вчерашний промысловик ощущал со всей полнотой.

Теперь он, подобно дирижеру оркестра, должен научиться управлять всем беспокойным хозяйством, создать нормальные условия для успешной работы каждого судна, заботиться, чтобы своевременно обеспечить флот топливом, водой, продуктами питания, организовать отгрузку готовой продукции, оперативно анализировать промысловую информацию и направлять суда в наиболее рыбные квадраты.

Впервые камчатская скумбриевая экспедиция сработала тогда успешно. А лидер путины СРТР-800 «Комбайнер» довел вылов до 1 000 тонн. Именно тогда было доказано, что камчатские рыбаки могут эффективно работать на лове этой ценной рыбы.

Все же «звездный час» капитана Панихина наступил, когда его назначили в 1974 году капитаном первого на Камчатке сейнера-траулера «Садгора». С этим

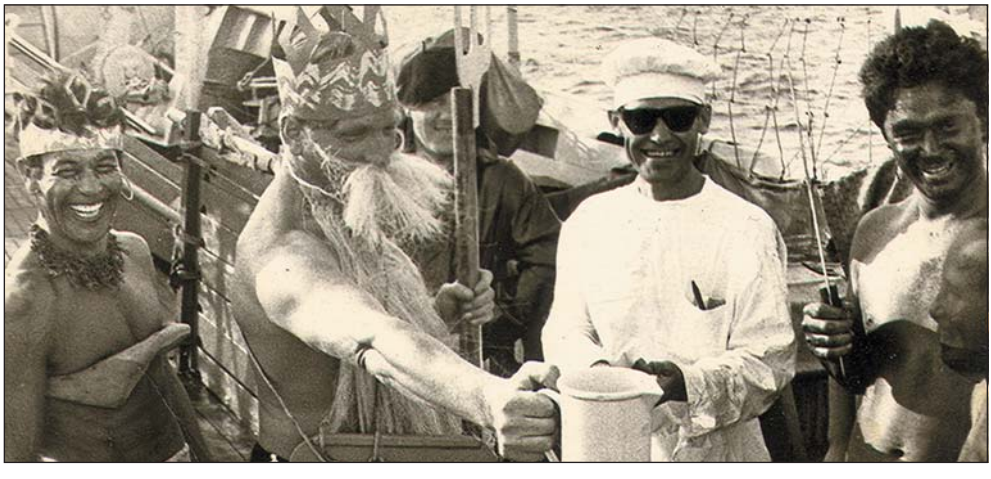
современным судном, вобравшим в себя все достижения науки и техники отечественного судостроения, рыбаки связывали свои надежды на будущее. Это универсальное промысловое судно, приспособленное для работы тралом, неводом и на лов сайры на свет. Носовое и кормовое подруливающие устройства обеспечивали безопасность при работе с орудиями лова в море и при швартовых операциях. Комфортабельные одноместные и двухместные каюты, более просторная рабочая палуба, удобная с круговым обзором штурманская рубка, более высокая механизация труда создавали нормальные условия для экипажа.

В первом рейсе костяк экипажа СТ «Садгоры» составили: старший мастер добычи Николай Петрович Хренов, рефмеханик Эдуард Николаевич Онуфриев, начальник радиостанции Геннадий Александрович Мартынов, старший механик Борис Иосифович Шундрик.

За этим рейсом следили не только рыбаки и руководство рыбопромышленных организаций, но и газеты, радио регулярно информировало общественность о работе первенца. За два года сейнер-траулер «Садгора» был испытан на промысле тралом терпуга, лове скумбрии неводом, а также в минтаевой экспедиции, экипаж принес базе тралового флота 180 тысяч рублей прибыли. Чтобы работать еще эффективнее, необходимо сделать правилом использование сейнеров-траулеров только на промысле ценных видов рыб, как сельдь, иваси, скумбрия, терпуг, и тщательно готовиться к организации промысла.

Родина по достоинству отметила вклад капитана А. А. Панихина в освоении новой техники и выполнение пятилетних планов. По случаю награждения орденом «Знак почета» А. А. Панихина лично поздравил министр А. А. Ишков, а также многочисленные друзья и товарищи, с которыми вместе учился и трудился на флоте.

А. Н. Якунин



1969 год, экватор, праздник Нептуна, борт СРТМ «Эвекун», слева направо: боцман К. Колегов, стармех Б. И. Шундрик, в берете 3-й помощник А. Н. Якунин, старпом А. А. Панихин и 2-й механик В. С. Ногослаев

НЕДЕЛКО Владимир Васильевич

Капитан дальнего плавания
(10.07.1939–20.10.1991)

1962 – закончил мореходное училище на штурмана дальнего плавания в Находке, в УТРФ с 1962 года – матрос.

1963 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 985/80 от 23.08.1963. 3-й помощник капитана ТХ «Оленск».

1964 – 3-й помощник капитана СРТ «Юрий Гагарин».

1966 – старший помощник капитана СРТМ «8-405».

1967 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1760/60 от 17.03.1967 года, во Владивостокском МРП. Капитан СРТР «Клин».

1968 – капитан СРТ «Алупка».

1969 – капитан ТРС «Пенжино».

1971 – 2-й помощник капитана БМРТ «15 съезд ВЛКСМ»

Капитан СРТР «Кременчуг», капитан СРТ «Корф».

Умер от рака лёгких.

РОЛЕНКО Борис Иванович

Капитан дальнего плавания
(18.08.1940–…)

1957–1961 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. С декабря в УТРФ.

1962 – 2-й помощник капитана СРТ «Герман Титов».

1963 – получил рабочий диплом ШМП, № 178/63 от 26.11.1963 года, в ПМРП. Старший помощник капитана СРТ «Герман Титов».

1965 – старший помощник капитана СРТР «Командор».

1966 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1625/156 от 02.09.1966 года. Капитан СРТР «Канск».

1968 – капитан СРТ «Кихчик».

1975 – капитан СРТР «Комбайнер».

В службе мореплавания УТРФ сложилось очень высокая оценка Бориса Ивановича как рыбака и капитана.

МУХИН Стефан Григорьевич

Штурман дальнего плавания
(25.11.1940–2.05.1977)

Родился в Беларуссии.

1958–1962 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 1962 года, матрос.

1963 – с января получает 1-й рабочий диплом судоводителя до 200 регистровых тонн, 3-й помощник капитана СРТ «Ильичёвск».

1965 – получает рабочий диплом штурмана малого плавания, № 09/66 от 05.01.1965 года. 2-й помощник капитана СРТ «Ильичёвск».

1966 – 3-й помощник капитана ПБ «Орочон».

1968–1969 – 2-й помощник капитана ПБ «50 лет Октября». 3-й помощник Алёшин В. А., 4-й помощник – Якунин А. Н.

1970 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 208126/827 от 17.11.1970 года, старший помощник капитана ПБ «50 лет Октября».

1976 – капитан СРТМ-800 «Пограничник Змеев».

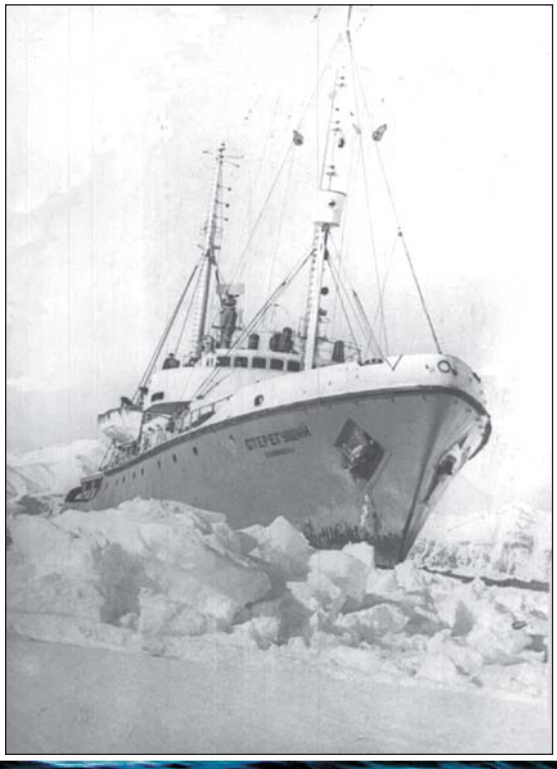
1977 – 2 мая погиб при спасении утопающий детей.

Стёпа был очень доброжелательным человеком. Никогда не отказывал, если обращались за советом, говорил при этом: «Учитесь, черпайте ложкой, пока живой». По доброте своей он не мог не отреагировать на крики детей, утопающих в реке, он детей спас, а у самого остановилось сердце, сердце 37-летнего русского моряка (был в отпуске, в Белоруссии). Осталась красавица-жена, Альбина, сын и дочь. И его песня, любимая, об акации, цветущей в городской саду, навсегда осталась с теми, кто его знал и любил.

АВДЕЙКОВ Юрий Андреевич

Капитан малого плавания
(14.01.1940–1992)

1958 – окончил Таганрогскую мореходную школу на штурмана малого плавания. Приехал на Камчатку и поступил в УТРФ, начинал матросом.
1959 – получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 547 от 30.07.1959 года, в Темрюкском морском рыбном порту.
1960 – 2-й помощник капитана ТХС «Меркурий».
1962 – 3-й помощник капитана СРТ «Север».
1962 – получил рабочий диплом КМП № 92/62 в ПМРП.
1964 – старший помощник капитана ТХС «Мизар».
1965 – старший помощник капитана СРТ «Кузачин».
1966 – капитан СРТ «Крутогорово».
1967 – капитан СРТ «Серпухов».
1967 – капитан РТ «Буревестник».
1968 – капитан СС «Стерегущий».
Сменный капитан н/б «Чистая».
Умер в ПТР в 1992 году.



ФУНТУСОВ Владимир Филиппович

Капитан дальнего плавания
(21.04.1941–2007)

1962 – окончил судоводительское отделение ПКМУ дальнего плавания.
1963 – поступил в УТРФ КРП.
1966 – получение первого рабочего диплома штурмана малого плавания, № 218/66 от 3.11.1966 года.
1967 – 3-й помощник капитана СРТ «Герман Титов».
1968 – 2-й помощник капитана СРТ «Коростень».
1970 – старший помощник капитана СРТ «Коростень».
1973–1985 – назначен капитаном СРТР «Канск».
2001 – вышел на пенсию.
2007 году умер в Петропавловске-Камчатском.

БРЕЛЕВСКИЙ Михаил Лукич

Капитан дальнего плавания
«Знатный рыбак Камчатки – 1990 года»

(13.03.1941–27.06.1998)

1958–1962 – окончил судоводительское отделение ПКМУ, в УТРФ с 1962 года, матрос на промысловых судах.

1964 – получает 1-й рабочий диплом судоводителя 200 регистровых тонн, № 37/64 от 19.02.1964 года, в ПМРП.

1965 – получает диплом штурмана малого плавания, № 210/65 от 13.10.1965 года. ПМРП. 2-й помощник капитана СРТ «Калыгирь».

1967 – старший помощник капитана СРТ «Раздол».

1975 – капитан СРТМ-800 «Верхоянск».

1990 – 6 апреля – удостоен почётного звания «Знатный рыбак Камчатки».

1991–1998 – работал капитан-наставником в Камчатрыбводе.

Умер 27 июня 1998 года.

ВЛАСЕНКО Анатолий Гордеевич

Капитан дальнего плавания
(03.03.1941–2011)

1958–1962 – окончил судоводительское отделение Ростовского МУ на штурмана дальнего плавания. Прибыл в УТРФ 10.12.1962 года, матрос на судах промыслового флота. СРТ «Альбатрос».

1964 – 15.06 получает свой первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 115/64 от 15.06.1964, в ПМРП. 2-й помощник капитана СРТ «Альбатрос».

1965 – старший помощник капитана СРТ «Колыма».

1967 – старший помощник капитана СРТ «Лещ». 25.12.1967 года получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1946/246 от 25.12.1967 года.

1968 – капитан СРТ «Штиль».

1969 – капитан СРТ «Каменный».

1970 – понижен в должности до старшего помощника капитана СРТР-400 «Космос» за аварийный случай.

1975 – капитан СРТМ «Механик».

1979 – капитан СТР-1320 «Семилуки».

Добытчики

Добытчик.
1. Тот, кто занят добычей чего-н.
2. Человек, к-рый зарабатывает на жизнь.
Словарь русского языка С. И. Ожегова

Чтобы выглядеть в глазах современного читателя ЖУРНАЛИСТОМ В АВТОРИТЕТЕ, делюсь сокровенным: мне посчастливилось бывать почти во всех рыбацких экспедициях северной части Тихого океана. Первая командировка проходила в начале лета 1968-го года на промысле пристипомы у Гавайских островов. Последняя – зимой-весной 1993-го в Охотском море на минтае. Между ними были сельдевые, лососевые, ивасевая, крабовая, глубоководный лов палтуса и так далее и тому подобное. Меня заносило на разные типы судов: малые сейнеры, средние траулеры, большие морозильщики, рефрижераторы, плавбазы и «пассажиры». Я душевно общался с сотнями рыбаков, обработчиков, транспортников, судоремонтников и портовиков. Провел на путинах в общей сложности суммарно около двух лет. Что позволило одному почтенному морскому волку, познакомившись с этим послужным списком, по аналогии с КДП (капитан дальнего плавания) и ШДП (штурман дальнего плавания), назвать меня РДП – репортер дальнего плавания. Конечно, в каждой шутке есть доля шутки. Но этим неофициальным званием, данным в дружеском застолье, я втайне очень гордился. В чем сейчас публично и признаюсь.

Надо ли объяснять, что я искренне привязывался почти ко всем, с кем сводила корреспондентская судьбина. Я восхищался их тяжелым мужественным трудом, широкими натурами, незаурядными характерами. И до сих пор весьма признателен героям моих очерков и репортажей за то, что они обогатили меня и как журналиста, и как человека.

Я считал и продолжаю считать своим неоплатным долгом рассказывать о них в местной (Камчатка), региональной (Владивосток и Хабаровск) и центральной (Москва) прессе.

Что касается сегодняшнего дня, то большинство из происходящего, естественно, за давностью лет позабылось. Но часть – благодаря в основном записным книжкам – сохранилась. И из всего обилия встреч, событий и впечатлений я выбрал для этой книги самое, на мой взгляд, интересное, показательное и типичное для того старого доброго времени. При этом мне очень бы хотелось через свои личные воспоминания передать смысл, атмосферу и аромат прошедшей эпохи, поведать о советских людях, которые считали свою работу нужной и полезной и полностью отдавались ей, ведь недаром же тогда родилась и действовала многое объясняющая поговорка-

формула «рыбу – стране, деньги – жене, а сам носом на волну». Если хоть в малой степени это удалось, мою миссию можно полагать выполненной.

***

В этот рейс, начинавшийся в конце августа, СРТР-800 «Механик» шел должником. Тут дело в том, что в предшествующем предыдущий экипаж, что называется, пролетел, и нынешнему надо восполнять пробел «за себя и за того парня», чтобы достойно выполнить годовой план и желательно повышенные социалистические обязательства, иначе пострадает рабочая честь, а семья не досчитается солидной премии, которая еще никогда никому не мешала.

И вот теперь у Южных Курил на добыче скумбрии, которая по степени сложности намного превосходит другие виды лова, следует ликвидировать отставание и по возможности сделать задел на будущее. А это очень и очень непросто.

Первые камчатцы пришли сюда в 1969 году и, так ничего не взяв, несолоно хлебавши вернулись восвояси. Более серьезная попытка освоения этого района была предпринята через два года, когда средние траулеры «Комбайнер», «Чигрин» и «Механик» даже рисковали что-то брать. К этому времени сахалинцы и приморцы, работая несколько сезонов подряд, чувствовали себя на Южных Курилах как рыба в воде. Нашим же экипажам все казалось в диковинку.

Поведение скумбрии, температурные и другие условия, при которых она сбивается в косяки, места ее обитания и пути миграции – вот самые элементарные знания, без которых здесь невозможно добиться успеха. За вроде бы простым открылись новые сложности, связанные, в частности, с постановкой кошелькового невода. Со временем горький опыт научил экипажи, что не из каждого положения его можно ставить, что при этом нужно обязательно учитывать меняющиеся силу и направления ветра и течения, скорость и направление движения косяка, выдерживать определенный угол и дистанцию.

И с кошельком следовало уметь обращаться. Длиной свыше тысячи метров, шириной двести с лишним, начиненный сотнями деталей, он довольно сложен в употреблении. Малейшая ошибка при постановке, выборке или укладке – и невод может крепко «расколоться». Эдакую громадину на палубе не растянешь, вот судам и приходится идти на ремонт орудия лова в бухту Отрадная. В зависимости от порыва стоянка затягивается до недели, да набросьте сюда время на переходы. А специфика промысла такова, что за замет можно взять порой тонн до четыреста. Теперь посчитайте, сколько команда теряет при одном промахе капитана или, например, матроса.

...«Механик» выходил на скумбриевую путину вместе с сейнером-траулером «Садгора», где капитаном был знаменитый Панихин, и морозильщиком «Пермь» с молодым Рожковым. И если те направились прямо к Южным Курилам, то он на несколько дней задерживался для проведения контрольного замета невдалеке от бухты Русская, которая находится в нескольких часах хода от Петропавловска.

Так уж случилось, что из судов, составляющих промысловую часть камчатской экспедиции, только Анатолий Гордеевич Власенко, капитан «Механика», решился на пробный замет. Остальные руководители, приводя «железные» доводы, от затеи отказывались, предпочитая настраиваться непосредственно в районе лова. Это дело было почти добровольное, осуществлять его экипажи принудить никто не мог, да и причины находились действительно веские. Все понимали: рыбаки рвутся на работу, тем более что, по известной поговорке, дальше в море – меньше горя, а время перехода в несколько суток предназначается на «акклиматизацию» людей, на втягивание их в морской ритм жизни.

Власенко же не хотел и слышать о том, что из парней еще не выветрился горький дух прощания с берегом. Контрольный замет, по его соображениям, давал возможность, во-первых, испытать новый кошельковый невод, во-вторых, проверить работу палубных и других механизмов и, в-третьих, посмотреть экипаж в деле: новичков научить простейшим приемам, а опытным – восстановить навыки.

Конечно, ребята за день, за два отключиться от городских соблазнов и выйти на нужную форму не смогут, но когда-то ведь начинать надо, так уж лучше делать это сразу за воротами Авачинской бухты. Тем более что при порыве невода можно обратиться за помощью в свой сетепошивочный цех.

И вот распоряжения отданы. И каждый из членов команды занялся своим заведыванием.

На палубе размолаживанием тросов (освобождением от смазки) заправлял старший мастер добычи Виктор Гаврилович Лобков. Его помощник Лексин чувствовал себя пока неуютно: после окончания рыбопромышленного техникума он шел в первый самостоятельный рейс, да еще в такой важной роли, да еще на такую сложную рыбу как скумбрия. «Майора» с полуслова понимали, иногда предлагали даже собственное решение опытные матросы Тарас Гыщак, Геннадий Девяткин, Виктор Сафонов. Они успевали выполнять указания и давать пояснения «салагам», рассказывая и показывая, зачем, как и за что браться.

Рядом с ними проверял лебедки старший механик Анатолий Дмитриевич Аверьянов. Клеили бот, возились с его мотором электромеханик Станислав Хведченя, третий механик Валерий Силантьев, моторист Сергей Филимонов.

Через сутки, когда подготовка была закончена, «Механик» сделал за-

мет. Все прошло натурально команды капитана, и работа акустика Виктора Гончарова, и действия траловых вахт.

Анатолий Гордеевич остался доволен. Помимо всего прочего при разборе результатов он намекнул парням о своих самых серьезных намерениях на рейс, и экипаж его понял и стараниями во время пробы показал, что безоговорочно его поддерживает. Естественно, на переходе (а не промысле, как другие) они разберут ошибки, еще потренируются, подлатают «узкие» места. Все уходили на промысел с большими надеждами.

***

Рыбаков, желая приподнять значение их труда и выражаясь высоким стилем, все чаще называют пахарями моря.

Действительно, внешне работа земледельца схожа с работой промысловика. Первый прокладывает борозду, чтобы собрать солидный урожай, второй бороздит воды, чтобы пожать плоды своей деятельности. И тот, и другой кормят народ.

Однако главное совпадение лежит глубже. Обработка земли, получение от нее даров испокон веков считались самыми почетными, но и самыми трудоемкими. Профессия рыбака никогда не была легкой, а нынче с расширением освоения Мирового океана людям на морях приходится тяжелее, чем раньше, когда штанами можно было брать лосось или селедку. Потому в их обиходе и появилось слово «пахать» в смысле «крепко, упорно работать». Из крестьянской речи они заимствовали для себя многие понятия и выражения. Добытчиками на Руси величали мужчин, приносящих в семью средства для житья. Сейчас на промысловом судне основное лицо официально – добытчик. Подчеркну, что здесь совпадение и символическое, и фактическое.

И еще одно общее. Как бы теперь ни были значительны достижения науки и техники, однако в сельском хозяйстве и в рыбной промышленности человек продолжает оставаться очень зависимым от капризов непокоренных (и слава Богу) природных стихий.

…Днем прилетел «Альбатрос». Его появления всегда ждали, ведь сверху при доброй погоде отлично видны косяки, направление их движения, скорость, размеры. Каждый из капитанов пытается первым поставить свое судно под самолет-наводчик, но споров обычно не возникало, очередь соблюдалась строго, хотя иногда и возникали примерно вот такие разговоры в эфире:

– «Альбатрос» – «Радулю».

– «Радуль», не лезь, мы первые.

– Это почему так? Мы с утра его ждем.

– А мы со вчерашнего вечера, так что ты…

– Правильно. Но сначала мы, а потом остальные друг за другом.

Но в этот раз «Альбатрос» в районе нахождения камчатцев скоплений рыбы не обнаружил. И начальник экспедиции послал его на поиски восточнее, где работали наши южные соседи японцы.

Капитаны к единому мнению – куда податься? – не пришли, и суда стали расползаться в разные стороны. Кто-то побежал за самолетом, другой вспомнил, что в это время в прошлом году стада появились значительно западнее, и направился туда, третьи вообще предпочли свободный (а вдруг Бог пошлет) поиск. А «Механику» было все равно: здесь чинили невод. Он порвался здорово и не по шворке прямо, а как-то замысловато, будто дель резала нетвердая детская рука. Да еще при предыдущем замете неожиданно забарахлил движок мотобота, и им тоже надо было заняться. При всеобщем безрыбье свои беды экипажу траулера не казались таким уж безнадежно большими. И парни неспешно, но сноровисто работали на своих местах, пока..

Пока не услышали сообщение от «Альбатроса»: «Рыба есть. Координаты следующие…»

Известие переменило все. Притихший эфир оживился, затрещал, заголосил. Траулеры стали сбиваться в пары, подзывать вспомогательные сейнеры: ночью скумбрия, как мотыльки, стремится к свету, сбиваясь в мощные косяки. Флот бросился в рекомендованный район.

Власенко прикинул по карте расстояние – топать около суток – и произнес с сожалением:

– Нам чиниться дольше. Так что бежать нет резона: все равно не успеем.

– Не сомневайтесь, Гордеич, – простужено забасил Лобков, зашедший в рубку уточнить новость, – за сутки управимся.

– Да не сумеете

– Да вот увидите, что сможем.

Хотя капитан и сомневался в целесообразности перехода: домчаться не успеем, как рыбу расхватают или разгонят, или вдруг она оттуда исчезнет и объявится как раз там, откуда снялись – вот и получится «в огороде бузина, а в Киеве дядька». Но приказал не мешкать ни в ходе, ни в чинке.

На кормовую палубу, где раскинулся невод, когда в помощь матросам вышла подвахта, работа стала продвигаться быстрее. Она продолжалась всю ночь и утро. К обеду, как и обещал «майор», невод был готов к новым свершениям.

***

Все это время «Механик» мчался к предполагаемым местам скопления скумбрии. По дороге эхолот прописал несколько косяков, некоторые были средненькими, но Власенко задерживаться не стал в надежде, что «там» будет лучше.

Там лучше не оказалось. Раньше других в этом районе оказался СРТМ

«Радовицы», где капитаном был опытный Величко, запись рисовалась богатая, но в неводе неожиданно попалась сайра, которую пришлось тут же выпустить на волю.

Узнав об этом, Анатолий Гордеевич разрешил палубной команде разойтись по каютам, а сам остался у приборов. И вдруг поставил судно на подсветку, то есть оно встало и зажглись специально сделанные ряды мощнейших люстр. Парни внизу, воспользовавшись редкой передышкой, отдыхали, а капитан и акустик так и не покинули штурманской рубки. Когда один из них изредка включал эхолот, оба напряженно смотрели на ленту, но та пока оставалась чистой. И ожидание продолжалось.

И вот НЭЛ наконец-то стал изображать косяки. Штрихи были черны и близки к килю. Опять вопрос: «Сайра или скумбрия?» Акустик уверенно заявил: «Скумбрия». Капитан ничего не сказал, пробормотал что-то не то утвердительное, не то отрицательное, однако было заметно по его частым взглядам на самописец: сомневался. Неизвестно, чем бы дело завершилось, как вдруг по радио-телефону обнаружился вспомогательный сейнер «Кристальный» и предложил свои услуги. Голос у вахтенного был громким, возбужденным:

– На «Механике», чего в молчанку играете? Давно ль стали от нас отказываться? Пользуйтесь, пока мы рядышком.

Звучал он беззлобно, по-приятельски, но своей приподнятостью был несколько неуместен для руководства «Механика», которое решало свои проблемы в тишине и сомнениях. Власенко от бодрого монолога слегка поморщился: экий ты, мол, шустрый, но опять промолчал. (В экспедиции на 10 промысловых траулеров приходилось всего 2 вспомогательных судна, да иногда к ним подключался поисковый СРТМ «Тавричанка». Это было, конечно, маловато, а выручка, поддержка со стороны требовались практически постоянно: днем вспомогачи оттаскивали промысловиков, чтобы тех не занесло – ветром ли течением – в собственные же сети, ночью служили подсветчиками. И почти всегда совместная работа приносила достойные результаты. Потому их благосклонности домогались все. А тут «Кристальный» сам себя предлагает – случай редчайший.)

– Что ответим, Гордеич? – вахтенный Олег Тузов переминался с ноги на ногу, его вид выражал нетерпение: молодой штурман, как и его коллега с «Кристального», рвался в бой.

Власенко вздохнул, еще раз посмотрел на густую ленту, наконец решился:

– Где наша не пропадала. Рискнем. Пусть заходит.

Олег встрепенулся, будто вскочил на горячего коня и взмахнул шашкой:

– «Кристальный», я – «Механик». «Кристальный», слушай «Механика». Будем работать. Как поняли? Прием, «Кристальный».

Пока сейнер ложился в дрейф слева по борту траулера, капитан приказал поднять занятых в замете.

Через минуту на «Кристальном» зажглись люстры и лампы. И рыба из-под «Механика», который постепенно убрал свое освещение, ушла. Тогда и СРТР самым малым двинулся вперед и вправо на исходные позиции. Потихоньку оживала палуба. В ночной темноте появилась одна горящая точечка сигареты, другая, третья, чуть позже красные угольки сбились в кружок. Люди не сразу скидывали сон, но разговор становился все громче и громче, и вдруг раздался взрыв хохота.

– Вот травят, – завистливо произнес рулевой, – только от коек оторвались, а уже гогочут.

На мостике же висела тишина, которую нагнетала озабоченная фигура капитана. Появившийся «майор», правильно оценив тяжелую тишину, все же нарушил ее, как можно более незаинтересованней проронив:

– Будем ставить, Гордеич?

Не ответить давнему своему сподвижнику кэп не мог и сказал нарочито бодро:

– Будем, Гаврилыч, будем.

Лобков потоптался немного для приличия и вышел одеваться.

А «Механик» между тем тихо продвигался вперед. И тут опять разорвал тишину радио-телефон:

– «Механик», вас «Кристальный» вызывает.

– «Кристальный», «Механик» слушает.

– Рыбы под нами нет, «Механик».

– Как нет? Куда же она делась?

– А пес ее знает. Нет и все.

– А что же вы раньше не сказали?

– Ждали, когда появится.

– Ладно, «Кристальный», до связи.

Перестроение пришлось траулеру прекратить. Ход был застопорен, вновь включена собственная подсветка. Команде дали «отбой». Как на палубе мужики чертыхались и плевались, в рубке слышно не было. И хорошо.

Анатолий Гордеевич, вроде обрадованный подобным зигзагом событий, пытался даже пошутить:

– Гречневой кашкой рыбку бы подкормить. Или малешко жмыха вокруг парохода посыпать...

Теперь замерли в ожидании и напряженный «Механик», и опростоволосившийся «Кристальный».

А полчаса погодя, новое известие – освободилась и готова к приему сырца плавбаза «Авача». Тогда на сейнере решили не упускать благоприятного случая и отправиться к ней за продуктами, водой, топливом. И ушли, предварительно извинившись перед «Механиком» и заверив его, что

скоро вернутся и вообще должок за ними. На траулере его уход встретили без восторга, но с пониманием. И снова на мостике томительная тишина, разряжаемая порой легким постукиванием самописца.

Время тащилось, как телега в слякоть по ухабам. Власенко то сидел в рубке, посматривая на эхолот, то уходил к себе в каюту, то возвращался обратно: спать не спалось, читать не читалось и думать о чем-то другом, кроме работы, заставить себя не мог. В голове крутилось: будет ли сегодня рыба? И остальные в рубке невольно заражались его сдержанным волнением.

Но вот, наконец, эхолот стал показывать обнадеживающую запись. У парней аж глаза загорелись. Ожили, задвигались акустик и вахтенный штурман. Перед предвкушением замета моментально испарилась куда-то утомленность, нервозность, еще владевшие людьми минуту назад,

– Анатолий Гордеич, народ поднимать?

– Малешко подождем, Олег Николаич.

– Чего ждать-то, Анатолий Гордеич? Давайте мотобот спустим и обмечем. А? Факел сделаем – рыба сама к нам бросится.

По промысловому расписанию место второго штурмана Тузова в боте. И как всякий влюбленный в свое дело человек, он придавал этому делу несколько большее значение, чем оно фактически имело. И Олега можно было понять.

Власенко оставался глух ко всем словам, не поддавался на хитроумные заходы. Понимая нетерпение парней, их рвение, он тем не менее не мог допустить и мысли, что стоит делать замет без тщательного анализа обстановки, без учета всех обстоятельств, не мог дать команду в расчете на славянское «авось да небось». Пусть сейчас на него ворчит экипаж, но когда благодаря его выдержке, мастерству и настойчивости они будут иметь солидные уловы, а отсюда и честь, и количество получаемых денег, то станут хвалить, под его начало будут стремиться вновь и вновь. Но стоит капитану уступить необоснованным пожеланиям неосмотрительных членов экипажа и траулер окажется в пролове, те же моряки забудут о своих домогательствах и во всех грехах обвинят капитана и в дальнейшем постараются с ним не работать. И правда окажется на их стороне. И никуда от этого не денешься.

– Расходимся по каютам до возвращения «Кристального».

И Власенко первым вышел из рубки. Парни посудачили на нейтральные темы – вслух никто не осмелился выразить недовольство – и вскоре тоже отправились по койкам. Остался только вахтенный.

Ближе к утру, когда вернулся сейнер и лег рядом с траулером, капитан поднял экипаж. Люди одевались, пили чай, потом обряжались в робы. Интересное дело: никто из них не заикнулся о предстоящей работе. Обычно представители других профессий нет-нет да и обмолвятся словечком. А

тут, на судне, как отрубили: рыбаки суеверно молчаливы перед заметом.

Я поднялся на «Механик» накануне этих событий, и мне удалось переговорить с его капитаном о ситуации в экспедиции и места в ней этого судна. К этому моменту «Механик» имел третий результат у камчатцев и около половины рейсового задания, а впереди – уйму промыслового времени. Казалось, живи и радуйся. Но Власенко и его команде этого было мало, хотелось трудиться еще эффективней.

Но вот в последние дни их преследовали порывы орудий лова. И Анатолий Гордеевич в сердцах воскликнул: «Нам бы тысчонку центнеров сейчас схватить!» Естественно, одна неудача не способна разрушить уверенность в своих силах и даже не могла поколебать настроение команды. Однако порывы оставались порывами. Другие черпали помаленьку, а на «Механике» только и знали что чиниться.

Вот капитан и метался. Не берусь утверждать, как долго еще маялся бы экипаж, если б «Механика» не вызвал по РТ «Кристальный»:

– Род записей не меняется. Не понимаем, почему не идете в замет.

Гордеевич дымил одну за другой «Беломорину», «Приму», «Тракию», будто этот разнобой придавал ему силы, решимость. Скоро он скомандовал: «Малый вперед!» И еще через несколько минут: «Сбросить буй!»

Темно-голубое небо, черная гладь воды, весело подпрыгивающий на волнах, подмаргивающий огонек буя. За ним с набравшего ход судна резво выскакивают белые икринки – наплава с сетным полотном. Теперь замет уже не остановить. Теперь начинается работа минимум часа на четыре, если без аварий. Но что она даст? Пустырь? Порыв? Урожай?

– Метров, сколько метров ушло? – кричит Власенко с правого крыла, но ветер гасит его голос.

Старпом понимает его с полуслова и через левую дверь бросается на корму. Становится ясно, что отказала связь. Искать виновников некогда. Пока соображают, как установить сообщение между кэпом и «майором», улетучиваются драгоценные секунды. Буя в волнах и наступившей темноте уже не видно, и Власенко остается полагаться только на свою интуицию, ведь судно по его командам должно описать довольно сложную фигуру и выйти к бую. Но не точно впритык, а чуть в сторону на строго определенном расстоянии. Иначе – беда: можно потерять невод.

На верхнюю палубу посылается еще один человек для связи рубки с кормовой палубой. Парни переспрашивают друг друга, стараются переорать ветер, но важнейшая информация устаревает, не успев дойти. А невод между тем, как камень с горы, стремительно слетает с борта в море.

Власенко каким-то образом, непостижимым для непосвященного, умудряется ориентироваться во мгле и приводит судно к бую. Мгновенно спускается мотобот. В нем Олег Тузов и Сергей Филимонов шумом двигателя, ракетами стараются преградить дорогу скумбрии на волю через узкие во-

ротца. «Кристальный», верно оценив ситуацию, не гася подсветку, старается увести косяки от траулера к дальней стенке невода. Там он стопорит ход и его течением выносит прямо на подбору.

Очередная напасть. Если пером руля сейнер зацепит сеть, то кошель, естественно, порвется, рыба ускользнет, – сколько трудов насмарку! Потом начинай все сначала: чинка невода, поиск скумбрии, ожидание, замет…

В рубке все это видят, последствия представляют, но рассудок не теряют.

– Александрыч, – приказывает капитан старпому, – крикни боту, чтоб он «Кристального» за нос вытянул. Только аккуратненько.

– Ну что там, Александрыч?

– У них вроде канат на винт намотало.

И тут Власенко не выдерживает и …отводит душу. Вот когда бы порадовался и расцвел боцман, мастер и любитель крепких русских выражений…

Мы сочувственно молчим и наблюдаем, как Олег быстро раздевается, спускается с мотобота, уходит с головой под воду.

– «Механик», вас вызывает «Кристальный». Все вижу. Не беспокойтесь, мой винт не крутится. У вас и у нас все обойдется.

И, действительно, сейнер постепенно выносит за невод. Всем легчает. Теперь все внимание на выборке невода.

Поначалу мы с напряженной надеждой поглядывали в море, но увы – оказался невод пустым: в нем плескалось только десятка два кальмаров да штучная сайра. Зато кошелек – ура капитану и команде – цел…

После того, как нервное ожидание спало и Власенко в очередной раз поклялся не прикасаться к куреву, я спросил его о причинах неудачи.

– Видите ли, – раздумчиво ответил он, – скумбрия на подсветку собирается до нуля часов и после четырех. У нас записи были натурально густые, но, я бы сказал, подозрительные. Скумбрия так себя не ведет. Поэтому и сомневался. И надеялся, что к утру она начнет под судном скапливаться.

– И все-таки невод поставили. Вам изменило хладнокровие?

– Вот вы сказали «хладнокровие». Я бы так о себе не высказался. Вопрос тоньше. С одной стороны, я – капитан, лицо ответственное и за план, и за то, чтобы люди заработали. С другой стороны, экипаж, который ждал, прямо-таки рвался в замет. Быть готовым в любой момент бросить все и мчаться на рабочее место, а приказаний нет и нет – это, поверьте, нелегко. Вот мы и рискнули.

– Для разрядки? Чтобы снять психологическую и нервную нагрузку?

– Не только. А вообще, скажите, где границы между холодной рассудительностью и бесплодным равнодушием, между необходимым риском и бесцельной тратой сил? Особенно, если решения надо принимать в доли секунды. И что в идеале должно перевесить: мои сомнения или оптимизм экипажа? Конечно, это общие рассуждения и к каждому конкретному случаю следует подходить по-разному. Учтите еще вот что. В нашем деле

всегда теплится малюсенькая надежда. Да и рисковать надо. Я рискнул. А представьте, мы бы не попробовали. Думаю, разочарование было бы еще большим. А задним умом все крепки. Океан – стихия, нами во многом не разгаданная. Что выкинет? Какой сюрприз в следующий раз подкинет? Я не пустышек остерегаюсь – мы свое возьмем, даже чужое прихватим. В море самое главное – не сдаваться, при несчастии не опускать руки, а бороться до конца. А мы и план сделаем, и повышенные социалистические обязательства выполним. Вот увидите!

***

В первый раз я был на борту «Механика» во время проведения экипажем контрольного замета. Мне было кое-что известно о главном в команде – капитане. Власенко – один из самых опытных и удачливых в траловом флоте. Начинал матросом, прошел все ступени промысловой лестницы.

Так уж получилось, что впервые я зашел в его каюту, когда там никого не было. Вошел и остановился в изумлении: «Куда я попал? Это обиталище морского волка или кабинет биологии?» Вот горшочек с цветами, висящий в углу. За плафон нитками цеплялся еще один. К стенке над холодильником принайтован третий. Осматриваюсь повнимательней. Слева на переборке чуть выше неизбежного календаря красочные изображения: на одном болотце с белыми кувшинками, на втором – среднерусский пейзаж: плавная речушка, берег с высокой густой травой и кудрявыми молодыми березками. И на других переборках – репродукции картин с видами природы. Невольно подумалось, что здесь хорошо отдыхать и размышлять.

Когда появился хозяин и мы представились друг другу, разговор начался с необычного оформления каюты. Пока Анатолий Гордеевич увлеченно рассказывал о характере каждого растения, способах подкормки, я его хорошо разглядел. Он чуть выше среднего роста, полноватый, пожалуй, для своих тридцати с небольшим лет. Это впечатление усугублялось круглым овалом лица с коротким русыми волосами, мягкими чертами и плавными движениями, ровным голосом. Позже, после многих встреч, я убедился, что вывести его из себя чрезвычайно сложно.

Для подготовки к контрольному замету «Механик» зашел в бухту Русская. Там уже стояли, заправлялись питьевой водой СТ «Садгора» и СРТМ «Пермь». Свободные от вахт моряки карабкались на сопки, бродили по прибойке, ходили друг к другу в гости. А капитаны и командированные специалисты управления собрались в каюте Власенко. Беседа вилась в основном вокруг надвигающейся путины. Кто-то полушутя напал на хозяина:

– Как же тебя, Гордеич, с этим заметом закошельковали?

Власенко немного смутился, однако не растерялся и в тон ответил что-то вроде «бес попутал», «честность сгубила». И больше никто с подобными подколками не обращался.

Меня удивило, что рыбаки, столь охочие до шуток и подначек, так быстро от него отстали. Видимо, его уважали и знали, что он спуску не даст. И еще я подумал о том, в какое положение поставил себя капитан «Механика», когда согласился на пробный замет. Действительно, получалось, что все не в ногу, а он один – примерный исполнитель. Или наоборот. Все рвутся на промысел, а он тянет волынку. Внешне так и выходило – или показная правильность, или рассчитанная симуляция. Вероятно, он сам предугадывал, что подобные рассуждения могут возникнуть. И все-таки пошел на необычный шаг. Твердости духа, уверенности в себе, зрелому тактическому мышлению Анатолия Гордеевича оставалось только позавидовать.

...В следующий раз нам довелось встретиться уже непосредственно в районе промысла скумбрии. Но перед «Механиком» я успел побывать на СРТР «Юбилейный» у Дмитриева.

Дела тогда здесь шли средненько. Однако рыбаки не унывали. На палубе «пустыри» и порывы переносили молча, даже стоически, а в кают-компании завязывались разговоры. Начинались они обычно с обсуждения парнями цифр на графике показателей судов экспедиции.

– Рано вывесили, – сетовал один. – У нас мелочь, а вон «Механик» уже за тысячу перевалил

– Ничего, злей будешь, – возражали ему, – а передовиков все равно догоним.

– Наш кэп не допустит, чтобы нас кто-нибудь обошел, – вступал третий, – Он в скумбрии здорово соображает. Недаром все его называют «ученым». Ну, а мы его не подведем.

Юрий Константинович Дмитриев считался капитаном, который при технически сложном виде лова полагался на только на интуицию и опыт. Он изучал специальную ихтиологическую литературу, где рассказывалось о поведении скумбрии, хранил и анализировал записи хода заметов за несколько путин, использовал при поиске температурную карту течений и другие подсобные материалы. «Ученый» он и по складу характера, и по трудовому стажу.

После окончания Ленинградского высшего мореходного училища он некоторое время работал на Каспийском море капитаном нефтепоискового судна. На Камчатку его позвала скорей романтика дальних странствий, чем меркантильные интересы. И ему позже не приходилось раскаиваться в перемене профиля работы.

Но непосредственно в море молодому штурману довелось пробыть недолго: его пригласили преподавать в Петропавловском мореходном училище. И два года бывший второй помощник капитан-директора плавбазы «Советская Камчатка» читал будущим судоводителям навигацию, лоцию, астрономию. Потом опять поворот судьбы – возвращение на промысел в каче-

стве второго штурмана на плавбазе «Чукотка». Служба у него складывалась хорошо, но, он чувствовал, что не хватало совсем немного, чтобы полностью ею удовлетвориться. А что это незнаемое, он пока не знал.

Понадобились специалисты на транспортные суда, Дмитриев откликнулся на призыв, но скоро понял – не то. Позже он стал старпомом на поисковике – и опять: море то же, приборы те же, а работа чуть иная, чуть-чуть не по душе. И настоящее удовлетворение от труда почувствовал, только когда принял «Юбилейный» и сходил рейс на истинную рыбалку.

«Юбилейный» создал себе доброе имя, из года в год перевыполняя государственные задания на добыче особо ценных пород.

– Если будете у Власенко, – улыбаясь, прощался со мной Юрий Константинович, – передайте ему: мы сделаем все возможное, чтобы его догнать и, при везении, перегнать.

На «Механике», когда я на него пересел, все внешне было так же, как на «Юбилейном»: и графики хода соревнования в кают-компании, и методы поиска скоплений рыбы, и действия парней при постановке и выборке невода. Но очень скоро первое впечатление изменилось: разные экипажи, разные капитаны.

...Личность кэпа... Постепенно мне удалось вытянуть из Анатолия Гордеевича кое-какие сведения о его жизненном пути.

Как и многим его сверстникам, в детстве мечталось стать моряком (о профессии космонавта ребятишки тогда еще не ведали). Анатолий жил в сельской местности, его окружали необозримые поля, в страду величаво, словно лайнеры в океане, плыли комбайны. Их вели люди, которые пользовались в станице особым почетом и уважением.

А ведь море шире, представлялось пареньку, ему конца-края нет. И встречаются там почти сказочные страны и приключения с чудесами за каждым поворотом. А водят по неведомым дорогам белоснежные корабли обветренные и просоленные капитаны, такие же крепкие и надежные, как механизаторы.

Рос мальчик, мужала и его мечта, становясь все определенней и конкретней. И взрослые ему сумели внушить, что она сбудется, придет к нему его жар-птица, только после упорной учебы.

Анатолий поступил в Ростовское мореходное училище и, ничего не желая делать вполовину, все силы отдал постижению наук, а практику проходил на Балтике, на Белом и Черном морях. Особенно врезалась ему в память работа на дрифтерном промысле сельди. Сететряски тогда были в новинку, их старались беречь, и если рыбы попадалось немного, сети перебирали вручную. Труд этот утомительный, однообразный. Чтобы разогнуть скрюченные пальцы, приходилось отмачивать в воде кисти. Ныли руки и ноги. Болела спина. Там-то будущий штурман и осознал цену промыслового времени, окончательно понял, что профессия моряка – это не бананы в

Сингапуре, а тяжелая и изнурительная до пота и изнеможения работа, которая требует от человека, прежде всего, мастерства, а также терпения, выносливости и умения ждать. Но это его не испугало, пожалуй, наоборот, еще крепче убедило в правильности выбора пути.

Мореходку он окончил с отличием и отправился в далекий Петропавловск-Камчатский. В управлении тралового флота его направили в Олюторский залив на селедку, где ему весьма пригодились навыки, полученные ранее. После этого рейса молодому специалисту не хватило буквально месяца до плавательного ценза, и он опять пошел матросом, теперь уже на камбалу.

Будучи штурманом Власенко работал под началом опытных рыбаков и отличных судоводителей А. С. Белого, А. Т. Полякова, В. К. Бойко, Е. И. Цуканова. У каждого их них старался перенять все лучшее, чем тот обладал. За этот период становления ему довелось познать радость побед и вкус горечи. И капитаном он стал неплохим, всегда брал план, и люди рвались попасть в его команду.

Слова Дмитриева и его ребят о желании обойти экипаж Власенко у меня из головы не выходили. Задавать вопрос мне казалось неуместным, и я ждал удобного момента. И случай вскоре представился.

Как-то, поднявшись на мостик, я услышал, что Власенко с кем-то советуется по радио-телефону. Дело это на промысле рядовое, я на суть разговора особенного внимания не обращал, пока не прозвучали последние слова:

– …заметано, Константиныч, будут записи: ты – мне, я – тебе. Разбегаемся. До связи.

– Хорошо, Гордеич. До связи.

Я поинтересовался, кивнув на РТ:

– Дмитриев?

– Он самый. Рыбы сейчас нигде нет. Вот мы и договорились пойти на поиски в разные стороны. Кто найдет, вызывает к себе другого.

И тут я рассказал Власенко о стремлении команды Дмитриева превзойти его результаты. Он только улыбнулся, мол, пробуйте, кто вам мешает, потом чуть подумав, серьезно добавил:

– Все естественно. Пока мы лидируем, на нас равняются. Другой вырвется вперед, мы пустимся вдогонку. Соперничество в крови у рыбаков. Плох тот промысловик, который не хочет обойти товарища.

Это я заметил давно. Без соревнования, без взаимопомощи в море делать нечего. И эта экспедиция не исключение. Вот красноречивый эпизод.

Как-то у «Кисловодска» при выборке невода лопнул стяжной трос, потом «полетел» силовой блок. Только починили – порвалась нижняя подбора кошеля. Виной всему капитан считал непогоду: когда ставили, было спокойно, а при выборке нагрянул сильный ветер и раскачал крупную зыбь. Поначалу экипаж пытался выйти из положения своими силами, но не

хватило опыта. И тогда они обратились за советом к флагманскому добытчику, бывшему на соседнем судне. Услышав разговор, вмешался начальник экспедиции (дело-то общее) и созвал в эфире консилиум из знающих промысловиков. Было решено направить на помощь «Кисловодску» ближайший траулер. Рядом находилось «Русаново», которое лежало на подсветке. Его капитан Шулаев стоял на мостике и был в курсе дела. Он лишь сожалеюще промолвил: «Рыба собирается». Но снялся и пошел... Невод товарища был спасен.

Рыбаки понимают: все, что у нас есть сегодня и чего мы добьемся завтра, зависит от нас самих, от умения каждого работать творчески, от высокой профессиональной подготовки, а также от своевременной помощи отстающим. Не сразу стали брать достойные уловы «Радуль» и «Пермь». И вот вместе с их коллективами искали причины проловов флагманские специалисты, бывалые капитаны, гидроакустики, траловые мастера. Они реальными советами и конкретными делами помогли неудачникам. В итоге поправил свое положение «Радуль», нормально сработала «Пермь».

На Южных Курилах (как и вообще во всех экспедициях) был четко налажен обмен промысловой информацией. Где кто находится, есть ли косяки, каковы характер записей, глубина нахождения скумбрии – вот повседневные темы разговоров по РТ.

Потолковав о деле, некоторые вахтенные порой переходят к тому, что называется «молоть языком». Отдельные капитаны этого не любят, но... Однажды я был на судне. Капитану которого не нравилась, как он выражался, «пустопорожняя травля». Шла вахта третьего, из динамика несся бравый «треп». Меня он забавлял, а этот кэп не выдержал и по РТ распек парней. Те, узнав командный голос, замокли. И как-то тихо и неуютно стало в эфире и сумрачно в рубке. Только сейчас весело болтали на нейтральные темы два человека, но вломился грозный медведь в домашний теремок и сокрушил тишину... Затихли, будто съежились, вахтенные штурман и рулевой. Сам кэп, вероятно, почувствовав себя неловко, насупился, долго молча вглядывался в эхолот, потом попытался завязать разговор, но его мстительно не поддержали. Тогда он обратился к нейтралу, то есть ко мне, осуждающе кивнув на РТ:

– Давно не балаболят. На нашей частоте вообще никого не дозовешься. Не то, что у сахалинцев. Вот послушайте.

Он нажал кнопку, и в рубку ворвались молодые возбужденные голоса. Речь, насколько я понял по нескольким фразам, шла вовсе не о рыбе. Капитан вернулся на частоту камчатцев и продолжал:

– Сахалинцы – люди как люди. И говорят-то они как добрые кумушки, нет у них тайн друг от друга. А наши... Во время заметов молчат... и сейчас молчат, будто поссорившиеся соседи по коммунальной квартире. Тишина в эфире, как на кладбище...

Находившиеся на мостике грохнули от смеха, настолько не соответствовало делу слово кэпа.

Улыбнулся и я. Однако на промысле бывает всякое. Вот работают рядом напарники по соревнованию. Капитаны и вахтенные часто общаются в эфире, что, даже не зная друг друга в лицо, становятся чуть ли не родными. И стоит одному отойти подальше, как отсутствие товарища ощущается болезненно.

Но взаимное уважение здесь – не слепое чувство, скорей, оно основывается на разумном расчете. А личный интерес настойчиво шепчет: «Кому-то надо быть первым, не правда ли? Так почему не тебе? Обойди товарища, иначе он обгонит тебя». И в этом соперничестве хороши многие средства, кроме, конечно, приемов типа подножки или удара в спину.

Помню, день по ряду признаков обещал принести большую рыбу, и начальник экспедиции на утреннем капитанском часе установил справедливую очередность сдачи сырца. Вот правила: судно, становясь в замет, сообщает об этом на плавбазу «Авача», первыми принимаются небольшие уловы, затем крупные.

Возражений со стороны капитанов не последовало, и руководитель камчатцев закрыл капчас. Не успел он повесить переговорную трубку, как возник крепкий мужской баритон:

– «Авача», ответь «Комбайнеру». Приемщики поговорите с добытчиком.

– «Авача» слушает, «Комбайнер».

– Запишите меня, иду в замет.

Я удивился, ведь несколько секунд назад траулер докладывал, что он в глубоком поиске.

– Хитрит, – объяснили мне. – Знает, что рыбу возьмет не только он, вот и рвется других обскакать. Быстрее сдаст, быстрее уйдет в новый поиск. Его за находчивость и смекалку база наверняка поставит первым. Таких молодцов надо приветствовать…

Жизнь породила формулу, довольно точно отражающую коллективный характер нашего труда, – состязательность в работе. Социалистическое соревнование, если по научному, – это метод мобилизации активности масс, ведущий к подъему народного хозяйства. В переводе на простой язык промысловика: соревноваться – значит, помогать. А это соответствует старинному русскому завету «сам погибай, а товарища выручай», годному для чрезвычайных происшествий, что совпадает по духу и букве христианскому «все люди – братья» и принципиально противовесит капиталистическому «человек человеку – волк». Смысл социалистического соперничества не в том, чтобы быстрее оторваться от коллеги и первым быть у финиша, сорвав призы и аплодисменты; смысл трудовой состязательности в совместной деятельности, когда сильный идет в связке с отстающим и подтягивает его до себя. Как в горах, если слабак сорвется и полетит вниз, то заодно

загубит и напарников, и общее дело. А это допустить нельзя ни при каких обстоятельствах. То есть это как раз тот самый момент, когда личные интересы сливаются с общественными и в итоге суммарный результат получается высоким и всех радующим.

Итак, «Юбилейный» с «Механиком» разбежались в разные стороны. И тут следует заметить, что при поиске некоторые капитаны во всем полагаются на акустиков. Их мастерство заключается в том, чтобы нащупать косяки, а обнаружив, не упустить из-под контроля. Главное же в том, что направление судну определяет капитан. При этом он должен руководствоваться своими знаниями района промысла, поведения скумбрии, возможностей судна и экипажа. А еще главнее – сработанность капитана и акустика, их способность понимать друг друга с полуслова.

Вот и нынче Власенко внимательно анализировал записи на навигационном эхолоте и на «Палтусе». Больших скоплений пока не наблюдалось, а малые траулер пропускал под собой. Миновал час, другой – «Механик» все метался по морю.

– Гордеич, похоже, что здесь ничего нет, – нарушил напряженное молчание акустик Виктор Гончаров.

– Посмотрим, еще побегаем, – ответил капитан раздумчиво.

И снова траулер бороздил волны. День начал клониться к вечеру, когда приборы засекли солидное стадо скумбрии:

– Гордеич, справа 20, дистанция 500 метров. Вроде он из себя приличный.

– Куда он идет?

– От нас.

– Догоним?

– Пожалуй, да. Скорость у него поменьше.

– Хорошо, держите его. Команде приготовиться к замету. Штурман, сообщите на «Юбилейный», пусть поворачивает в наш район. Дайте ему пеленг.

Через несколько минут все были готовы, и буй, за ним и невод помчались в воду. «50 метров вышло… 100… 150…» – докладывали с кормовой палубы. Акустик контролировал косяк, который двигался пока параллельно судну. Затем траулер стал его постепенно обходить, и скумбрия, видно, услышав шум двигателя, резко рванула в сторону. Акустик моментально сообщил об этом капитану. Власенко переложил руль, и судно сделало маневр, чем заставило рыбу метнуться к стенке невода. «450…» Там, наткнувшись на преграду, она ринулась назад. «500…» Траулер, повинуясь командам, продолжал быстро описывать эллипс. «700…» А скумбрия все искала и искала выход из западни. Вот, кажется, нашла его, но траулер опять повернул и отсек ей путь. «900…» Отсек, да не совсем. Вот весь невод в воде, воротца – расстояние между буем и корпусом судна – получи-

лись, как и положено небольшие, – результат умелых распоряжений капитана и рациональных действий команды. И все же скумбрия стала в них протискиваться и ускользать под корпусом. Только траулер притормозил, был спущен бот, который шумом движка отпугнул косяк обратно в кошелек. Помогая этому процессу, парни на судне, в том числе и ваш корреспондент, похватав в руки железяки, колотили ими по борту. И рыба под коллективным натиском испуганно откатилась к дальней стороне кольца. Что и требовалось.

И невод стали сразу выбирать.

– Гордеич, будем вызывать «Авачу»?

– Подождем малешко, поглядим, что в кошеле.

– Да чего вы сомневаетесь? – не унимался старпом. – Вон на ленте записи густей густого: если даже считать скромно, несколько десятков тонн у нас в кармане.

– Перестрахуемся. Потерпите. Кстати, а что «Юбилейный»?

– Да, вроде, к нам бежит.

На мостике напряжение немного спало, и Власенко связался с Дмитриевым, подробно рассказал о характере записи, скорости и направлении движения косяка, о безветренной погоде и несильном течении. Разговор, как я понимаю, слышала вся наша экспедиция, да еще и сахалинцы с приморцами.

Сегодня все складывалось как нельзя удачно, выборка невода шла как учили, и капитана обуяли новые заботы:

– Такими ударными темпами мы успеем и выбрать невод, и сырец сдать, и ночью еще попробовать.

…Под утро я вновь поднялся на мостик, окинул взглядом море: вокруг «Механика», лежащего на подсветке, мерцали огоньки десятков судов, и решил польстить экипажу:

– Посмотрите, Гордеич, вы будто около себя поселок построили.

Власенко, что-то отмечавший на карте промысла (когда он только отдыхает?!), чуть улыбнулся:

– Какой поселок? Город! Оживленностью экспедиции похожи на города.

***

Пока «Механик» мечется на больших скоростях в очередном поиске, расскажу хотя бы в нескольких словах об основных членах экипажа.

Вот старший мастер добычи, или по-рыбацки «майор», Виктор Гаврилович Лобков. К самым важным качествам любого тралмастера относятся отличное знание орудий лова и специфики района промысла, умение организовать людей и в зависимости от их качеств расставить по рабочим местам, а также способность ремонтировать кошельковые невода, сети, кутки, тралы и тому подобное. И всем этим искусством Гаврилыч, который более двадцати лет отдал любимом делу, обладает в полной мере.

…Три звонка пронзили траулер.

– Приготовиться к замету!

Лобков поворочался, тяжело сел и начал одеваться. Наверху слегка шевельнулся его помощник Лексин, пробормотал: «Опять – двадцать пять».

– Ну и зануда ты, не успел проснуться, а уже недоволен, – откликнулся «майор».

– Да я,Гаврилыч, говорю: хорошо, что снова на работу, – попытался отшутиться сосед.

Но Лобков не принял его тона:

– Вот то-то. Живи и радуйся. Хотя бы тому, что рыбу обнаружили. И тебе бока отлеживать не придется.

…Лобков высок, широк в плечах, в его неторопливых движениях таится сила и при необходимости, как лев в минуты охоты или опасности, действует резко и решительно. У него очень выразительное лицо, по которому можно догадаться о его настроении. Есть люди, например, Власенко, которые стараются скрывать свои чувства: при неожиданной беде они не плачут от огорчения, не матюгаются от злости, при удаче не улыбнутся. «Майор» «Механика» из другой породы. Во всяком случае, в море, на товарищах. Радости и печали на нем отражаются, как в зеркале. Он то морщится от огорчения, то сплевывает с досады, то расплывается во весь рот. И думается, это у него от темперамента и душевной широты, а не от несдержанности.

На «Механик» по разным причинам нет-нет да обрушиваются порывы тысячеметрового невода. И вот тут старший добытчик показывает себя настоящим мастером, таким же умелым, расторопным и на все руки, как и при постановке и выборке. Другие для ремонта вынуждены бегать в бухту Отрадную на острове Шикотан, при этом теряя по много драгоценных суток, Лобков же всегда оставлял свое судно в районе лова, оправдывая при этом неудачников:

– У нас из вынужденного ухода в Отрадную иногда делают проблему. Мы там молотим от зари до зари. Рыбак в море выходит рыбку добывать, а не прохлаждаться, как считают некоторые на берегу. Для нас даже сутки там и то беда. Кто-то ловит, а кто-то только готовится. Одни вырываются вперед, а другим их приходится догонять.

Мне довелось наблюдать, как действует траловая команда при порыве. При этом «майору» надо было решать две задачи: сработать так, чтобы на чинку было затрачено как можно меньше сетного полотна, ниток и зашить кошель качественно при минимальных потерях времени.

Расставив матросов по операциям, Лобков взял на себя самое сложное: кроил, наживлял дель ниткой. Парни сшивали за ним. Работа нудная, однообразная, требует мастерства и незаурядного терпения. «Майор» знал это и старался скрасить ее шутками. Но секундный смех стихал, и только иглички порхали в проворных руках. Стежок, стежок, еще один – вот и пройдено очередных несколько сантиметров.

Позже на палубу вышла подвахта. Мотористы, штурманы – редко кто из них умел чинить орудие лова, но пройдя «школу Гаврилыча», они научились элементам пошивочного искусства.

С их появлением на корме стало и тесней, и веселей. Старший мастер ждал подмоги и сумел расставить их так, чтобы они не толкались и работали споро. И постепенно, постепенно невод был приведен в порядок.

А теперь оставим палубу и спустимся в машинное отделение. Здесь заведывание старшего механика, или «деда», Анатолия Дмитриевича Аверьянова.

Он шел в скумбриевую экспедицию в первый раз и потому посчитал своей обязанностью еще в порту посоветоваться с опытными «дедами», узнать о специфике работы на этой сложной и своеобразной путине, выведать о неожиданностях, которые могут встретиться у Южных Курил. Его двенадцатилетний стаж подсказывал, лучше затратить больше времени на предотвращение поломок, на профилактику, чем на промысле, где даже час может решить успех или неудачу месяца. И это его основной принцип. Этому учит он своих подчиненных. И аварийных заметов по вине механиков на скумбрии не было.

По промысловому расписанию старший механик работает на грузовой лебедке первого трюма. Его ребята, кроме вахтенного, стоящего в машине на реверсе, кто – на палубе, кто – в мотоботе. И в том, что экипаж идет в числе лидеров камчатской экспедиции, есть и их серьезная заслуга.

О своих людях Аверьянов отзывается с большой теплотой. Вот второй механик Валерий Емельянович Шевченко. Выпускник Одесского мореходного училища. На «Механике» не новичок, был третьим, так что знает все слабые и сильные стороны механизмов и обслуживает их отлично. Он – опора стармеха.

Третий механик Валерий Силантьев раньше не работал на судах такого типа и не накопил достаточного опыта. Так что ему приходится туговато, и Анатолий Дмитриевич помогает Валерию. И тот старается, не жалея времени и сил для постижения сложной техники. И где-то к середине рейса он ее освоил на «хорошо».

Электромеханик Станислав Хведченя пришел на «Механик», когда тот стоял в порту. И на него легла значительная нагрузка как по контролю за судоремонтниками, так и по саморемонтным работам. И он со всеми делами справился отлично. На промысле его место на лебедке, управляющей силовыми блоками, – место, требующее особой собранности, внимательности, чутья к работе механизмов. От его действий во многом зависят скорость и качество выборки и укладки невода: чуть зазеваешься или сделаешь неверное движение – и кошель «закусит» один из блоков, и жди тогда порыва. Но Станислав ни разу не оплошал.

В мотористе Сергее Филимонове удачно сочетаются целеустремленность,

трудолюбие и неизменная веселость нрава. Однако в нужную минуту он умеет сосредоточиться, лицо его суровеет, а чуть полегчало – Сергей опять улыбается. При выборке невода он вместе со вторым штурманом Олегом Тузовым находится в мотоботе. Работа бота – весьма ответственна. У Южных Курил довольно мощные течения, и чтобы невод не намотало на винт, бот на крепком тросе держит судно. Малейшая оплошность Тузова или Филимонова – и не миновать беды. Но они еще ни разу не подводили.

Старший механик доволен своим маленьким коллективом:

– Над парнями, – подчеркивал он, – не надо стоять или подгонять их. Они всегда трудятся на совесть.

Не впервые наблюдал в деле я механиков и каждый раз поражался их одержимости, яростной влюбленности во все эти шайбы, гайки, болты, двигатели. Среди представителей этой профессии встречаются и равнодушные, и нерадивые, и просто бестолковые. Но все же энтузиасты и мастера преобладают.

Позже я стал невольным свидетелем вот такого разговора старшего механика со вторым.

– Знаешь, когда мы готовились на берегу к рейсу, жена меня пилила: «У тебя второй пьет что ли? Ночь – тебя нет, вторую, пятую. Ты за него вкалываешь?»

– А у меня теща. Нашел, мол, пароход, где стармех – лоботряс. Ты за него все время вахты несешь. О семье не думаешь

Оба засмеялись, одобрительно поглядывая друг на друга.

Потом «дед» добавляет:

– А у тебя такого вот не было? Неделю молотишь, обо всем забываешь, лишь бы свое дело нормально сделать. Иногда думаешь, ну, в выходные-то отосплюсь дома, корабль из головы выкину. И вот они, праздники, приходят. Естественно, субботу на судне мотаешься. В воскресенье в семье блаженствовать должен. Ан нет. У самого ноет, как там дела? И в понедельник ранехонько вскочишь и бегом на борт…

Что на берегу, что в море одинаково: парни откладывают книгу, бросают смотреть фильм, на ходу доедают, не досыпают, если дело касается срочной работы по судну.

***

В середине октября обстановка у Южных Курил продолжала оставаться более-менее благоприятной. В камчатской экспедиции определились лидеры и отстающие, причем впереди оказались те экипажи, которые сумели правильно рассчитать и распределить свои силы на все долгие промысловые месяцы. Это обстоятельство, являясь составной частью мастерства команд, не в малой степени повлияло на ход и итоги социалистического соревнования за максимальный вылов рыбы.

Первое судно тралового флота пришло сюда в середине августа, когда сахалинцы и приморцы вовсю бороздили океан. Но и последнее не опоздало к разбору.

Но август разочаровал всех. Группа камчатцев уловов практически не имела, а знаменитый сахалинский ас – СРТМ «Боцман» – и тот взял всего-навсего 230 тонн, случай, ранее небывалый.

Почему же? Ну, течения течениями, они всегда здесь сильные; погода погодой, не загорать же за тысячу верст притопали; а вот поведение скумбрии изменилось по сравнению с предыдущими путинами; косяки стали мельче, разреженней, шустрей да и районы их скоплений переместились неизвестно куда. Нужно учесть и то, что половину камчатских судов возглавили люди, впервые пришедшие сюда.

При очевидных отрицательных моментах последний факт имел и положительную сторону. Над новыми капитанами не довлел груз всезнайства. Они не ведали чрезмерной осмотрительности и отчасти боязливости, присущих части ветеранов, были смелы и самостоятельны в поисках.

У экипажа «Механика» опыт был, на нем умели искать и брать «большую» рыбу. Но здесь не поддались настроению – ждать удачных сверхзаметов. Здесь знали: только мастерство и терпение, терпение и мастерство могут привести к победе. Уповать на слепой случай, значит расписаться в собственной слабости. Власенко и его команда не отрицали приятную неожиданность, которая может дать минутную удовлетворенность, но и самая счастливая случайность подготавливается многими обстоятельствами, в числе которых способность умело анализировать и расчетливо рисковать. Вот почему на «Механике» сделали ставку на ежедневный упорный труд и не ошиблись: суточные нормы добычи постоянно перевыполнялись.

Однако капитана, когда он думал о перспективах экспедиции, брали серьезные сомнения. И Анатолий Гордеевич еще и еще оценивал пройденные промысловые месяцы, пытался представить недалекое будущее. Выходило, они тактически правильно вели путину, хотя и приключались ошибки. Но кто совсем без греха? Он был перед собой и перед командой откровенен: да, можно было бы сработать и получше. Однако, ставя одну из задач – сохранить кошельковый невод, попусту не рисковал. Сейчас, ближе к концу рейса, ясно – и невод цел, и повышенные обязательства по добыче в порядке.

Ближайший месяц в промысловом отношении, что называется, покрыт саваном неизвестности, а, с другой стороны, сегодняшняя ситуация позволяет этот самый саван чуть приоткрыть и на мгновение заглянуть в будущее.

«Давай разложим все по отдельным рундукам, – говорил себе капитан «Механика». – Что мы имеем? У нас вполне удовлетворительные результаты. И если в таком духе будет продолжаться, цифры добычи и заработка

таковы, что ими можно гордиться. Но цифра-то только за рейс! А чтобы закрыть годовой план ее мало. И «Механик» окажется в хвосте соревнующихся. Допустимо ли это? Вот то-то. Значит, имеем тактический успех, но стратегически со знаком минус. Второе. Обстановка может резко улучшиться: работали же здесь в прошлом году большие траулеры! И тогда сбудутся заветные мечты.

Третье соображение. Напротив, есть вероятность, что скумбрия исчезнет. Об этом сигналят ее поведение, сравнительно скромные уловы даже у завзятых рекордсменов. Правда, звонки эти пока звучат негромко, а для неумеющих слушать вообще неотличимы от шума моря.

Власенко сумел их распознать… В последние сутки его что-то беспокоило, выводило из равновесия, лишало покоя. Он не находил себе места, пытаясь понять причины. Осенило неожиданно, в самый, казалось бы, неподходящий момент – замет прошел удачно, и «Механик» черпал серебристо-зеленую скумбрию.

Капитан стоял на мостике и с удовольствием наблюдал, как быстро «забиваются» и отваливают приемные боты плавбазы. И вдруг что-то в него ударило: «Здесь оставаться нельзя. Рыбы не будет ни в ноябре, ни в декабре. Толя, линяй отсюда». Промелькнуло и пропало. Осталось лишь ощущение, зыбкое, как утренняя дымка.

Действительно, с одной стороны, рыба на палубе, она трепещется, ее можно видеть, трогать, нюхать, а с другой стороны – нечто эфемерное, легче дуновения эфира. Брось их на весы… Да-а, тут есть над чем подумать.

Да нет, так нельзя. Предчувствие тоже не с потолка свалилось. Оно родилось из многолетнего рыбацкого опыта, тщательного анализа обстановки, чутья. И Власенко принял решение.

Он стал бомбардировать управление радиограммами с просьбой перевести «Механик» в Охотское море на такой же кошельковый лов, но только сельди. Следя за тамошней экспедицией и основываясь на собственном опыте, был уверен – там перспективней. Да, пока на севере рыба не валила валом, а здесь она худо-бедно появлялась. Может, лучше синица в руках, чем журавль в небе? Да, риск был и немалый. Но кто не рискует, тот не пьет шампанское. Были и другие не менее важные соображения. Например, могли послать не его судно, а кого-нибудь из тех, кто стал ловить скумбрию позже. Реально, как ему казалось, оценивая все это, Власенко в радиограммах убеждал, настаивал, приводил веские доводы…

И ему дали добро: «Механик» отправился на сельдь.

***

Сельдь помедленнее скумбрии, потому облавливать ее легче – и это главное соображение, которое привело «Механик» в Охотское море. Но чтобы осмотреться, требуется время.

И Власенко поворачивал корабль то на север, то на восток, то командовал идти южнее, то западнее. На исходе суток акустик, наконец, обнаружил целое «поле». Оно простиралось, казалось, неохватно и чуть не касалось дна. Дна… Вот тут-то и загвоздка. Глубина была малой – чуть больше ста метров. Стенка же кошеля двести, значит, при замете невод может сесть на грунт и тогда пиши пропало.

Но сельди, сколько же драгоценной сельди! И тогда решили попробовать. Все получалось согласно расчетам Анатолия Гордеевича. Описан эллипс, траулер вовремя застопорил ход. Но тут направление ветра неожиданно переменилось. Капитан мгновенно оценил обстановку и скомандовал «малый назад», и все равно от резкого толчка сетное полотно захлестнуло на тросы и перепуталось с ними. В итоге замет не получился, но хоть невод остался цел.

Можно ли спокойно относиться к постоянным неудачам? Говорят, да: мол, человек – такое животное, что ко всему привыкает. Но это мнение людей, которые, раз испытав беду, не находят в себе силы противостоять ей, опускают руки. И, конечно, терпят поражение. Других же несчастья закаляют. Пройдя через огонь, воду и медные трубы, они становятся только крепче.

Коллектив «Механика» был не из слабых. Большинство парней уже несколько рейсов работали бок о бок, отлично знали друг друга, верили в себя, верили в умение капитана, в опыт старшего мастера добычи. Правда, кое-кто после первых заметов роптал, но этот ропот был скорее безадресным, через него выходило недовольство передовиков местом траулера в хвосте экспедиции.

В первой половине ноября в Охотском море было необычно холодно. Вот сельдь в неводе, а брать ее нелегко. Выбирать кошелек приходилось зачастую лицом к сильному ветру – матросы под зыбок только подтащат подбору к борту, а закрепить на палубу не успеют, и следующая волна отбрасывает ее назад. Да тут еще мороз схватывает тело, покрывает брови, бороды льдинками, скрючивает пальцы.

А в неводе рыбы много, она «кипит», ходит винтом. Верхняя подбора не выдерживает ее изобилия, притапливается и сельдь мелкими порциями вырывается на простор. Но сантиметр за сантиметром подбора вытаскивается на палубу, закрепляется. И вот уже в кошель ныряет каплер, черпает золотую, трепещущуюся селедку, наполняет ею бункер, заливает палубу.

Это рядовой и часто повторявшийся эпизод, в котором добытчики вступали в схватку с природой и выигрывали ее. Ведь сильнейшему сопутствует удача.

А вот другой промысловый момент.

В ноябре в светлое время суток рыба опускалась на дно, ночью поднималась. Днем палубные вахты отдыхали, а работа начиналась затемно. К этому режиму все привыкли, и даже капитан на мостике появлялся от случая к случаю. А седьмого числа где-то в обед, когда моряки скромненько соби-

рались отметить годовщину Великого Октября, в кают-компанию ворвался возбужденный акустик, который почти постоянно дежурил у своих поисковых приборов:

– Гордеич, эхолот пишет рыбу! Мощно! Густо!

Власенко бросил ложку и, не мешкая, прошел в штурманскую рубку. «Запись не богатая, – размышлял он несколько секунд, – но вполне подходящая. Сейчас, когда все суда стоят и не помышляют о рыбалке, взять с десяток тонн было бы интересно и полезно. Случай редкий. Собственно, даже не тонны главное, а факт. Ведь до нас днем здесь никто не ловил». И по внутрисудовой трансляции разнеслось:

– Команде занять места согласно промысловому расписанию! Машина, питание – на палубные механизмы!

Тот замет принес 16 тонн – две суточные нормы. Вроде бы не так много, как обычно, но в тех условиях и они были в экспедиции большим везением. На плавбазае «Советская Сибирь» сказали добытчикам «спасибо», а экипаж «Механика» занес в свой актив очередную победу

В ноябре команда Власенко взяла 1 360 тонн сельди – во много раз больше плана. Тактический и стратегический замыслы коллектива оправдались.

***

В следующий раз мы встретились на берегу, когда судно вернулось в родной порт. Как передовику социалистического соревнования его экипажу была устроена торжественная встреча с оркестром, поздравлениями, наградами, цветами. Митинг вел сам В. П. Потапенко, знаменитый начальник Управления тралового и рефрижераторного флота. Он сердечно приветствовал добытчиков, которые за один рейс принесли прибыли на солиднейшую сумму в 400 000 рублей.

После ухода руководства я, естественно, тоже поздравил Анатолия Гордеевича и поинтересовался о дальнейших планах проверенной команды. Оказалось, что после законного отдыха им предлагают пойти на подмену экипажа СРТМ «Тургень».

Несколько слов о биографии этого среднего рыболовного траулера-морозильшика. Судно знаменито на всем Дальнем Востоке наряду с экипажем БМРТ «Сероглазка» колхоза имени В. И. Ленина Камчатрыбколхозобъединения и БМРТ «Математик» из управления океанического рыболовства. Шесть последних лет траулер возглавлял капитан Владимир Константинович Соловьев, награжденный за высокие достижения в добыче рыбы орденами Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени.

«Тургень» под водительством Соловьева – первым в тралфлоте осваивал добычу скумбрии кошельковыми неводами у Южных Курил. Позже экипаж успешно испытывал новый трал для добычи минтая. И все эти годы коллектив бессменно находился в числе лидеров социалистического соревнования.

О том, что команда Соловьева умеет ловить, на Камчатке в свое время знали все. Скажем коротко и о таком деловом качестве как способность распорядиться добычей. Некоторые капитаны СРТМ считали, что сдавать рыбу сырцом выгоднее, чем обрабатывать ее у себя прямо на судне. В этом отражалось стремление достичь рекордной цифры ради цифры. Соловьев же стоял на противоположной точке зрения и одним из первых стал полностью загружать сначала свои морозильные камеры, а уж излишки сдавать на плавбазы. И в качестве доказательства правоты Владимира Константиновича за три месяца работы «Тургень» выпустил товарной продукции почти на миллион рублей – сумму по тем временам поразительную.

Когда в УТРФ прибыло второе новое судно типа сейнер-траулер, его капитаном назначили В. К. Соловьева. Вместе с ним на СТ «Семиярск» перешла часть бывшей команды «Тургени».

«Механик» к этой поре был знаменит поменее «Тургени». Для Власенко и его ребят работать на столь известном траулере – высокая честь и большая ответственность. Они понимали, что выбор на них пал неслучайно, и старались оправдать доверие и даже придать славе судна новые грани.

В предыдущем рейсе «Тургень» промышлял тралами скумбрию. Чтобы ее хорошо брать, требуется знание поведения рыбы, характера грунтов. Соловьев был одним из капитанов, кто ловил здесь второй раз. И штурманы других судов то и дело по эфиру вызывали «Тургень» и консультировались по промысловым тонкостям. При каждом удачном тралении он давал экспедиции свои координаты, и многие брали на него пеленг. Но если Соловьев ничего не вытаскивал, все были в курсе: там делать нечего.

В январе-марте промысловая обстановка в этом районе была на редкость неустойчивой и новой команде нелегко было держать марку прежнего состава. Тем более, что Власенко был здесь впервые. Естественно, какое-то время потребовалось на знакомство с районом лова, на привыкание. Следует отдать должное и парням: они быстро освоились, и опять другие суда обращались к «Тургени» за рекомендациями. В середине апреля открылась терпуговая путина у Северных Курил и траулеры с юга перешли туда. И здесь рыба на баловала добытчиков. Успеха добивались те экипажи, которые умели искать и делали большое количество тралений.

Мне довелось бывать в том районе. Грунты там тяжелые: тралы нет-нет да и зацепятся за камень или острый выступ подводной скалы и порвутся, да и течения сильные. Специфика еще и в том, что акватория промысла включала в себя три подрайона, отстоящие друг от друга на несколько десятков миль. Вчера скопления наблюдались у одного места, сегодня рыба есть в другом, а завтра может появиться в третьем.

В таких условиях гадание на кофейной гуще, расчет на авось не годятся: нужно чуть ли не научное предвидение путей перемещения терпуга, точное знание отрезков с относительно ровным дном.

Власенко все эти премудрости постиг, к тому же проявил себя недюжинным хозяйственником, и его траулер неизменно ходил в лидерах экспедиции и закончил ее с одним из лучших показателей. У экипажа особенно хорошо получилось с выпуском товарной продукции, что дало возможность получить огромную прибыль.

После этого рейса я вновь встретился с Анатолием Гордеевичем и поинтересовался, прежде всего, как работалось на новом судне и в новом виде лова. Он ответил коротко и ясно:

– Нормально. Мы работали на трех разных породах. Какое-то время тратилось на освоение, но все кончилось весьма благополучно.

– А кто из прошлого состава был с вами?

– Практически вся машинная команда, часть матросов из траловых вахт.

– Они пойдут с вами в следующий рейс?

– Да, мы уже договорились. Это Хведчения, Филимонов, Девяткин, Гыщак, Колмаков, другие ребята.

– Значит, сработались окончательно и бесповоротно?

– Конечно. Парни в работе безукоризненны. На них в морском деле можно положиться, как на самого себя. Надежные ребята.

***

С Виктором Гавриловичем Лобковым мы столкнулись на борту «Семиярска». Он хозяйничал на палубе, вместе с матросами получал промысловое снабжение, грузил его в трюм. Я знал: сейнер-траулер на отходе и на нем заканчиваются подготовительные к рейсу работы. И принимал орудия лова старший мастер добычи. Я полюбопытствовал шутливо:

– Что, Гаврилыч, изменили Власенко?

Лобков слегка улыбнулся:

– Подождите в каюте, скоро освобожусь, тогда спокойно и поговорим.

На новые суда – на «Садгору» и «Семиярск» – рвались многие. СТ по тактико-техническим данным, по бытовым условиям превосходит восьмисотсильные суда, не говоря уж о судах с менее мощными двигателями. Понятно стремление людей работать на них. И в траловом флоте с особой тщательностью подходили к подбору и расстановке кадров. Специалистам предъявлялись высокие требования: они должны быть опытными, знающими, упорными, умеющими преодолевать трудности. Уйти в море на сейнерах-траулерах было почетно и ответственно.

– Предал, говорите? – начал с вопроса разговор Лобков. И сам же себе ответил:

– Это с какой стороны поглядеть.

Он поплотнее устроился на мягком диванчике – такие даже на плавбазах не в каждой каюте встречаются – и продолжал:

– Мне еще год назад на «Садгоре» предлагали поработать, да Власенко

отговорил, мол, подожди, план вытянем, а там видно будет. Ну, я особливо сопротивляться не стал: действительно «Механик» надо было в передовики вывести. Мы и вывели.

– Значит, морально вы себя чувствуете правым?

– Ну, не совсем. Вроде бы и ваши слова верные. Но и нам стоять на месте нельзя. Того же Гордеича, я слышал, прочат в капитан-директора плавбазы. А для меня «Семиярск» новый пароход. А капитан давно знакомый. Кстати, я сюда не рвался. Сидел дома, возился с квартирой, и вдруг звонит, приглашает к себе Соловьев. Зачем, думаю? Пошел, он меня уломал, и вот я здесь. Учтите, я с ним раньше в моря ходил.

– Расскажите об этих рейсах

– Вообще мне на знатных капитанов везло. Я работал с Героями Социалистического Труда Павлом Егоровичем Алешкиным и Константином Андреевичем Числовым. А позже и с Соловьевым. Мы с ним встретились на «Комбайнере». Послали нас в Олюторку на селедку, ну, вкалывали мы там дай бог каждому. По результатам рейса всем – уникальный случай – всем членам экипажа присвоили звание ударников коммунистического труда.

Вы не думайте, я не летун. Считаете, небось, рыбаки с парохода на пароход по своей воле бегают. Есть, конечно, и такие экземпляры. Большинство же парней меняют суда по необходимости. Вот возвращается человек из отпуска, а его судно в море, а денежки кончились, и ему вредно его ждать. Вот идет, куда пошлют. Я, например, около пяти лет «Механику» отдал, даже порой отгулы пропуская. И теперь на «Семиярске». Это для камчатцев судно совсем другого типа. Это раз. И второе, главное. Наш Соловьев недавно стал депутатом Верховного Совета РСФСР. Понимаете, какую ответственность это на нас накладывает, не только на Константиныча – на каждого члена экипажа. Понимаете, почему я не смог ему отказать. И мы для Соловьева станем настоящей опорой и поддержкой.

…Позже я узнал, что Власенко отказался от синекуры, должности на плавбазе, а принял очередной, пришедший в тралфлот сейнер-траулер «Важгорск». И пошел на нем в Охотское море на минтаевую путину.

У меня чудом сохранился дневник промысла, который я вел, слушая утренние капитанские часы – своеобразные летучки в эфире, где докладывалось о положении дел, обсуждались производственные, снабженческие и прочие насущные проблемы, совместно принимались решения, делились наболевшим и тому подобное. Руководил всем представитель Камчатрыбпрома Василий Иванович Бритов.

Итак, предлагаю фрагменты этих оперативных записей.

16 марта. Промысловая обстановка хорошая. За траление получается до 25 тонн. И все же следуют призывы работать и по ночам, особенно тем, у кого есть соответствующие приборы. Тем более, что в пелагии рыба попадается без прилова, что и нужно приемоперерабатывающим судам.

В экспедицию пришла плавбаза Рыбхолодфлота «Рыбак Латвии» и сразу без раскачки приняла 250 тонн. До ее прихода проблем со сдачей сырца и так не было, а теперь положение значительно улучшилось.

Погода отличная. Все, свободные от сдачи, вняли призыву и работали ночью.

Результаты неплохие.

В дружный коллектив влились производственные рефрижераторы РХФ «Восход», «Петр Овчинников», «Хасан», чуть позже «Дмитрий Часовитин».

…Разговор по РТ колхозных рыболовных сейнеров «Классный» и «Компетентный»:

– Мы с тобой в одной паре, тралом помоги: мой что-то совсем не фурычит.

– У меня есть запасной. Помогу.

– Огромное спасибо. За мной будет должок. Встретимся, потолкуем.

– Договорились…

Флот к обеду разделился на две группы. Кое-кто бросился на юг. Но более опытные утверждают, что там лишь вспышка, а основные события развернутся на севере, где-нибудь на широте градуса 53 с половиной.

На севере начинает штормить. Но работа, правда, на пределе, продолжается. На юге же записи наблюдаются на всех уровнях. А расстояние между районами до 70 миль: особо не разбегаешься.

Начальник экспедиции пытался упорядочить сдачу, для этого у добытчиков спрашивал, к кому есть желание прикрепиться. Кто-то отмалчивался. Другие сразу называли плавбазу. ПРам достались по четыре траулера, «Рыбаку Латвии» и японской «Хое-мару» остальные 28.

Неожиданно тяжело стало со сдачей. «Дмитрий Часовитин» взял несколько десятков тонн. Работают «Рыбак Латвии» и «Хое-мару». Другие тоже принимают, но с ограничениями.

Погода: белесоватое серое небо, редкий колючий снежок, по морю пошла крупная зыбь. Но смельчаки тралят.

Начальник экспедиции В. И. Бритов: – Сейчас положение такое. Надо бороться не за большую рыбу, ее хватает, должно бороться за сдачу.

Погода сложная, но рабочая. Ситуация со сдачей у колхозных добытчиков, у которых нет своих приемных мощностей, намного хуже, чем у их коллег из тралфлота. За помощью они обратились в вышестоящую организацию владивостокскую Дальрыбу. Оттуда обещали.

На бортах сырца много. И Бритов полушутливо заявил, что установил приз «Лучшему сдатчику на сторону», то есть магаданцам, приморцам или сахалинцам. А у тех своих девать некуда.

Нынче море спокойное. Ветер несильный. Небо местами даже синеет.

Начальник экспедиции обращает внимание капитанов на недопустимые случаи сдачи некачественного сырца. Это происходит из-за того, что экипажи в погоне за большой рыбой не успевают тщательно зачищать и дезинфицировать трюмы. Такое не должно повториться.

Сейнеры-траулеры работают в основном на глубинах более 300 метров. Рыба держится на шестистах. Так что на некоторых судах, чтобы ее взять, не хватает ваеров. В пелагиале же за траление получается не более десяти тонн.

Записал типичный для этого периода разговор Бритова с капитаном одного из добывающих судов.

– Василий Иванович, куда сдавать? Прикрепленная база ушла на перегруз.

– Следуйте за ней. Встанете к ее другому борту.

– Она слишком далеко. Не хочу терять лишние сутки. Назначьте к другой.

– Становитесь в очередь на «Авачу», послезавтра, может быть, примет. А вообще вам разрешаю свободный поиск. До связи.

Накоротке пообщался с капитан-директором ПР «Дмитрий Часовитин» Александром Ивановичем Пахолковым. Он рассказал, что пока дела у них идут неплохо, во всяком случае, суточные нормы приема сырца и выпуска готовой продукции перевыполняются, за что благодарность мастеру Штанникову, механику по ремонту завода Сайко, матросам Шерстневу, Волкову, Ефимову. Хорошо организована подвахта из командного состава по выемки из минтая икры и печени. Она неплохо оплачивается, а при превышении нормы идет дополнительное финансовое стимулирование. Он надеется, что с рейсовым заданием его экипаж справится успешно.

В условиях ограничений со сдачей сырца в эфире то и дело возникают споры за очередность. Плавбазы уже записывают суда на завтра и даже на послезавтра. Самый распространенный доклад на капчасе: – На борту около 70 тонн. В поисках приемщика-благодетеля.

Море опять взбунтовалось: пошла крупная с барашками зыбь. С верху сыплется мокрый снег. Ветер усиливается.

Большинство судов тралфлота в напряженном ожидании свободных плавбаз. Начальник экспедиции мне шепнул по секрету свое мнение: суда не ловят, значит, рыбы потомкам больше достанется, а все и так превышают планы добычи.

За прошедшую ночь сильный ветер пригнал с севера тяжелые торосы. И траулеры, прилепившиеся к плавбазам для сдачи, чуть отходя, влезают во льды и выбраться на чистую воду уже не могут.

Более мощные суда помогают тем, что помельче, освободиться из плена. Но удается далеко не всегда. «Дмитрий Часовитин», например, вытащил несколько колхозных сейнеров, но тех, кто забрался бережнее, не смог.

Флот продолжает штормовать. Часть застрявших не двигаются. Ничем серьезным, кроме отсутствия работы, им не грозит, и освободившиеся потешаются: на ледоколы вам все равно денег никто не даст, так что выгребайтесь сами: спасение утопающих – дело рук самих утопающих. Те, кто севернее, претерпевают обледенение.

Сверхрисковые колхозные экипажи пытаются тралить между льдинами. Некоторым удается.

Начальник экспедиции уговаривает капитанов добывающих судов придерживаться квоты на вылов, иначе все сдать не смогут даже в течение нескольких суток. «Себя задерживаете и своих товарищей подводите», – сердито заявил он.

Кое-кто еще остается в ледяных полях. ПР «Хасан» смогла вызволить из окружения только мощная плавбаза «Рыбак Латвии».

Наконец, установилась отличная погода. Не столько в смысле ясного солнышка и тихого моря, сколько в производственном отношении: все приступили к активному лову, даже те, кто только-только выбрался из торосов.

Обострилась «дружба» судов Камчатрыбпрома (государственное предприятие) и межколхозного производственного объединения. Сегодня это выразилось в отказе приемных мощностей принимать сырец от добытчиков. Реакция Дальрыбы последовала незамедлительно: было приказано выделить им одну плавбазу. Но этот приказ был выполнен, как бы это помягче сказать, компромиссно. То есть за каждой плавбазой было закреплено всего по одному траулеру, что оказалось явно мало для многочисленного флота. Один РС простоял у «Комсомольска-на-Амуре» около суток, тот обещал, но так и не обработал.

При тихой солнечной – рабочей – погоде большинство судов в простое: или в ожидании сдачи, или в разрешении на лов.

Пообщался с Николаем Николаевичем Яровым, капитаном среднего траулера управления промыслового флота КМПО «Краснодар». Мы с ним познакомились на прошлогодней путине у Южных Курил, где он, придя впервые, сумел обогнать по вылову завзятых кошелькистов. Даже среди рисковых колхозников он выделялся какой-то бесшабашной отчаянностью, что и принесло, на мой взгляд, ему успех. Отличился «Краснодар» и на минтае пару суток назад, когда в плотной шуге при волнении моря в 4 балла сумел сделать несколько очень удачных тралений и сдать сырец на приморскую плавбазу «Североуральск», что в экспедиции расценилось как невероятная удача.

Зная его смелость, предприимчивость и умение устанавливать контакты, я не стал спрашивать, как ему удалось обскакать осторожных и приморцев, и сахалинцев, и камчатцев. Я просто его поприветствовал и просил разрешения передать об его работе информацию в прессу. И он назвал мне костяк экипажа: старшего механика Мареева, «майора» Осипова, боцмана Мухамеджанова.

Флот продолжает промысел. Сырца на бортах добытчиков много. «Рыбак Латвии» в связи с ремонтом рыбомучной установки берет меньше обычного, урезана на 100 тонн и квота на «Хое-мару».

В группе тралфлота подведены предварительные итоги соревнования за месяц среди сейнеров-траулеров. Лучшие показатели у экипажей СТ «Сташково» (капитан Шпрингер), «Снежное» (Стеценко), «Важгорск» (Власенко), «Семигорск» (Добробаба).

Начальник экспедиции похвалил работу всех плавбаз БТФ: «Советская Бурятия» (капитан-директор Хрулев), «Комсомольск-на-Амуре» (Гессли), «Авача» (Лищук), «Советская Сибирь» (Толков).

Ночью и утром штормило. Кто маялся в ожидании сдачи, кто дрейфовал в блинчатом льду. После обеда море угомонилось и все ринулись в поиски.

Среди рыболовных сейнеров Камчатрыбколхозобъединения определились лидеры добычи за март – экипажи РС «Паратунка» (капитан Шарипов), «Упорный» (Панов), «Аксаково» (Цехан), «Абзаново» (Заярный), которые выловили более 800 тонн каждый, и квартальный план раньше других взяли РС «Агрыз» (Денисов), «Абзаново», «Упорный». Об этом я немедленно сообщил радиограммой в редакции радио и телевидения.

1 апреля. Флот по преимуществу штормует.

Плавбазу «Авача» тралового флота приказом Камчатрыбпрома передали межколхозному объединению. БТФ сразу оказалась в трудном положении, тем более что ее база «Советская Сибирь» полностью забивала свои трюма и готовилась становиться на выгрузку готовой продукции. Отсюда всем судам определена квота на вылов меньше суточных норм добычи. Экипажи ропщут.

К тому же возникла для плавбаз проблема своевременного снабжения топливом, обеспечение транспортами.

Когда об этом заговорили капитан-директора, начальник экспедиции почти по-фронтовому сурово призывал: – Держаться, надо держаться!

После того, как погода позволила, все суда стали работать. Квоты на вылов установлены всем без исключения рыболовным камчатским судам.

Уговорил на интервью опытного судоводителя, отличного хозяйственника, чуткого руководителя, порядочного человека капитан-директора плавбазы «Авача» Николая Савватовича Лищука. В минувшем году, рассказал он, база работала во многих районах: на минтае, на лососе, сельди, иваси, потом был внеплановый ремонт, и вот нынче снова Охотское море – минтай. Результаты? Вполне достойные: месячный план по выпуску спинки минтая, икры пробойной, мороженой наваги, камбалы перевыполнен более чем в полтора раза, квартальный – тоже далеко за сто процентов. И претензий к качеству нет. Лучшие люди? Пожалуйста. Это – в заводе старшие мастера Смекалов и Бузмаков, икорный мастер Ключников, производственные рабочие Крупина, Джабраилов, Коптев, Мавлонов, заведующая химической лабораторией, страж качества Коломийцева, механик Калинов, слесарь Яровой. Это – главный механик Дубинин, старший штурман Резник, начальник радиостанции Петкевич.

– А с кем легче работать, с вашими тралфлотовским или с колхозниками?

– Нам все равно, лишь бы рыбу доставляли. А у наших добытчиков к базе больше претензий, как к своим. Колхозники же, вопреки распространенному мнению, больше дисциплинированы, чем гослововские. Им скажешь, доставь сырца столько-то к такому-то часу, он придет в срок и рыбы

на борту будет, сколько заказывали. Наши же привезут больше положенного. А база не резиновая, принять и обработать может определенные тонны. А если примем от одного больше, значит, ее обрабатывать придется дольше, а другой траулер будет время тратить на ожидание подхода к нам, то есть может потерять одно или два траления. То есть недисциплинированность своего оборачивается потерей для другого своего.

– Скажите откровенно, вам известны случаи продажи сырца колхозникам?

– Да, но мне не хотелось бы по корпоративным этическим соображениям называть имена. А такие эпизоды бывают… Тут дело в том, что приемные мастера баз перестраховываются и вписывают в квитанцию добытчикам чуть меньше фактического. Например, сдал рыбак 30 тонн, а бумага дается на 25. Получаются излишки. К концу месяца их накапливается достаточно много. Где-то кто-то ими приторговывает или отдает по знакомым, вероятно, не за «спасибо». У нас на базе излишки расписываются среди судов своего закрепленного отряда, отдавая преимущество отстающим. Или нужно забрать с берега человека или почту, не мотаться же самим, бросать из-за пустяка суда, тогда просим сбегать какой-нибудь РС, а за это ему суточную норму.

– А планы на ближайшее будущее?

– После этой минтаевой, подготовка в порту – хорошо, что в родном – к ивасевой путине, сама путина. Дальше – красно-лососевая, и по кругу: Берингово море, Охотское. Все как обычно… А вам спасибо за внимание.

Плавбазы «Советская Сибирь» и «Советская Бурятия» ведут одновременно перегруз мороженой рыбы и муки. Причем они встали по требованию транспортов довольно далеко от районов лова, и добытчики справедливо возмущаются. Однако поделать ничего нельзя. «Терпите. Это скоро кончится», – уговаривает рыбаков Британов.

Что касается взаимоотношений базы тралового флота и межколхозного объединения, то тут есть одна бюрократическая тонкость. Дело в том, что у БТФ в государственном плане, утвержденном Дальрыбой, нет приема сырца от КМПО. Но на промысле колхозники своего добились, обращаясь во всевозможные инстанции. БТФ, для приличия посопротивлявшись, приказ все же выполняет. Естественно, в ущерб своим промысловикам.

Принудил к откровенной беседе вечно занятого Петра Карповича Кривошеева, главного технолога БТФ. Он знаменит своим высоким профессионализмом, неуемным энтузиазмом, влюбленностью в дело. Именно ему камчатцы обязаны тому, что минтай перестал считаться непищевой, сорной рыбой, пускаемой только на производство муки. Именно он приложил немало сил, чтобы из минтая обработчики научились извлекать икру и печень, делать пищевую продукцию, а на муку пускать только отходы. И специалист по приему и обработке сырца поделился своими соображениями о том, как они обираются выполнять последнее постановление правительства о дальнейшем совершенствовании хозяйственного механизма.

П. К. Кривошеев особое внимание уделил проблеме долгосрочного планирования с учетом традиционных районов и сезонов лова. Понятно, по его словам, что все учесть нельзя. Но заблаговременно готовить именно к конкретной путине, а не вообще, материалы и механизмы просто необходимо. Легче будет и на берегу подбирать соответствующих специалистов, ремонтникам и механикам приводить в порядок технологическое оборудование. Также отделу снабжения, бухгалтерии и так далее.

Намечается резко повысить заинтересованность экипажей в результатах своего труда, в частности, в качестве выпускаемой продукции. Предполагается дополнительная оплата также за экономию материалов, топлива и тому подобное.

Работа последовательно на двух породах рыб позволит рациональней разместить производственные линии, попробовать хоть частично ввести автоматизацию. При этом легче будет внедрять новшества, постоянно совершенствовать технологию выпуска продукции, что, в свою очередь, должно привести к сокращению персонала, а значит, и к экономии средств.

Короче, умелое введение хозяйственного расчета позволит повысить как производительность труда, что на пользу государству, так и зарплату всем работающим. То есть ура нововведениям и их творцам!

Погода отличная, все суда в трудовых заботах.

СРТМ тралфлота приказом переводятся на собственную морозку: готовой продукции станет больше, а квота на вылов перейдет к другим судам, то есть должна вырасти цифра добычи.

Я же засомневался, ведь средние морозильные траулеры быстро заполнят свои трюмы и встанут в ожидании выгрузки. То есть налицо явная, на мой взгляд, потеря в деньгах. Поделился сомнениями с начальником экспедиции. Василий Иванович Бритов раскрыл мне подоплеку происходящего.

Дело в том, что недавно проходил совет директоров Всесоюзного рыбопромыслового объединения «Дальрыба». На нем руководитель Приморрыбпрома заверил министра рыбного хозяйства страны, что к минтаевой путине, главной для Дальнего Востока, все готово, и добытчики не будут испытывать недостатки в сдаче сырца. Для этого выставляется дополнительно несколько производственных судов, в том числе мощнейшая рыбомучная база «Василий Чернышев». Но этого не случилось. К тому же силовым методом «Авача» была передана колхозникам, хотя ранее планировалась для обеспечения своих траулеров. То есть равновесие было волюнтаристски нарушено. И база тралового флота еле-еле выполнила месячное задание по добыче. А что будет в ближайшем будущем? Вопрос вопросов.

На «Аваче» произошла стычка с колхозниками о качестве сдаваемого сырца. Один из сейнеров пытался сдавать позавчерашнюю рыбу, да еще бежал миль за 60 по крупной зыби. В таких условиях и свежая бы побилась. Добытчики винили обстоятельства, приемщики отказывались брать. Спор

разгорелся жаркий, в котором друзья – соперники-земляки, как водится, обвиняли друг друга во многих промысловых грехах. Посредником выступил находившийся на борту технолог Дальрыбы, который и нашел компромисс, более-менее удовлетворивший обе стороны. С сейнера приняли верхний слой относительно свежего сырца, тонн 15, остальное послали сплавить на «Хое-мару». Действительно, разрастаться конфликту невыгодно никому.

Группа судов тралфлота пополнилась старенькими СРТР-400. Еще до их прихода на одном из капитанских часов было решено относиться к ветеранам промысла как можно более бережней, в частности, при сдаче пропускать их вперед – пусть зарабатывают. Тем паче, что тралить они способны только по грунту, а никак не в пелагиале.

На море средняя зыбь. Это значит, что сдавать рыбу трудновато. И плавбазы жмутся к берегу. Так что добытчикам надо делать длинные перебежки, и тут возникает новая проблема: с квотой ходить невыгодно, а если много везешь, то при дальних и скоростных забегах сырец давится, что очень не нравится плавбазам. Вот при таких промысловых парадоксах и крутись рыбак, как хочешь.

И все же за последние сутки «Советская Сибирь» приняла 280 тонн, «Советская Бурятия» – 170, «Комсомольск-на-Амуре» – 210, «Авача» – 220. Что очень прилично.

Колхозный флот в поисках поднялся за 55-ю параллель. Отданная ему «Авача» потопала южнее к танкеру, чтобы забункероваться водой для себя и своих судов. Из-за этого расстояние между приемщиком и добытчиком еще более увеличилось, и представитель КМПО опять выражает недовольство. Возникла короткая перепалка, что важнее на данный момент: сдача, которая может потерпеть, или отсутствие воды, без которой, как известно, и ни туды, и ни сюды.

Начальник экспедиции КРП посоветовал капитан-директору «Авачи» двигаться вместе с танкером навстречу флота.

«Авача», идя навстречу пожеланиям трудящихся, с танкером «Айон» на бакштове вышла в точку посредине расположения своего флота. Но к утру задул северный ветер и нанес льды. Они надвигались методично, неостановимо и плотными рядами.

Слабосильные РС пытаются пробиться к базе. Они выискивали малейшие трещинки, узенькие прогалинки и приближались к борту, но их снова оттесняло в море. Траулер помощнее «Краснокутск» (капитан Василюк) рискнул прилепиться к «Аваче», сделал заход, вроде получилось, уже был подан кормовой конец, но не удержался. Искусно маневрируя, после нескольких попыток притиснулся-таки «Вольногорск» (капитан Недосеков).

Не сдавался и «Краснокутск». «Авача» ему помогала, перекладывая свой руль то влево, вправо. Спустя часа два в результате совместных мытарств-усилий СРТР ухитрился начать сдачу.

Погода: море спокойное, ветер слабый, небо серенькое – для работы самый смак. Чем экипажи с успехом пользуются. У всех под завязку сырца, который потихоньку принимается.

Только производственные рефрижераторы КРП и «Советская Сибирь» вдали от флота: начинают перегруз готовой продукции.

Рыбы много как на бортах, так и в море.

При благополучной промысловой обстановке возникают споры, давать ли базам продукты, топливо закрепленным судам. Некоторые «матки» отказываются, мол, самим мало, на всех не напасешься. Другие выдают, но с явной неохотой, как будто одолжение делают. «Авача» заявки своих колхозников обеспечивает не полностью, но без разговоров.

Некоторые суда как Камчатрыбпрома, так и межколхозного объединения простояли в ожидании сдачи чуть ли не сутки, сырец, естественно, состарился. «Кто виноват?» – возмущаются в эфире капитаны. И тут же прозвучало нечто зловредное: ну, базы, погодите, дней эдак через десять, рыбы будет поменьше, вот тогда побегаете за нами, а мы будем носы к верху и к вам придираться.

Пророческие слова опытного рыбака постепенно начинают сбываться: главная экспедиция Дальнего Востока пополняется приемо-перерабатывающими мощностями. Всем стало известно о приходе давно обещанной рыбомучной базы «Василий Чернышев», плавбаз «Печенга», «Суздаль» и других.

И в эфире опять прозвучал ехидный голос: «Ну, базы, теперь всю спесь потеряете. Сейчас от вчерашнего сырца личико воротите, а завтра будете умолять нас и выписывать экстрасортом».

«Аваче» добавили суда, закрепленные за рефами, стоящими на перегрузе. Те нарушили очередность, внесли сумятицу.

Сырец преимущественно морозят, причем нормально проходит и вчерашняя рыба. У баз требования построже. Вот и возникают разногласия интересов. Добытчики стараются сбыть улов – плод своего тяжелого труда – любыми способами вплоть до специально разыгранного скандала. Вторые с такой же страстью и верой в правду кричат в ответ: «Рубите ему концы к чертовой матери! Недоволен, так его растак и разэдак? Пусть уходит и жалуется вплоть до Москвы!»

Капитан-директор «Авачи» Н. С. Лищук делился со мной:

– Сейчас мы наблюдаем чуть ли не последние всплески большой рыбы. Позже уловы пойдут на убыль. Нашей базе скоро надо делать перегруз на транспортник, который стоит отсюда за 100 миль, далеко от районов лова. Бежать туда или подождать? В любом случае, в одном выиграем, в другом проиграем.

«Авача» может оказаться в более выгодном положении, чем остальные базы тралфлота, ибо колхозники будут хорошо брать и на безрыбье.

Что касается взаимоотношений КРП и КМПО, то болезнь роста закон-

чилась. Капитаны пообвыклись, притерлись друг к другу. Однако эксцессы иногда случаются.

РС «Красивый» (капитан Максименко, кстати, орденоносец), выразив свое возмущение публично, демонстративно тронулся в порт. Его отговаривали товарищи, убеждали начальники, кое-как уломали. Но сам факт довольно прискорбный.

Промысловая обстановка положительная. Все добытчики кто в трудах-тралениях, кто в заботах о сдаче.

Ушла японская база «Хое-мару». И часть рыбаков осталась без «матки». Начальник экспедиции путем опроса распределил экипажи между «Рыбаком Латвии» и «Авачей». Кто-то из особо ушлых капитанов подсчитал, что те, кто работает на рефы, сдают больше, чем закрепленные за плавбазами, и пытался требовать равноправия. Невольно вспомнилось песенное: «А люди все роптали и роптали, а люди справедливости хотят». Только где ж ее найдешь, справедливость-то?!

Начальник экспедиции, узнав, что я собираюсь возвращаться в город, просил меня провести в своих корреспонденциях следующую мысль. Все недоразумения возникают из-за недоработок крупного начальства, которое не запланировало КМПО приемные мощности: забыло, скорей всего. И вот на охоту идти, и собак кормить. То есть в начале путины колхозный флот остался без сдачи. И в таких условиях Камчатрыбпром в лице Потапенко Виктора Петровича отдувается за ошибки большого дяди. По его поручению именно траловый флот закрыл прорехи, образного говоря, своим телом, в ущерб своим показателям как по добыче, так и по выпуску готовой продукции. Мы – земляки, у нас общие хозяйственные интересы. А споры? Споры не свары, в любой семье их достаточно. Они быстро забываются.

Это пожелание бывалого рыбака я даже перевыполнил, сделав большой ряд материалов не только для родных радио и телевидения, но также мои материалы о работе камчатских экипажей на охотоморской минтаевой путине публиковали газеты «Камчатская правда» и «Рыбак Камчатки».

…Позже летом-осенью мне довелось встречаться со многими парнями, с кем познакомился в экспедициях у Южных Курил на скумбрии и в Охотском море на минтае. Кто-то из них собирался в отпуск, другие были между рейсами в отгулах, третьи готовились на очередную путину. Душевно пообщавшись, мы традиционно желали друг другу здоровья, удачи, благополучия и, пренепременно, богатого океана-кормильца. Ведь каждый моряк носит в себе, чтит известный девиз-напутствие: рыбу – стране, деньги – жене, а сам носом на волну.

Александр Протасенко

ТЕРЕНТЬЕВ Анатолий Николаевич

Капитан дальнего плавания
(24.04.1941–…)

1959–1964 – окончил судоводительское отделение Херсонского МУ на штурмана дальнего плавания.

1964 – получил первый рабочий диплом, № 231/64, «Судоводитель до 200 регистровых тонн», 3-й помощник капитана СРТР «Кратер» (декабрь).

1965 – получил ШМП, № 220/65 от 02.11.1965 года, в ПМРП. 3-й помощник капитана СРТМ-8-411.

1966 – 2-й помощник капитана СРТМ-8-411.

Анатолий Николаевич (третий справа) в отделе безопасности мореплавания на проводах на пенсию товарища

РОЩУПКИН Владимир Тихонович

Штурман дальнего плавания
(27.01.1941–...)

1959–1962 – закончил судоводительское отделение в Находкинском мореходном училище на штурмана дальнего плавания.

1963 – направляется на Камчатку в УТРФ матросом.

1966 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 49/66 от 24.03.1966 года, в ПМРП и назначается 4-м помощником капитана БМРТ «Опала».

1967 – старший помощник капитана СРТ «Крутой».

1969 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 201270/36 от 17.03.1969 года, и назначается капитаном СРТ «Крутой».

Вид с Никольской сопки на самую большую в мире и желанную для русских моряков Авачинскую бухту

1977 год – южная часть Охотского моря, ледовая эпопея. Вывод промыслового флота через 4-й Курильский пролив в океан (ПБ «Советская Бурятия», капитан-директор А. Н. Якунин)

ХРОБОСТОВ Николай Иванович

Капитан дальнего плавания
(1942–1993)

Окончил судоводительское отделение АКМУ на ШДП.
1979 – капитан СТР-1320, посадка в бухте «Наталия».
Умер в 1993 году от сердечного приступа.

ХАЗОВ Валерий Иванович

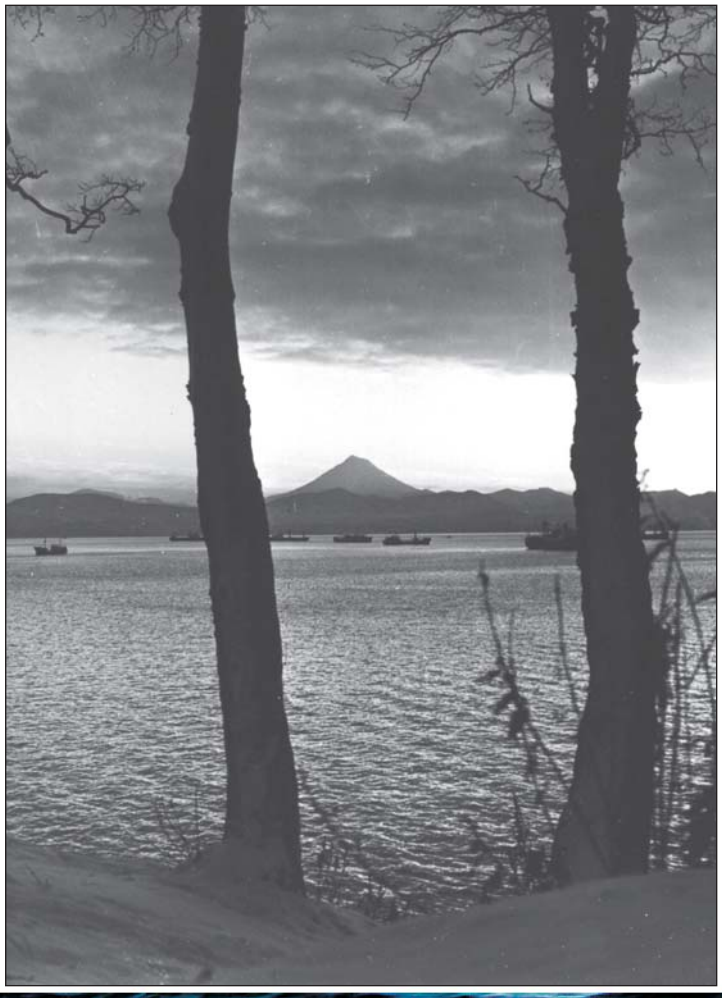
Капитан дальнего плавания
(1942–…)

1967 – 3-й помощник капитана СРТ.
1977–1979 – капитан СТР-1320 «Солнцево»,
1980–1989 – капитан СТР «Скала».
1990 – работник представительства Минрыбхоза СССР в Новой Зеландии.

СОБОЛЬКИН Виктор Макарович

Капитан дальнего плавания
(26.03.1942–…)

1964 – закончил ДВМУ на штурмана дальнего плавания.
1967 – в УТРФ с мая, младший помощник СРТ, 3-й помощник капитана СРТ «Сокол».
1965 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 1205/105 от 06.12.1965 года, во Владивостокском МРП.
1970 – старший помощник капитана СРТМ 8-414.
1971 – второй помощник капитан-директора ПБ «Северный полюс».
1972 – капитан СРТМ 8-410.



ФЕДЮКОВИЧ Михаил Фёдорович

Капитан дальнего плавания
(04.01.1942–30.01.1993)

1959–1963 – закончил Ростовское МУ на штурмана дальнего плавания, судоводительское отделение.

1964 – получил первый рабочий диплом ШМП, № 28718 от 16.01.1964 года.

1968 – приехал на Камчатку, в УТРФ работает старшим помощником капитана СРТ «Крутой».

1992 – капитан СТР «Каганск».

Погиб в море 30.01.1993 на СТР «Каганск».

БЫСТРОВ Владимир Фёдорович

Капитан дальнего плавания
(08.06.1943–16.08.1981)

1959–1964 – закончил судоводительское отделение ХМУ на штурмана дальнего плавания.

1964 – направлен в УТРФ на Камчатку. Получает первый рабочий диплом «Судоводитель до 200 регистровых тонн» в ПМРП 25.11.1964 года.

1965 – с марта назначается 3-м помощником капитана СРТ «Сокол».

1966 – получает рабочий диплом штурмана малого плавания, № 53/66 от 15.04.1966 года, и становится старшим помощником капитана СРТ «В. Быковский».

1977 – капитан СТР-1320 «Опорный».

Рыбак был отменный. В море на плавбазу всегда подымался одетым по форме, чем в лучшую сторону отличался от многих промысловиков, носивших рабочую одежду. Погибнуть суждено ему было в автокатастрофе в городе Петропавловске-Камчатском, за рулём был товарищ. Остальные остались живы. Смерть выбрала лучшего.

БУДНИКОВ Олег Петрович

Капитан дальнего плавания
(08.01.1943–11.11.2007)

1960–1964 – окончил ДВМУ в городе Находке судоводительское отделение на штурмана дальнего плавания.

1964 – сентябрь, поступил в УТРФ матросом промыслового флота.

1965 – получает 1-й рабочий диплом «Судоводитель до 200 регистровых тонн», № 192/65 от 24.08.1965 года, в ПМРП и назначается 3-м помощником капитана СРТР-400 «Кратер».

1966 – получает рабочий диплом штурмана малого плавания, № 110/66 от 13.07.1966 года, 2-м помощником капитана СРТ «Крутогорово».

1968 – 2-й помощник капитана, старший помощник капитана, СРТМ-800-8-454.

1969 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 202859/217 от 08.12.1969 года, и назначается капитаном СРТМ-800 «Географ».

1977–1980 – капитан СТР-1320 «Полярник».

Умер 11 ноября 2007 года, похоронен на новом Халактырском кладбище в городе Петропавловске-Камчатском.

После жестокого шторма необходимо привести судно в порядок

ХОМИК Валентин Петрович

Капитан дальнего плавания
(20.05.1945–01.11.1999)

1963–1968 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с июня 1968 года, матрос.

1968 – 12.09 – получает 1-й рабочий диплом «Судоводитель до 200 регистровых тонн» в ПМРП и назначается 3-м помощником капитана на СРТ «40 лет ВЛКСМ».

1970 – получил рабочий диплом штурмана малого плавания, № 207528/629 от 20.01.1970 года.

1970–1990 – третий, второй, старший помощник капитана промысловых судов УТРФ.

1990 – назначается капитаном СТР «Сопочное».

1 ноября 1999 года в рейсе на СТР-1320 «Сопочное» остановилось сердце, капитану было 54 года.

ГОРБУНОВ Владимир Фёдорович

Капитан дальнего плавания
(12.09.1946–11.09.1999)

1963–1968 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 12.06.1968 года, матрос.

1969 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 207140/261 от 2.04.1969 года. Получает назначение 3-го помощника капитана СРТ «Крузенштерн».

1970 – 2-й помощник капитана СРТМ-800 «Географ».

1975 – капитан СРТМ-800 «Географ».

1985 – капитан СТР-1320 «Дежнево»

Умер от рака лёгких, очень много курил.

Редкая встреча двух капитанов в море, слева Ю. Н. Квилюнас, справа – В. Ф. Горбунов

ПРОКОПЕНКОВ Валерий Никитович

Капитан дальнего плавания
(18.02.1946)

Родился в посёлке Стодолище Починовского района Смоленской области.

1963–1968 – окончил северо-восточное отделение Ленинградского мореходного училища, получил направление в УТРФ Камчатрыбпрома.

1968 – 3-й помощник капитана СРТ-300 «Камбальный». КМ – Соловьёв Владимир Константинович.

1969 – 2-й помощник капитана СРТМ «Тургень», впервые с отечественным кошельковым неводом пошли на сельдь.

1976–1980 – капитан СРТМ.

1980 – капитан-флагман УТРФ. Учёба в Дальрыбвтузе.

1982 – начальник службы безопасности мореплавания УТРФ.

1989 – начальник службы безопасности мореплавания КРП.

1999 – н/в директор по флоту ОАО КРП.

2002 – 26.08 – награждён нагрудным знаком «Почётный работник рыбного хозяйства».

Снайпер кошелькового лова (сельдь Охотоморья, иваси Исиномаки).

ПОПОВ Валерий Александрович

Капитан дальнего плавания
(01.05.1947)

Родился в Воронежской области.

1963–1968 – окончил судоводительский факультет Ленинградского училища.

1968 – июнь – начало работы в УТРФ Камчатрыбпрома.

1968–1977 – младший, старший помощник капитана на судах промфлота УТРФ – СРТ, СРТМ, СТР.

1977–1985 – капитан СРТМ, СТР-1320 «Солнцево».

1985–1991 – капитан-флагман (начальник промысловой экспедиции).

1991–1997 – главный штурман УТРФ.

1997–2002 – заместитель начальника УТРФ-Краб.

2005 – капитан-наставник колхоза имени В. И. Ленина.

Капитан-наставник колхоза имени В. И. Ленина – В. А. Попов – еще долго будет в строю

ДОБРОБАБА Владимир Николаевич

Капитан дальнего плавания
(29.07.1949)

Родился 29.07.1949 года в г. Ейске Краснодарского края в семье рыбака.

1954 – в пятилетнем возрасте родители его переезжают на Камчатку.

1964–1969 – окончил судоводительский факультет дальнего плавания ПКМУ. Направлен в УТРФ.

1969–1977 – матрос, 3-й, 2-й, старший помощник капитана на промысловых судах УТРФ.

1977–1999 – капитан СРТМ, СТР-1320 УТРФ.

2000–2004 – капитан-наставник, заместитель генерального директора по безопасности мореплавания.

С 2005 года – капитан-наставник ООО «Край Земли».

В УТРФ проработал 36 лет, имеет правительственные награды, почётный работник рыбного хозяйства. Знак «За безаварийную работу – 20 лет». Готовит молодое поколение рыбаков.

На радостях от хорошего улова Владимир Николаевич сфотографировался с рыбаками своей команды. К плавбазе на сдачу он почти всегда подходил с полными карманами и тралом на слипе

КАНЦИБЕР Григорий Алексеевич

Капитан дальнего плавания
(01.08.1949–15.09.1995)

Родился в селе Сулугунь Кокчетаевской области.

1966–1971 – окончил ПКМУ, в УТРФ с 1970 года.

1971 – получил первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 208531/955 от 18.05.1971 года. Назначен 3-м помощником капитана на СРТМ «Тургень».

1979 – капитан СТР-1320 УТРФ.

1982 – награждён медалью «За трудовую доблесть».

1983 – капитан СТР-420 «Коганск», СТР-1320 «Ванинск».

1994 – капитан МФТ «Иоланта» ЗАО «Камчатимпэкс».

Погиб в посёлке Крутогорово при исполнении служебных обязанностей 15.09.1995 года.

Когда я пришёл на флот, средние траулеры-морозильщики казались последним словом техники. Сегодня они едва ли не совсем старые суда. А ведь прошло всего 15 лет. На смену фишлупам пришли цветные эхолоты, акустика кругового обзора, спутниковая навигационная система, автоматика в машинном отделении.

На 1970-е годы пришлось освоение одного из наиболее сложных видов промысла – кошелькового. Кто сегодня преуспел в кошельковом промысле

После Геннадия Коллегова, Григорий Алексеевич осваивал траулер «Иоланта» (норвежской постройки)

После гибели капитана Канцибера его жизнь продолжается в новом транспортном рефрижераторе его имени

иваси? Капитаны, которые начинали: А. И. Смирнов, В. А. Попов. В. Н. Шевструк, В. М. Глазов, С. А. Щепкин… Почему? Наверное, потому, что этот вид лова требует много энергии и риска – качеств, присущих в первую очередь молодым.

Совершенствуется техника, растут и требования к рыбакам. В 1972 году «Тургень» отработала в Беринговом море около года и имела план по вылову 3 600 тонн. Мой сейнер-траулер «Ванинск» на днях уходит в Охотское море, и в первом квартале мы обязаны выловить 3 600 тонн минтая. За счёт чего такой скачок? За счёт опыта работников старшего поколения и настойчивости молодых.

Я с большой признательностью вспоминаю своих флотских учителей и в первую очередь капитана Владимира Константиновича Соловьёва. Когда я попал к нему на «Тургень» третьим штурманом, старпомом на судне был П. В. Яц, а вторым помощником В. Н. Прокопенков. Через три года Пётр Васильевич пошёл капитаном на «Сватово». Валерий Никитович стал старпомом, а я вторым помощником. Ещё через два года Прокопенков идёт капитаном на «Сташково», а я старпомом на «Семиярск». И все это время рядом с нами был Владимир Константинович. Он много нам доверял, но и много спрашивал.

Г. А. Канцибер

АНИСИМОВ Игорь Степанович

Капитан дальнего плавания
(20.06.1927–11.02.1985)

1955 – поступил в УТФ ГКРП матросом.

1958 – закончил ШУКС на штурмана дальнего плавания, получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 67/58 от 03.04.1958 года. Старший помощник капитана СРТ «Беркут».

1959 – капитан СРТ «Беркут».

1960 – капитан СРТ «Алушта».

1962 – капитан СРТР-400 «Карага».

1961 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 135/11 от 24.06.1961 года. Во Владивостокском МТП.

1965 – капитан СРТ «Алушта».

Фронтовик (1942–1945), имеет почётные знаки «За оборону Запорожья» и «За победу над Германией», награждён орденом «Знак Почёта» и медалью «За доблестный труд».

1967–1970 – капитан СРТМ-800-8-410.

Умер 11.02.1985 на 58 году жизни.

КОПАЕВ Владимир Ильич

Штурман дальнего плавания
(28.11.1938–...)

1952–1957 – закончил судоводительское отделение ПКМУ, получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 8549 от 13.12.1957 года, во Владивостокском МТП.

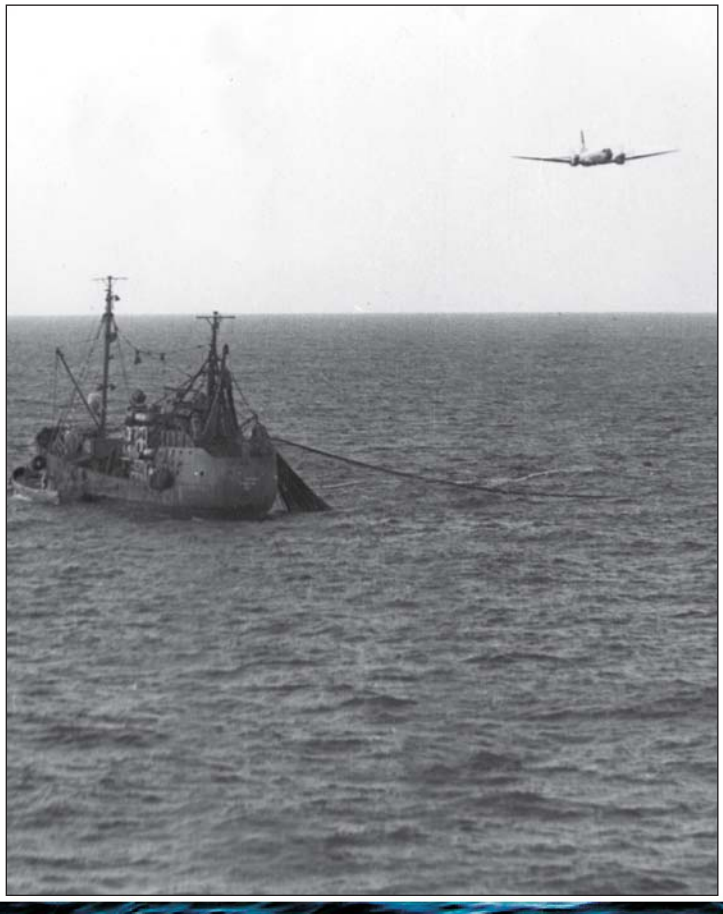
1958 – поступает в УТРФ 3-м помощником капитана СРТ «Камбальный».

1959 – 2-й, старший помощник капитана СРТ «Камбальный».

1961 – капитан СРТ «Беркут».

1963 – капитан СРТ «Андриан Николаев».

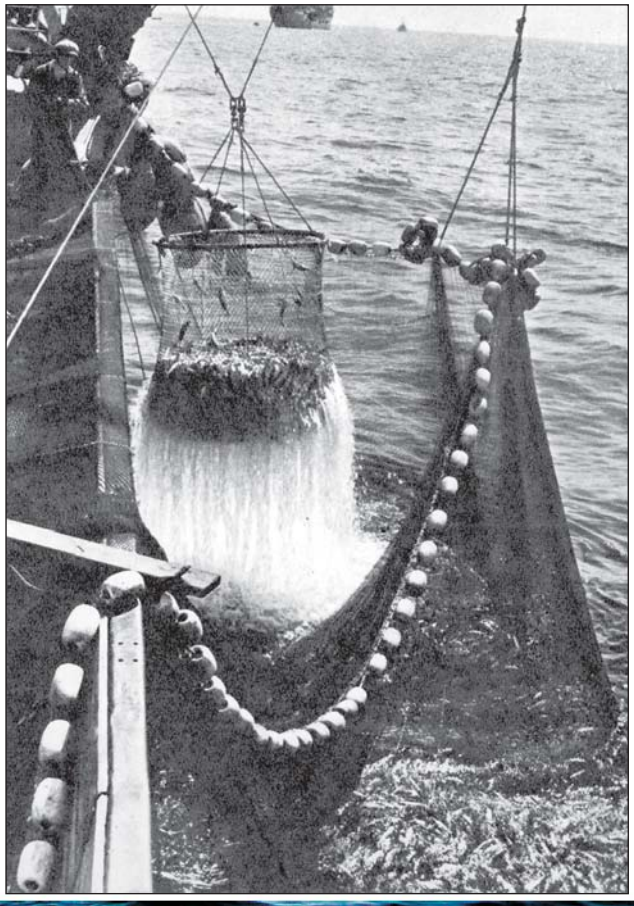
1965 – переводится в колхозную систему, получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 512/115 от 11.05.1965 года, и назначается капитаном СРТР «Карымский».



КЛУС Владимир Александрович

Штурман дальнего плавания
(20.02.1936–10.1983)

1959 – окончил судоводительские курсы Находкинской морской школы.
1961 – получил рабочий диплом КМП, № 105/61 от 13.12.1961 года, и 05.04.1962 переезжает на Камчатку, поступает в УТРФ.
1962 – 3-й, 2-й помощник капитана ТХС «Юпитер», СРТ-300 «Рыбинск».
1963–1964 – старший помощник капитана СРТ «Карага».
1964–1967 – старший помощник капитана СРТ «Кинешма».
1969 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 203051/240 от 26.12.1969 года.
1975–1983 – капитан СРТ «Кинешма».
В штурманской книге запись: «Умер от рака лёгких, от чрезмерного курения, курил “Астру” круглосуточно, без перекура!»



Выливка улова из кошелькового невода и сдача его на плавбазу

НАКО Станислав Николаевич

Капитан малого плавания
(16.01.1939–1998)

1959 – закончил Вилковскую мореходную школу в 1959 году на штурмана малого плавания. Направлен на Камчатку в УТРФ матросом.

1961 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 149/61 от 5.04.1961 года, и назначается вторым помощником капитана СРТ «Камчатский комсомолец».

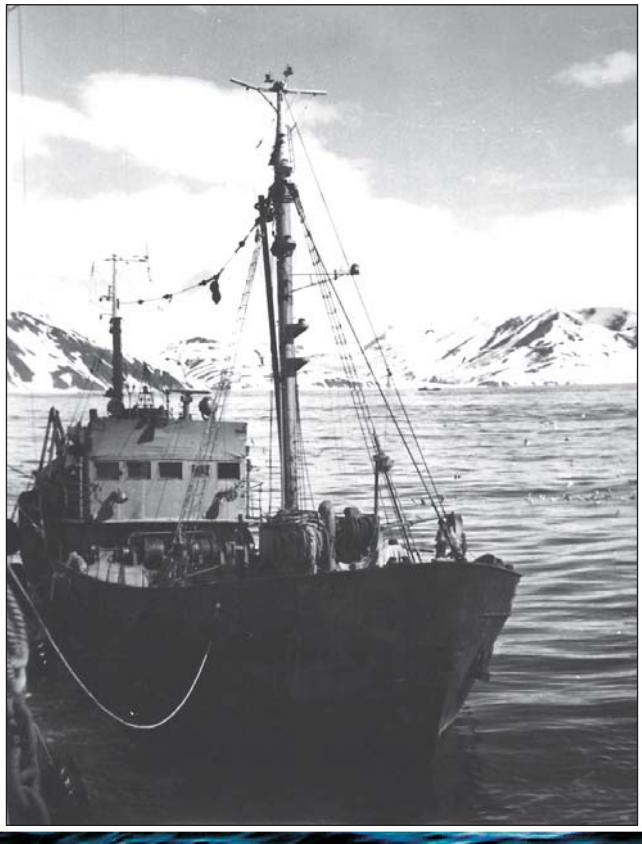
1961 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 149/61 от 5.04.1961 года, и назначается 2-м помощником капитана СРТ «Камчатский Комсомолец».

1962 – старший помощник СРТ «Семипалатинск». Получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 205/65 от 16.08.1965 года.

1968 – капитана СРТ «Семипалатинск».

1988 – вышел на пенсию, уехал в Москву.

Умер в Москве в 1998 году.



АМИРБЕКЯН Армар (Армо) Аршанович

Капитан дальнего плавания
(23.10.1931–23.12.1996)

Родился в городе Кировакане.

1950–1954 – окончил Бакинское мореходное училище.

1954 – поступил в УТФ ГКРП матросом на промысловые суда.

1956 – получил рабочий диплом «Судоводитель до 200 регистровых тонн», старший помощник капитана ТХ «Шелихов».

1958 – капитан ТХС «Меркурий», получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 71/58 от 3.04.1958 года, в ПМРП.

1959 – капитан СРТ «Каменный».

1960 – капитан СРТ «Курима» (в 1961 году судно переименованно в «Герман Титов»).

1962 – капитан СРТ «Герман Титов».

1965 – экипаж СРТ «Герман Титов» добился рекордного улова, 33 486 ц. Награжден орденом Ленина.

1967 – старший помощник капитана БМРТ «А. Махалин».

1968 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания.

1969 – капитан СРТМ «Тайваза».

1974 году уехал с Камчатки.

1975–1989 – преподавал в Бакинском мореходном училище.

Скончался 23 декабря 1996 года на родине в Армении.

С Армо Амирбекяном на «Зутисе»

(Ностальгические записки о сельдяной путине 1971 года)

Недавно перечитал книгу Владимира Лобаса «Жёлтые короли» и запала строчка, последняя в этой книге: «Как-то не по себе становится мне при мысли, что, если я поленюсь, махну рукой и заброшу свою писанину, то ведь больше никто на земле обо всём об этом не вспомнит!» Вот и решил записать воспоминания о временах и событиях, которые оставили след в моей памяти…

Речь пойдёт не об известном латышском историке, а о среднем рыболовном траулере (СРТ) «Зутис», названном именем этого академика. Несколько таких СРТ (в том числе «Валдемарпилс», «Елгава» и др.) были перегнаны на Камчатку в начале 1970-х годов из Латвии, вроде как даже Северным морским путём.

«Зутис» был куплен камчатским колхозом имени Горького. Правление колхоза располагалось тогда в селе Вывенка Олюторского района Корякского автономного округа, а суда были приписаны к порту Петропавловск-Камчатский. Капитаном «Зутиса» в 1971 году стал Армо Аршамович Амирбекян – один из известнейших в те времена капитанов УТРФ, бравших в недавнем прошлом рекордные выловы окуня у островов Прибылова. Его СРТ «Курима» (впоследствии переименованный в «Герман Титов») пользовался большим уважением у рыбаков, многие мечтали попасть на это судно.

Все в городе знали Амирбекяна Армо, уроженца далёкого Кировакана. Окончил в своё время Бакинское мореходное училище и женился в Петропавловске-Камчатском на моей тете – Лилии Яновне. Такой вот союз в Советском Союзе – армянин и эстонка поженились на далёкой Камчатке. Так что для меня это был с детства родной «дядя Аркаша» (наши семьи много лет жили вместе).

В июле 1971 года мне, студенту-второкурснику судомеханического факультета Камчатского филиала Дальрыбвтуза, предстояло пройти морскую плавательную практику. Деканат дал карт-бланш: устраивайтесь мотористами, кто где сможет. Естественно, я обратился за помощью к Армо, который как раз готовил «Зутис» к сельдяной путине.

– Вови-джан, – сказал Армо, – мотористы у меня уже все есть, но не хватает матроса-уборщика. Я впишу тебя в судовую роль матросом, а там разберёмся. Выход – завтра.

(Далее я использую записи из дневника, который вёл в рейсе.)

15 июля 1971 года мы вышли в рейс в Охотоморскую экспедицию на дрифтерный лов сельди. Поселился я в тесном кормовом кубрике, заняв койку на втором ярусе.Для меня, конечно, всё было внове – первый раз в

открытом море. Острое впечатление – какая большая всё же Камчатка! Трое суток мы плыли вдоль её берегов, добираясь до места промысла в Охотском море.

Все эти дни были в неожиданных хлопотах: сразу после выхода из Авачинской бухты на судне сломалась морозильная камера, и пришлось многомесячные запасы мороженого мяса в тушах рубить засаливать.

Меня, согласно судовому расписанию, приставили в помощь коку – молодому парню Вите (фамилию сейчас вспомнить не могу). Витёк – москвич, случайно его занесло на Камчатку, поманившую длинным рублём. Поварских навыков, как мы убедились, он практически не имел. Взял его Армо в последний момент из берегового резерва.

Витёк окончил художественное училище и специализировался на мозаике из шпона, так называемом маркетри. Работал в основном по заказам церкви, что меня, далёкого от религии, сильно удивило. Он уверял капитана, что ему доводилось работать поваром в геологических партиях, но опыта такого мы за ним так и не заметили…

Потихоньку втягиваюсь в работу. В мои обязанности входит помощь коку: чистка картошки, мытьё посуды и бачков, выдача продуктов из судовой завпродки и дважды в день – уборка кают комсостава и внутренних помещений судна.

Палубная команда весь переход готовит судно к промыслу: монтируют промысловые механизмы, накачивают резиновые кухтыли и закидывают их в «курятник» – большой сетной ящик на носовой переборке рубки, пробуют в работе шпиль, бортовой рол, сететряску, рыбопосольный агрегат, собирают из клёпки бочки и т. д.

Наш промысловый район расположен близ Тауйской губы, в которой ютится город Магадан, между островами Спафарьева и Завьялова. Прибыли туда 21 июля и сразу же поставили первые сети.

Впитываю новые термины: «порядок» (набор сетей), «вожак» (главный трос порядка), «кухтыль» (надувной резиновый поплавок), «дель» (сетное полотно), «мальгогер» (рамка в носу, через который спускают и выбирают вожак), «поводец» (трос, которым дель крепится к вожаку), «подбора» (трос, к которому крепится дель) и т. п.

Дрифтерный вид лова ныне признан во всём мире варварским и практически кроме России нигде уже не применяется, но тогда нам это было неведомо. Во всём цивилизованном мире дрифтерные сети сейчас называют «стенами смерти». Американцы прекратили лов рыбы дрифтерными сетями в 1990 году. Норвегия и Япония чуть позже запретили дрифтерный лов в открытом море. Некоторые европейские страны ограничили ведение этого вида промысла в 2,5 километра от берега. И лишь Россия продолжает упрямо ловить рыбу дрифтерными сетями.

Сети при этом виде лова свободно дрейфуют по поверхности воды, «заг-

латывая» на своём пути всё, что попадается в ячейки. Суровые нити сетей крепко удерживают попавшуюся рыбу в ячее, сильно травмируя ту, которой удаётся вырваться. Кроме сельди, в сети попадают и птицы – топорки, бакланы, чайки, а также крупные лососёвые, которые запутываются в дели зубами.

Мастерство капитана состоит в том, чтобы с помощью «фишлупы» и эхолота обнаружить большой косяк сельди и поставить на его пути сетной порядок длиной 3–5 километров. Сети, имея кухтыли на верхнем крае и грузила на нижней подборе, как бы свешиваются с поверхности моря, уходя в глубину. Когда попадается хороший косяк, то идет «шуба» – в каждой ячее сидит по крупной селёдине.

В первый день мы вытянули лишь по несколько рыбин на каждую сеть длиной по 50 метров и высотой в 10. Звучит горькая шутка: «Тридцать три богатыря тянут с моря пустыря»... Рыба, идёт, как говорится в сводках, «штучно». Изредка из пустоты сетей пучит свои некрасивые глаза вездесущий минтай. Обидно.

Первые селёдины торжественно переданы на камбуз, и мы с Витьком, не шкеря (то есть прямо с потрохами), укладываем их в высокие противни, солим, перчим, кладём лавровый лист и засовываем в духовку. Через час рыба плавает в противне в собственном жире. Невероятно вкусно! В дальнейшем экипаж требовал такой противень к каждой трапезе, особенно к чаю.

Колхоз – дело добровольное. Все работают «на общий котёл», в который экипажу «кладётся» 8 рублей 80 копеек за каждые сданные 100 килограммов посоленной на первый раз сельди, то есть полуфабриката. Каждый член экипажа имеет с «котла» собственный пай. По табелю о рангах капитану положено два пая, а самому последнему матросу, как я, – один. Остальным – в долях от двух до одного. Все заработанные за рейс деньги делятся на общее количество паев, и каждому причитается доля в соответствии с количеством паев, положенным по его должности на судне. Довольно справедливо, я бы сказал.

Для всех членов команды, кроме капитана, обязаловка – четыре часа подвахты на палубе между основными вахтами. Вот и мне, более-менее освободившись от кухонных и уборочных дел, следует облачаться в оранжевую робу и идти на палубу помогать «собирать урожай».

Порядок выметывается обычно поздно вечером и дрейфует всю ночь. Нетерпеливый звонок вытаскивает нас из уютного мира старой кинокартины на освещённую мощными прожекторами палубу. И опять в сердцах надежда. Каждый считает своим долгом заглянуть в рубку и с умным видом покивать головой, уставившись на рыжую ленту эхолота с бурыми запятыми косяков.

Но вот капитан ходит с довольным видом. Значит, не зря бросали сети.

22 июля. Мы в первый раз уработались до полусмерти. Сам себе кажусь орангутангом. Руки – словно двухметровые плети, кажется, вот-вот шаркну по палубе пальцами. Это от 15-часовой работы. Стоял на выборке дели. Тянешь, тянешь дель, гора сетей под тобой медленно растёт, а конца всё не видно. Устал, а душа прямо-таки витает над палубой. Никогда не думал, что изнуряюще тяжёлая работа может так радовать. Идёт рыба!

С восхищением следил за работой бондарей. Вот что значат умение и опыт! Как-то сам попробовал закупорить одну бочку: трёхкилограммовый молоток-кувалда хлопнул по пальцам, смял донник и вообще выскочил из рук.

К концу дня кончились бочки. Никто не ожидал сразу такого улова.

Но вот последняя сеть уложена в сетевой ящик, кухтыли – в «курятник», последняя бочка упрятана в самое неожиданное и неподходящее место – в шкафуты, на корму… Голь хитра на выдумки – ведь ни одна рыбка не должна пропасть.

Траулер отяжелел, глубоко осел в воду и, словно нехотя, начал набирать ход. Идём сдавать добычу.

23 июля. Ждём сдачи у острова Завьялова. На редкость тихий день. Солнце ласковое, мягкое; как лебединое пёрышко, тёплое. Решили искупаться, хотя море и Охотское. Но сегодня оно, право, не такое уж и холодное. Только солёное слишком. Окунулся в гладкие волны, побарахтался, держась за жёлтый пузырь кухтыля, а когда обсох – на коже остался слой соли. Как мукой обсыпало…

Первая сдача на плавбазу «Сулак».

Армо зовёт:

– Вови-джан, возьми пару бутылок водки и лезь за мной на базу.

Наученный рыбмастером, которому предстоит сдавать полуфабрикат на базу, прихватываю ещё и клеёнчатую сумку с двадцатью килограммами отборной селёдки. Лезем по штормтрапу на высоченный борт «Сулака». Это новенькая плавбаза польской постройки. Огромная, после качки СРТ кажется твердью земной.

В дальнейшем мы сдавали рыбу и на другие плавбазы этого типа: «Спасск», «Шалва Надибаидзе», на старенькую «Чукотку» японской постройки, на деревянные зверобойные шхуны из Охотска… Но эта, первая, поразила своей величиной.

На «Сулак» попали во время обеда. Запомнилась блестящая никелем и чистотой кают-компания комсостава, где мы застали капитана базы. Он доедал неведомое нам лакомство: вареники с творогом…

Проводив Армо с капитаном в капитанскую каюту и выставив запрятанный за пазухой магарыч, я побежал посмотреть на сдачу рыбы.

Вот на «парашюте» (стальной сетке) судовыми стрелами «Судака» поднимают на борт базы первые четыре бочки с полуфабрикатом. И – вывали-

вают на палубу. Приёмщик тщательно сортирует рассыпанную рыбу, отбирая «рвань» и «безголовку» – повреждённые сететряской селёдины. От этого отбора зависит сортность, по которой у нас примут все триста бочек нашего первого улова. После сортировки улов собирают на весы и взвешивают, вычисляя средний вес одной бочки. Тут и пригодились незаметно подсыпанные в общую кучу двадцать килограммов селёдки из сумки – и сортность повысилась, и средний вес бочки…

– А как же, – учит потом рыбмастер, – всё равно обманут. Иначе откуда же на базе появляются излишки рыбы, которыми они потом приторговывают?

А слухи ходят, что проверенным капитанам на базе за наличку могут продать квитанцию на определённое количество сданной рыбы. Экипаж сбрасывается и, купив квитанцию по 5 рублей за центнер, потом, не прилагая никаких трудов, получит за него по 8,80 своих кровных.

Я точно знаю, что Армо этим не занимается. Он рыбак опытный, у него есть заветная тетрадка с записями за многолетний промысел в этом районе, и в соответствии с ней он с каждым днём всё успешнее находит огромные косяки сельди. Только работай…

А работать становится всё труднее. В 4 часа утра, за час до общего подъёма, нужно сервировать стол для утреннего чая, убрав сначала кают-компанию после вакханалии ночной вахты. Завариваю чай, режу сыр и колбасу, хлеб, выставляю сливочное масло. Кружки, ложки, сахар в больших эмалированных мисках…

Пока экипаж завтракает, вымываю коридоры. Смытая в шпигаты чешуя забивает сток воды намертво, то и дело приходится чистить шпигаты вручную. Морская соль (пресной воды мало, мою всё забортной) разъедает руки. Потом нужно начистить два ведра картошки. Качество её известно, урожай-то прошлогодний ещё. Затем работа на палубе. После обеда – мытьё посуды и уборка. Опять палуба, ужин, вечерний чай, кино…

Старпом интересуется, что будем готовить на обед. На Витька жалко смотреть. Вчера ему швыряли миски в окно раздатки – не понравилось варево и пересоленные котлеты из плохо отмоченной солонины.

Вспоминая свои кулинарные уроки, преподанные мамой, и походный опыт кашеварства, предлагаю приготовить обед. Капитан благословляет. Витька выгоняют работать на палубу, а я становлюсь хозяином камбуза. С увеличением пая до 1,15.

Первый опыт удался. 25 человек, работающих на износ, ели и похваливали. Теперь Витёк у меня в подмастерьях, и мы вместе пытаемся сделать первую выпечку хлеба. Теоретически, казалось бы, ничего сложного, а на практике… Первый спекшийся брусок пришлось выбросить. Опыт пришёл с третьей выпечки и после того, как на плавбазе удалось выменять на что-то свежие дрожжи и получить пару практических уроков у тамошних пекарей.

Вечером, умаявшиеся, смотрим фильм «А зори здесь тихие…» Это единственный новый и достойный фильм в нашей небольшой фильмотеке. Потрескивает старая 16-миллиметровая «Украина» с алюминиевой вилкой, вставленной вместо постоянно перегорающего предохранителя. Хорошо…

Ночная вахта достала. Три-четыре часа ежедневного сна постоянно прерываются просьбами принести что-нибудь поесть из завпродки. В итоге вбиваю гвоздь в переборку кают-компании и вешаю там ключ: «Жрите, черти ненасытные!»

30 июля. Работать стало легче. Нет, рыбы не меньше. Дел тоже. Просто втянулся. Успеваю на палубе иногда даже оглянуться по сторонам, в то время как руки автоматически тянут дель или кидают через плечо порванную рыбу (подвахты для меня остаются законом). Вон чайки-глупыши, серо-белыми хлопьями окружившие траулер, сцепились в каркающий клубок и рвут упавшую за борт рыбу. Вдруг скрылся под водой только что спокойно плававший красноносый топорок. И никогда не заметишь, когда и в каком месте он всплывет.

Рыбы много. Когда не в силах экипажу переработать её всю на полуфабрикат, капитан вызывает из близлежащего Охотска зверобойные шхуны. Те берут селёдку сырцом. Мы сливаем сельдь в забортный сетной мешок, и те черпают её оттуда каплёром, после чего раскиданную по палубе рыбу солят, разбрасывая соль лопатой.

На одной из шхун как-то привезли капитану два ящика водки. Это не прошло незамеченным, и в один прекрасный день команда перепилась, утянув всю водку из незапертой капитанской каюты. Водка сделала своё чёрное дело – народ стал качать права и выяснять отношения, некоторые передрались. Но капитан со старпомом быстро навели порядок, наказав зачинщиков.

Со спиртным связана ещё одна история. Как-то раз попросили меня поставить квас для команды. Я принайтовал в кают-компании бочку. Ну и там сухари, сахар, дрожжи… В сутолоке дней и забыл про неё на неделю, а потом смотрю – пьют его да по две-три кружки… И снова скандалы в команде начались. Забродивший квас превратился в брагу.

Старпом заставил вылить эту гадость за борт, но бочка, неосторожно отвязанная во время шторма, от качки перевернулась… А под банками (скамейками) в кают-компании хранились фильмы. Обмакнувшись в липкое месиво, они были непоправимо испорчены. Стоимость их пришлось возмещать фильмобазе всей командой.

3 августа. Рядом со мной на палубе работает судовой «хохмач» Боря Агеев. Молодой парень с вечно стоящей торчком рыжей копной волос. На нём старая, ещё с прошлого рейса, роба. Во время работы он вслух сочиняет стихи, чем подвергает палубную команду немалой опасности – свалиться за борт от хохота. Сегодня на повестке дня поэма «Боря и море»:

Трудно Боре на подборе,
Он уже вот пять недель
Тихо косится на дель.
Тяжело стоять на дели.
Не проходит и недели,
Применив свой лисий ум,
Боря опустился в трюм.
Тяжела работа в трюме…

И так далее. Поработав и в трюме, и на бондарке, на бортовом роле и на сортировке у РПА, Боря вернулся на подбору.

Действительно, лёгкой работы на судне не найдёшь.

В трюме на промысле сельди особенно тяжелая работа, но мне нравилось там катать бочки. Моим напарником по подвахте был второй механик, дюжий мужчина, который и научил, как, используя удар волны в борт, легко поставить «на попа» опущенную с палубы 150-килограммовую бочку. Особенно сложно это делать на третьем «шаре», то есть когда под тобой уже два слоя стоящих друг на друге бочек и ноги то и дело проваливаются в щели между ними.

Кто-то скрупулёзно ведёт вывешенный на стене дневник промысла. По нему ясно видно, сколько каждый из нас заработал за рейс. Для меня эта сумма уже перевалила за 2 000 рублей (притом, что на берегу стипендии в 64 рубля, вполне хватало на пропитание на месяц). Классно!

Как-то удалось на транспорте, пришедшем в экспедицию из Вьетнама, купить большую партию свежих помидоров и огурцов по смехотворной для берега цене – 40 копеек за килограмм (в пять раз дешевле, чем в Петропавловске). Каждому выдали по два 20-килограммовых ящика с овощами, и народ повалил на камбуз делать себе салаты…

7 сентября. Два месяца в море. Соскучился по земле. Идём в кабельтове от какого-то острова. Так и хочется спрыгнуть за борт, добраться до берега, попрыгать по песку, подержать в руках обыкновенный шершавый камень.

Сегодня вторник, по радио – «Камчатка рыбацкая». Вылавливаю её старым радиоприёмником из многоголосого, крикливого эфира. И – впадаю в сентиментальность. На берегу впечатление от этой передачи совсем иное. А здесь, в море, так приятно услышать по радио об успехах экспедиции, о своём судне (мы уже добыли и сдали около десяти тысяч центнеров сельди, до плана – всего ничего), о событиях в городе, о новых фильмах и спектаклях. Звучит знакомая песня, и ком подкатывает к горлу.

Я скоро вернусь к тебе, ласковый друг,
В наш город у бухты Авачи…
Скоро! Скоро!..

Зацепившись за мачту, покачивалась над палубой полная луна. И вдруг мне показалось, что именно в этот момент и ты взглянула на ночное светило…

Письма идут сюда долго. И приходят целыми пачками. Долгожданные.

14 сентября. Сдачей на плавбазу «Сулак» завершили годовой план. А сегодня на судовом собрании наш Армо прочитал поздравительную телеграмму от правления колхоза и поблагодарил команду за отличный труд.

Взяли обязательство – добыть к концу путины 14 тысяч центнеров сельди.

20 сентября. Рыбы стало меньше. Целыми днями бродим по волнам в поисках косяков. Похолодало. И штормить стало чаще.

Получил от жены радиограмму, что в деканате меня потеряли. Занятия в институте начались 1 сентября (вернее, не занятия, а колхозная эпопея – выезд в Сосновку на сбор чёрной смородины и картофеля). Просит скорей возвращаться.

Иду к Армо. Он говорит, что ему как раз нужно зайти в Магадан. Там меня и высаживают, дав денег на авиабилет до Петропавловска.

Первый раз в Магадане. Вижу его из окна автобуса, везущего в аэропорт. Серые дома и одинокие ели… В аэропорту быстро покупаю билет домой и жду лётной погоды.

День, два… Заняться нечем. Знакомлюсь с каким-то рыбаком, тоже списанным с судна, и проводим с ним время в кабаке. Гуляем на его деньги. Стоит перед глазами картина: мой напарник танцует один посреди зала под заказанную им музыку, а из расстёгнутой ширинки торчит кусок белой рубашки…

Наконец приходит самолёт, и через пару часов я дома.

Несколько месяцев потом у меня был какой-то бзик. Вместо обыкновенных кухонных ножей я купил полуметровые секачи, как на судне, пытался печь хлеб в маленькой духовке, извёл семью сухим молоком и яичным порошком. А по ночам меня качало Охотское море…

На полученные за рейс огромные по тем временам тыщи мы приоделись, обставились, а на остатки слетали в зимние каникулы в Москву.

Но это уже совсем другая история…

P. S. Меня часто спрашивают, как в дальнейшем сложилась судьба Армо? У меня довольно скудные сведения об этом. В конце 1970-х он уехал в Азербайджан, преподавал там в Бакинском мореходном училище. Умер в начале 1990-х годов. Лиля Амирбекян умерла на Камчатке в 2004 году.

Владимир Семёнов

СВИРИДЕНКО Анатолий Фёдорович

Штурман дальнего плавания
(19.03.1938–2007)

1956–1960 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. Работает в УТРФ с 12.1960 года матросом.

1962 – получает первый диплом «Судоводитель до 200 регистровых тонн», № 20/62 от 24.01.1962 года. Назначается вторым помощником капитана ТК «Лира».

1963 – получает рабочий диплом штурмана малого плавания, № 215/63.

1964 – старший помощник капитана ТХ «Орлёнок».

1964 – старший помощник капитана СРТ «Карагинский».

1965 – старший помощник СРТ «Раздол».

1966 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1087/219 от 21.12.1966 года, во Владивостокском МРП.

1967 – старший помощник капитана СРТ «Штиль».

1966 – капитан СРТР «Крильон».

Умер в ПТР в 2007 году.

ЖУРБА Григорий Игнатьевич

Капитан малого плавания
(07.11.1927–...)

1956 – поступил в УТФ матросом на промысловых судах.
1958 – закончил УКК на штурмана малого плавания. Курс судовождения. Старший помощник капитана СРТ «Кекурный».
1960 – получает рабочий диплом КМП, № 54/60 от 12.02.1960 года.
1961 – капитан СРТ «40 лет ВЛКСМ».
1970–1971 – капитан СРТР «Казбек».
1977 – перешёл начальником причала УТРФ на Моховой.

ПАЛАГИН Владимир Афанасьевич

Капитан дальнего плавания
(26.04.1935–12.2007)

1949–1954 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, направлен с 01.11.1954 в УТФ матросом.

1955 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 24/55 от 04.04.1955, и назначается 2-м помощником капитана СРТ «Семипалатинск», старшим помощником.

1960 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 22/60 от 21.01.1960, в ПМРП и становится старшим помощником капитана СРТР-400 «Клин».

1961 – капитан СРТ «Фиорд».

1962 – получает диплом штурмана дальнего плавания, № 644/64 от 09.02.1962.

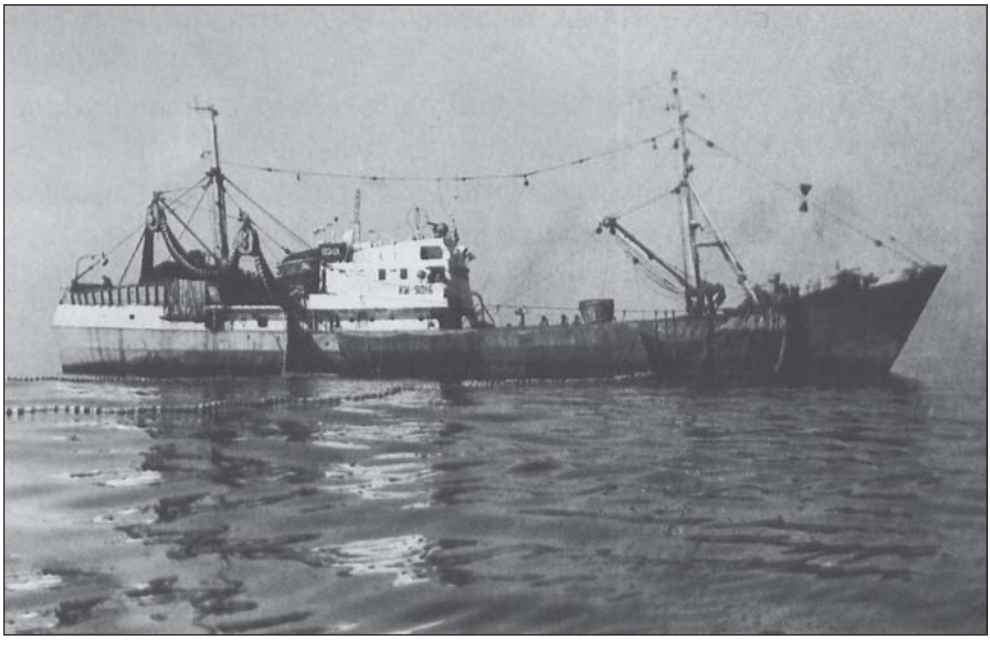
1967 – назначается старшим помощником капитана БМРТ «Хинган».

1969 – капитан СРТ «Николай Вилков».

1987 – инспектор по ТБ БТФ.

1990 – вышел на пенсию.

Умер в 2007 году, похоронен в Петропавловске-Камчатском.



УНТЕВСКИЙ Леонард Леонидович

Штурман дальнего плавания
(10.11.1930–13.03.2008)

Родился в городе Артёме Приморского края.

1945 – поступает в РУ № 2 плавсостава ВМС в городе Владивостоке.

1947 – направлен в город Советская Гавань помощником старшины катера.

1949 – переводится в гидроотдел флота на Камчатке.

1950 – поступает в Камчатрыбфлот матросом.

1951 – по окончанию УКК направляется в УТФ, Тралфлот ГКРП старшим помощником капитана СРТ № 630.

1952 – 2-й помощник капитана СРТ «Орёл».

1952 – 2-й помощник капитана РТ «Топорок».

1952 – старший помощник капитана СРТ «Механик Лесовой».

1953–1955 – курсант УКК дальнего плавания. ШУКС при ГКРП.

1955 – сентябрь, капитан ТХС «Юпитер».

1955 – сентябрь, капитан СРТ «Алушта».

1958 – капитан СРТ «Рыбинск».

1961–1993 – старший морской инспектор отдела, главный капитан Камчатрыбпрома.

1993 – октябрь – вышел на пенсию.

НЕСТЕРОВ Алексей Егорович

Капитан дальнего плавания
(06.04.1927)

Родился 6 апреля 1927 года.

1950 – поступил в УТРФ матросом.

1955 – закончил судоводительское отделение ПКМУ.

1956 – получает рабочий диплом ШМП, № 75/56 от 12 апреля, 3-й помощник капитана СРТ 4395

1958 – 2-й помощник капитана СРТ «Крутой» (навал на ПБ «Пищевая индустрия»).

1959 – старший помощник капитана СРТ «Крутой».

1960 – капитан СРТ «Капитан Закхеев», получает рабочий диплом КМП, № 81/60 от 27 марта.

1962–1968 – капитан РС «Балхаш».

1970 – инспектор морской службы БМ УТРФ по пожарной части.

1987 – выходит на пенсию. Живёт в Петропавловске-Камчатском.

ВЕЛИКИЙ Фёдор Михайлович

Капитан малого плавания
(1929–19.12.2008)

Родился в деревне Митрофановка Кировоградской области.
1947–1949 – заканчивает мореходную школу в городе Николаеве.
1949 – переезжает на Камчатку и поступает матросом в Морлов.
1954 – закончил УКК ГКРП на штурмана малого плавания.
1957 – 2-й помощник ПМШ «Голец».
1958 – старший помощник ТХС «Орион».
1959 – получает рабочий диплом КМП, № 85/59 от 24 апреля, и назначается капитаном ПМШ «Голец».
1960 – капитан СРТ-300 «Капитан Закхеев».
1968–1978 – капитан СРТР-400 «Кумроч».
1988 – вышел на пенсию и уехал в город Кропоткин (Краснодарский край).
Умер 19 декабря 2008 года в городе Кропоткине.

Капитан Ф. М. Великий

Капитан среднего траулера «Лосось» базы тралового флота Фёдор Михайлович Великий приехал на Камчатку в 1949 году после окончания мореходной школы в городе Николаеве, стал работать на судах тралфлота и с тех пор его жизнь неразрывно связана с морем. Начинал он матросом на парусно-моторной шхуне «Голец».

В детстве в трудное военное время несколько раз его увозили в фашистскую Германию и всякий раз ему удавалось сбежать с поезда. Худой, в изодранной одежонке, появлялся он в родной деревне Митрофановке, что в Кировоградской области.

Рыбацкие премудрости Фёдор постигал быстро, запоминал все, чему его учили старые рыбаки. И вскоре как лучшего назначили боцманом. Затем краткосрочные курсы в учебно-курсовом комбинате и работа сначала старшим помощником капитана, а потом и капитаном на парусно-моторной шхуне «Креветка».

Постепенно стали поступать рыболовные суда типа СРТР, на которые моряки смотрели с восхищением, как на чудо современной техники. У него было стремление поработать на таких судах.

Фёдор Михайлович получил такой траулер одним из первых. СРТР «Кумроч» пришёлся по душе капитану Великому.

Район промысла находился далеко от рыбозавода, куда надо было сдавать улов. На переход для сдачи рыбы приходилось тратить половину суток. Новый траулер был быстроходный, что давало возможность снизить непроизводительные потери времени.

За долгие годы работы в море Фёдор Михайлович пришёл к важному для себя выводу: капитан, будь у него семи пядей во лбу, не должен брать всё на себя. Он считал, что экипаж при любых обстоятельствах должен стремиться выполнять рейсовое задание, не взирая ни на какие трудности.

Фёдор Михайлович любил работать с молодёжью. Он считал, что молодым необходимо давать возможность проверить себя. Когда нужно он их подправляет, и всегда поддерживает инициативных рыбаков.

Фёдор Михайлович приучал всех членов экипажа бережно относиться к своему рыболовному траулеру, убеждал моряков, что если механизмы на судне будут работать исправно, значит, экипаж никогда не будет в пролове.

Первый траулер Фёдора Михайловича – «Кумроч» – успешно проработал 23 года при норме 18 лет.

– С другой стороны, – говорил капитан, – больше выловим рыбы при меньших затратах, тем богаче будет наше государство, это выгодно и нам, рыбакам, – выше будут заработки.

За один только рейс экипаж СРТР «Лосось» выловил свыше 12 тысяч центнеров рыбы при плане 4 530 центнеров, вместо планируемых убытков 73 тысячи рублей экипаж «привёз» 24 тысячи рублей прибыли.

В. Чурин, «Камчатская правда», 1986 год, 14 сентября

СОЛОВЬЁВ Владимир Константинович

Капитан дальнего плавания
(03.02.1929–29.12.2012)

Родился в 1929 году в городе Павловский Посад Московской области.

1948–1951 – закончил Петропавловскую мореходную школу малого плавания. В УТФ (тралфлот) с 1951 года назначается старшим помощником МК «Глобус».

1956 – капитан СРТ-300 «Камбальный», получает рабочий диплом КМП, № 144/56 от 12.11.1956, во Владивостокском МРП.

1956 – капитан СРТ-300 «Корф».

1962 – закончил Петропавловскую ПКМУ на штурмана дальнего плавания, получает рабочий диплом ШДП, 883/94 от 26.07.1963 года, во Владивостокском МРП.

1962 – капитан СРТ «Камбальный».

1969 – в апреле получает из новостроя (Хабароский ССЗ) СРТМ «Тургень», старший помощник Амирбекян А. А., 2-й помощник капитана Яц П. В., 3-й помощник капитана Прокопенков В. Н. Первый рейс начался с освоения скумбрии, затем Охотской нагульной сельди кошельковым неводом одновременно с СРТМ «Орель» КМ Квилюнаса Ю. Н.

1974 – капитан СТР «Семиярск», второго по счёту нового СТР в УТРФ, и уже Прокопенков В. Н. идёт старпомом.

1991 – вышел на пенсию, уехал на материк.

Награжден орденом Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени и медалью «За доблестный труд».

Умер 12 декабря 2012 года в городе Калининграде.

БАСОВ Евгений Иванович

Капитан дальнего плавания
(15.11.1939–09.09.1991)

Родился в 1939 году.

1957 – поступил в УТФ (тралфлот) матросом.

1961 – закончил УКК Камчатрыбпрома на ШМП.

1962 – получил рабочий диплом ШМП, № 72/62, младший помощник капитана СРТ-300.

1964 – 2-й помощник капитана СРТ «Алушта».

1965 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 43/65 от 13.02.1965 года, в Петропавловском морском рыбном порту.

1967 – старший помощник капитана СРТ «Камчадал».

1968 – капитан СРТ «Камчадал».

1970 – капитан СРТ «Кит».

1971 – получает рабочий диплом ШДП, № 908598/983 от 10.06.1971 года. Капитан СРТ «Кавран».

1977 – капитан СРТМ «Тайваза».

1980 – капитан СТР «Сарган».

Награжден: орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, медалями.

Умер 9 сентября 1991 года.

ДМИТРИЕВ Юрий Константинович

Капитан дальнего плавания
(24.02.1937)

1956–1960 – окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище на штурмана дальнего плавания, получает ШМП, № 225/8 от 21.12.1960.

1962 – направляется в УТРФ Камчатрыбпрома, 3-й помощник капитана СРТ-300.

1962–1964 – работает преподавателем в Петропавловском мореходном училище по спецпредметам.

1964 – возвращается на промысловый флот в УТРФ.

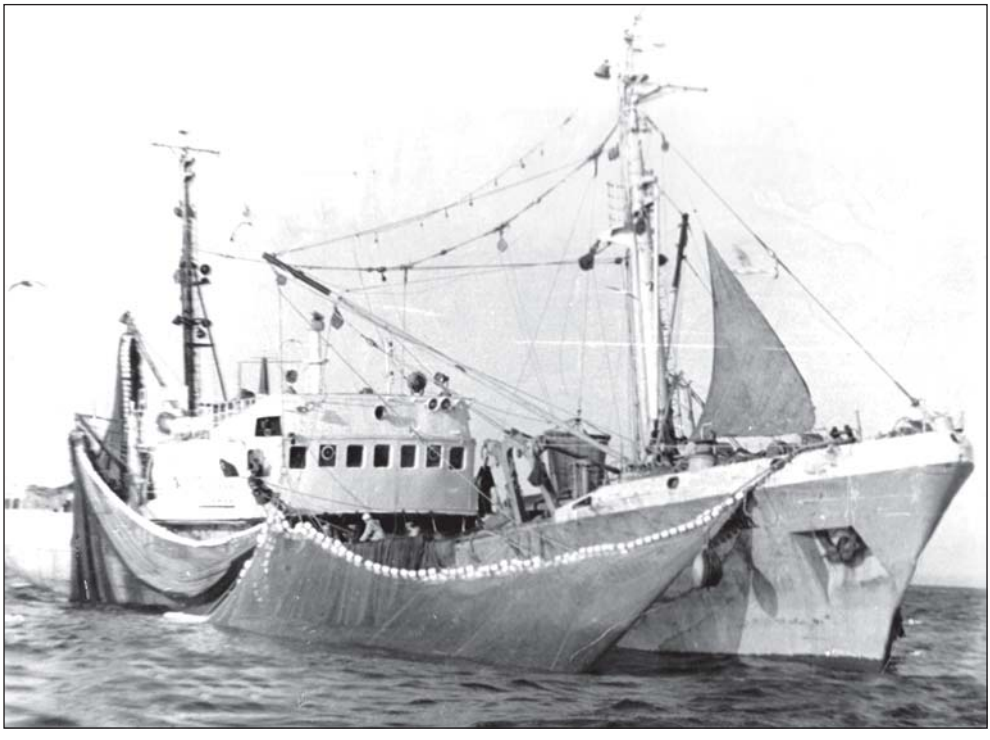
1964 – 2-й помощник капитан-директора ПБ «Чукотка».

1967 – получает рабочий диплом ШДП, № 1717/17 от 19.01.1967 года, и назначается старшим помощником капитана СРТМ 8-454.

1969 – капитан СРТМ «Судоводитель».

1970 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания.

1975 – капитан СРТМ-800 «Юбилейный». Стайпер кошелькового промысла сумбрии.



НИКОЛЮК Михаил Саввович

Капитан дальнего плавания
(23.04.1940)

Родился в с. Садковцы, Могилёв-Подольского района Виницкой области.

1959 – закончил Вилковскую мореходную школу на штурмана малого плавания, направляется в УТРФ КРП на ТХС «Плутон», 3-м помощником капитана.

1961 – получает рабочий диплом ШМП, № 155/61 от 14.12.1961, назначен 2-м старшим помощником капитана СРТ «Космос».

1962 – старший помощник капитана ТРС «Паратунка».

1964 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 93/64 от 14.05.1964 г., в Петропавловском морском рыбном порту.

1965 – капитан МБ «Сигнальный».

1966 – 1969 – заканчивает ускоренный курс ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1968 – капитан ТХС «Меркурий».

1970 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания. Назначается капитаном СРТ «Семипалатинск», ШДП № 208155/839 от 30.06.1970 года.

1971 – капитан СРТР «Кострома», «Лещ», «Кротон».

1976 – назначается капитаном СРТМ-800 8-438.

1979 – назначается капитаном СТР-503 «Семилуки».

1993 – переходит АООТ УТРФ-холдинг.

1995 – назначается капитаном СРТМ «Назаровск».

1997 – капитан СРТМ «Нафталанск».

2003 – переходит в диспетчерскую службу УТРФ.

2004 – 4 октября выходит на пенсию.

Ветеран УТРФ 1984 года, награжден почетной грамотой МРХ СССР к 50-летию Тралфлота в 1986 году, в 1996 году награжден медалью «300 лет Российскому флоту».

1977 год капитан М. С. Николюк с дочерью Анжелой (будущей телеведущей камчатского телевидения)

Так как все рыбака заняты обработкой улова, то склянки отбивает кот Васька

Два будущих капитана М. С. Николюк и Д. А. Нечипоренко. Морское братство неразрывно, 1958 год

ПОДГОРНЫЙ Анатолий Иванович

Капитан дальнего плавания
(02.11.1936)

1959 – поступил в УТРФ матросом.

1962 – окончил учебно-курсовой комбинат Камчатрыбпрома на штурмана малого плавания, получил рабочий диплом ШМП, № 159/62 от 17.09.1962 года в Петропавловском морском рыбном порту.

1963 – 3-й помощник капитан-директора БМРТ «Браслав».

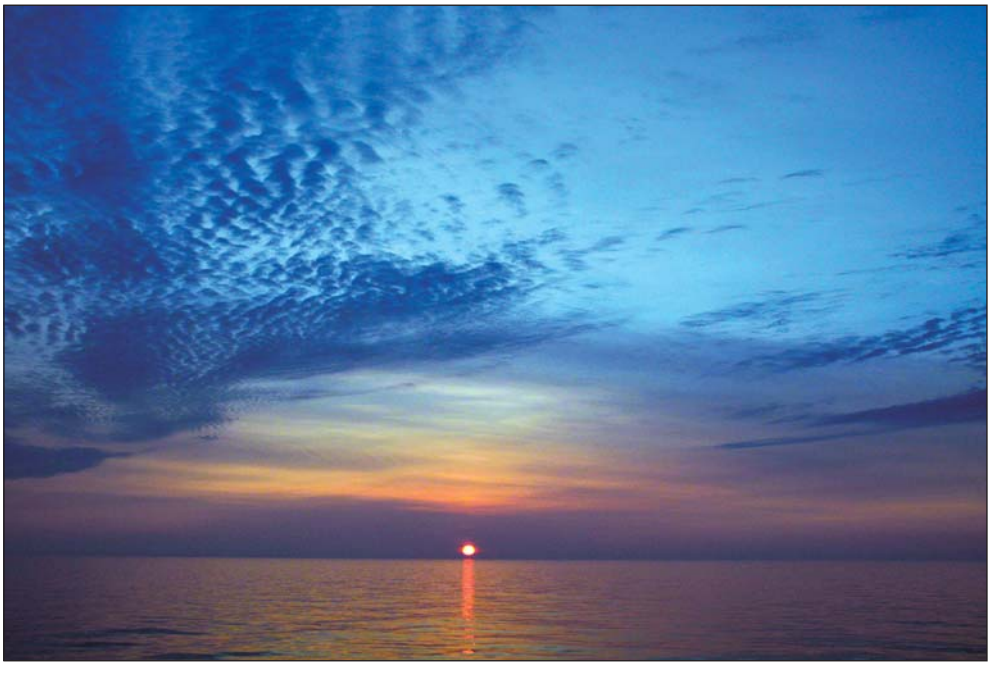
1964 – старший помощник капитана СРТ «Камчатская правда».

1966 – старший помощник капитана СРТМ 8-450.

1968 – капитан СРТМ 8-450.

1977–1981 – подменяет капитана на СТР «Опорный».

1981 – после гибели капитана Быстрова В. Ф. принял СТР «Опорный».



ГЛАЗОВ Виталий Михайлович

Капитан дальнего плавания
(20.09.1949)

Родился в Петропавловске-Камчатское в 1949 году.

1964 – 1969 – закончил Петропавловск-Камчатского морское училище на штурмана дальнего плавания, поступает в УТРФ матросом.

1969 – получает рабочий диплом ШМП, № 207618/566 от 13.10.1969, и назначается 3-м, 2-м, старшим помощником капитана СРТМ 8-450.

1980 – капитан СТР-420 «Каинск».

1986 – капитан СТР-503 «Вострецово».

2000 – переводится в ООО «Камсифуд» капитаном промыслового судна.

2001 – переходит работать в Гадминистрацию Петропавловского МРП на должность капитан-инспектора службы сертификации.

2009 – переводится в ФГУ «Севвостокрыбвод» на должность капитан-наставника.

Награжден знаком «Почетный работник рыбного хозяйства».

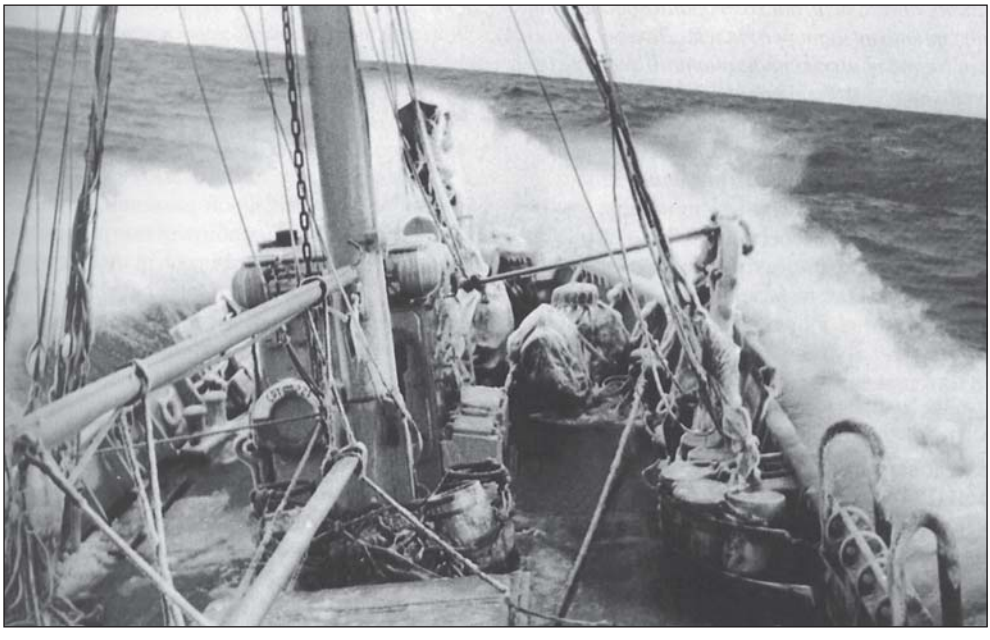
Группа выпускников на 40-летии выпуска (1969). Первый ряд слева направо – В. Лагуткин, Ю. Ведерников, Н. Вертохин, И. Романов, А. Хайрулин, Б. Сорокин.

Второй ряд слева направо – Г. Мальков, В. Кухарчук, С. Климов, П. Юрков (выпустился год спустя), И. Липшиц, В. Добробаба, В. Глагов, М. Леонов, С. Панов, В. Полторанин, А. Ивачев, В. Скуротов, Н. Непомнящий, В. Карматков. Фото В. Хоньякова

БОЙКО Пётр Ефимович

Штурман дальнего плавания
(06.08.1928)

1953 – поступил в УТФ (тралфлот) матросом.
1955–1957 – закончил УКК Камчатрыбпрома на штурмана дальнего плавания, получил рабочий диплом КМИ, № 44/55 от 18.05.1955.
1958 – старший помощник капитана СРТ-300 «Капитан Закхеев».
1959 – капитан ТХС «Альтаир».
1960 – получил рабочий диплом ШДП, № 404/160 от 22.12.60.
1965 – закончил заочное отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.
1966 – капитан СРТР «Космос».
1968 – капитан СРТР «Каюм».
1970 – капитан СРТР «Каюм».



ЦЕЛУЙКО Владимир Алексеевич

Капитан дальнего плавания
(06.12.1943)

1959–1964 – закончил Петропавловск-Камчатское МУ на штурмана дальнего плавания, направляется в УТРФ матросом.

1965 – получает рабочий диплом ШМП, № 223/65 от 22.11.1965, и назначается 3-м помощником капитана СРТ-300 «Красное Знамя».

1966 – 2-й помощник капитана СРТ-300 «40 лет ВЛКСМ».

1967 – старший помощник капитана СРТ «Кошегочек».

1968 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 102/68, и назначается капитаном СРТ-300.

1984 – капитан СТР-503 «Ямальский».

НЕЧИПОРЕНКО Дмитрий Андреевич

Капитан дальнего плавания
(28.05.1939)

Родился в 1939 году в Одесской области.

1959 – закончил Вилковскую мореходную школу малого плавания. Направлен в УТРФ Камчатрыбпрома матросом.

1961 – получает первый рабочий диплом ШМП, № 131/61 от 02.10.1961, в Петропавловском МРП и получает назначение 3-м помощником капитана СРТ «Коряк».

1962 – 2-й помощник капитана СРТ-300 «Кроноцкий».

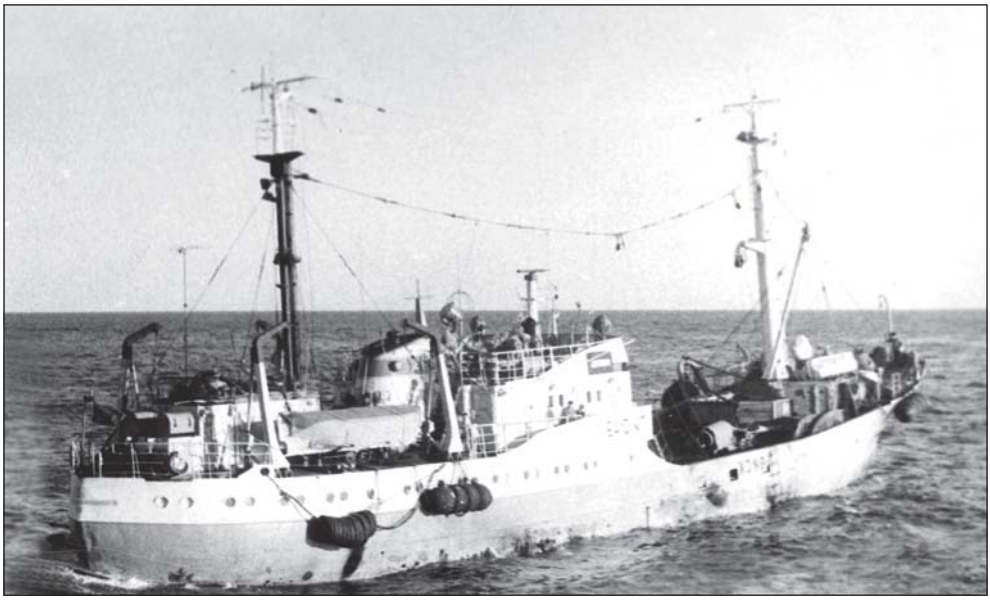
1963 – получает рабочий диплом капитана малого плавания. Старший помощник капитана СРТ-300 «Кроноцкий».

1964 – капитан СРТР «Коростень».

1966–1980 – капитан СРТМ 8-454.

1993 – переходит в АО ОТ УТРФ-холдинг.

1995 – выходит на пенсию.



ОСЬМИНИН Георгий Иванович

Капитан дальнего плавания
(23.07.1935)

1954 – закончил ШУКС малого плавания в Петропавловске-Камчатском. Направлен в УТФ (тралфлот).

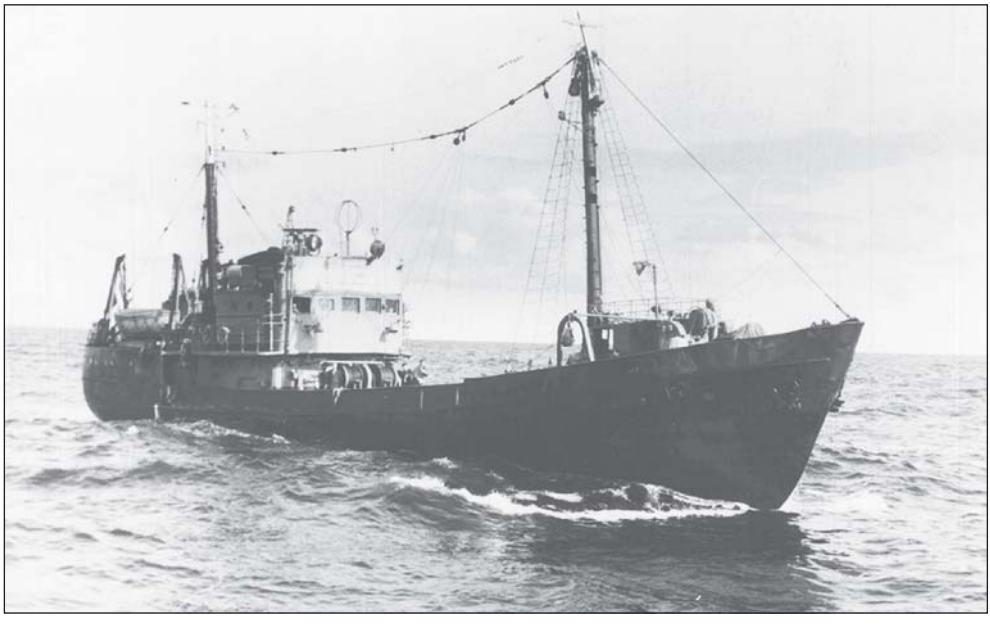
1956 – получает рабочий диплом ШМП, № 158/56 от 20.12.1956 года и назначается 2-м помощником капитана СРТ-300 «Коршун».

1959 – старший помощник капитана СРТ-300 «Орел».

1960 – получает рабочий диплом капитана малого плавания и назначается капитаном СРТ-300 «Северянин».

1962 – заканчивает УКК Камчатрыбпрома на штурмана дальнего плавания.

1963 – получает рабочий диплом ШДП, № 811/22 от 9.02.1963, во Владивостокском рыбном порту и назначается капитаном СРТ-300 «Калыгирь».



БУРКИН Владимир Алексеевич

Капитан дальнего плавания
(20.02.1935)

1956 – поступает матросом в УТФ (Тралфлот) Главкамчатрыбпрома.

1956–1957 – слушатель УКК (учебно-курсовой комбинат) Главкамчатрыбпрома на штурмана малого плавания.

1959 – получает первый рабочий диплом ШМП, № 130/59 от 25.06.1959, и назначается 2-м помощником, чуть позже – старшим помощником капитана СРТ-300 «Кроноцкий».

1964 – заканчивает Петропавловск-Камчатское морское училище (заочно) и 01.08.1964 года получает рабочий диплом ШДП, № 1112/101 от 01.08.1964. Старший помощник капитана СРТР «Николай Вилков».

1965 – старший помощник капитана СРТ-300 «Семипалатинск».

1966 – капитан СРТ-300 «Кихчик».

1967 – капитан СРТР-400 «Кременчуг».

1972–1980 – капитан СРТМ «Географ».

ЛЯДОВ Владимир Иванович

Капитан дальнего плавания
(02.11.1937)

1955–1959 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1960 – поступил в УТРФ Камчатрыбпрома, матрос ТХ «Гомель».

1962 – получает 1-й рабочий диплом ШМП, № 84/62, в Петропавловске-Камчатском МРП и назначается 3-м помощником капитана МБ «Сигнальный».

1963 – 3-й помощник капитана ТХ «Корсаков».

1964 – 3-й помощник капитана СРТ «Кавран».

1965 – 2-й помощник капитана СРТ «Кавран». Получает рабочий диплом ШДП, № 1316/108 от 19.06.1965, во Владивостокском МРП.

1966 – старший помощник капитана СРТ «Кавран».

1967–1980 – капитан СРТР «Крильон».

НИКОЛАЕВ Виктор Фёдорович

Капитан малого плавания
(07.02.1938)

Родился в 1938 году в Одесской области.

1958 – окончил Вилковскую мореходную школу малого плавания.

Направлен в УТРФ Камчатрыбпрома.

1960 – получил рабочий диплом ШМП, № 224/60 от 6.12.1960, становится 3-м помощником капитана СРТ «Рыбак».

1964 – получил рабочий диплом КМП, № 167/64 от 03.09.1964, назначается 2-м помощником капитана СРТ «Каюм».

1967 – старший помощник капитана СРТ «Кит».

1970 – капитан СРТ «Кумроч».

1977–1982 – переведён в Камчатрыбпром на должность начальника экспедиции.

1988 – вышел на пенсию и уехал на материк.

ГОРИЧЕВ Валерий Анатольевич

Капитан дальнего плавания
(31.089.1937)

1954–1958 – закончил судоводительское отделение Херсонского МУ на штурмана дальнего плавания.

1962 – поступил в УТРФ Камчатрыбпрома, 3-й помощник ТХС «Меркурий».

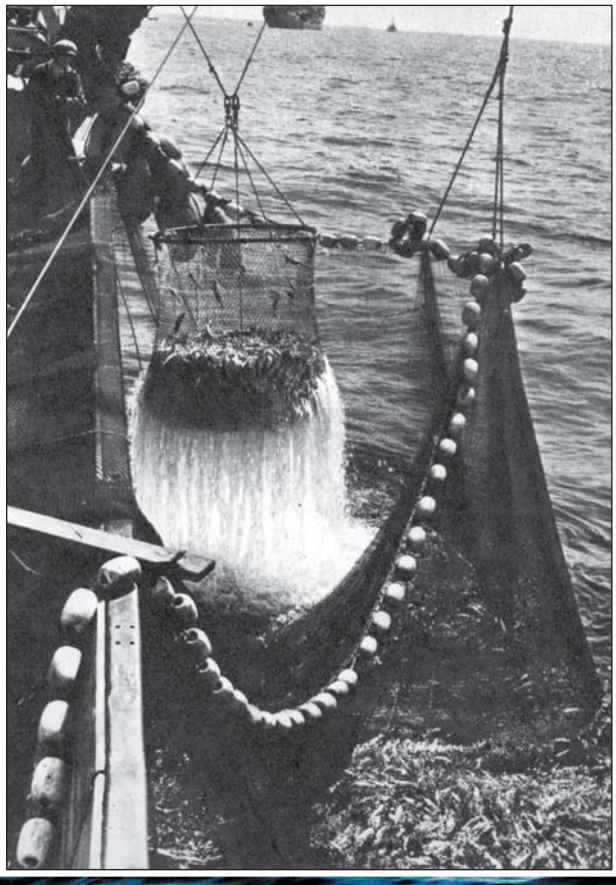
1959 – получил рабочий диплом ШМП, № 14689/0 от 19.03.1959, в Одесском МТИ. 2-й помощник капитана ТХС «Меркурий».

1963 – получает рабочий диплом КМП, № 134/46 от 09.07.1963 года, старший помощник капитана СРТ «В. Быковский».

1964 – старший помощник капитана СРТ «Кекурный».

1965 – получает рабочий диплом ШДП, № 11158/251 от 10.12.1965, во Владивостокском МРИ и капитаном СРТ «Кекурный».

1970–1980 – капитан СРТМ «Комбайнер».



БУРЛЯ Борис Николаевич

Капитан дальнего плавания
(29.06.1936)

Родился в 1936 году в городе Одессе.

1958 – окончил учебно-курсовой комбинат на штурмана малого плавания в городе Одессе.

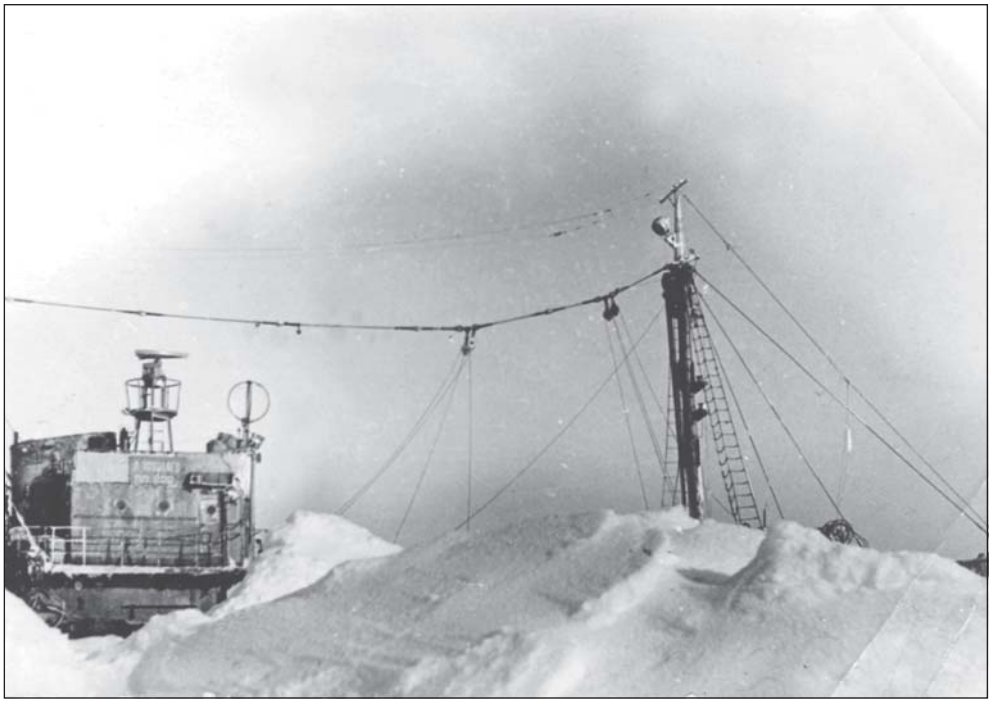
1960 – получил первый рабочий диплом КМП, № 798-к от 03.12.1960, в Керческом МРП, старший помощник капитана МБ «Шалонь», Одесский МРП.

1961 – поступил в УТРФ Камчатрыбпрома, становится старшим помощником капитана СРТ-300 «Кихчик».

1962 – старший помощник капитана СРТР «Андриан Николаев».

1964–1975 – капитан СРТР «Андриан Николаев».

1971 – заканчивает заочно ПКМУ на штурмана дальнего плавания.



КВИЛЮНАС Юрий Николаевич

Капитан дальнего плавания
(13.10.1939)

Ю. Н. Квилюнас (справа) беседует с коллегой

1960 – поступил в УТФ (Тралфлот) матросом.

1955–1959 – закончил судоводительское отделение Петропавловск-Камчатского мореходного училища, дальнее плавание.

1962 – назначен 3-м помощником капитана СРТ «Камчатская Правда», получил первый рабочий диплом ШМП, № 22/62 от 30.01.1962, в Петропавловском МРП.

1963 – 2-й помощник капитана СРТ-300 «Крильон».

1964 – 2-й помощник капитана СРТ-300 «Сом».

1965 – получает рабочий диплом ШДП № 1459/252 от 10.12.1965 г. во Владивостоке МРП, старший помощник капитана СРТ «Крильон».

1966 – капитан СРТ «Раздол».

1968 – капитан СРТМ «Орель».

1969–1972 – осваивал вместе с Соловьёвым В. К. (СРТМ «Тургень») новый кошельковый вид промысла скумбрии и охотоморской сельди, затем с 1973 года – сардины-иваси.

Ветераны тралового флота, слева направо: капитан-директор ПБ «Авача» В. А. Алешин, капитан-директор ПБ «Новая Каховка» Чанцев Б. П., капитан-директор ПЗ «Рыбак Чукотки» Резник В. З. и капитан-снайпер Квилюнас Ю. Н., 7 ноября 2010 года

Ночной замёт

ШУВАЕВ Иван Дмитриевич

Капитан дальнего плавания
(18.01.1938)

1958 – закончил судоводительское отделение Херсонского мореходного училища, на ШДП. Получает в Одесском МТП первый рабочий диплом ШМП № 14636/0 от 5.03.1959 г.

1961 – с мая поступил штурманом в УТРФ Камчатрыбпром, 2-м помощник капитана, старший помощник капитана СРТ-300 «Каменный».

1964 – получает рабочий диплом ШДП, № 10121 от 31.01.1964 года.

1965 – назначается капитаном СРТ-300 «Алупка».

1975 – получает рабочий диплом КДП и назначается капитаном СТР-503 «Согда».

1995 – вышел на пенсию.

ФАДЕЕВ Илья Филиппович

Капитан дальнего плавания
(1940–…)

1957–1961 – заканчивает судоводительское отделение Петропавловск-Камчатского мореходного училища, на штурмана дальнего плавания.

1961 – поступил в УТРФ Камчатрыбпрома, получает первый диплом, № 135/63. Назначен 3-м помощником капитана ТХС «Плутон».

1964 – получает рабочий диплом ШМП, 2-й помощник капитана ТХС «Мизар».

1966 – 2-й помощник капитана СРТР «Кострома».

1967 – получает рабочий диплом КМП, № 15/67 от 25.01.1967, и назначается старшим помощником капитана СРТ «40 лет ВЛКСМ».

1968 – капитан СРТР «Кострома».

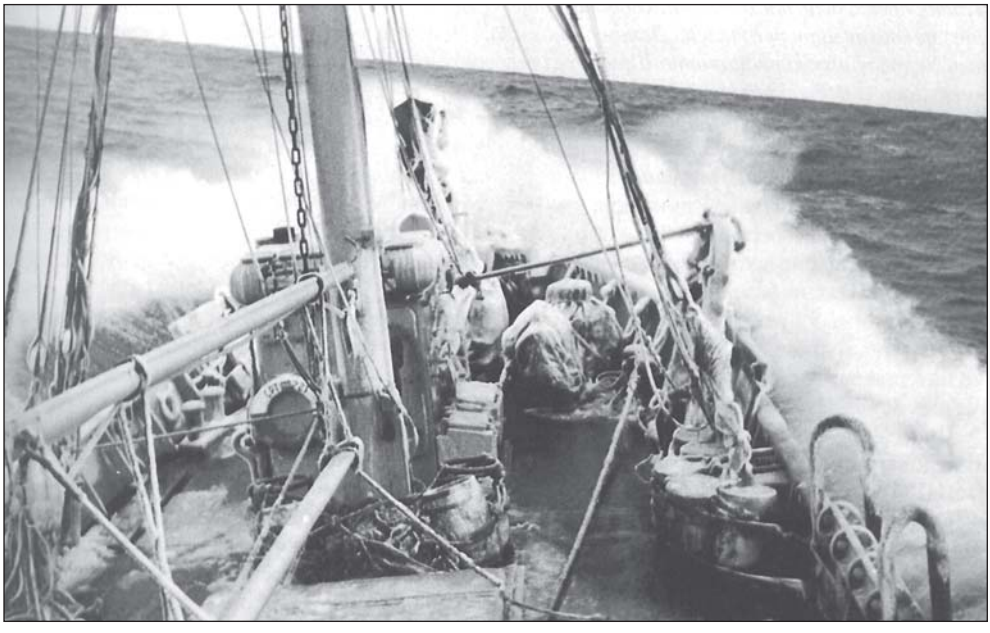
1970–1975 – капитан СРТ «Раздол».

ЦУКАНОВ Емельян Иванович

Капитан малого плавания
(29.10.1924–15.11.1980)

1952 – поступил в УТФ матросом.
1957 – закончил УКК на ШМП в ПМРП, получил диплом судоводителя до 200 регистровых тонн.
1958 – получил рабочий диплом ШМП, № 94/58 от 07.05.1958, в ПМРП и назначается старшим помощником капитана СРТ «Култушный».
1960 – старший помощник капитана СРТ «Кременчуг».
1960 – получает рабочий диплом КМП, № 96/60 от 10.05.1960, в ПМРП и назначается капитаном СРТ «Камчатская правда»
1966 – капитан СРТ «Фиорд».
1967 – капитан СРТ «Кузачин».
1969–1973 – капитан СРТ «Космос».
1980 – умер, похоронен в Петропавловске-Камчатском.

Емельян Иванович долго болел и 15.11.1980 на 57 году жизни умер. Был азартный рыбак (записано в штурманских тетрадях).



ЧИСЛОВ Константин Андреевич

Капитан малого плавания,
Герой Социалистического Труда
(19.08.1921–04.11.1992)

1952 – поступил в УТФ (Тралфлот) матросом.

1956 – закончил УКК Главкамчатрыбпрома, штурман малого плавания.

1957 – назначен 2-м и 3-м помощником капитана МБ «Сигнальный».

1958 – старший помощник капитана СРТ-300 «Капитан Закхеев».

1959 – получает рабочий диплом КМП, № 103/59 от 03.05.1959, и назначается капитаном СРТ «Капитан Закхеев».

1964–1968 – капитан СРТР «Соликамск».

1969–1978 – капитан СРТР «Н. Вилков».

1981 – выходит на пенсию.

1992 – умер 4 ноября.

Константин Андреевич пришёл в траловый флот после службы в армии. Он участник Курильского десанта 1945 года, очень скромный и доброжелательный человек. Он прикипел душой к своему судну и не любил менять. Так же он относился и к экипажу, они с ним держались всегда. Он воспитал много будущих капитанов, и лучший из них Бочкарёв В. Н.

Звание Героя Труда не поменяло его отношения к рыбакам, друзьям, коллегам. Он тяжело пережил 1991 год.

В центре Герой Социалистического Труда капитан К. А. Числов

Герой Социалистического Труда

Его породнила с Камчаткой война. Во второй половине прошлого века на рыболовецком флоте Камчатки Константин Андреевич Числов, пожалуй, был одним из самых известных капитанов. За долгую флотскую судьбу он мужественно выдержал такие испытания, которых с лихвой хватило бы на несколько жизней. Но морская биография Константина Андреевича, его знакомство с Камчаткой началось гораздо раньше. За год до начала Великой Отечественной войны он был призван на военную службу. Таким образом, уроженец Калининской области Числов попал служить в Тихоокеанский флот. В начале войны корабль, на котором он служил, стоял во Владивостоке, в бухте Золотой Рог. Моряки были уверены, что их вскоре повезут на Запад — воевать. Но их отправили на Камчатку. 28 июня отряд моряков прибыл в Петропавловск на военный корабль «Саратов». Многим прибывшим на новое место службы не было еще и двадцати, и все мысли у них были о войне.

Время от времени с корабля «Север», куда его перевели служить, небольшие группы моряков отправляли на фронт. Однажды к борту подошел катер, чтобы забрать шестерых матросов-пулеметчиков. Тогда несколько отчаянных моряков, человек 10–12, в их числе друзья Константин Числов и Николай Вилков, спустились на катер с шестью пулеметчиками и в один голос заявили: назад не поднимаемся, посылайте нас на фронт. Их старались уговорить, но напрасно. Часа четыре катер простоял у борта. Потом комиссар, разобравшись в чем дело, сказал: «Трусы вы и больше никто. Знайте, что здесь очень скоро и трудней будет. Кем же вас тогда считать прикажете? Под трибунал захотели?» Пришлось вернуться назад на свой корабль.

Моряки знали, что рано или поздно наступит их черед, поэтому готовились воевать и на море, и на суше. Они видели, что на берегу в городе, в порту вся жизнь людей была подчинена одному – все для фронта! Порой в плавании встречали в море детали со сбитых самолетов, нередко над кораблем пролетали американские бомбардировщики на Курилы бомбить японские укрепления.

День Победы Константин Андреевич встретил во Владивостоке, где формировалась спецкоманда для приема на Алеутских островах от американцев специальных десантных судов. На одном из островов полмесяца осваивали новые плавсредства, а затем перегнали их на Камчатку. На подходе к Петропавловску узнали, что Японии объявлена война.

Войска Камчатского оборонительного района получили боевой приказ: провести Курильскую десантную операцию. На ее подготовку было дано двое суток. Весь город ожил и напоминал разбуженный муравейник. По улицам потоком шли в пункты посадки на корабли автомобили, тягачи с войсками, боевой техникой, снаряжением, тянулись пешие колонны, вереницы конных повозок.

К утру 17 августа погрузка на корабли была завершена и вся армада из

Авачинской бухты вышла в Тихий океан, и, выстроившись в кильватерную колонну, корабли и транспортные суда с десантом на борту взяли курс на остров Шумшу.

После короткой артподготовки десантные суда с подразделениями первого отряда поворотом «все вдруг налево» перестроились из кильватерного строя в строй фронта и на трехкилометровой полосе взяли курс к местам высадки. Десантное судно, на котором находился старшина 2-й статьи боцман Числов, было в этом строю. Константину Андреевичу на всю жизнь запомнились тревожная тишина и томительные минуты ожидания приказа. Вот радисты получили шифрованный сигнал капитана 1-го ранга Д. Г. Пономарева: «Начать высадку!»

Воины в бушлатах и солдатских гимнастерках прыгали в холодные воды моря с автоматами, винтовками и пулеметами в руках, кто вплавь, кто при помощи подручных средств устремлялись к берегу, чтобы зацепиться там и обеспечить плацдарм для последующих эшелонов наступающих войск. Из-за тумана японцы, кажется, не заметили высадку передового отряда – в первый подход к берегу почти без потерь высадил десантников. Но в следующий подход моряки попали под ураганный огонь японцев. Вражеские снаряды поразили ходовую рубку, были искорежены высадочные трапы, выведен из строя генератор, погас свет, повреждено рулевое управление, через пробоины в машинное отделение хлынула вода. И в этих тяжелейших условиях командир корабля лейтенант Леонид Сафронов и его помощник лейтенант Евгений Кашинцев четко и умело руководили действиями экипажа, обеспечили продолжение высадки.

На судне возник пожар. Многие насосы и огнетушители вышли из строя, пробиты были пожарные шланги. При этом экипаж вел стрельбу по врагу, матросы заделывали пробоины, оказывали помощь раненым.

В критический момент к десантному судну, охваченному пламенем, подошел минный заградитель «Охотник», и члены экипажа приступили к тушению огня всеми имеющимися средствами.

А на самом десантном судне самоотверженно боролись за спасение судна все, кто не был занят стрельбой. Командир боевой электромеханической части младший лейтенант технической службы Б. С. Галочкин в кромешной тьме вместе с группой мотористов и электриков, используя запасные аккумуляторы, включил в работу аварийно-спасательные насосы для откачки воды, наладил рулевое управление. Это позволило под прикрытием дымовой завесы вывести десантное судно в безопасное место. Но здесь корабль пытался уничтожить японский самолет. Числов встал вместо убитого в бою пулеметчика и открыл огонь по самолету из зенитной установки. Атака с воздуха была отбита. По распоряжению командования морякам удалось своим ходом дойти в Петропавловский порт, в одну ночь с работниками судоверфи завершить необходимые ремонтные работы и вновь прибыть в район боевых действий. За мужество и самоотверженность старшина 2-й статьи

боцман К. А. Числов с другими отличившимися в бою офицерами, старшинами и матросами корабля был удостоен ордена Красной Звезды.

В боях за освобождение острова Шумшу геройски погиб, грудью закрыв амбразуру, старшина первой статьи Николай Вилков, ставший Героем Советского Союза.

Константин Числов и Николай Вилков со дня призыва служили на одном корабле, их связывала настоящая морская дружба…

После войны, став рыбаком, Константин Андреевич десятки раз проходил через Первый Курильский пролив мимо угрюмых скалистых берегов острова Шумшу. Каждый раз в этих местах он поднимался на мостик, в бинокль всматривался в крутые склоны острова, где он получил боевое крещение, где в братских могилах навечно остались товарищи по оружию, где разбросаны остовы сожженных вражеских танков и орудий. Не стерлись ещё с лика земли заросшие травой полузасыпанные траншеи, воронки от снарядов наших дальнобойных орудий и авиационных бомб… Когда в 1952 году демобилизованный военный моряк Числов поступил на работу в управление тралового флота, ему уже было за тридцать. Без образования, гражданской специальности ему пришлось начинать жизнь с чистого листа и самой рядовой должности – матрос. Через пять лет Константин Андреевич окончил курсы повышения квалификации, получил диплом штурмана, а затем и капитана малого плавания. В начале 60-х годов капитан Числов возглавлял экипажи средних рыболовных траулеров «Капитан Закхеев» и «Соликамск». Ему пришлось на собственном опыте испытать и пережить все тяготы и лишения, выпавшие на долю рыбаков первых лет освоения активного морского промысла. У них не было опыта, приборов поиска косяков рыбы, навыков плавания в ледовых морях. Вот почему редко кто из капитанов среднего рыболовного флота в 1950–1960-е годы избежал аварийных ситуаций. На первых порах этой участи не избежал и К. А. Числов. Улов на один траулер составлял 7–8 тысяч центнеров рыбы. Достижения прославленных капитанов Алешкина и Кузнецова – 25 тысяч центнеров казались недосягаемыми.

Терпение, упорство, стремление освоить тонкости рыбацкого ремесла у лучших мастеров высоких уловов постепенно вывели Константина Андреевича в ряд лучших капитанов рыбной промышленности Камчатки.

В 1967 году экипаж СРТ «Соликамск» капитана Числова довел вылов рыбы до 50 тысяч центнеров. Таких уловов промысловики Камчатки еще не знали. Константин Андреевич Числов был удостоин звания Героя Социалистического Труда.

В зените трудовой славы Константин Андреевич неожиданно для многих коллег принимает решение – передать траулер «Соликамск» своему старшему помощнику В. Н. Бочкареву, а сам обращается с просьбой к руководству флота перевести его на отстающее судно, носящее имя друга Героя Советского Союза Николая Вилкова.

Такое решение капитан принял не вдруг, а в результате долгих размышлений. Его всегда коробило, когда в числе отстающих называли суда, носящие на борту имена героев войны. Он не хотел смириться с тем, что дорогие для него фамилии упоминаются в связи с неблаговидными случаями. Старшина первой статьи Николай Вилков был заводилой, прекрасным организатором и товарищем.

Он добровольцем записался в передовой отряд десанта. Когда под губительным огнем вражеского дота, имея большие потери, залегла рота морской пехоты, в критический момент боя к доту подполз заместитель командира взвода Н. А. Вилков и забросал дот гранатами, а когда из него вновь открыли огонь, закрыл амбразуру собственным телом. Под бушлатом, на груди Николая Вилкова, его боевые товарищи нашли красное полотнище – это был флаг Отчизны, который моряк-коммунист хотел водрузить на вершине высоты 171. Десантники поклялись водрузить знамя на высоте, вернуть Родине ее исконные земли и сдержали клятву.

Государство много делало для увековечивания памяти павших героев. Их именами названы улицы, корабли, пионерские дружины, населенные пункты. В центре Петропавловска сооружен памятник в честь освободителей Курильских островов. В дни торжеств горожане возлагают цветы у обелиска. Но ветерану К. А. Числову не давала покоя мысль сделать самому что-то доброе для боевого друга. А что конкретно – никак придумать не мог. Решение пришло как бы само собой, Константин Андреевич даже изумился, как же он раньше не догадался… Руководство тралового флота поддержало благородное стремление ветерана и, решив некоторые формальные вопросы, направило капитана К. А. Числов на СРТР «Николай Вилков».

Ступив на палубу нового для него судна, Константин Андреевич ощутил какое-то душевное облегчение, будто сбросил с плеч груз, тяготивший его. В то же время капитан понимал, что теперь он в ответе не только за экипаж, но и за доброе имя друга.

С присущей многоопытным капитанам тщательностью он приступил к комплектованию команды. В этом деле капитан особых трудностей не испытывал: за многие годы работы в море он обрел большой авторитет и уважение на флоте как удачливый рыбак, добрый, требовательный и порядочный человек, поэтому многие просились в команду. И он многих знал не понаслышке, а по совместной работе.

Как принято у капитанов старшего поколения, Константин Андреевич все нити судовой жизни держал в кулаке, поскольку в море мелочей не бывает, поэтому он стремился предусмотреть все возможные ситуации, чтобы они не стали в море неожиданностью. «В первом рейсе на новом судне, конечно, волновался больше, чем обычно, – рассказывал потом знаменитый рыбак, – но команда подобралась хорошая, дружная, и в грязь лицом не ударили».

Еще одно обстоятельство способствовало успешной работе экипажа К. А. Числова и других траулеров. В начале 70-х годов на Камчатке опробовали первыми в Дальневосточном бассейне новый групповой метод организации промысла. Суть его заключалась в том, что группа траулеров закрепляется за определенной плавбазой и обеспечивает ее бесперебойную работу, а плавбаза организует равномерный прием уловов от своих траулеров в любое время суток. Таким образом, рыбаки и обработчики в одинаковой степени оказываются заинтересованными в конечном результате труда. Работая по групповому методу, плавбаза «Северный полюс» в первый же год работы показала выдающийся результата, приняв в обработку от добывающих судов 401 тысячу центнеров рыбы. Такого успеха не добивалась ни одна плавбаза в стране. Через год этот достигнутый уровень был значительно перекрыт, обработано 500 тысяч центнеров рыбы.

Высоко оценивая роль коллектива плавбазы «Северный полюс» под руководством капитан-директора А. А. Гимильштейна в достижении выдающегося результата, начальник экспедиции Михайлов и флагманский помполит Васильев отметили и «большую заслугу рыбаков, в первую очередь, комсомольско-молодежного экипажа траулера “Николай Вилков”, руководимого Героем Социалистического труда К. А. Числовым, который за девять месяцев работы сдал “Северному полюсу” 40 тысяч центнеров рыбы». К этому времени Константин Андреевич разменял уже шестой десяток, в таком возрасте оставаться на капитанском мостике небольшого промыслового судна удается немногим. А он продолжал рыбачить с не меньшим азартом, чем в молодые годы.

Азарт – свойство одинаково присуще и человеку с удочкой в руке возле речки, и профессиональному рыбаку промыслового флота. В его основе лежат: терпеливость, вера в удачу, упорство и трудолюбие. Если человеку не дано таких качеств натуры, вряд ли он может стать настоящим рыбаком.

Но это видимая, внешняя сторона деятельности людей рыбацкой профессии. Немногословный, сдержанный, приветливый Константин Андреевич Числов поступал так или иначе не по сиюминутным соображениям. Его решения, как правило, были продиктованы внутренним убеждением, нравственным чутьем.

Однажды по просьбе моряков своего траулера капитан написал письмо матери своего боевого друга Николая Вилкова с приглашением приехать в гости, побывать на корабле, названном именем ее сына. Константин Андреевич выслал ей денег на дорогу. Несмотря на почтенный возраст и мучившие ее хвори, мать Героя с благодарностью приняла приглашение рыбаков и отправилась на край света, на Камчатку.

В аэропорту у подножья трех вулканов ее встретили с почестями, как родного человека. Когда гостью привезли в порт, где стояло судно, она, увидев на борту крупными буквами написанное имя и фамилию своего сына,

тихо заплакала, стала креститься и шептать молитву. Ей показали каюты штурманов и матросов, ходовую рубку, рацию – человеку сухопутному все было интересно.

Когда команда собралась в столовой, мать Героя обратилась к рыбакам: «Сынки мои! Материнское спасибо и земной поклон вам за добрую память о моем сыночке. В сердце моем он остался таким же молодым, сильным и красивым, как вы. Он с детства мечтал о море и гордился тем, что служит на флоте. Тяжела и опасна ваша работа. Примите от меня самое дорогое, что у меня есть, – вот эту икону с образом Богородицы пресвятой девы Марии, небесной заступницы святой Руси. Она оградит вас от опасностей и бед. Да хранит вас Господь!»

Искренние, из глубин души идущие слова простой русской женщины, вопреки всем невзгодам сохранившей в своем несуетном сердце веру пращуров, из тьмы веков, передаваемой из уст в уста, из поколения в поколение, безмерная глубина ее материнской любви потрясли тогда седого ветерана. И эти небезгрешные, грубоватые парни с просветленными глазами благодарно хлопающие доброй и милой пожилой женщине, показались ему такими своими, такими родными…

Долго думал капитан, как быть с дорогим подарком. Будучи человеком материалистического воспитания, он не допускал возможным использование иконы как предмет религиозного поклонения, да и не представлял себе подобающего места, где она могла бы быть помещена. Поэтому Константин Андреевич обвернул икону белым с цветочками платком, которым когда-то покрывала голову Мать Героя, и поставил ее как символ Матери всех моряков в капитанский сейф с важными судовыми документами, хранил как самую дорогую реликвию.

Будучи на пенсии и переезда с семьей в Подмосковье, капитан Числов не раз возвращался на Камчатку, выходил на промысел в море, как в былые годы.

Газета «Рыбак Камчатки» в специальном номере, посвященному 50-летию образования базы тралового флота сообщала, что лидерами соревнования в своих группах признаны экипажи СТ «Ванинск» (капитан Г. А. Канцибер) и СРТР «Лещ» (капитаны Н. П. Круглов и К. А. Числов).

Тогда Константину Андреевичу исполнилось 65 лет. Другого случая, когда человек в таком возрасте продолжал руководить средним рыболовным траулером, история рыбной промышленности области не знает. Этот факт достоин книги рекордов, в то же время его по праву можно считать гражданским подвигом капитана Числова.

А. Х. Галимов

БОЧКАРЁВ Владимир Николаевич

Капитан дальнего плавания
(29.03.1940)

1956–1960 – заканчивает судоводительское отделение Петропавловск-Камчатского мореходного училища, штурман дальнего плавания. С декабря 1960 года поступил в УТРФ матросом.

1963 – получает первый рабочий диплом ШМП, № 64/63 от 26.06.1963 года, и назначается 3-м помощником капитана СРТ-300 «Раздол».

1964 – 2-й помощник капитана СРТ.

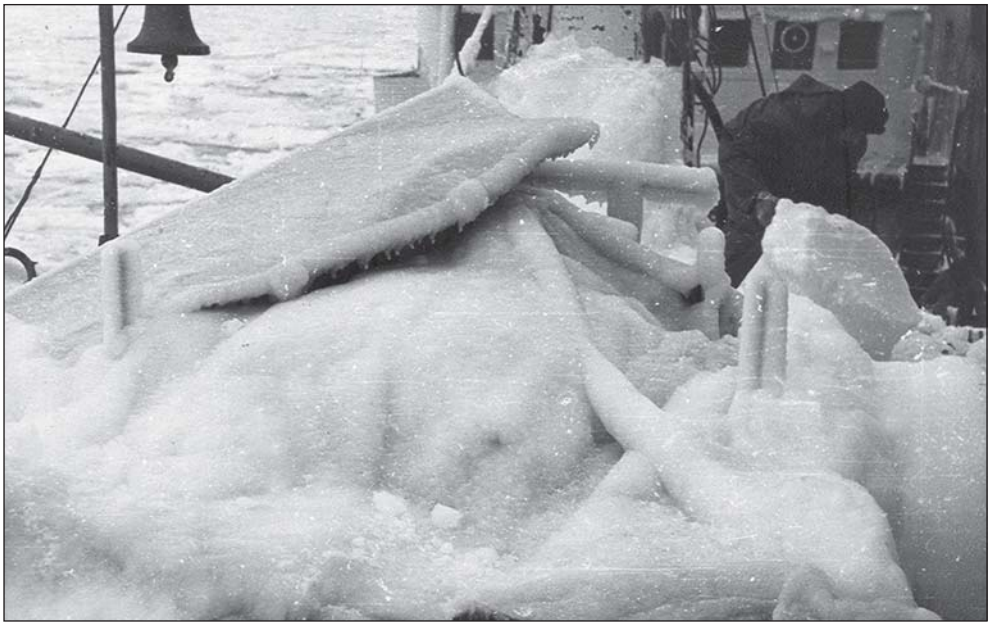
1964 – старший помощник капитана СРТР «Кострома».

1966 – получает рабочий диплом КМП, № 66/66 от 03.05.1966 года, старший помощник капитана СРТР «Лосось».

1966 – в декабре меняет рабочий диплом на ШДП, № 1698 от 21.12.1966 года, и назначается старший помощником капитана на СРТ «Соликамск» к К. А. Числову.

1968 – капитан СРТ «Соликамск» (принимает дела у К. А. Числова) который получает СРТР «Н. Вилков».

1971–1980 – капитан СРТМ «Городок».



СМИРНОВ Виктор Викторович

Штурман дальнего плавания
(31.10.1930)

1952 – поступил в УТФ Главкамчатрыбпрома матросом на промысловые суда.

1955 – закончил Школу усовершенствования командного состава (ШУКС) на ШДП.

1956 – получает рабочий диплом ШДП, № 162/56 от 21.12.1956, в Петропавловском МРП. Старший помощник капитана МБ «Прилив».

1958 – капитан СРТ «Рыбинск».

1959 – капитан СРТ «Сокол».

1960–1964 – капитан СРТ «Рыбинск».

1965 – перешел работать в колхозную систему.

ЛЫСАКОВ Григорий Кириллович

Штурман дальнего плавания
(15.02.1918–…)

1940 – поступил матросом промсудов в базу Морлова АКО.

1952 – получил рабочий диплом ШМП, № 178/15 от 10.12.1952 года.

1955 – закончил ШУКС на ШДП.

1956 – 2-й, старший помощник капитана СРТ «Корф».

1958 – капитан СРТ «Корф».

1959 – капитан СРТ «Кедровый».

1961 – капитан СРТ «Крузенштерн».

1967 – капитан СРТ «Раздол».

1969 – капитан СРТ «Лещ».

1970 – вышел на пенсию.

Два выпускника ШУКС, два друга, капитаны А. М. Рафайлович и Г. К. Лысаков, 1955 год, Петропавловск-Камчатский

ДОЦЕНКО Иван Тихонович

Штурман дальнего плавания
(23.02.1914–...)

1950 – поступает матросом в УТФ Главкамчатрыбпрома.
1951 – заканчивает УКК и работает помощником капитана СРТ-300.
1953 – получил рабочий диплом КМП, № 3674/253 от 17.04.1953 года.
1955 – закончил ШУКС на штурмана дальнего плавания.
1956 – 1968 – старший помощник капитана, капитан СРТ-300, УТФ.
1968 – 1971 – старший помощник капитана СРТМ 8-402.

КРИВОШЕЕВ Виктор Ефимович

Штурман дальнего плавания
(1934–11.1981)

1952–1957 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на ШДП, сразу поступил в УТФ (УМАР).

1958 – получил 1-й рабочий диплом ШМП, № 43/58 от 31.01.1958,. в ПМРП 3-й,2-й помощник капитана СРТ «Кичига».

1959 – старший помощник капитана СРТ «Кичига».

1960 – капитан СРТ «Кичига», получил рабочий диплом КМП, № 130/60 от 07.06.1960 года. (Столкновение в тумане и гибель СРТ «Кичига».)

1962 – получает рабочий диплом ШДП, № 655/75 от 02.06.1962 года, во Владивостокском МТП и назначается капитаном СРТР «Кит».

1967 – капитан СРТ «Кострома».

После столкновения при плохой видимости на промысле сельди в Охотском море, из-за быстрого затопления машинного отделения спасти СРТ-300 «Кичига» не удалось. Собрали только плавающие бочки, экипаж спасен. 1960 год

ДУБОВСКИЙ Лев Иванович

Капитан дальнего плавания
(26.05.1934–10.03.1979)

1950 – поступил матросом в УТФ.

1954 – заканчивает судоводительское отделение Петропавловск-Камчатского мореходного училища, штурман дальнего плавания.

1957 – 2-й помощник капитана СРТ-300 «Синарск».

1958 – старший помощник капитана СРТ «Синарск».

1959 – получает рабочий диплом ШДП, № 225/59 от 26.11.1959 года, и назначается капитаном ТХС «Меркурий».

1962 – капитан СРТ-300 «Кижуч», посадка судна на камни в бухте Лаврова. За аварию и потерю лова понижен до старшего помощника капитана на шесть месяцев.

1965 – капитан СРТ-400 «Академик Книпович».

1966 – капитан СРТМ 8-438.

1967 – капитан-директор БМРТ «Борис Горинский».

1970 – капитан СРТМ 8-410.

1972 – капитан-наставник службы мореплавания УТРФ.

1974 – 1979 – флаг-капитан Охотоморской экспедиции УТРФ.

Умер в море (находился в экспедиции) 10 марта 1979 года.

ШЕВСТРУК Валерий Николаевич

Капитан дальнего плавания
(15.10.1948–13.08.2010)

Родился в городе Минеральные воды Ставропольского края.

1963–1968 – закончил Астраханский моррыбтехникум (судоводительское отделение).

1968 – поступает в УТРФ матросом.

1969 – получает рабочий диплом ШМП и назначается 3-м помощником капитана СРТ-300.

1973 – старший помощник СРТМ.

1978 – назначется капитаном СТР-503 «Селенур».

1991 – принимает и осваивает новый траулер-стеркодер «Адмирал Завойко».

1993–1994 – капитан-директор РТМС в городе Лиссабон (Португалия).

1996–2004 – заместитель генерального директора по безопасности мореплавания компании «Си лайн».

Умер 13 августа 2010 года, похоронен в Петропавловске-Камчатском.

С морем расставаться нужно вовремя

«В море хочется. Скучаю. Но… Будь мне сейчас лет 40 – на берегу не сидел бы. А так – возраст уже не тот», – отвечает Валерий Николаевич Шевструк на мой вопрос. В общем-то, типичный журналистский вопрос рыбаку, которому однажды пришлось расстаться с морем. Причем, задавая его, я заранее знала примерный ответ – иного просто еще ни от кого не слышала. Валерий Николаевич не нарушил такой вот традиции. Да и не смог бы, даже если он захотел. Как не будет ему сниться море – штормовое или спокойное, с теплым летним дыханием и в зимних жестоких льдах? Неважно, каким оно воспринималось в разлуке с семьей, в накопившейся от монотонности усталости. Не может не сниться и манить лучшими своими пейзажами, самыми яркими ощущениями и радостными минутами, которые копились годами, – а теперь, оказывается, стали едва ли не самыми главными и приятными воспоминаниями.

В. Н. Шевструк, как и многие выпускники мореходных училищ на материке, на далекую Камчатку ехал с твердым намерением отработать положенные три года и вернуться, может быть, не в родные Минеральные воды, но на Каспий – где ходил практикантом на промысел, учась в Астраханской мореходке. По распределению он попал в УТРФ и поначалу изменять жизненные планы не помышлял. Но вскоре начались неожиданные перемены. Профессиональный рост шел стремительно, на первой флотской должности – матроса – задержался не долго. На исходе третьего года работы уже был старпомом. Ехать домой? Это тогда, когда диплом капитана уже на горизонте?

Конечно, решил не торопиться покидать Камчатку. Ну, а потом… Во-первых, у рыбака появилась семья. Конечно, жена могла и согласиться поменять место жительства на более теплый край, где много фруктов и долгое лето. Во-вторых, Валерий Николаевич уже совсем по-иному смотрел на труд рыбака на Тихом океане. На Каспийском море он добывал только кильку – ее тогда, кстати, было много (не то что сейчас – видимо, нефтепромыслы губительно отразились на состоянии ее запасов, в последние же годы пресса сообщает даже об очень странных и необъяснимых для науки случаях гибели целых стад рыбы). Здесь же промысловый «ассортимент» довольно широк, и по каждому объекту промысла у рыбаков свои приемы. Разумеется, интересно было осваивать все тонкости рыбацкого ремесла.

Еще «затянуло» Валерия Николаевича освоение новых (и для него, и для многих его коллег) типов судов. Начинал он на СРТ – и, естественно, мечтал попасть на СРТМ. Потом – на СТ. А уж когда в Тралфлоте появились «стеркодеры» – и говорить не о чем, счастлив был, получив назначение на «Адмирала Завойко». «Хорошие суда», – говорит Шевструк. Да и

все так говорят. Но сам он, улыбаясь, вспоминает «главное» впечатление от норвежского траулера: распробовал вкус минтая. Вообще-то рыбаки, в рейсе кушая парного минтая, уважительно относились к нему. Но филе-то еще вкуснее.

Последний рейс в УТРФ, где после училища он все годы и работал (от матроса – по всем служебным ступенькам – до капитана), получился неудачным. Был он не промысловым – предложили перегнать из Лиссабона купленный Тралфлотом РТМС. Все бы ничего, но там какие-то неувязки по оплате, долгам прежнего судовладельца выявились, в общем, год и семь месяцев Валерий Николаевич «отдыхал» в португальской столице, пока не передал судно калининградскому экипажу. А потом, уже от коммерческой фирмы, пошел перегонять «пароход» во Владивосток на ремонт – и задержался ни много ни мало на год. Наверное, море предупреждало рыбака: расставаться нужно вовремя?

Совсем с морем Валерий Николаевич, конечно, не расстался. Работая заместителем генерального директора по безопасности мореплавания в компании «Си лайнс», он как бы одной ногой на берегу, но другой – все же «на палубе». В его ведении всего два промысловых судна, численность плавсостава, соответственно, невелика. Но зато эта работа держит его в курсе рыбацкой жизни и позволяет чаще встречать своих давних коллег и учеников, которыми очень гордится. Например, Игорь Нечаев у него был третьим помощником на СТ, на «филейщике» – вторым, а теперь уже капитан, о котором отзываются как о прекрасном профессионале.

Когда я пришла на встречу с Шевструком, он грустно смотрел на свежие метеокарты: «Три тайфуна на юге гуляют. Обидно будет, если на День рыбака погода испортится. Фирма празднование с выездом за город запланировала…» Еще бы не обидно: чаще всего он этот праздник встречал в море или далеко от Камчатки.

Так что пожелаю Валерию Николаевичу то, что всем рыбакам и камчатцам: пусть в предстоящие выходные погода нас не подведет!

А. Н. Якунин

ХАЖАСАИТОВ Закир Абдулбарович

Капитан дальнего плавания
(1947–14.02.2004)

1965–1970 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на ШДП.
1971–1980 – младший-старший помощник промысловых судов УТРФ.
1980 – капитан СРТ-400.
1985 – капитна СТР-503 «Зуйково».
1992 – уволился и уехал в Барнаул.
Умер 14 февраля 2004 года в городе Барнауле.

На рыбацком слёте: слево направо: капитан-директор ПБ «Новая Каховка» А. А. Шкирёв, капитан СТР «Зуйково» З. А. Хажасаитов и Ю. А. Гессли, капитан-директор ПБ «Комсомольск-на-Амуре»

Капитаны-промысловики, первыми осваивавшие СРТМ-800 (морозильщики)

СРТМ-800

1. СРТМ 8-402 – капитаны Захарчук Иван Ионович, Большанин Александр Данилович.
2. СРТМ 8-410 – капитан Нестеров Анатолий Степанович.
3. СРТМ 8-411 – капитаны Бородовский Владимир Романович, Холоден Григорий Николаевич.
4. СРТМ 8-438 – капитан Ничипоренко Дмитрий Андреевич.
5. СРТМ 8-444 – капитан Васильев Владимир Леондович
6. СРТМ 8-414 – капитан Заварин Владимир Анатонинович.
7. СРТМ 8-454 – капитан Ничипоренко Дмитрий Андреевич (3-й помощник Алёшин Владимир Александрович — будущий капитан директор ПБ «Авача»).
8. «Дубрава» – капитан Зайченко Александр Иванович.
9. «Зарево» – капитан Усков Алексей Нифантьевич.
10. «Паужетка» – капитаны Бойко Юрий Иванович, Якунин Валерий Николаевич.
11. «Рассвет» – капитаны, Григоренко Владимир Григорьевич, Щепкин Сергей Алексеевич.
12. «Эвекун» – капитаны, Большанин Александр Данилович, Чанцев Борис Петрович, Лядов Владимир Иванович.
13. «Тавричанка» – капитан Васильев Владимир Алексеевич.
14. «Судоводитель» – капитаны Зырянов Виктор Александрович, Осьминин Георгий Иванович.
15. «Географ» – капитаны Буркин Владимир Алексеевич, Чурилов В. А.
16. «Чигрин» – капитан Сапожников Михаил Карпович.
17. «Райгород» – капитаны Греков Виктор Фёдорович, Гужин Владимир Федорович, Смирнов Александр Иванович, Шмегельский Н. Ф.
18. «Благовещенск» – капитан Сандул Валентин Иванович.
19. «Верхоянск» – капитаны Брелевский Михаил Лукич, Бедаев С. А.
20. «Пограничник Ермолюк» – капитан Ермаков А. Ф.
21. «Пограничник Дергач» – капитан Когачёв А. А.
22. «Пограничник Петров» – капитаны Иванов И. И., Тагильцев С. В.

Капитаны-снайперы кошелькового промысла

СРТР-800

1. «Шубертово» – капитан Заводёвкин Пётр Владимирович.
2. «Софийск» – капитаны Мильхер Эдуард Константинович, Фунтусов Владимир Филиппович.
3. «Тургень» – капитан Соловьёв Владимир Константинович.
4. «Юбилейный» – капитан Дмитриев Юрий Константинович.
5. «Механик» – капитаны Власенко Анатолий Гордеевич, Кущ Геннадий Петрович.
6. «Комбайнёр» – капитаны Горичев, Роленко Борис Иванович
7. «Пермь» – капитан Кущ Геннадий Петрович.
8. «Радуль» – капитаны Бурля Борис Николаевич, Москвич Юрий Пантилеевич, Орлов Михаил Трифонович.
9. «Орель» – капитаны Сапижников Михаил Карпович, Квилюнас Юрий Николаевич.
10. «Радовицы» – капитан Величко Валерий Иванович.
11. «Нафталанск» – капитаны Яц Пётр Васильевич, Фадеев Илья Филиппович.
12. «Русаново» – капитаны Шулаев Юрий Дмитриевич, Григоров В. П.
13. «Назаровск» – капитаны Прокопенков Валерий Никитович, Горбунов Владимир Фёдорович.
14. «Тайваза» – капитан Басов Евгений Иванович
15. «Кедровка» – капитаны Михайлов Владимир Михайлович, Неделко Владимир Васильевич.
16. «Овруч» – капитаны Кольцов Юрий Иванови, Рыжков Ю. И.

Капитаны-промысловики, осваивавшие траловый и кошельковый промысел на новых сейнерах и траулерах после 1974 года

СТР-1320

1. «Садгора» – капитаны Панихин Анатолий Алексеевич, Попов Валентин Иванович.
2. «Семиярск» – капитан Соловьёв Владимир Константинович (Прокопенков В. Н.).
3. «Сарган» – капитаны Басов Евгений Иванович, Торгаев В. Н.
4. «Сватово» – капитаны Яц Пётр Васильевич, Неделко Владимир Васильевич, Атрощенко Валентин Петрович.
5. «Семилуки» – капитаны Власенко Анатолий Гордеевич, Николюк Михаил Савватович.
6. «Сегозеро» – капитаны Дмитриев Юрий Константинович, Рубахин Илья Иванович, Тихонов Александр Григорьевич.

7. «Сташково» – капитан Заводёвкин Пётр Владимирович.
8. «Солнцево» – капитаны Хазов Валерий Иванович, Попов Валерий Александрович, Лазько Виктор Петрович.
9. «Семигорск» – капитан Добробаба Владимир Николаевич.
10. «Полярник» – капитаны Будников Олег Петрович, Полетаев А. И.
11. «Скала» – Хазов Валерий Иванович, Курчевенко В. И.
12. «Сопочное» – капитаны Щепкин Сергей Алексеевич, Хомик Валентин Петрович.
13. «Согда» – капитаны Шулаев Юрий Дмитриевич, Гаврилов Ю. И.
14. «Селенур» – капитаны,Шевструк Василий Николаевич, Прошин Е. Ю.
15. «Опорный» – капитаны Быстров Владимир Фёдорович, Подгорный А. И., Лысенков В. Д.
16. «Важгорск» – капитаны Власенко Анатолий Гордеевич, Шевструк Василий Николаевич.
17. «Ванинск» – капитан КанциберГригорий Алексеевич.
18. «Снежное» – капитан Стеценко Александр Сверидович.
19. «Дежнёво» – капитаны Горбунов Владимир Фёдорович, Долганов Грирогий Алексеевич, Фелюк Ф. В.
20. «Саяногорск» – капитан Турушкин Анатолий Иванович.
21. «Вострецово» – капитаны Большанин Александр Данилович, Глазов Виктор Михайлович.
22. «Начикинское» – капитан Исаков Сергей Владимирович.
23. «Корякское» – капитан Бойко Юрий Иванович.
24. «Катунино» – капитаны Подкаменный О. А., Долганов Григорий Алексеевич, Ли В. А.
25. «Созвездие» – капитаны Браун Анатолий Иосифович, Васильев С.
26. «Ямальский» – капитан Целуйко В.
27. «Зуйково» – капитаны Гофман С. В., Хажасаитов Закир Абдулбакирович.
28. «Стеркодер» – капитан Никулин С. П.
29. «Адмирал Завойко» – капитан Сологубов В. И.

СРТ-420

1. «Каганск» – капитаны Канцибер Григорий Алексеевич, Бахарев Александр Григорьевич.
2. «Каинск» – капитаны Глазов Виктор Михайлович, Богданов А. Г.
3. «Выносливый» – капитан Сараев Виктор Николаевич.
4. «Ноглики» – капитан Глазов Виктор Михайлович
5. «Болей» – капитан Мартынов Владимир Михайлович.
6. «Чистый» – капитан Волков В. И.

Список капитанов-промысловиков УТРФ, в разные годы работающих на флоте

1. Кузнецов И. В.	(06.1929–1984)
2. Мягков В. А.	(01.01.1936–06.1988)
3. Сергеенко В. А.	(02.1939–04.1999)
4. Серезвин В. И.	(1941–31.05.1999)
5. Цыпленков Е. А.	(10.1937–1982)
6. Ярковой Т. П.	(09.08.1949–1989)
7. Ярушинский В. Н.	(10.10.1936–22.08.1984)
8. Антонюк И. Н.	(05.03.1936–05.1980)
9. Брицкий А. И.	(27.04.1936–08.1987)
10. Владимиров А. Е.	(1932–28.10.1988)
11. Колесников В. С.	(27.07.1941–12.11.1986)
12. Нужный Г. П.	(21.03.1937–13.02.1993)
13. Павленко Б. И.	(15.03.1938–18.09.1990)
14. Патров Г. В.	(17.04.1949–07.1991)
15. Стефановский А. С.	(1929–16.05.1996)
16. Трашков Н. И.	(28.12.1937–14.02.1989)
17. Фельшеров М. И.	(01.01.1947–30.01.1996)
18. Шикалов Ю. М.	(1.03.1930–11.06.1984)
19. Поспелов В. Н.	(18.04.1928–16.02.1980)
20. Дмитриченко А. А.	(3.10.1925–18.04.1996)
21.Попов В. Ф.	(31.01.1939–15.10.2005)
22. Веснин А. С.	(3.01.1938–04.02.2009)
23. Смирнов Ю. Н.	(1939–2006)

Погибли или умерли в море, «не дотянули до берега»…

1. Евстафиади Илья Григорьевич – капитан РТ «Гага», в марте 1953 года умер от сердечного приступа на капитанском мостике.

2. Руднев Юрий Дмитриевич – капитан СРТ «Ключевской», в 26 лет погиб вместе с экипажем в Бристольском заливе в районе острова Св. Павла в жестокий шторм в ночь на 31 декабря 1961 года.

3. Загорский Геннадий Иванович – капитан СРТ «Карага», погиб в ночь на 20 декабря 1966 года во время жестокого шторма вместе с экипажем в районе бухты Вестник. Потеря остойчивости во время обледенения (опрокидывание судна).

4. Лисицын Владимир Михайлович – капитан-директор БМРТ «Узбекистан». Умер на мостике от сердечного приступа 20 ноября 1966 года. Ему было 36 лет.

5. Зайченко Александр Иванович – капитан СРТМ «Дубрава», умер в рейсе в Западном Беринговоморском промрайоне 25 сентября 1975 года от остановки сердца.

6. Колесников Вячеслав Иванович – капитан СРТМ «Кисловодск», умер в рейсе от остановки сердца 8 мая 1981 года.

7. Бутримов Вениамин Трофимович – капитан-директор ППР «Ван Гог», трагически погиб в рейсе 3 января 1987 года. Ему был 51 год.

8. Федюкович Михаил Фёдорович – капитан СТР-420 «Караганск», умер в рейсе 30 января 1993 года. Ему было 49 лет.

9. Хомик Валентин Петрович – капитан СТР «Сопочное», умер в рейсе 1 ноября 1999 года от остановки сердца. Ему было 54 года.

10. Иванников Борис Егорович – капитан-директор ПР «Восход», 1983 год.

11. Кущ Геннадий Петрович – капитан СТР «Талдан», 28 декабря 1994 год.

ТАБЛИЦА

ДОБЫЧИ РЫБЫ, МОРСКОГО ЗВЕРЯ И МОРЕПРОДУКТОВ ПО КАМЧАТРЫБПРОМУ ПО ОСНОВНЫМ ПОРОДАМ В КВАРТАЛЬНОМ РАЗРЕЗЕ ЗА ПЕРИОД 1940-1960 гг.

(в тысячах центнеров)

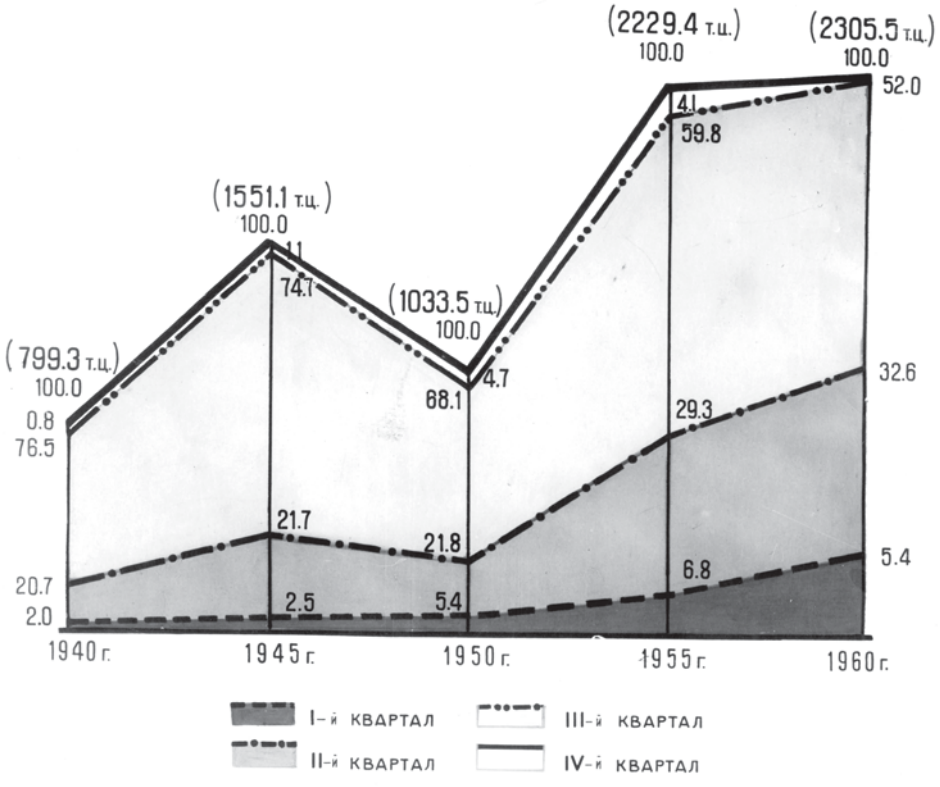
	1940 г					1945 г					1946 г					1950 г					1955 г				
	I-й квартал	II-й квартал	III-й квартал	IV-й квартал	За год	I-й квартал	II-й квартал	III-й квартал	IV-й квартал	За год	I-й квартал	II-й квартал	III-й квартал	IV-й квартал	За год	I-й квартал	II-й квартал	III-й квартал	IV-й квартал	За год	I-й квартал	II-й квартал	III-й квартал	IV-й квартал	За год
Общий улов рыбы	16,1	165,7	611,0	6,5	799,3	38,1	335,0	1159,9	17,1	1551,1	33,1	344,0	1035,1	12,1	1424,3	55,8	223,7	705,4	48,6	1033,5	151,5	654,0	1332,0	92,3	2229,8
в % к годовому улову	2,0	20,7	76,5	10,8	100,0	2,5	21,7	74,7	1,1	100,0	2,3	24,2	72,7	0,8	100,0	5,4	21,8	68,1	4,7	100,0	6,8	29,3	59,8	4,1	100,0
из общего улова выловлено флотом	4,6	14,0	15,4	2,0	36,0	20,7	43,0	32,7	9,1	105,5	11,6	75,6	72,9	1,2	161,3	42,4	73,0	32,0	27,0	174,4	122,4	209,4	259,2	85,4	676,4
прибрежными орудиями лова	11,5	151,7	595,6	4,5	763,3	18,4	292,0	1127,2	8,0	1445,6	15,5	268,4	962,2	10,9	1257,0	13,4	150,7	673,4	21,6	859,1	28,7	444,6	1072,8	6,9	1553,0
из общего улова по породам:																									
1. лососевые	1,5	15,6	349,9	1,0	368,0	0,4	65,0	975,6	2,0	1043,0	1,4	61,0	868,7	3,0	934,1	1,8	18,3	552,7	3,2	576,0	1,2	16,5	966,3	4,0	988,0
в % к годовому улову	0,3	2,7	96,8	0,2	100,0	–	6,2	93,6	0,2	100,0	0,1	6,6	93,0	0,3	100,0	0,3	3,2	96,0	0,5	100,0	0,1	1,7	97,8	0,4	100,0
в % к удельному весу в улове	9,4	9,4	90,0	15,4	71,1	1,0	19,4	84,1	12,0	67,3	4,3	17,8	83,9	25,0	65,6	3,3	8,2	78,4	6,6	55,7	0,8	2,5	72,6	4,6	44,3
2. сельдь	–	115,6	40,5	–	156,1	–	58,6	14,0	–	78,6	–	127,2	26,3	–	155,5	–	101,6	57,1	0,7	159,4	0,1	343,7	110,5	4,2	458,9
3. камбаловые	4,6	0,7	0,5	0,5	6,3	20,7	28,4	20,0	1,0	70,1	11,6	31,1	15,4	1,2	65,3	42,4	32,9	13,8	18,5	107,6	122,4	170,4	151,9	80,4	525,1
4. прочие рыбы и морепродукты	10,0	33,6	20,0	5,0	68,8	16,0	185,0	149,9	14,1	367,0	14,0	124,7	122,7	7,9	269,3	10,1	52,2	68,1	9,9	140,9	27,7	123,4	102,9	3,7	257,4
5. морзверь	–	–	0,1	–	0,1	–	–	0,4	–	0,4	0,1	–	–	–	0,1	0,9	18,7	13,7	16,3	49,6	–	–	–	–	–

	1956 г					1957 г					1958 г					1959 г					1960 п				
	I-й квартал	II-й квартал	III-й квартал	IV-й квартал	За год	I-й квартал	II-й квартал	III-й квартал	IV-й квартал	За год	I-й квартал	II-й квартал	III-й квартал	IV-й квартал	За год	I-й квартал	II-й квартал	III-й квартал	IV-й квартал	За год	I-й квартал	II-й квартал	III-й квартал	IV-й квартал	За год
Общий улов рыбы	202,1	513,8	1072,9	80,2	1868,8	136,9	786,0	1482,7	128,5	2536,1	231,5	659,7	900,7	291,2	2083,1	284,4	736,9	1143,4	189,6	2271,3	356,6	749,6	1199,3	–	2305,5
в % к годовому улову	10,8	27,4	57,4	4,4	100,0	5,5	30,7	58,8	5,0	100,0	11,1	31,7	43,2	14,0	100,0	8,8	32,5	50,5	8,2	100,0	15,4	32,6	52,0	–	100,0
из общего улова выловлено флотом	182,6	250,6	324,3	63,1	820,6	102,2	340,2	459,7	106,9	1009,0	212,3	243,6	751,7	220,1	1463,7	188,0	405,3	589,8	165,9	1329,0	321,3	507,5	920,8	–	1749,6
прибрежными орудиями лова	19,5	263,0	748,6	17,1	1048,2	36,7	445,8	1023,0	21,6	1527,1	19,2	416,1	143,0	21,1	599,4	33,4	331,6	553,6	23,7	942,3	35,3	242,1	278,5	–	555,9
из общего улова по породам:																									
1. лососевые	2,4	14,2	648,1	5,2	567,9	1,0	18,4	916,8	5,3	941,5	0,8	9,4	128,6	2,5	141,5	1,2	20,5	537,1	4,3	563,1	1,1	19,3	193,9	–	214,3
в % к годовому улову	0,4	2,1	96,7	0,8	100,0	0,1	2,0	97,4	0,5	100,0	0,6	6,7	91,0	1,7	100,0	0,2	3,5	95,5	0,8	100,0	0,6	9,0	90,4	–	100,0
в % к удельному весу в улове	1,2	2,8	60,2	6,5	35,7	0,7	2,4	61,8	4,1	37,1	0,4	1,4	14,3	0,9	6,8	0,6	2,8	47,0	2,3	24,8	0,3	2,6	16,2	–	9,3
2. сельдь	–	184,5	132,5	8,9	325,9	–	458,1	362,9	12,8	833,8	–	372,2	547,3	37,7	957,2	4,3	241,8	336,2	36,7	618,8	8,6	190,7	658,3	–	858,6
3. камбаловые	182,4	292,5	189,8	50,3	625,0	102,2	212,8	148,1	91,6	555,7	212,1	213,3	154,8	225,9	806,1	183,7	336,5	172,1	121,3	799,6	309,1	364,5	180,5	–	854,1
4. прочие рыбы и морепродукты	17,3	112,4	104,5	15,8	250,0	35,7	96,7	52,7	19,0	204,1	18,6	64,6	61,7	23,1	174,0	32,1	137,8	95,5	20,6	286,0	36,6	174,5	165,5	–	376,6
5. морзверь	–	–	–	–	–	–	–	1,2	–	1,2	–	0,2	2,1	2,0	4,3	0,1	0,5	2,5	0,7	3,8	0,2	0,6	1,1	–	1,9

Заместитель начальника Камчатрыбпрома /и. овечкин/

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС КВАРТАЛЬНЫХ УЛОВОВ РЫБЫ В ГОДОВОЙ ДОБЫЧЕ ПО КАМЧАТРЫБПРОМУ

(В ПРОЦЕНТАХ)



		1940 г.	1945 г.	1950 г.	1955 г.	1960 г.
I-й КВАРТАЛ....	%	2.0	2.5	5.4	6.8	5.4
II-й КВАРТАЛ....	%	20.7	21.7	21.8	29.3	32.6
III-й КВАРТАЛ....	%	76.5	74.7	68.1	59.8	52.0
IV-й КВАРТАЛ....	%	0.8	1.1	4.7	4.1	—
ЗА ГОД.....	т.ц.	799.2	1551.1	1033.5	2229.4	2305.5

Мы были у истоков…

А. В. Симонов

19 января 2010 года рыбаки Камчатского края отмечали 73-ю годовщину организации активного морского рыболовства на побережье.

В 1936 году Базой активного опытного лова впервые было добыто кошельковыми неводами и дрифтерными сетями около 400 тонн сельди. Руководил ею Пётр Мартынович Макштас, ему помогал опытный специалист В. П. Нахабов (позднее он работал в Камчатрыбпроме) и первый матрос – Иосиф Никандрович Рохлецов. С этого времени начался активный промысел на Камчатке, что позволило перейти на круглогодичный режим работы, добывать больше не только рыбы, но и другие морские объекты, развивать береговую производственную базу, добычу и обработку рыбы в рыболовецких артелях, приобретать различные типы промысловых рыбодобывающих судов. Создавались нормальные условия работы, но для успешного развития нужны были законодательные действия, финансовые вложения в экономику, строительство производственных мощностей, подготовка кадров, жильё, школы, больницы, транспортные и другие объекты.

Первым законодательным актом стало постановление Совнаркома (Совет народных комиссаров) РСФСР «О рыбной промышленности и рыболовстве», принятое 31 мая 1921 года. На основании этого документа было создано смешанное Охотско-Камчатское акционерное рыболовецкое общество (ОКАРО). Это было единственное общество, акционерами которого могли быть только российские граждане. Таким образом, ставилась задача вытеснить японских акционеров, доля которых составляла почти 50 % всех дальневосточных камчатских, сахалинских и магаданских промысловых участков, промышленных предприятий: консервных заводов, баз по лову и переработке рыбы и других объектов моря. Всё использовалось для изготовления пищевой продукции и отправке её в Японию.

Это представляло большую экономическую опасность для всей Камчатки. Задачу надо было решать и решать быстро и успешно. Уже к концу 1944 года почти что все японцы были выдворены с нашей территории, брошенное ими производство восстанавливалось, но не использовалось для собственных нужд.

В то же время ликвидация японских концессий дала могучий толчок развитию всего Дальневосточного района: от Владивостока до Камчатки и Чукотки.

Управление рыбной отраслью Камчатки совершенствовалось. В 1938 году базу переименовали в Управление активного морского рыболовства (Морлов) и её перенесли в Петропавловск-Камчатский в район Моховской базы (где позже построили Петропавловский РКЗ). Стал поступать малый промысловый флот, производство расширялось, добыча рыбы увеличивалась.

Началась Великая Отечественная война, она тяжело сказалась на жиз-

ни народа, но темпы развития рыбной промышленности резко возросли.

За годы первой послевоенной пятилетки объёмы добычи рыбы увеличились почти в четыре раза, стали приобретаться новые суда, поступать кадры специалистов за счёт вновь открывающихся учебных заведений: учебно-курсовых комбинатов, «школа юнг» и т. д.

В 1942 году открылся морской рыбопромышленный техникум, который готовил кадры судоводителей, судомехаников, технологов. Первыми курсантами стали Арнольд Янсон, Павел Кузнецов, Владимир Лохман, Радионов, Павлов. Я учился вместе с этими ребятами. В группе штурманов нас было 15 человек.

Жили в общежитии на ул. Чукотская, учились в центре города на Партизанской, питались на Ключевской. Кормили нас кашами и китовым мясом. Жилищные условия были трудными: температура ниже, чем на улице, поэтому спали с открытыми дверями, особенно в пургу. Позднее, в 1945 году, когда достроили техникум, студенты стали жить в человеческих условиях. Морскую практику мы проходили на различных судах.

Так, в июне 1945 года я, Янсон и Лохман были направлены практикантами-матросами на пароход «Чапаев». Судно мобилизовали военные, сначала перевозили хозяйственные грузы. 17 августа погрузили на «Чапаева» и другие корабли около трёх тысяч солдат и офицеров, много боеприпасов и артиллерии.

В ночь на 18 августа 1945 года без огней и связи караваном мы двинулись в район Первого Курильского пролива для высадки десанта и освобождения Курильских островов. На рассвете оказались в проливе одни, потому что караван распался в тумане. В это время на остров Шумшу высаживались с самоходных барж солдаты первого эшелона, вторыми были мы.

Вдруг из-за тумана появился неопознанный самолёт. Огонь не открывали, потому что не могли точно сказать, что это вражеский объект. Определить принадлежность самолёта удалось лишь, когда лётчик направил его в пике – воздушное судно пошло носом вниз на наш пароход. В доли секунды капитан «Чапаева» И. Д. Коломиец дал команду «право руля», и мы пошли носом вправо. Это спасло и судно, и всех находившихся на нём людей. Японский смертник, видимо, был уверен в своём успехе, поэтому решил не врезаться в нас, ограничился сбросом двух больших бомб. Они легли разом: одна с левого борта в 2–3 метрах, другая – с правого напротив машинного отделения. Самолёт скрылся в тумане. Наш капитан сумел поставить «Чапаев» таким образом, что он оказался перпендикулярно курсу самолёта и длина парохода фактически была заменена его шириной – 8–10 метров.

Коломийцу ничего не оставалось делать, как дать команду: военным и бортовым открывать огонь по любому самолёту, который появится над судном. После этого мы сбили советский самолёт. Он утонул, а лётчика удалось спасти. Командующий операцией генерал-лейтенант Гнечко на торпедном катере подходил к нашему борту и грозился расстрелять капитана, но

решение это было скоропалительным. Коломийца не наказали. Но о спасении им судна и людей словно забыли и наград не дали.

На верхнем мостике, где мы находились по боевому расписанию, было видно даже лицо самурая, бомбившего нас, и снаряды, которые, казалось, летели тебе прямо на голову. На судне как «память» долго хранился осколок бомбы, застрявший в трубе парохода.

Вскоре к нам подошли две самоходные баржи. Войска на них удалось высадить без потерь, а вот при высадке у самого берега, где была большая глубина, под огнём японцев полегло много наших солдат.

На следующий день мы двинулись в сторону Второго Курильского пролива, но были обстреляны. Тем не менее благополучно вышли из-под огня противника. Позднее получили указания идти в Усть-Большерецкий район за войсками и техникой и доставить их к Парамуширу.

Во время боёв с японцами «Чапаев» некоторое время выполнял роль госпитального судна, поскольку то задерживалось. Все помещения парохода были заняты ранеными матросами, экипаж расположился на палубе. Дней через пять раненых стали забирать на госпитальное судно, туда же забирали гражданскую одежду. У экипажа остались только робы. Пришлось среди брошенных в трюме офицерских мундиров и галифе подбирать подходящие по ростовке. Сапоги у меня были оба на левую ногу. В такой форме пришлось ходить целый учебный год: на покупку «обмундирования» денег не было. Пароход «Чапаев» возвратился в Петропавловск 30 августа 1945 года с японским трофейным оружием и 150 пленными японцами на борту.

В 1946 году мы с товарищами «выпустились» из техникума, получили дипломы и направления на работу. Большинство попали в Камчатрыбфлот, мы же с Володей Лохманом – в Морлов. В организации было 16 промысловых судов, 7 из них – «Топорок», «Дальневосточник», «Гага», «Восток», «Палтус», «Буревестник» и «Лебедь» – ловили камбалу в районе Явинской банки и развозили её по западному и восточному побережью. И хотя комбинаты брали эту рыбу неохотно, работать надо было, и мы трудились на совесть. Позднее меня перевели в Камчатрыбфлот, где я работал на пароходе «Анатолий Серов», капитаном был Илья Иосифович Баклаг – порядочный, грамотный, доброжелательный человек, отличный профессионал и наставник. Мы, молодые, учились у него морскому делу, и благодарны ему всю жизнь.

В 1950 году меня направили на работу в комсомол в областной комитет партии, а в 1965 году я вернулся в Управление тралового и рефрижераторного флота (УТРФ) в должности секретаря парткома. Так к тому времени стали называть Морлов, который сначала переименовали в управление морского активного рыболовства, а в 1958 году – в УТРФ. В составе тралового флота тогда был не только малый и средний флот, но и 19 БМРТ, транспортники, морозильные, обрабатывающие суда и плавбазы, в ведении на-

ходились морской рыбный порт, сетепошивочное производство, судоремонтная база «Фреза», строительный трест, УЖКХ и другие предприятия. Управление было одним из крупнейших: на судах и берегу трудилось более 15 тысяч человек. Это они помогли области добиться величайших трудовых успехов.

Выросли замечательные командиры производства: Пётр Илларионович Анода, Павел Александрович Демидов, Виктор Петрович Потапенко, Александр Ивановча Серга; Герои Социалистического Труда П. Е. Алёшкин, А. А. Кузнецов, К. А. Числов, А. Ф. Мердов, Г. В. Мещеряков; капитаны судов А. Н. Усков, Н. В. Сотников, П. А. Рязанов, А. Р. Янсон, П. П. Кузнецов, О. А. Заварин, Е. И. Чернявский, А. М. Арестов; механики Я. М. Картожинский, В. М. Рядченко, К. К. Печёнкин, М. С. Дулин, В. Г. Игнатенко и многие-многие другие. Среди перечисленных работников тралового флота много уже ушедших из жизни людей.

Большую помощь нам оказывала газета. Сначала она называлась «За высокие уловы». Партком поддержал инициативу редактора В. М. Иваницкого, газету переименовали в «Рыбак Камчатки», она стала ещё более авторитетной и во многом способствовала делу развития активного рыболовства.

Большую роль в деле воспитания, мобилизации трудовых усилий, решении производственных и политических задач играла партийная организация УТРФ. Она насчитывала в своих рядах более 1 500 коммунистов. Об её боевитости и авторитете у работающих на предприятии можно судить по проведению выборов членов партийного комитета. В 1965 году секретарь парткома получил около 80 голосов «против», в 1970–1971 годах – 5 голосов, на других выборах – 5–7 голосов.

За выдающиеся заслуги в освоении морского и океанического промысла и успехи в социалистическом соревновании 21 октября 1967 года Управление тралового и рефрижераторного флота было награждено высшими партийными руководителями страны памятным Переходящим Красным знаменем. Оно как символ высокой трудовой доблести было оставлено УТРФ на вечное хранение. Несколько позднее Родина высоко оценила труд коллектива, вышедшего победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании предприятий рыбной промышленности: УТРФ было награждено орденом В. И. Ленина. Большая группа работников – более 200 человек – получили правительственные награды, 15 из них вручили ордена Трудового Красного Знамени.

Все трудовые победы были достигнуты единым рыбацким коллективом – тружениками УТРФ, БОР, Камчатрыбфлота, рыбного порта, «Фрезы», океанической базы и т. д.

По производственному признаку эти организации позже реорганизовали. Камчатрыбфлот вышел из состава УТРФ 1 апреля 1967 года, судоремонтная база флота – вскоре. Полученные Тралфлотом награды принадлежат не только его коллективу – это общие награды всех производственных предприятий и отделов.

А. Н. Якунин

Глава VI

ПЕРВЫЕ КАПИТАНЫ-ПРОМЫСЛОВИКИ, ПЕРЕНЕСШИЕ ОПЫТ ПРОМЫСЛА СО СРЕДНИХ ТРАУЛЕРОВ (СРТ-300) НА БОЛЬШИЕ (БМРТ-2000)

РАФАЙЛОВИЧ Александр Маркович

Капитан дальнего плавания
(10.10.1923–21.09.1991)

Родился в городе Одессе УССР 10.10.1923 года.

1934–1936 – воспитанник танкера «Серго», город Туапсе, Одесса.

1936–1940 – юнга, матрос на ТК «Серго», «Эльба».

1940–1941 – курсант школы военных штурманов морской пограничной охраны.

1941–1946 – служба в Черноморском флоте. Великая Отечественная война.

1946–1948 – старший матрос на судах Черноморского пароходства.

1948–1949 – 2-й грузовой помощник капитана ПХ «Воронеж» Северного пароходства, г. Архангельск.

1949–1953 – капитан катера Латвийского пароходства, г. Рига.

1953–1968 – помощник капитана промысловых судов УТРФ, Камчатка.

1955 – окончил УКК на штурмана дальнего плавания при Петропавловском Моррыбпорте. 2-й помощник капитана.

1956 – закончил всесоюзный юридический институт.
1958 – старший помощник капитана СРТ «Кречет».
1959 – капитан СРТ-300 «Ястреб».
1960 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 15/60 от 3.06.1960 года.
1962 – капитан СРТ «Север».
1962 – старший помощник капитан-директора ПБ «Ламут».
1963 – старший помощник капитана ТХ «Корсаков», получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 70/58 от 04.11.1963 года, во Владивостокском МТП и заканчивает заочно ПКМУ.
1964 – капитан СРТМ 800-8-402.
1965 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Опала», «Николай Островский».
1968 – 1.04 – переходит во вновь образованный УОР. Капитан-директор БМРТ.
1984–1987 – база резерва флота.
1987 – с июня вышел на пенсию.
Умер 21.09.1991 года на 68 году жизни.

Удивительной души, с неподражаемым чувством юмора и крепким флотским характером был человек.

ДУБОВИЦКИЙ Владимир Александрович

Капитан дальнего плавания
(21.09.1928)

Родился в городе Казани 21 сентября 1928 года.

1946–1950 – закончил судоводительское отделение Херсонского МУ на штурмана дальнего плавания.

1951–1958 – работает штурманом, старшим помощником капитана ТХ Камчатско-Чукотского пароходства.

1955 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 6511 от 08.12.1955 года, во Владивостокском МТП.

1958 – переводится в УТРФ КРП старшим помощником капитана СРТ «Орёл».

1958–1959 – капитан СРТ «Кекурный».

1960–1961 – старший помощник капитан-директора ПБ «Ламут».

1962 – капитан ПХ «Анатолий Серов».

1962 – капитан-директор БМРТ «Браслав».

1968 – капитан-директор БМРТ «Хинган».

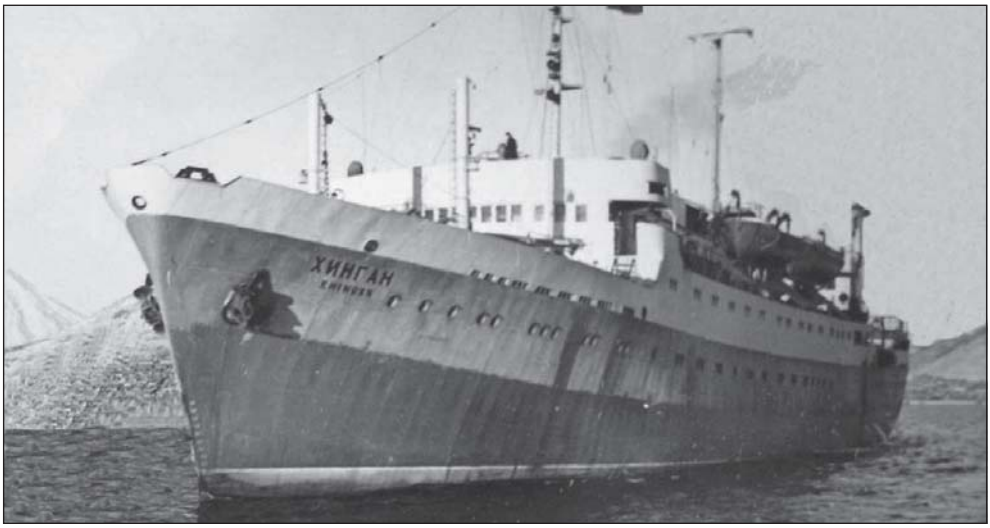
1968 – переводится в БРХФ капитан-наставником.

1973 – капитан-директор ПБ «Первомайск».

1975–1977 – капитан ТК «Сахалиннефть».

1978–1980 – подмена капитан-директора ПБ «Земля Кольская».

1987 – уволен с 02.11 в связи с уходом на пенсию.



ЗАМЯТИН Николай Афанасьевич

Капитан дальнего плавания
(12.12.1928)

1954 – поступил в УТРФ ГКРП.

1959 – окончил УКК ГКРП по курсу «судовождение» (дальнее плавание).

1959 – капитан СТР-300 «Полярник», получил диплом штурмана дальнего плавания, № 316/42 от 30.06.1960 года.

1960 – старший помощник капитана ПХ «Анатолий Серов», получает диплом штурмана дальнего плавания, № 316/42 от 30.06.1966 года.

1961 – капитан СРТ «Полярник».

1963 – оканчивает судоводительское отделение ПКМУ дальнего плавания. Получает диплом капитана дальнего плавания, № 124/40 от 1963 года.

1964 – капитан СРТ-300.

1965 – старший помощник капитан-директора БМРТ.

1968 – капитан-директор БМРТ «Советские профсоюзы».

1978 – капитан-наставник службы безопасности мореплавания КРП.

Очень вдумчивый, скромный и внимательный капитан. Имел свою систему оценки вещей, но дело знал!

ЛИСИЦИН Владимир Михайлович

Капитан дальнего плавания
(1930–20.11.1966)

Родился в 1930 году в селе Тамбовка Федоровского района Саратовской области.

1951 – после окончания мореходной школы начал трудится на судах УТФ.

1956 – окончил УКК (ДП), судоводительское отделение.

1957 – получил рабочий диплом ШДП, № 12/57 от 21.01.1957 года. Назначается капитаном СРТ «Рыбак», «Коряк», награжден за производственные успехи орденом «Знак почета».

1959 – получает диплом капитана дальнего плавания, № 182/59 от 10.09.1959 года.

1962 – оканчивает судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1964 – назначен капитан-директором БМРТ «Куба».

1966 – капитан-директор БМРТ «Узбекистан».

1966 – Владимир Михайлович умер на мостике БМРТ «Узбекистан» от сердечного приступа 20 ноября, ему было 36.

Подарок министра

Аккордеон стоял на тумбочке, большой, красивый. Перламутровая отделка его блистала, а главное – отчетливо выделялась крупная золоченая пластинка и подпись внизу «Министр Ишков».

– Именной? – спросил я Владимира Лисицина.

– Да, лет десять уж стоит, – ответил Владимир.

За что, за какой подвиг получил в свои 22 года от самого министра такой роскошный подарок капитан рыболовного траулера.

«Однажды возвращались района лова в порт, – начал свой рассказ Владимир Михайлович. – Тогда рыбу сдавали в порту. Трюмы полные, под завязку. Сидим в воде низко, волна гуляет по палубе. А ветер свежеет. Зашли в Первый Курильский пролив, совсем не видать стало света, шторм в 12 баллов. Волны в проливе бьют беспорядочно, неожиданно со всех сторон. Но ничего, держим курс, пробиваемся вперед, к выходу из пролива. Скорее бы проскочить, а там уже легче. Мне, капитану, и старшему механику Саше Харичкину по 22 года, а остальным и того меньше, но все держатся.

Вдруг чувствую – главный двигатель сбавляет обороты и стоп... Бегу в машинное отделение. Вижу: Саша дергает рейку топливного насоса, пытается запустить двигатель, но ничего не получается. Увидев меня, Саша громко спрашивает: “Михайлыч, сколько стоять можно?” “Смотри сам, Иваныч”, отвечаю. Вскоре отказал и вспомогательный двигатель. Стало темно и тихо, лишь несколько аварийных ламп мигает, да вода плещет под паелами.

Я поднялся наверх. На глаз было заметно: нас несет под напором ветра к скалам...

А ведь как хорошо складывалось. После этой сдачи улова мы далеко ушли бы вперед не только от наших траулеров, но и от сахалинских и приморских оторвались. Поздравления уже получили отовсюду, а теперь выходит... Дело серьезное. Однако вида не подаю, а матросы внимательно следят, что делать буду. На всякий случай боцману приказал приготовиться к отдаче якоря. Знал, что не удержит, потому как глубина большая и ветер ураганный.

Удивительное дело – ребята все спокойные, смотрят на медленно приближающийся берег, но никто виду не подает, что боится. Коля Макаров, практикант, прижался к переборке и чистит бляху, словно это сейчас самое важное дело. А мне живо вспомнилось многое: как мы заходили в Магадан, как наш Коля бегал на соревнованиях за команду Марчеканского судоремонтного завода, а заводчане за это нам быстренько отремонтировали лебедку, мы выцыганили у них подшипники, еще кое-что. Коля бегал три дистанции и каждый раз становился первым.

Когда до скал осталось совсем немного, может, минут двадцать, я свиснул в машинное отделение, узнать какие там дела.

– Водичка в систему попала, сейчас прокачаем и пойдем, – доложил Саша уверенно.

Спокойней стало на душе от этих слов. А посмотришь вперед на скалы, чувствуешь, как на голове волосы шевелятся. Стали пускать двигатель. Чихнул он раз, другой и закрутился. Дали "полный ход" и подальше в море. Из-под самых камней, считай, выскочили.

– За это министр аккордеон подарил?

– Что ты! Об этом не узнал никто. А аккордеон – за рыбу. Далеко тогда мы оторвались ото всех. Но в памяти моей он как бы за тот случай остался, потому что и вручили его вскоре».

Через два года капитан В. М. Лисицын за выдающиеся успехи в производственной деятельности был награжден орденом Ленина. И в последующие годы экипаж БМРТ «Куба» под руководством капитан-директора Лисицына всегда был впереди.

Александр Куркин, старший механик.
«Камчатский комсомолец», 23 июня 1965 года

1950-е годы, улица Набережная, г. Петропавловск-Камчатский

КУЗИН Бронислав Филиппович

Капитан дальнего плавания
(16.05.1930)

1959 – окончил УКК ГКРП на капитана дальнего плавания. В УТРФ с 1951 года. Получил рабочий диплом капитана малого плавания, № 149/59 от 29.06.1959 года.

1960 – капитан СРТ-300 «Коряк», диплом штурмана дальнего плавания, № 402/158 от 15.12.1960 года.

1963 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Опала», окончил ПКМУ (заочно).

1964 – получил рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 109/25 от 1.07.1964 года, во Владивостокском МТП. Старший помощник капитан-директора БМРТ «Опала».

1966 – капитан-директор БМРТ «Трудовые резервы».

РЯЗАНОВ Павел Александрович

Капитан дальнего плавания
(25.12.1930–16.02.2011)

Родился в деревне Платоновка Ханкайского района Приморского края 29.12.1930 года, отца расстреляли как кулака в начале 1931 года.

1934 – было голодное время. Мать увезла детей в Новосибирск, поступила на завод.

1938 – переезд на Камчатку, в г. Петропавловск-Камчатский.

1944 – снова переезд семьи в Лесозаводск (Приморье) к сестре матери.

1947–1951 – окончил Дальневосточный морской рыбопромышленный техникум, получил направление на работу в Приморье. Ломаев – получил направление на Камчатку. Он был старше Павла, прошёл войну, имел уже семью, и Павел Алексеевич предложил ему поменяться. Так Рязанов П. А. прославил рыбацкую Камчатку, а Октябрь Ломаев – Приморье.

1951 – получает назначение 2-го помощника капитана на РТ «Дальневосточник».

1953 – капитан СРТ-300 «Полярник».

1955 – капитан СРТ-300 «Ястреб».

1954 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 227/54 от 29.11.

1956–1957 – капитан СРТ № 4129.

1959 – декабрь, старший помощник капитана ПБ «Ламут».

Капитан СРТР-540 «Командор».

1962 – капитан-директор БМРТ «Амгу».

1964 – В 1964 году экипаж БМРТ «Амгу» («Николай Островский», капитан-директор П.А. Рязанов) добыл 15 тысяч тонн рыбы. Это был первый в стране промысловый корабль, награжденный орденом Трудового Красного Знамени, а П. А. Рязанов был награжден орденом Ленина.

1968 – заместитель начальника УОР (начальник Мещеряков Г. В.).

1970 – заместитель председателя КМПО.

Вышел на пенсию. Переехал во Владивосток.

Похоронен во Владивостоке.

Мои воспоминания...

Наверное, в жизни каждого человека бывают неожиданные повороты судьбы. В этом смысле моя жизнь не исключение. Детство мое прошло в страшной нищете, в скитаниях по стране в поисках лучшей доли и пропитания. Отца я не помню. Его забрали и расстреляли как кулака, когда мне было 6 месяцев. Мать осталась одна с четырьмя малолетними детьми на руках. В деревне Платоновка Ханкайского района Приморья, где проживала наша семья, мужиков почти не стало: многие разъехались по городам и областям страны. Маме, Марии Михайловне, одной было очень трудно нас прокормить. Поэтому в 1934 году (как это сделали и соседи) мама нас увезла в Новосибирск. Она устроилась на работу на обувную фабрику, жили мы в бараке, затем переехали в комнату, в доме продуваемой всеми ветрами. Мама старалась, как могла: все делала своими руками – ремонтировала крышу, конопатила стены, никто нам не помогал. Видимо, тяжелая жизнь научила ее всему: сноровке, мужской хватке – она все силы отдавала нам. Но и в Новосибирске наша жизнь была очень тяжелая, и мама решила завербоваться на Камчатку. Ее пытались отговорить, но мама отвечала: «Жизнь хуже не будет, мне детей надо поставить на ноги». Так в 1938 году мы всей семьей оказались в Петропавловске-Камчатском. От голода и холода я часто простужался, не раз бывал на грани жизни и смерти, но, видимо, спасала меня безмерная материнская любовь.

О камчатской жизни у меня, у подростка, сохранились самые яркие впечатления. О необычайно красивой природе, об извержении Авачинского вулкана, непроходимых зарослях кедрача, шеломайнике выше человеческого

роста и, конечно же, о рыбалке. Я ловил гольцов в речке невдалеке от ближнего совхоза и в речке Кирпичной, а на 27 километре колол острогой горбушу, нерку, кижуча – это было ощутимое подспорье для пропитания семьи. В 1944 году мы переехали в город Лесозаводск к сестре Вере, где она служила в армии.

После окончания Дальневосточного рыбопромышленного техникума в 1951 году я получил направление на работу в Приморрыбпром, но меня тянула Камчатка. Мой однокашник, Октябрь Михайлович Ломаев, который был гораздо старше нас, фронтовик, был женат, должен был ехать на Камчатку. Я обратился к нему с предложение поменяться местами распределения, он охотно согласился.

В Петропавловск мы поехали втроем: Игорь Куликов, Виталий Павлинов и я. На седьмые сутки на пароходе «Гоголь» прибыли на место назначения. В отделе кадров Камчатрыбпрома моих товарищей направили в Камчатрыбфлот, а меня – в Тралфлот. Я возмутился: я – штурман дальнего плавания и должен работать на какой-то посудине, ловить рыбу возле берега! Я мечтал работать на больших пароходах, ходить в далекие моря и страны...

Но кадровики меня не хотели даже слушать. С другом Куликовым мы дошли до начальника главка — Шалвы Григорьевича Надибаидзе. Он внимательно выслушал нас и сказал: «Будущее принадлежит активному морскому рыболовству. Будут строиться современные промысловые суда со значительной автономией плавания и лов рыбы намечается в дальних районах Охотского и Берингова морей. Нам нужны грамотные судоводители».

Потом я часто вспоминал слова мудрого, дальновидного человека.

Вскоре из Владивостока в Камчатрыбпром прибыли Олег Заварин и Боря Кютт. Они тоже получили направления в Тралфлот, и мы уже втроем смело направились в отдел кадров. Начальник отдела Черных принял нас очень благожелательно и дал направления: О. Заварину – на траулер «Гага», «Лебедь» достался Б. Кютту, а мне – «Дальневосточник». Всем дали должности второго помощника капитана.

Это были старые паровые траулеры постройки тридцатых годов. Они, как правило, с апреля по 20 декабря отстаивались в ремонте на судоверфи. Длина их 58 метров, ширина – 11 метров. Два трюма вмещали 230–250 тонн камбалы. Район лова – Охотское море, знаменитая Явинская банка. Работали донными тралами. К нижней части трала подвязывали бычьи шкуры, а затем сеть из «геркулеса». Таким способом защищалась плеть трала от преждевременного износа. Улов сдавался на комбинаты западного побережья, иногда на сдачу приходилось идти в порт, на Моховской рыбокомбинат.

Капитан траулера «Дальневосточник» Михаил Семенович Курьянов принял меня с одобрением, провел по судну, познакомил с членами экипажа. Должен сказать, что мне повезло: здесь я познакомился со многими замечательными, очень колоритными рыбаками, которые, как стало известно мне,

были первопроходцами, зачинателями активного морского рыболовства на Камчатке.

Первый рейс запомнился мне на всю жизнь. Это было в декабре. Руководство Тралфлота дало указание взять воду и доставить ее в Вилючинскую бухту, слить ее на РТ «Восток», который сдавал улов у борта парохода «Чириков». После завершения перегруза камбалы «Восток» должен был к Новому году вернуться в порт. Перекачав воду, мы вернулись на судоверфь и стали на свое место. На следующий день погода испортилась, подул северо-восточный ветер силой 10–11 баллов. В такую погоду капитан Закхеев решил следовать в порт. Через сутки мы узнали, что «Восход» исчез. После улучшения погоды суда вышли на поиски пропавшего судна. В бухте Саранной нашли рыбницы, весла, стол, принадлежащий механику этого траулера Лесовому.

Было две версии причин трагедии. Первая. Было известно, что текли трубы в котлах траулера, механики упустили воду и произошел взрыв котла. Вторая версия. Судно напоролось на мину. Тогда погибло 54 моряка. В своей среде рыбаки обсуждали условия, при которых вероятность повторения таких катастроф неминуемо возрастает – и таких условий было немало.

В те годы, да и в последующие десятилетия жестко соблюдалось одно единственное правило — делай план любой ценой. До выполнения годового плана вылова рыбы по управлению оставалось тогда выловить в пределах тысячи тонн. Руководство Камчатрыбпрома приняло решение поставить в бухте сухогруз, чтобы выгружать на него камбалу. Многие суда сдавали туда улов. Некоторым капитанам давали негласное указание: «Как выйдете за ворота – давай радиограмму, что у тебя улов на борту — сто тонн». После трагедии, произошедшей с «Востоком», сухоруз снялся в Усть-Камчатск для сдачи гнилой рыбы (чтобы был план!). Капитаны тогда говорили: «Как зайдешь в Камчатский залив при северном ветре почувствуешь запах. Держи курс в том направлении и придешь в Усть-Камчатск». Многие руководители Камчатрыбпрома, тралфлота, рыбного порта тогда были сняты с работы. Тухлая рыба лежала до середины лета пока ее не переработали на муку.

Жизнь моряка всегда сопряжена со стихией, неожиданными и опасными для жизни ситуациями, даже тогда, когда судно стоит у причальной стенки. Стояли мы на ремонте в октябре 1952 года. Ночью судно стало трясти. Я выскочил на мостик выяснить, в чем дело. Борт о борт стояло четыре судна и с каждого на берег были заведены по два швартовых, с носа и с кормы. Третий штурман, разжалованный капитан Кулеш, спросонья после очередной попойки, бегал по палубе и кричал на соседний РТ «Буревесник»: «Что вы работаете машиной, порвете концы, я буду жаловаться!» Вскоре перестало трясти. Я сообразил: землетрясение. Через пару часов я вышел на крыло ходовой рубки и стал свидетелем такой картины. На моих глазах вода стала заливать берег. Судно поднялось почти на уровень пирса. Мы не знали, что

предпринять. И вдруг вода схлынула. Как нитки порвались стальные тросы 28-миллиметровой толщины, и нас – четыре судна – понесло к противоположному берегу бухты. Я бегом на брашпиль – один якорь находился в рабочем состоянии, и я сообразил его срочно отдать. Слышу и с другого судна тоже отдали якорь. Так четыре судна простояли несколько часов на двух якорях, пока не подошел буксир. Не доходя до места стоянки метров сто, мы попали в водоворот, воронка которой была не менее сотни метров. Нас стало крутить вместе с буксиром. Только с третей попытки буксир вытащил нас из водоворота и поставил к стенке причала. Видимо, после землетрясения на дне моря образовался разлом, и вода стремительно стала уходить туда.

Как я уже говорил, на флоте познакомился со многими замечательными людьми, которые оказали на мое формирование, как моряка и рыбака, огромное влияние. У нас старшим помощником капитана был Евгений Степанович Поршнев – в прошлом военный, после демобилизации перешедший на рыболовецкий флот. Это был очень грамотный судоводитель. Ему доверялось проведение девиационных работ на судах тралового флота. Он прекрасно знал и любил делать астрономические определения местонахождения судна, даже когда стояли в порту на якоре. Любовь к астрономии привил именно он. Эти знания мне очень скоро пригодились в жизни.

Капитаном на РТ «Гага» был Илья Григорьевич Евстафиади, грек по происхождению, высокий, на лицо худощавый, но крепкого телосложения. Добрый, вдумчивый, гораздо старше нас, он всегда с нами, молодыми штурманами, разговаривал как с равными. Однажды я пришел в гости к Олегу. Сидели в кают-компании с капитаном Евстафиади и вели разговор о том, о сём. Мне запомнился рассказ бывалого моряка, который, на мой взгляд, характеризует его как человека и содержит приметы жизни и нравов той поры.

Дело было зимой. В конторе, которая располагалась на седловине Никольской сопки, капитан получил деньги на весь экипаж. Судно стояло на другом конце бухты, в Моховой. Идти туда пешком километров десять, не меньше. Деньги сложил в наволочку и вечером по тропинке через село Сероглазку зашагал в сторону Моховой. Уже на подходе к поселку на него набросились двое грабителей. Капитан бросил наволочку с деньгами вниз в сторону бухты и начал с ними биться. Поддал одному и другому так, что те двигаться не могли. Начал искать наволочку и провалился в снег по пояс. Было темно, ничего не видно. Тогда он решил отложить поиски до утра и пошел на судно. Утром на рассвете вернулся на место побоища. Грабителей уже не было, а наволочка с деньгами лежала в снегу метрах в двадцати в целости и сохранности.

На РТ «Дальневосточник» тралмастером работал Иосиф Никандрович Рохлецов (кстати, как сообщает историк С. В. Гаврилов, это был первый,

официально принятый на работу, матрос Тралфлота (тогда еще БАОЛ), которому в 2008 году исполнилось бы 100 лет). Он был небольшого роста, полный, совершенно лысый добродушный человек, хорошо знающий свое дело. Как-то на моей вахте порвался трал. Надо было его быстро починить. На палубе мороз, крепкий ветер, а Рохлецову хоть бы что – он в своей повседневной шапке ушанке, одно ухо которой торчит вверх, другое загнулось вниз, и голыми руками зашивает игличкой дель. Работы было много, и он позвал своего помощника Петрова, немолодого мужчину, впервые вышедшего на промысел в море. Петров вышел на палубу в длинном плаще поверх телогрейки. Ушанка была завязана под подбородком, на руках – толстые меховые рукавицы. Тралмастер говорит: «Давай, помогай чинить!» Петров заявляет: «Ты пошто меня заставляешь работать в такую погоду? Это буржуи заставляли людей работать, не жалея их».

Услышав такое, добродушный Иосиф Никандрович рассвирепел: « Это я-то буржуй, который почти двадцать лет, не просыхая, ходит в моря с первого дня организации тралфлота? Всякое видел в жизни, многих и разных людей встречал, но такой наглости никогда не видел!» Тралмастер прогнал своего «помощника» с палубы и по приходу в порт Петрова списали с судна.

Старшим механиком у нас был Иван Васильевич Васильев, лет под семьдесят. У него вечно в зубах была зажата трубка, и дымил он ею, не переставая. На вид солидный, с порыжевшими от табачного дыма усами, в порту почти всегда «подшафе». Как-то он пришел из управления, зашел в кают-компанию, где мы со 2-м механиком Володей Прошиным пили чай. Володя был образованным, грамотным специалистом, хорошо знал свое дело. Стармех говорит:

– Я был в управлении, проходил переаттестацию. Здорово гоняют, ты, давай, готовься.

– Какие вопросы задавали? – спрашивает Володя.

– Меня, например, спросили, какие бывают судовые двигатели? Я ответил, такие, как на «Дальневосточнике», «Гаге», «Лебеде» – «Баур хера».

У Володи в глазах появились искорки. Он начал перечислять типы двигателей судов и добавил: «А на наших судах стоят двигатели “Бауэр Вахера”».

Потом мы долго смеялись. Конечно, не в присутствии пожилого моряка из уже, как нам тогда казалось, другой эпохи.

Такие забавные эпизоды вносили разнообразие в суровые и однообразные рыбацкие будни. Условия работы и мореплавания в то время были сопряжены с большим риском. На рыболовецких судах не было радионавигационных приборов. Ходили, как в старые времена, по магнитному компасу и лагу — прибору, показывающему скорость хода.

Однажды мы возвращались из Охотского моря в порт. Уже подходили к мысу Поворотный. Ветер 10–11 баллов, густой снег, судно еле слушается

руля. Я только что заступил на вахту в 0 часов. Вышел на левое крыло посмотреть вперед. Нос нашего судна то вздымается, то стремительно ныряет вниз. Вдруг я увидел слева по носу темную громадину, несущуюся прямо на нас и успел скомандовать «Право на борт!» Буквально в пятидесяти метрах от нас пронесся ледокол. Даже в темноте я увидел форштевень со срезом и прочитал название «Анастас Микоян.» Наверное, я думаю, на экране своего локатора он нас не увидел и потому пронесся с попутным ветром, с большой скоростью. Только чистая случайность спасла нас от неминуемой гибели. Такая вот она — морская жизнь…

В 1953 году на Камчатку прибыл караван средних рыболовных траулеров немецкой постройки. Траловый флот насчитывал к тому времени уже порядка 25 судов. Из перегонщиков мало кто оставался работать на Камчатке: рассчитывались и сразу уезжали на материк.

В начале года из Калининграда в Петропавловск на должность начальника тралового флота прибыл Павел Александрович Демидов. Это был опытный специалист в области активного морского промысла, требовательный руководитель, рискованный и резковатый в суждениях человек. Судьба надолго связала меня в работе с П. А. Демидовым. Он делал ставку на молодых. Именно при нем в Тралфлоте появились молодые капитаны, окончившие Камчатское мореходные училище, — Владимир Лисицин, Алексей Аристов, Станислав Медведев и другие, в том числе и мы с Олегом Завариным тоже получили по СРТ. Начали готовиться на промысел сельди в Охотское море: загрузили бочки, соль, сети и все необходимое для работы. В середине июня вышли за ворота Авачинской бухты. Прошли Первый Курильский пролив и я проложил на карте курс на остров Спафарьева, находящийся в Тауйской губе.

Шли вдали от западного берега Камчатки. Здесь я вспомнил уроки Евгения Степановича Поршнева по астрономии. Мои помощники были подготовлены слабо и не умели астрономическим методом исчислений находить местоположение траулера. Став капитаном, мне пришлось самому определять верный курс, ни на кого не надеясь. Могу сказать, что с первого раза я привел судно в точно назначенный район.

В бухте Беринга острова Спафарьева стоял пароход «Чапаев», приспособленный под плавбазу, на нем находился начальник экспедиции Михаил Иванович Новиков, флагманские специалисты и представители Камчатского отделения ТИНРО. Они анализировали промысловую информацию и давали рекомендации судам, где выставлять порядки сетей.

Не имея никаких поисковых приборов, капитаны сами искали места скопления рыбы и частенько пролетали. На утренних капитанских часах докладывали: «В рекомендованных вами координатах выставили 60 сетей, выбрали, улов штучный или улова нет». Были и такие капитаны, которые отстаивались в бухтах и докладывали, что они стоят на сетях, но улова нет.

Я поступил по-другому. Завел промысловый планшет, куда записывал месторасположение судов, количество улова каждого траулера. Учитывая, что сельдь движется, делал переход и ставил порядок сетей на пути миграции рыбы. Постоянно вел визуальное наблюдение за поверхностью моря: не ставил сети там, где скопление медуз, а ставил там, где встречались плавающие водоросли. Результаты промысла были неплохие.

Помню, начальником по добыче был эстонец по фамилии Манер. На утренних переговорах перед выборкой сетей он мог по приметам определить есть улов или нет. С характерным акцентом он говорил: «Естли чайка села на кухтыль, сначит рыпка путет». Или: «Естли кухтыли притоплены, рыпка тоше путет»

Выборка сетей в то время была одной из самых тяжелых операций на промысле сельди. Всё делалось вручную. Самых крепких и выносливых матросов ставили на выборку и тряску сетей. Несмотря на то, что ребята работали в специальных перчатках и нарукавниках, соленая вода попадала в запястье, и там появлялись гнойные нарывы. Ежедневно команда пропускала через руки от 60 до 300 центнеров сельди. Сначала нужно было тяжелые сети поднять и рыбу вытрясти. Потом приготовить бочки. Засолить сельдь, затарировать её в бочки, их закупорить и складировать в трюме. Труд этот был очень и очень тяжелый.

В конце сентября начинаются осенние шторма, когда особенно сложно продолжать промысел. Чтобы не намотать на винт сети, надо суметь удержать траулер под строго определенным углом к порядку сетей. Течение и сильный ветер постоянно норовили повернуть судно, как им заблагорассудится. В той экспедиции наш экипаж выловил около 3 000 центнеров сельди – это показатель выше среднего.

Пятого октября мы на корме траулера подняли парус бизань, а на носу кливер и с попутным ветром взяли курс домой. Ведя постоянные астрономические исчисления, мы шли более коротким курсом. Я хорошо помню, что почти все капитаны, выйдя из Тауйской губы, огибали полуостров Кони и шли курсом к побережью Камчатки, а только потом, после того как увидят берег, поворачивали на юг. Этот путь был намного длиннее. Я хорошо помню, что от Магадана до Петропавловска этот путь — около 820 миль – мы при скорости 12,6 узлов прошли за двое суток и 17 часов

В декабре вышли в Кроноцкий залив на лов камбалы. Заловились и пошли на сдачу в Усть-Камчатск. Был приличный морозец при северном ветре. Не доходя до якорной стоянки мили две, вызвал боцмана готовить якорь к отдаче. Дал команду: «Стоп машине», — после чего: «Задний ход»,— однако машина не могла дать движения назад: заклинило плунжерные пары. Даю боцману команду: «Отдать якорь!» Боцман выполняет все операции быстро и правильно, но якорь остается на месте: он оказался примерзшим в клюзе. А берег все ближе и ближе.

Я принял рискованное решение носом коснуться песчаного берега, так как поворачивать вправо или влево было уже поздно.

Рыбу выгрузили, и через сутки пароход «Щорс» снял траулер с мели. Водолазы осмотрели днище, никаких повреждений не обнаружили. После возвращения в порт службой безопасности мореплавания было проведено расследование происшествия. Вывод комиссии: вины капитана нет.

В следующем году меня направили на СРТ «Полярник» на замену ушедшего в отпуск знаменитого капитана Павла Егоровича Алешкина. В первых числах мая вместе с СРТ «Север», где капитаном был Жерзднев, мы вышли в море на промысел сельди в северной части Охотского моря. Каждое судно на борту имело мотодори в 25 л. с. с площадкой для закидного невода, садок для транспортировки сельди из невода до борта судна. Мы внимательно в бинокль осматривали прибрежные воды в надежде увидеть молочное пятно, где происходил нерест. Но, видимо, мы опоздали: основной нерест уже прошел. Однако, в двух местах мы все-таки обнаружили характерные пятна и быстро спустили мотодори с десятью матросами. Первым заметом взяли 150 центнеров, а вторым – еще сто. Из подсушенного невода, перелив улов в садок, подтягивали садок к борту и поднимали на палубу для первичной засолки.

В конце июня перешли в район Тауйской губы, где начинался лов нагульной сельди. Уловы у нас были хорошие: от ста до двухсот центнеров ежедневно. Некоторые суда в то время имели иногда просто фантастические уловы.

Был такой случай. СРТ «Орел», где капитаном был Саша Ткаченко, выставил 90 сетей, и улов на каждую сеть доходил до шести-семи центнеров. Команда затарировала всю имевшуюся бочку на борту, а за бортом еще оставалось около сорока сетей. Ткаченко уговорил капитана катера «Бурный», который находился в распоряжении начальника экспедиции, стать на вожак и постоять некоторое время, пока он сходит на сдачу рыбы на плавбазу. Завершив свои дела с плавбазой, траулер вернулся на то место, где оставил катер возле сетей. Катера на месте не оказалось, о чем он сообщил на вечернем капитанском часе. На другой день были организованы поиски потерявшегося катера, однако они не увенчались успехом. На третьи сутки СРТ «Полярник» снялся на сдачу груза к плавбазе «Чапаев». Утром я поднялся на мостик, глянул вперед и увидел столб от моря до неба. Чем ближе подходили, тем меньше становился таинственный столб. И вдруг мы заметили, что столб превратился в катер «Бурный». Явление это называется рефракцией, образующейся за счет неодинаковой плотности воздушных масс. Сколько было радости у экипажа катера! Они не имели ни продуктов питания, ни воды и уже потеряли надежду, что их найдут. Я вызвал на связь СРТ «Орел», сообщил координаты катера, радист дал сигнал для пеленга и мы продолжили путь к плавбазе.

На одном из капитанских часов капитан поискового судна «Коршун» Василий Костюнин сообщил, что обнаружил косяки крупной сельди, указал свои координаты. На другой день СРТ «Полярник» первым подошел к поисковику, когда он выбирал сети. По радио Костюнин рассказал мне, что селедка размером с горбушу, что много сетей выставлять опасно. Чтобы не занесло судно в порядок сетей, надо постоянно подрабатывать задним ходом и вытягивать вожак. Я убедился в этом, когда поставил первый порядок сетей, и увидел, как с юго-востока шла полоса течения, подхватывала судно и ставила бортом к сетям.

Погода была хорошая, солнечная, и я снова взялся за астрономические вычисления. За дневное время я решал семь-восемь задач и установил, что за ночь сети дрейфовали на северо-запад на восемь миль. При хороших уловах весь экипаж работал на выборке сетей и на засолке сельди. На капитанском мостике был я, а в машинном отделении старший механик Андрей Евсеевич Крук. Сельдь действительно была очень крупной – 38–40 см, жирность по оценке технологов доходила до 22 процентов. Это создало для нас, прежде всего технологов, дополнительные трудности.

Обнаружилось, что крупная и жирная сельдь не успевает просаливаться и начинает разлагаться. Я помню радиограмму Камчатского совнархоза, в которой рекомендовалось «при малых уловах стараться в каждую селедку через ротовое отверстие заталкивать соль». Но уловы были немалые, поэтому мы вынуждены были давать соли больше положенного, заливали бочки крепким тузлуком.

Когда погода сильно испортилась, и невозможно стало вести промысел, вся экспедиция снялась, ушла в укрытие в северную часть Сахалина и стала на якоря. Со многих траулеров были спущены боты и рыбаки ушли на отдых на земле. Я тоже отправил на остров группу во главе со старпомом Евгением Толмачевым выяснить, есть ли возможность приобрести у местных жителей свежую картошка и капусту и обменять овощи на соленую селедку.

Вернувшись на борт, старший помощник доложил, что желающие на обмен имеются. Тогда мы погрузили две бочки сельди по полтора центнера каждая и пошли на берег. Одна хозяйка за две бочки рыбы отдала три мешка картошки, два мешка капусты и четыре литра спирта. Погрузили это добро мы с превеликой радостью, от того, что сегодня будем есть борщ из свежих овощей.

«Полярник» стоял у борта плавбазы. Перед отходом от плавбазы к нам пришел начальник политотдела управления Анатолий Петрович Ильюшин. Проходя мимо камбуза, почуяв приятный запах, он поинтересовался: «Откуда на судне свежие овощи?» Мы пригласили его кают-компанию отобедать, и он с удовольствием принял предложение. После многомесячного питания квашеной капустой и сухой картошкой борщ из свежих овощей был для нас настоящим деликатесом.

В район промысла пришли ночью. На СРТ «Механик Лесовой» (названном в память о погибшем старшем механике с траулера «Восток»), где капитаном был Борис Никитович Писаревский – прекрасный человек, фронтовик, награжденный многими боевыми орденами и медалями, находился начальник управления тралового флота П. А. Демидов. Он позвал меня к себе. Прибыл, доложил, как положено на флоте. Были вопросы, ответы — словом, состоялась деловая встреча. На прощание я поблагодарил за радушный прием и содержательную беседу и хотел уже уходить, Павел Александрович предложил бутылку спирта. Добавил, что пригодится от простуды.

Должен отметить, что у меня с начальником управления, несмотря на разницу в возрасте и в служебном положении, сложились доверительные отношения. Я дорожил его доверием и старался его оправдать. При разговоре с другими капитанами слышал такие же положительные отзывы об этом руководителе.

За летнюю путину экипаж «Полярника» выловил более четырех тысяч центнеров сельди и занял первое место по вылову рыбы. В порту нас встретили как победителей. На пирсе было много народа, грянул духовой оркестр. Нас встречал начальник управления со всей своей свитой. Я доложил о результатах работы за рейс. Начались поздравления, рукопожатия, объятия…

Хочу отметить, что такая торжественная встреча передовиков рыбной промышленности была организована впервые. Так зарождалась традиция чествования рыбаков, с победой возвращающихся с промысла, которая продолжалась во все оставшиеся советские годы.

В 1955 году меня направили капитаном на СРТ «Ястреб», который никогда еще не выполнял годового плана по добыче. Вышли в море на Явинскую банку на лов камбалы. Первые траления были удачными: было поднято около двадцати тонн рыбы. Потом вышла из строя траловая лебедка. Вынуждены были вернуться в порт на ремонт. В мастерских электромотор перемотали, мы вернулись на промысел. Через несколько тралений опять сгорел тот же мотор. Снова вернулись в порт. Я доложил руководству об очередной поломке и потребовал, чтобы нам заменили мотор, взяв его с другого судна, стоявшего на ремонте. Начальство пошло навстречу. Несмотря на большую потерю времени, через некоторое время заняли прочное среднее место по показателям среди судов управления. В этом была немалая заслуга Георгия Васильевича Мещерякова. Мы ним встречались раньше. Он выпускник Тобольского рыбного техникума, по специальности траловый мастер, и работал на этой должности.

Как-то я ему порекомендовал получить специальность судоводителя. А после окончания учебы пообещал его принять на должность второго помощника капитана. Раньше он работал на разных судах, и я от многих капитанов слышал о Георгии Васильевиче много хороших слов. Мещеряков, действи-

тельно, окончил курсы, получил диплом штурмана, и я, как и обещал, пригласил его вторым помощником капитана. И не ошибся. Он был и хорошим штурманом и остался умелым тралмастером. Если порвется трал, он сам выходил на палубу и вместе с ребятами из тралвахты ловко чинил его. Глядя на его сноровку, я невольно воспоминал слова преподавателя по промышленному рыболовству родного техникума Сорокина, который говорил: «Капитан в одном кармане должен носить логарифмическую линейку и рыбацкую игличку». С Георгием Васильевичем мы стали друзьями на долгие годы. Поэтому с полной уверенностью утверждаю, что он сочетал в себе качества выдающегося капитана и мастера добычи.

За годы работы на флоте я встретил много замечательных людей. Об одном из них расскажу более подробно.

Я на СРТ «Ястреб» работал в Олюторско-Наваринском районе, а СРТ «А. Шулейкин» вел поиск в Кроноцком заливе. Мы встретились случайно в эфире. Слышимость была отличная, нам никто не мешал. Поговорили мы о делах, затем о делах семейных. Было такое впечатление, будто мы знакомы всю жизнь. Капитан, а это был Александр Серга, сказал тогда, что мы обязательно должны встретиться в порту. Я тоже поддержал это предложение. Через некоторое время состоялась наша встреча на земле. Саша был ростом за метр восемьдесят, широк в плечах, круглолицый, с вьющимися светлыми волосами. У него была обворожительная улыбка, добрый взгляд и большое чувство юмора. Когда мы поговорили обо всем и прониклись доверием и уважением друг другу, я спросил, откуда у него такая фамилия. Он ответил: «Ты видел картину, где запорожские казаки пишут письмо турецкому султану? Там вот там стоит казак с серьгой в ухе. Вот мой род идет от этого казака».

Мы стали с Александром Ивановичем друзьями на всю жизнь.

В 1958 году меня назначили флагманским капитаном. Находясь в районе промысла, приходилось переходить с судна на судно и учить молодых капитанов премудростям рыбацкой науки. К нам приходили и капитаны дальнего плавания с транспортных флотов, их тоже приходилось учить, как ловить рыбу, как удержаться на банке. Некоторые из них боялись находиться в группе промысловых судов и идти на сближение, не определив, какие суда чем занимаются, сворачивали и уходили с банки, а в итоге вытаскивали пустые тралы.

Одни постепенно набирали опыт, становились хорошими промысловиками, другие так и не смогли убедить себя и работать на рыбацком судне, снова возвращались на транспортный флот. Ведь не зря же говорят: рыбак – дважды моряк.

Как штурмана дальнего плавания в 1958 году руководство флота назначает меня ответственным за переход группы средних рыболовных траулеров в Бристольский залив, где поисковые суда обнаружили скопления рыбы. В

группе было пять траулеров: «Н. Вилков», где капитаном был Герой Социалистического Труда Павел Егорович Алешкин, «Кедровый» во главе с капитаном Александром Степановичем Белым и еще три судна, названия которых и фамилии капитанов, к сожалению, за давностью лет, запамятовал. Переход был благополучно завершен. «Кедровый» форсировал события и первым подошел к назначенному району. Сделал короткое траление и на первой же перекличке капитан Белый заявил во всеуслышание: «Сделал траление, в трале оказалась одна мелочь. Зачем мы шли за тысячи миль, и кто будет платить нам за поиск крупной камбалы?» Я успокаивал капитанов: «Вы все опытные рыбаки и знаете, что крупная камбала держится на более значительных глубинах, поэтому рекомендую веерообразно пойти в сторону больших глубин, на юго-восток. Мы быстро найдем нужную рыбу».

Через два-три траления суда обнаружили скопления крупной камбалы. За десять минут траления поднимали до восьми тонн рыбы. Приемных баз еще не было, они только подходили к Командорским островам, и к нам должны были подойти не раньше, чем через четверо суток. П. Е. Алешкин принял решение взять лед для пересыпки рыбы и пойти на сдачу улова в Усть-Камчатск. Управление дало разрешение. Он выловил порядка ста тонн и снялся с района промысла. Я перешел на другое судно. Наконец, подошли плавбаза «Пищевая индустрия» и три рефрижератора. Так в начале января 1959 года началась Беринговоморская экспедиция.

Условия промысла здесь были очень тяжелыми. Сильные морозы, частые свирепые шторма, обледенение судов, отсутствие бухт для укрытия и перегруза. На судах не было надежных кранцев, пользовалась только связками старых автомобильных покрышек. Поэтому во время перегруза продукции во время постоянного волнения суда получали вмятины и другие повреждения.

В конце января подошло еще несколько судов и начали интенсивно облавливать этот район. Руководство «Дальрыбы» ставило перед министерством острые вопросы о проблемах и трудностях в работе экспедиции. В марте в район промысла прибыла специальная комиссия из Москвы, в составе которой были представители ЦК КПСС, Совмина и Минрыбхоза.

«Дальрыбу» представлял первый заместитель начальника Бабаев. Собрали совещание, на котором присутствовали капитан-директоры приемных баз и некоторые капитаны промысловых судов. Обсуждались вопросы по наличию мест укрытия, подвозке питьевой воды, обеспечению качественным топливом. Разговор был острый, но обстоятельный. У рыбаков появилась надежда на улучшение бытовых и производственных условий.

К великому сожалению, прошел год, но никаких сдвигов не произошло. В декабре по решению Дальрыбы была образована объединенная Беринговоморская экспедиция, штаб которой возглавил П. А. Демидов, его заместителем назначен К. И. Зейналов, замполитом А. И. Щур и я – главным капитаном. На перегрузе суда по-прежнему бились бортами, питьевую воду при-

возили подсоленную и с запахом солярки, для подвоза топлива танкеры не были выделены, словом, все оставалось, как и было год назад.

В марте на танкере «Мозырь» прибыл заместитель министра рыбного хозяйства СССР М. Н. Сухорученко. С ним — начальник управления эксплуатации и портов министерства Н. С. Горюнов. Сухорученко возмутился тем, что в такой большой экспедиции, как наша, штаб состоит всего из четырех человек. Он назначил совещание на плавбазе «Советский Сахалин», куда были приглашены начальники экспедиций Приморья, Сахалина и Камчатки, капитан-директоры, капитаны траулеров. Первым на совещании выступил начальник Приморской экспедиции, вторым – начальник Камчатской экспедиции Е. Г. Орел. Они рассказали о трудностях и заверили членов комиссии в том, что, несмотря на все проблемы, справятся с поставленными задачами.

– Кто из сахалинцев доложит? — спросил Сухорученко.

Поднялся начальник экспедиции Валентин Фарофонов и сказал: «Докладывать не буду, а вот отчитаться могу». Сидящие рядом с ним капитаны шепчут: «Иди, Валентин!»

– А что мне говорить, предыдущими товарищами все было сказано, а мне добавить нечего, – упорствовал сахалинец.

Наступило молчание. Вдруг встает пожилой капитан, широченный в плечах, и сипловатым «морским» голосом возбужденно заявляет: «А что ему говорить? Он же на нас волком смотрит!» В это время замминистра сидел боком к залу, оперевшись щекой на левую руку.

— В прошлом году приезжали из ЦК и Совмина, пообещали, что помогут, уехали, до сих пор ничего не изменилось. И этот уедет, и ничего не изменится! – сказал капитан, махнул ручищей и сел на место.

Зал замер. Как после такой реплики поступит высокий представитель министерства?

Сухорученко встал и спокойным голосом начал:

– Нет, я не смотрю на вас волком. Я сидел и думал, как можно работать в таких условиях? Я работал долгое время в Мурманске - там такого не было!

Затем московский гость заверил, что после возвращения он немедленно доложит министру о создавшемся в экспедиции положении, если понадобится, дойдет до Совмина и ЦК, но помощь будет оказана.

Действительно, возможная помощь была оказана: появились танкеры, которые возили хорошую воду, качественное топливо, вблизи побережья США были выделены специальные квадраты для перегруза сырца и готовой продукции. Но со стихией ничего поделать было нельзя, и ее просто нужно было постоянно учитывать и своевременно принимать упреждающие решения, чтобы снизить вероятность катастрофических последствий.

Работая во льдах, суда нередко получали серьезные повреждения. Помнится такой случай. Находясь на спасательном судне «Орел», я узнал, что

одно из судов Приморрыбпрома имеет повреждение пера руля. Решил проверить. Я высадился на этот траулер. Зашел в штурманскую рубку. Никого! Увидел, что карты были настолько замызганы, что даже не было видно обозначения глубин, рельефа побережий. Заглянул в рулевую рубку — захламленность. Неестественный на флоте беспорядок на этом судне поразил меня. Пошел в каюту капитана. Постучался, вошел и увидел сидящего за столом человека в полушубке и шапке-ушанке. Представился, попросил судовые документы.

В акте водолазного осмотра было зафиксировано, что перо руля свернуто на 15 градусов. При таком повреждении на промысле оставаться было нельзя. Но капитан просил оставить судно на промысле, мотивируя тем, что команде надо заработать. При таком состоянии руля и отсутствии, как выяснилось, отопления на судне я никак не мог согласиться с капитаном. Траулер был снят с промысла.

Года через два меня назначили начальником службы мореплавания УТРФ. Как обычно, в двадцатых числах декабря было решено направить небольшую группу траулеров в Бристольский залив. Флагманом перехода мной был назначен Юрий Руднев, капитан СРТ «Ключевской», имеющий диплом штурмана дальнего плавания. Проведен инструктаж со всеми капитанами по правилам безопасности плавания с учетом тяжелых погодных условий. Каждый день Юрий Руднев выходил на связь по радио, сообщал координаты, что со всеми судами имеет связь, дважды в сутки проводит переклички,

31-го декабря «Ключевской» на связь не вышел. Потом мы узнали из доклада других судов, что «Ключевской» выходил на связь с ними в 17 часов, и Руднев сказал, что идет сильное обледенение, что надо окалываться всем до наступления темноты, что на «Ключевском» уже окололись. Еще раз «Ключевской» выходил на связь около 22 часов. Больше его слышно не было…

Поиски, в которых был задействованы многие суда, положительных результатов не дали, однако, лишь были подобраны на воде некоторые предметы, принадлежавшие пропавшему траулеру.

Меня освободили от занимаемой должности. Находясь в отпуске, получил радиограмму от начальника управления П. И. Аноды о том, что капитан СРТР «Командор» Мещеряков заболел и просит, чтобы я его подменил. Я согласился, срочно вылетел в Петропавловск и первым отходящим судном отправился в Аляскинский залив, где «Командор» вел промысел окуня.

Затем я был направлен на БМРТ «Браслав» подменить капитан-директора Николая Владимировича Сотникова – депутата Верховного Совета СССР. Здесь я успел освоить новый для меня тип судна и в 1963 году был направлен капитан-директором пришедшего из новостроя БМРТ «Амгу», который позже был переименован и стал «Николаем Островским». Я обратился к руководству за разрешением самому подобрать команду. На должность старшего

помощника я пригласил Г. В. Мещерякова, старшим механиком стал А. Е. Крук. Первым помощником – Н. Г. Журавлев. Все они были специалистами высокого уровня, хорошо знакомыми мне по работе на разных траулерах. Экипаж подобрался дружный, дисциплинированный. За год мы девять раз ходили в порт на перегруз, хотя, казалось бы, это потеря промыслового времени и непредвиденная задержка судна в порту. Так вот мы не потеряли ни одного часа по вине экипажа. Объявлялось, что стоянка в порту трое суток. Перегруз своими силами, двумя бригадами. Каждый раз все члены экипажа являлись к отходу своевременно. При таком методе организации промысла мы еще и выигрывали: во время переходов на лов и обратно экипаж занимался профилактикой механизмов, уборкой помещений, покраской судна. За все время не было ни одного случая нарушения трудовой дисциплины.

Промысел вели в районе Алеутских островов. Грунт скальный, скопления окуня были в основном в ложбинах и на склоне скал. Чтобы не порвать трал и не потерять доски и ваера, трал необходимо посадить точно в цель, то есть на скопление рыбы. Это называется прицельным тралением. Я завел тетрадь, куда зарисовывал рельеф дна с указанием: курс судна, глубина, расстояние по локатору до одного из островов, начало травления ваеров, точка посадки трала на грунт, точка выборки ваеров. Обычно при хороших скоплениях за 10–15 минут вылов достигал 20–25 тонн.

Главная задача была обеспечение рыбцеха сырцом. У нас не было случая, чтобы завод стоял из-за отсутствия рыбы. Особое внимание уделялась оснастке трала, его плавучести и загрузке нижней подборы, чтобы при встрече с препятствием, он приподнимался и шел дальше. Многие штурманы не могли вести промысел в таких специфических условиях, оставляли на скалах вместе с досками и ваера, уходили в доступные места, где уловы были небольшими.

В одном районе с нами милях в десяти-пятнадцати работал приморский БМРТ «Ульяновск», там капитаном был мой однокашник О. М. Ломаев. Он отличный и признанный рыбак, Герой Социалистического труда, но почему-то был в пролове. Мы соревновались с ним за наибольший вылов. По рации я предложил ему подойти ко мне и сделать траление, рассказал обо всех деталях траления. Я начинаю ставить трал и тут же сообщаю ему: «Начал травить ваера. Курс. Глубина. Скорость судна. Пеленг». Он делал то же самое. Через 15 минут мы подняли полный куток рыбы. А Ломаев сообщает, что зацепился, выбрал порванный трал. Второй раз повторили совместный опыт. Он снова порвал трал и покинул этот район. И так бывало.

Приморрыбпром прислал в район промысла приемную базу с бочкой и солью принимать излишки рыбы от своих рыбаков. Пароход лежит в дрейфе, обработчики ждут, когда подвезут сырец. А команды больших морозильных траулеров не могут в это время полностью загрузить свои цеха. Я выз-

вал на связь капитана «Н. Крупской» П. П. Васькова и спросил, не нужен ли ему сырец. Он ответил – вези. Мы ему перегрузили тридцать тонн окуня. Васьков попросил взять его на борт, чтобы он мог увидеть, как мы ловим. Сделали при нем три траления, выловили 70 тонн окуня и снова перегрузили на «Н. Крупскую».

В конце декабря на судне вышел из строя самописец «Палтус». До намеченной цифры оставалось выловить всего сто-сто пятьдесят тонн рыбы. Несколько опечаленные, мы взяли курс на порт. Идем вдоль островов. А я думаю, где бы еще порыбачить.

Ночью лежал на диване, не спал, сокрушался от того, что сломался поисковый прибор. Помощи ждать было не от кого: все другие суда перебазировались в район Прибыловых островов. Наконец задремал. Приснилась мне жена Галина Павловна и она мне говорит: «Я у острова Булдыря сделала траление, взяла двенадцать тонн». Чертовщина какая-то! Проснулся и подумал, откуда Галина Павловна знает, что тот район мне хорошо известен? Достал свои старые записи из тумбочки возобновил в памяти особенности грунта того района, направление течений и, действительно, принял решение: идти именно в тот отлично известный мне район.

Подошли, сделали траление, подняли пятнадцать тонн. Потом повторили еще пару раз, взяли в карманы запас сырца и снялись в порт. Когда проходили мимо островов Атту, заметил два больших траулера, идущих с тралом. Вызвал их на связь. Мне ответили, что за траление берут шесть-восемь тонн, но сильный ветер сносит с нужной глубины. Я пошел на заход дальше от берега, чем эти суда. Поставил трал на нужной глубине. Минут через тридцать подняли около двадцати тонн окуня. Потом еще сделали два траления – уловы те же. Один из капитанов мне говорит: «Павел Александрович, уходи! Сколько тебе можно ловить?»

До самого Петропавловска цех наш работал бесперебойно.

Таким образом, вылов у команды БМРТ «Н. Островский» составил 150 959 центнеров. Социалистическое обязательство – дать стране 150 000 центнеров рыбы – выполнено. Выработано 9 000 тонн продукции. Прибыль составила 3 миллиона 110 тысяч рублей. Построечную стоимость судна «Н. Островский» экипаж всего лишь за год окупил с лихвой.

В январе 1965 года из Минрыбхоза на Камчатку приехала комиссия с целью выяснения, каким образом нашим экипажем достигнуты высокие показатели и проверяли техническое состояние судна.

Меня заслушивали на бюро обкома партии. Первый секретарь М. А. Орлов спросил у проверяющих, какое у них мнение о состоянии судна. Н. С. Горюнов сказал, что проверены все участки, все механизмы и помещения. Все в отличном состоянии. Судно хоть сейчас может идти на промысел.

О друзьях-товарищах

В своих записках хотелось бы немного рассказать о моих товарищах и друзьях по жизни, внесших большой вклад в становление и развитие рыбацкого флота Камчатки. Судьба свела меня с ними в разные годы. Прежде всего я хотел бы назвать великих тружеников моря, Героев Социалистического труда, капитанов Павла Егоровича Алешкина и Александра Андреевича Кузнецова. Они с первых лет организации активного морского рыболовства на Камчатке начали трудиться матросами. Бок о бок трудились на море в годы Великой Отечественной войны, учились, прекрасно освоили профессии добытчика и судоводителя. Много лет они дружили. В то же время соревновались за достижение наилучших результатов на промысле. Оба ветерана одновременно среди первых выдающихся рыбаков области были удостоены высшего звания в стране.

Мы росли и набирались опыта у таких замечательных людей, как Усков Алексей Нифантьевич, Писаревский Борис Никитович и других.

Без улыбки нельзя вспомнить капитанов Демьяна Яковлевича Новоселова, Аркадия Аршаевича Амербекяна – известных капитанов и веселых, остроумных людей. Их розыгрыши, смешные поступки и рассказы давно превратились в забавные морские байки. Приведу некоторые из них.

Работали мы на западном побережье Камчатки в районе Крутогорова. На глубинах 120-130 метров ловилась крупная камбала. Но она была как бы ошпаренная и без чешуи. Приемщики на комбинатах такую рыбу принимали вторым сортом. А Демян Яковлевич умудрялся всегда сдавать такую рыбу первым сортом. Начальник экспедиции – в то время молодой инженер по добыче Дмитрий Иванович Качин – на капитанском часе попросил Новоселова поделиться опытом. Демьян Яковлевич поделился с рыбаками своим изобретением так: «Я беру с собой лупу и поднимаюсь на борт рефрижератора, – откровенничал капитан. – Там вместе с приемщиком через лупу рассматриваем камбалу и находим, что чешуя есть, консистенция рыбы упругая и соответствует первому сорту, и находим общее согласие».

Амербикян на переговорах докладывает начальнику экспедиции свою обстановку и говорит с кавказским акцентом: «Мне нужен солист». «Я тебя не пойму, какой еще солист, певец что ли?» – недоумевает начальник. «Да нет, не певец, солист нужен, наш заболел, нужна замена». Капитаны, затаив дыхание, слушают, чем закончится загадка хитроумного Амербикяна. «На судне нет такой должности! Выражайтесь яснее!» — горячится начальник экспедиции. «Как сказать по-русски не знаю, ну, тот, который соль бросает в бочку!» Так под всеобщим оживлением участников переговоров в рыбацкой среде появился синоним слова «рыбмастер».

Большой путь прошли на нашем флоте и оставили о себе добрую память капитан-директоры больших морозильных траулеров Владимир Михайло-

вич Лисицин, Анатолий Иванович Беляев, Владимир Александрович Дубовицкий, капитан-директор плавбазы «Ламут» Олег Антонинович Заварин и многие другие.

О. А. Заварин затем возглавлял управление Камчатрыбфлота, работал первым заместителем начальника Камчатрыбпрома.

Тяжелые испытания выпали на долю капитанов средних рыболовных траулеров. Они с честью прошли через них, подтверждая свои высокие профессиональные знания и искусство мореплавания. Каждый из них не раз попадал в критическую ситуацию, невольно становясь свидетелем настоящих трагедий.

Возвращаясь в Петропавловск из района промысла, капитан СРТ «Камчадал» Медведев недалеко от мыса Поворотный увидел впереди какую-то глыбу. Когда приблизились, догадался, что это катер «жучок», скованный льдом. Подтянули его к борту и перенесли четырех «живых скелетов» в свои каюты. Те моряки уже не могли двигаться. Рыбаки окололи лед, взяли катер на буксир и привели в порт. Выяснилось, что катер принадлежит одному из рыбозаводов. У него вышел из строя двигатель, поэтому по радио связаться берегом или судами они не могли. Моряков носило по океану 82 дня. По их рассказам, за это время побывали там, где жаркое солнце, и вот в конце течение принесло к суровой Камчатке, где получили сильное оледенение. Только чудо и случай спас их жизни.

Моему однокашнику капитану Геннадию Загорскому судьба была более беспощадной. Он работал на поисковом судне и следовал вдоль восточного побережья полуострова, попал в сильный шторм, получил оледенение. Решил зайти в бухту Вестник и там отстояться на якоре. Судно перевернулось и затонуло на сорокаметровой глубине. Именем Геннадия был назван один из буксиров.

Истинными тружениками моря называли капитанов Алексея Михайловича Аристова, Михаила Григорьевича Чекаленко, Василия Леонтьевича Костюнина, Александра Михайловича Ткаченко, бывшего капитана пассажирского парохода «Азия», а затем перешедшего на рыболовный траулер Всеволода Ивановича Извекова, в прошлом начальника мореходного училища, снова вернувшегося на флот Юрия Билевича Азимова.

После разделения управления тралового и рефрижераторного флота в 1968 году и образования Управления Океанического рыболовства, я некоторое время занимал должность заместителя начальника. Затем врачи запретили мне работать в море по болезни, и я был переведен в Камчатрыбпром начальником промысловой разведки. В 1975 году меня пригласили на должность 1-го заместителя председателя вновь созданного межколхозного производственного объединения по флоту и добыче рыбы.

Новая для меня хозяйственная система была сложной и интересной. В КМПО входило 10 рыболовецких колхозов, имеющих около 200 единиц

маломерного флота, управление промыслового флота, в котором насчитывалось порядка ста единиц РС-300, СРТ и СРТМ. Наши колхозные суда работали хорошо, занимали первые места на всех видах промысла на Дальневосточном бассейне. Назову фамилии лишь некоторых известных в то время колхозных капитанов: это Герой Социалистического Труда Стекольщиков, капитаны Шашкун, Кайчуев, Поморцев, Чайка. Они быстро освоили новые суда СТ-420, СТР-1320 и более современные суда норвежской постройки.

Мне часто приходилось бывать во всех колхозах, выходить вместе с представителями Камчатрыбпрома на лососевую путину, возглавлять штаб и регулировать выборку лосося из ставных неводов. Много хорошего можно сказать о колхозе им. В. И. Ленина. Этот колхоз кроме маломерного и отряда среднего флота имел четыре больших морозильных траулера. На них работали лучшие капитаны, ранее работавшие на средних траулерах. Капитан-директор БМРТ «Сероглазка» Анатолий Андреевич Пономарев открыл и освоил лов пристипомы, довел добычу рыбы на судно своего типа до 220 тысяч центнеров в год! Благодаря слаженной работы экипажей БМРТ Виктора Павловича Губанова, Виктора Даниловича Петренко, всех колхозных судов и управления промыслового флота в 1980 году общий вылов составил 650 тысяч тонн. Это столько же, сколько выловило производственное объединение «Камчатрыбпром», имеющее современный промысловый флот и свои собственные рыбоперерабатывающие базы.

За время работы я, наряду со многими передовыми рыбаками колхозного флота, был награжден орденом Трудового Красного Знамени, мне присвоено звание «Заслуженный работник рыбного хозяйства».

С 1990 года нахожусь на заслуженном отдыхе, живу в г. Владивостоке. Двое сыновей от первого брака Сергей и Евгений пошли по моим стопам – они окончили мореходное училище. Стали судоводителями. В настоящее время трудятся на Камчатке. Имею трех внуков и одну правнучку. От второго брака — дочь Лена и внук Вадим. Жена – Галина Павловна, та, которая приснилась мне в далекие годы возле Алеутских островов.

Лоцманы промыслового флота

В 1952 году в Дальневосточном бассейне были созданы территориальные промысловые разведки рыбы. Поисковый флот располагал в то время тремя судами типа СРТ-300 и вел поисковые работы в основном в прибрежных водах Камчатки.

В связи с быстрым увеличением количества добывающего флота все острее становились вопросы расширения районов промысла и надежного обеспечения сырьевой базой всего рыбацкого флота области. В 1957 году у поисковиков насчитывалось уже семь траулеров. Это дало возможность

начать поисковые исследования в новых районах Охотского и Берингового морей. Были обнаружены скопления камбалы в Бристольском заливе, сельди и окуня в центральной части Берингового моря.

Особенно быстрыми темпами рыбная промышленность Камчатки развивалась в 60–70-х годах. Добыча рыбы к 1970 году достигла 750 тысяч тонн. В промысле рыбы участвовало 346 судов, в том числе, 40 больших морозильных рыболовных траулеров. Поисковый флот в то время имел 14 судов, что позволило значительно расширить районы исследований и освоить новые объекты лова: хек в Ванкуверо-Орегонском районе, треску в Анадырско-Наваринском районе; пристипому у Императорских гор; у Южных Курил и Восточного побережья Японии скумбрия, сайра, кальмары и полярная тресочка в Чукотском море.

Но методы поиска рыбы, когда сырьевая база еще не была истощена, не соответствовали возросшим требованиям промышленности. Метод поиска в основном сводился к использованию многолетних статистических данных о районах скопления рыб, путей миграции косяков, квадратов с указанием вылова на усилие. Было принято, что в должности начальника рейса должен быть только специалист по добыче, другого и мыслить не могли. Чтобы повысить эффективность поисковых работ в неизведанных районах Мирового океана нужны были современные специалисты, владеющие глубокими знаниями в области океанологии, ихтиологии, гидробиологии, гидрохимии. Поэтому на должности начальников промысловых рейсов стали приглашать инженеров-океанологов, ихтиологов и опытных инженеров – добытчиков. Это было весьма полезно для дел: районы поиска обследовались всесторонне, разведка рыбы производилась на основе всех факторов динамики моря. Сотрудники промразведки ежегодно готовили пособия по промыслу рыб во всех районах лова, которые выдавались судам перед выходом в море, с рекомендациями соответствующих орудий лова и их вооружения.

В то же время техническая оснащенность поискового флота оставляла желать лучшего: не было приборов контроля за ходом орудий лова, не хватало приборов для гидрологических измерений. Все это отрицательно сказывалось на качество информации и результативности работы поисковых судов.

МЕЩЕРЯКОВ Георгий Васильевич

Капитан дальнего плавания
(16.04.1931)

Родился в деревне Бейтоново Черемховского района Иркутской области.

1947–1951 – закончил Якутский рыбопромышленный техникум, получает направление на Камчатку.

1951 – поступает в УТФ КГРП, работает помощником тралмастера на промысловых судах, СРТ «Голубь».

1952 – старший тралмастер СРТ «Тихоокеанская звезда» (ТОЗ).

1953–1955 – флагманский тралмастер.

1955 – ст. тралмастер на СРТ «Ястреб» (капитан Рязанов П. А.).

1956 – закончил курсы судоводителей до 200 регистровых тонн, и Рязанов П. А. взял 3-м помощником капитана, 2-й, ст. помощник капитана на СРТ «Ястреб».

1957 – 15 мая – капитан СРТ «Ястреб».

1959 – (октябрь) капитан СРТ «Ильичёвск».
1960–1961 – заместитель начальника отдела добычи УТРФ.
1961 – 9 мая, капитан СРТР «Командор».
1963 – орден Трудового Красного Знамени.
1963 – октябрь – старший помощник капитан-директора «Амгу».
1964 – капитан-директор БМРТ «Узбекистан».
1965 – установил рекордный вылов – 130 000 центнеров рыбы.
1966 – удостоен звания Герой Социалистического Труда, 1-й заместитель начальника УТРФ.
1968 – при выделении из УТРФ Океанрыбфлота назначается начальником Управления Океанического рыболовства.
1972 – 1-й заместитель начальника КРП.
1977 – начальник управления эксплуатации Минрыбхоза СССР.
1992–1998 – работает в Управлении безопасности мореплавания Госкомрыболовства РФ.
1998 – вышел на пенсию.

А. Якунин

Первые

В 1961 году, когда на Камчатку пришел первый большой морозильный траулер – БМРТ “Браслав”, никто из нас, тогдашних салаг-мореходцев, конечно же, не мог и предположить, какие открываются перед многими из нас новые горизонты - дальние плавания к самой южной оконечности Мирового океана, рыбалка у берегов обеих Америк и Антарктиды. Но это было потом. А пока мы болели промысловыми рекордами тех лет, о которых не уставали говорить по радио и писать в газетах. Каждый год входил в историю нашей рыбацкой державы под новым именем камчатских БМРТ – “год “Браслава” (60 тысяч центнеров рыбы), “год Хингана” (110 тысяч центнеров), “год Амгу” (“Николая Островского”) (150 тысяч), год “Узбекистана” (130 тысяч)...

И поэтому неудивительно, когда в 1968 году (а я сам уже ходил третьим помощником на СРТМ-8-411 известного капитана Григория Николаевича Холодена) из УТРФ (Управления тралового и рефрижераторного флота), старейшего рыбацкого предприятия Камчатки, его золотой фонд – крупнотоннажный флот (к тому времени уже 19 единиц) – выделился в самостоятельную структуру – “Океанрыбфлот”.

Да, у них была другая судьба – они шли покорять Мировой океан. А мы – оставшиеся в УТРФ капитаны средних промысловых судов и капитаны-директоры плавбаз работали безвылазно у камчатских берегов. А у них была другая судьба – поиск новых промысловых районов. И они бороздили-

ли, как в свое время Кук или Лаперуз в поисках новых неоткрытых земель, Мировой океана и "пропахивали" его голубую ниву вдоль и поперек, изумляя и даже шокируя советского покупателя в фирменных рыбных магазинах новыми, неведомыми прежде названиями рыб и морепродуктов – пристипома, мраморная нототения, ледяная рыба, сквама, берикс, хек, криль…

В 1968 году первым начальником "Океанрыбфлота" стал Герой Социалистического труда Георгий Васильевич Мещеряков - бывший капитан-директор БМРТ "Узбекистан", бывший старпом на "Амгу" – "Николае Островском", которым командовал в год "Николая Островского" Павел Александрович Рязанов, бывший, как это ни невероятно, у Георгия Васильевича первым и единственным капитаном. А самое главное, именно Павел Александрович Рязанов, и сотворил из тралмастера Мещерякова капитана. И не просто капитана, а КАПИТАНА с большой буквы. Потому что сам был именно таким – с БОЛЬШОЙ буквы, и у него было, что брать в пример, было, чему подражать, на чем и чему учиться.

Сам я познакомился с ними гораздо позже – поэтому воспользуюсь их собственными воспоминаниями, чтобы воспроизвести тот период времени, когда Павел Александрович Рязанов и Георгий Васильевич Мещеряков становились прославленными капитанами.

Первым слово Павлу Александровичу, по праву старшинства.

"Наверное, в жизни каждого человека бывают неожиданные повороты судьбы. В этом смысле моя жизнь не исключение. Детство мое прошло в страшной нищете, в скитаниях по стране в поисках лучшей доли и пропитания. Отца я не помню. Его забрали и расстреляли как кулака, когда мне было 6 месяцев. Мать осталась одна с четырьмя малолетними детьми в руках. В деревне Платоновка, Ханкайского района Приморья, где проживала наша семья, мужиков почти не стало: многие разъехались по городам и областям страны. Маме, Марии Михайловне, одной было очень трудно нас прокормить. Поэтому в 1934 году (как это сделали и соседи) мама нас увезла в Новосибирск. Она устроилась на работу на обувную фабрику, жили мы в бараке, затем переехали в комнату, в доме, продуваемом всеми ветрами. Мама старалась, как могла: все делала своими руками – ремонтировала крышу, конопатила стены, никто нам не помогал. Видимо, тяжелая жизнь научила ее всему: сноровке, мужской хватке – она все силы отдавала нам. Но и в Новосибирске наша жизнь была очень тяжелая, и мама решила завербоваться на Камчатку. Ее пытались отговорить, но мама отвечала: "Жизнь хуже не будет, мне детей надо поставить на ноги". Так в 1938 году мы всей семьей оказались в Петропавловске-Камчатском. От голода и холода я часто простужался, не раз бывал на грани жизни и смерти, но, видимо, спасала меня безмерная материнская любовь.

О камчатской жизни у меня, у подростка, сохранились самые яркие

впечатления о необычайно красивой природе, об извержении Авачинского вулкана, непроходимых зарослях кедрача, шеломайнике выше человеческого роста и, конечно же, о рыбалке. Я ловил гольцов в речке невдалеке от ближнего совхоза и в речке Кирпичной, а на 27 километре колол острогой горбушу, нерку, кижуча – это было ощутимое подспорье для пропитания семьи. В 1944 году мы переехали в город Лесозаводск к сестре Вере, где она служила в армии.

После окончания Дальневосточного рыбопромышленного техникума в 1951 году я получил направление на работу в Приморрыбпром, но меня тянула Камчатка. Мой однокашник Октябрь Михайлович Ломаев, который был гораздо старше нас, фронтовик, был женат, должен был ехать на Камчатку. Я обратился к нему с предложение поменяться местами распределения, он охотно согласился.

В Петропавловск мы поехали втроем: Игорь Куликов, Виталий Павлинов и я. На седьмые сутки на пароходе "Гоголь" прибыли на место назначения. В отделе кадров Камчатрыбпрома моих товарищей направили в Камчатрыбфлот, а меня – в Тралфлот. Я возмутился: я – штурман дальнего плавания и должен работать на какой-то посудине, ловить рыбу возле берега! Я мечтал работать на больших пароходах, ходить в далекие моря и страны...".

Но кадровики меня не хотели даже слушать. С другом Куликовым мы дошли до начальника главка – Шалвы Григорьевича Надибаидзе. Он внимательно выслушал нас и сказал: "Будущее принадлежит активному морскому рыболовству. Будут строиться современные промысловые суда со значительной автономией плавания и лов рыбы намечается в дальних районах Охотского и Берингова морей. Нам нужны грамотные судоводители".

Потом я часто вспоминал слова мудрого, дальновидного человека.

Вскоре из Владивостока в Камчатрыбпром прибыли Олег Заварин и Боря Кютт. Они тоже получили направления в Тралфлот, и мы уже втроем смело направились в отдел кадров. Начальник отдела Черных принял нас очень благожелательно и дал направления: О. Заварину – на траулер "Гага", "Лебедь" достался Б. Кютту, а мне – "Дальневосточник". Всем дали должности второго помощника капитана.

Это были старые паровые траулеры постройки тридцатых годов. Они, как прави-

ло, с апреля по 20 декабря отстаивались на ремонте на судоверфи. Длина их 58 метров, ширина – 11 метров. Два трюма вмещали 230–250 тонн камбалы. Район лова Охотское море, знаменитая Явинская банка. Работали донными тралами. К нижней части трала подвязывали бычьи шкуры, а затем сеть из «геркулеса». Таким способом защищалась плеть трала от преждевременного износа. Улов сдавался на комбинаты западного побережья, иногда на сдачу приходилось идти в порт, на Моховской рыбокомбинат.

Капитан траулера "Дальневосточник" Михаил Семенович Курьянов принял меня с одобрением, провел по судну, познакомил с членами экипажа. Должен сказать, что мне повезло: здесь я познакомился со многими замечательными, очень колоритными рыбаками, которые, как стало известно мне, были первопроходцами, зачинателями активного морского рыболовства на Камчатке.

Первый рейс запомнился мне на всю жизнь. Это было в декабре. Руководство Тралфлота дало указание взять воду и доставить ее в Вилючинскую бухту, слить ее на РТ "Восток", который сдавал улов у борта парохода "Чириков". После завершения перегруза камбалы "Восток" должен был к Новому году вернуться в порт. Перекачав воду, мы вернулись на судоверфь и стали на свое место. На следующий день погода испортилась, подул северо-восточный ветер силой 10–11 баллов. В такую погоду капитан Закхеев решил следовать в порт. Через сутки мы узнали, что "Восток" исчез. После улучшения погоды суда вышли на поиски пропавшего судна. В бухте Саранной нашли рыбницы, весла, стол, принадлежащий механику этого траулера Лесовому.

Было две версии причин трагедии. Первая. Было известно, что текли трубы в котлах траулера, механики упустили воду и произошел взрыв котла. Вторая версия. Судно напоролось на мину. Тогда погибло 54 моряка. В своей среде рыбаки обсуждали условия, при которых вероятность повторения таких катастроф неминуемо возрастает – и таких условий было немало.

В те годы, да и в последующие десятилетия жестко соблюдалось одно единственное правило – делай план любой ценой. До выполнения годового плана вылова рыбы по управлению оставалось тогда выловить в пределах тысячи тонн. Руководство Камчатрыбпрома приняло решение поставить в бухте сухогруз, чтобы выгружать на него камбалу. Многие суда сдавали туда улов Некоторым капитанам давали негласное указание: "Как выйдете за ворота – давай радиограмму, что у тебя улов на борту – сто тонн". После трагедии, произошедшей с "Востоком", сухоруз снялся в Усть-Камчатск для сдачи гнилой рыбы (чтобы был план!). Капитаны тогда говорили: "Как зайдешь в Камчатский залив при северном ветре почувствуешь запах. Держи курс в том направлении и придешь в Усть-Камчатск". Многие руководители Камчатрыбпрома, тралфлота, рыбного порта тогда были сняты с работы. Тухлая рыба лежала до середины лета пока ее не переработали на муку.

Как я уже говорил, на флоте познакомился со многими замечательными людьми, которые оказали на мое формирование, как моряка и рыбака, огромное влияние. У нас старшим помощником капитана был Евгений Степанович Поршнев – в прошлом военный, после демобилизации перешедший на рыболовецкий флот. Это был очень грамотный судоводитель. Ему доверялось проведение девиационных работ на судах тралового флота. Он прекрасно знал и любил делать астрономические определения местонахождения судна, даже когда стояли в порту на якоре. Любовь к астрономии привил именно он. Эти знания мне очень скоро пригодились в жизни.

Капитаном на РТ "Гага" был Илья Григорьевич Евстафиади, грек по происхождению, высокий, на лицо худощавый, но крепкого телосложения. Добрый, вдумчивый, гораздо старше нас, он всегда с нами, молодыми штурманами, разговаривал как с равными. Однажды я пришел в гости к Олегу. Сидели в кают-компании с капитаном Евстафиади и вели разговор о том, о сём. Мне запомнился рассказ бывалого моряка, который, на мой взгляд, характеризует его как человека и содержит приметы жизни и нравов той поры.

Дело было зимой. В конторе, которая располагалась на седловине сопки Никольской, капитан получил деньги на весь экипаж. Судно стояло на другом конце бухты в Моховой. Идти туда пешком километров десять, не меньше. Деньги сложил в наволочку и вечером по тропинке через село Сероглазку зашагал в сторону Моховой. Уже на подходе к поселку на него набросились двое грабителей. Капитан бросил наволочку с деньгами вниз в сторону бухты и начал с ними биться. Поддал одному и другому так, что те двигаться не могли. Начал искать наволочку и провалился в снег по пояс. Было темно, ничего не видно. Тогда он решил отложить поиски до утра и пошел на судно. Утром на рассвете вернулся на место побоища. Грабителей уже не было, а наволочка с деньгами лежала в снегу метрах в двадцати в целости и сохранности.

В 1953 году на Камчатку прибыл караван средних рыболовных траулеров немецкой постройки. Траловый флот насчитывал к тому времени уже порядка 25 судов. Из перегонщиков мало кто оставался работать на Камчатке: рассчитывались и сразу уезжали на материк.

В начале года из Калининграда в Петропавловск на должность начальника тралового флота прибыл Павел Александрович Демидов. Это был опытный специалист в области активного морского промысла, требовательный руководитель, рисковый и резковатый в суждениях человек. Судьба надолго связала меня в работе с П. А. Демидовым. Он делал ставку на молодых. Именно при нем в Тралфлоте появились молодые капитаны, окончившие Камчатское мореходные училище, – Владимир Лисицин, Алексей Аристов, Станислав Медведев и другие, в том числе и мы с Олегом Завариным, тоже получили по СРТ. Начали готовиться на промысел сельди в

Охотское море: загрузили бочки, соль, сети и все необходимое для работы. В середине июня вышли за ворота Авачинской бухты. Прошли Первый Курильский пролив и я проложил на карте курс на остров Спафарьева, находящийся в Тауйской губе.

Шли вдали от западного берега Камчатки. Здесь я вспомнил уроки Евгения Степановича Поршнева по астрономии. Мои помощники были подготовлены слабо и не умели астрономическим методом исчислений находить местоположение траулера. Став капитаном, мне пришлось самому определять верный курс, ни на кого не надеясь. Могу сказать, что с первого раза я привел судно в точно назначенный район.

В бухте Беринга острова Спафарьева стоял пароход "Чапаев", приспособленный под плавбазу, на нем находился начальник экспедиции Михаил Иванович Новиков, флагманские специалисты и представители Камчатского отделения ТИНРО. Они анализировали промысловую информацию и давали рекомендации судам, где выставлять порядки сетей.

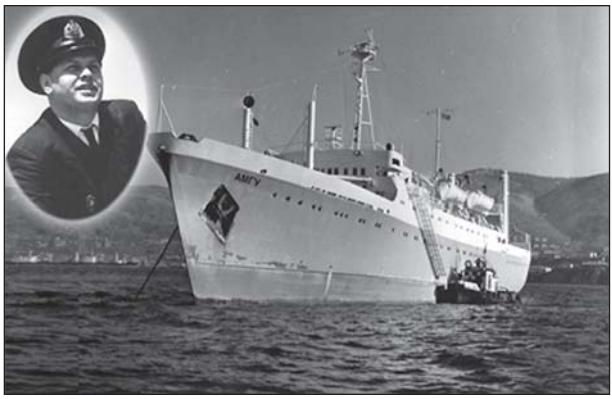
Не имея никаких поисковых приборов, капитаны сами искали места скопления рыбы и частенько пролетали. На утренних капитанских часах докладывали: "В рекомендованных вами координатах выставили 60 сетей, выбрали, улов штучный или улова нет". Были и такие капитаны, которые отстаивались в бухтах и докладывали, что они стоят на сетях, но улова нет.

Я поступил по-другому. Завел промысловый планшет, куда записывал месторасположение судов, количество улова каждого траулера. Учитывая, что сельдь движется, делал переход и ставил порядок сетей на пути миграции рыбы. Постоянно вел визуальное наблюдение за поверхностью моря: не ставил сети там, где скопление медуз, а ставил там, где встречались плавающие водоросли. Результаты промысла были неплохие.

Помню, начальником по добыче был эстонец по фамилии Манер. На утренних переговорах перед выборкой сетей он мог по приметам определить есть улов или нет. С характерным акцентом он говорил: "Естли чайка села на кухтыль, сначит рыпка путет". Или: "Естли кухтыли притоплены, рыпка тоше путет."

Выборка сетей в то время была одной из самых тяжелых операций на промысле сельди. Всё делалось вручную. Самых крепких и выносливых матросов ставили на выборку и тряску сетей. Несмотря на то, что ребята работали в специальных перчатках и нарукавниках, соленая вода попадала в запястье, и там появлялись гнойные нарывы. Ежедневно команда пропускала через руки от 60 до 300 центнеров сельди. Сначала нужно было тяжелые сети поднять и рыбу вытрясти. Потом приготовить бочки. Засолить сельдь, затарировать ее в бочки, их закупорить и складировать в трюме. Труд этот был очень и очень тяжелый.

В конце сентября начинаются осенние шторма, когда особенно сложно продолжать промысел. Чтобы не намотать на винт сети, надо суметь удер-



жать траулер под строго определенным углом к порядку сетей. Течение и сильный ветер постоянно норовили повернуть судно, как им заблагорассудится. В той экспедиции наш экипаж выловил около 3000 центнеров сельди - это показатель выше среднего.

Пятого октября мы на корме траулера подняли парус бизань, а на носу кливер и с попутным ветром взяли курс домой. Ведя постоянные астрономические исчисления, мы шли более коротким курсом. Я хорошо помню, что почти все капитаны, выйдя из Тауйской губы, огибали полуостров Кони и шли курсом к побережью Камчатки, а только потом, после того как увидят берег, поворачивали на юг. Этот путь был намного длиннее. Я хорошо помню, что от Магадана до Петропавловска этот путь – около 820 миль – мы при скорости 12,6 узлов прошли за двое суток и 17 часов.

На одном из капитанских часов капитан поискового судна “Коршун” Василий Костюнин сообщил, что обнаружил косяки крупной сельди, указал свои координаты. На другой день СРТ “Полярник” первым подошел к поисковику, когда он выбирал сети. По радио Костюнин рассказал мне, что селедка размером с горбушу, что много сетей выставлять опасно. Чтобы не занесло судно в порядок сетей, надо постоянно подрабатывать задним ходом и вытягивать вожак. Я убедился в этом, когда поставил первый порядок сетей, и увидел, как с юго-востока шла полоса течения, подхватывала судно и ставила бортом к сетям.

Погода была хорошая, солнечная и я снова взялся за астрономические вычисления. За дневное время я решал семь-восемь задач и установил, что за ночь сети дрейфовали на северо-запад на восемь миль. При хороших уловах весь экипаж работал на выборке сетей и на засолке сельди. На капитанском мостике был я, а в машинном отделении старший механик Андрей Евсеевич Крук. Сельдь действительно была очень крупной – 38–40 см, жирность по оценке технологов доходила до 22 процентов. Это создало для нас, прежде всего технологов, дополнительные трудности.

Обнаружилось, что крупная и жирная сельдь не успевает просаливаться и начинает разлагаться. Я помню радиограмму Камчатского совнархоза, в которой рекомендовалось “при малых уловах стараться в каждую селедку через ротовое отверстие заталкивать соль”. Но уловы были немалые, поэтому мы вынуждены были давать соли больше положенного, заливали бочки крепким тузлуком.

Когда погода сильно испортилась, и невозможно стало вести промысел, вся экспедиция снялась и ушла в укрытие в северную часть Сахалина и стала на якоря. С многих траулеров были спущены боты и рыбаки ушли на отдых на земле. Я тоже отправил на остров группу во главе со старпомом Евгением Толмачевым выяснить, есть ли возможность приобрести у местных жителей свежую картошка и капусту и обменять овощи на соленую селедку.

Вернувшись на борт, старший помощник доложил, что желающие на обмен имеются. Тогда мы погрузили две бочки сельди по полтора центнера каждая и пошли на берег. Одна хозяйка за две бочки рыбы отдала три мешка картошки, два мешка капусты и четыре литра спирта. Погрузили это добро мы с превеликой радостью, от того, что сегодня будем есть борщ из свежих овощей.

"Полярник" стоял у борта плавбазы. Перед отходом от плавбазы к нам пришел начальник политотдела управления Анатолий Петрович Ильюшин. Проходя мимо камбуза, почуяв приятный запах, он поинтересовался: "Откуда на судне свежие овощи?". Мы пригласили его в кают-компанию отобедать, и он с удовольствием принял предложение. После многомесячного питания квашеной капустой и сухой картошкой борщ из свежих овощей был для нас настоящим деликатесом.

В район промысла пришли ночью. На СРТ "Механик Лесовой" (названном в память о погибшем старшем механике с траулера "Восток"), где капитаном был Борис Никитович Писаревский – прекрасный человек, фронтовик, награжденный многими боевыми орденами и медалями, находился начальник управления тралового флота П.А. Демидов. Он позвал меня к себе. Прибыл, доложил, как положено на флоте. Были вопросы, ответы – словом, состоялась деловая встреча. На прощание я поблагодарил за радушный прием и содержательную беседу и хотел уже уходить, Павел Александрович предложил бутылку спирта. Добавил, что пригодится от простуды.

Должен отметить, что у меня с начальником управления, несмотря на разницу в возрасте и в служебном положении, сложились доверительные отношения. Я дорожил его доверием и старался его оправдать. При разговоре с другими капитанами слышал такие же положительные отзывы об этом руководителе.

За летнюю путину экипаж "Полярника" выловил более четырех тысяч центнеров сельди и занял первое место по вылову рыбы. В порту нас встретили как победителей. На пирсе было много народа, грянул духовой оркестр. Нас встречал начальник управления со всей своей свитой. Я доложил о результатах работы за рейс. Начались поздравления, рукопожатия, объятия...

Хочу отметить, что такая торжественная встреча передовиков рыбной

промышленности была организована впервые. Так зарождалась традиция чествования рыбаков, с победой возвращающихся с промысла, которая продолжалась во все оставшиеся советские годы".

Именно на "Ястребе" в 1955 году встретятся Павел Александрович Рязанов и Георгий Васильевич Мещеряков. Не будем торопить события - сначала Георгий Васильевич расскажет нам о том, каким образом он сам связал свою судьбу с морем.

"Я родился 16 апреля 1931 года в крестьянской семье Мещерякова Василия Филимоновича в деревне Бейтоново, Черемховского района, Иркутской области.

Со слов отца, у моего деда Мещерякова Филимона Дмитриевича было 13 детей (десять сыновей и три дочери). Отец был пятым ребёнком в семье. В конце XIX века мой дед был выслан из Москвы на поселение в Иркутскую губернию, где в соответствии со Столыпинской аграрной реформой ему был выделён земельный участок. Дед являлся зажиточным крестьянином, умер в 1923 году.

Моё рождение пришлось на период массовой коллективизации, проходившей в Иркутской области в условиях мобилизации всех сил советского народа на преодоление отсталости страны и сопровождалось перегибами, ожесточённой борьбой при ликвидации зажиточных крестьянских хозяйств, как тогда говорили, – "раскулачивание". К данной категории относился и мой отец. Не желая вступать в колхоз (семейно-трудовое объединение), родители вынуждены были оставить своё хозяйство и в декабре 1931 года спешно уехать в Читинскую область. Мне в это время было всего семь месяцев от роду и я был четвёртым ребёнком в семье.

В 1936 году семья переезжает в г. Черемхово Иркутской области, где мы прожили два года. Семья пополнилась ещё двумя детьми. Однако в 1938 году, в силу сложившихся определённых обстоятельств, мы были вынуждены вновь экстренно переехать на новое место жительства - г. Якутск. Целый год пришлось нашей семье жить в землянке. А климат в Якутии - резко континентальный: зима малоснежная, морозная, суровая и продолжительная. В тот период все приезжающие в Якутск строили сами себе жильё и заготавливали на зиму дрова для печного отопления. К слову сказать, электричество и радио были проведены в дома только после окончания войны, в 1946 году.

22 июня 1941 года был солнечный день. Утром мы пошли за хлебом в магазин, который находился в Рабочем городке, что примерно в километре ходьбы от места нашего жительства – "нахаловки". Здесь мы и узнали о начале войны.

С началом Великой Отечественной войны отец ушел на фронт, жизнь становилась трудной, хотя и до этого нам было нелегко. И, чтобы выжить в этих условиях, пришлось изыскивать средства на пропитание, в частно-

сти, обзавестись подсобным хозяйством, без которого в условиях Крайнего Севера прожить было невозможно (получаемый от государства скудный продовольственный паёк обрекал на вымирание). Даваемого на содержание семьи из семи человек пособия за отца хватало только на хлеб.

Все годы Великой Отечественной войны из работающих в семье была только мать Мария Лукантьевна, которая работала уборщицей в городской больнице. Только в 1943 году после окончания курсов телеграфистов работать пошла старшая сестра, а в 1944 году в сапожники пошел старший брат.

В летний период мы были вынуждены заготавливать дрова на зиму, собирать полевой лук, ягоды на продажу, заниматься рыбной ловлей на реке Лена. К 12 годам я так пристрастился к рыбалке, что на всю жизнь связал свою трудовую деятельность с рыбной отраслью.

Два класса я закончил в школе Рабочего городка, а затем нас, мальчиков из "нахаловки", перевели в школу, расположенную в "затоне", что в пяти километрах от города. На переход в школу и обратно домой затрачивали более 2 часов, так как автобусов пассажирских в те времена не было.

В начале января 1943 года я обморозил ноги и, пролежав дома до мая месяца, соответственно год учёбы пропустил.

Несмотря на хорошую память, учился я средне – на учёбу не хватало времени. К тому же в семье нами никто не занимался и мы были предоставлены сами себе. И хотя в сентябре 1945 года после окончания войны вернулся отец, но он постоянно отсутствовал в семье, устроившись на работу сначала ветеринарным фельдшером на бойню скота (специализированного учебного заведения он не кончал, был практиком), а затем – в открывшуюся в городе ветлечебницу. Мама же была малограмотной и помочь нам в учёбе ничем не могла. Тем не менее, забегая вперёд скажу, что из шестерых детей я и младшая сестра (1933 г. рождения) всё-таки получили впоследствии высшее образование. А ведь на нас с сестрой, кроме учёбы, были возложены и определённые обязанности по дому: заготовка дров на зиму, ежедневные (после уроков) чистка хлева, кормление и поение коровы и много других работ по хозяйству.

В 1947 году я, после окончания начальной школы, поступил в Якутский рыбопромышленный техникум на механический факультет, однако через год он был перепрофилирован в факультет "Добыча рыбы и морского зверя".

Учёба в техникуме мне давалась легко, но характер у меня был буйный, часто дебоширил, поэтому в декабре 1949 года (когда учебное заведение уже было переведено в г. Тобольск) меня за хулиганские выходки хотели отчислить. Однако после собеседования с директором техникума Белоконь тот посчитал, что я ещё не конченый человек и загрузил меня общественной работой. В результате я взялся за ум и четвёртый курс закончил с хорошими оценками, а дипломный проект защитил на "отлично".

В 1951 году, после окончания учёбы, призывной комиссией при Тоболь-

ском военкомате мои документы были направлены в десантное училище. Однако, в силу определённых обстоятельств, мандатная комиссия вернула документы и я получил направление на работу на Камчатку.

Отчётливо помню, как стоя на палубе подходящего к Камчатке пассажирского судна, я с любопытством смотрел на приближающийся Петропавловск и мне казалось, что мы подходим не к самому городу, а к его окраинам – так не похоже на город было то, что я увидел: на склоне сопок вдоль бухты узкая полоса землянок и одноэтажных домов. А вокруг уныние, дикость. Но это был город.

Но я не унывал, потому что как молодому специалисту здесь мне предстояло отработать всего 3 года, а затем я волен был уехать.

Прибыв в конце сентября в распоряжение Главкамчатрыбпрома, я был направлен для работы на суда тралового флота.

Моё пребывание на Камчатке совпало с техническим перевооружением её рыбной промышленности. Только за период с 1951 по 1955 год рыболовный флот Дальнего Востока увеличился в количественном выражении на 55%, а мощность судов возросла на 72 %.

База морского лова (БМЛ) Главкамчатрыбпрома была создана в 30-х годах. В её состав входило пять паровых траулеров и несколько рыболовных сейнеров. В октябре 1951 года БМЛ была преобразована в траловый флот Главкамчатрыбпрома.

В конце октября 1951 года в траловый флот Главкамчатрыбпрома поступило 10 средних рыболовных траулеров (СРТ) и 10 рыболовных сейнеров (РС) германской постройки. На один из этих траулеров (СРТ “Голубь”) я и был направлен помощником тралмастера. К сожалению, на этом судне мне пришлось проработать всего 3 месяца. Жизнь этого судна оказалась короткой. При выходе во 2-ой свой рейс, на переходе в район промысла из-за навигационной ошибки штурманов траулер при подходе к 1-му Курильскому проливу выскочил на скалистый берег и в условиях штормового моря затонул. К счастью, обошлось без человеческих жертв.

В мае 1952 года я был назначен старшим тралмастером на СРТ “Тихоокеанская звезда”, где проработал до февраля 1953 года и вследствие отсутствия кадровых специалистов-тралмастеров был назначен флагманским трал-

мастером. Со знанием дела и душой в этой должности я проработал до 1 января 1955 года".

А в 1955 году его тоже отправили на отстающее судно – СТР "Ястреб". Вот, что дальше рассказывает Павел Александрович Рязанов:

"В 1955 году меня направили капитаном на СРТ "Ястреб", который никогда еще не выполнял годового плана по добыче. Вышли в море на Явинскую банку на лов камбалы. Первые траления были удачными: было поднято около двадцати тонн рыбы. Потом вышла из строя траловая лебедка. Вынуждены были вернуться в порт на ремонт. В мастерских электромотор перемотали, мы вернулись на промысел. Через несколько тралений опять сгорел тот же мотор. Снова вернулись в порт. Я доложил руководству об очередной поломке и потребовал, чтобы нам заменили мотор, взяв его с другого судна, стоявшего на ремонте. Начальство пошло навстречу. Несмотря на большую потерю времени, через некоторое время заняли прочное среднее место по показателям среди судов управления. В этом была немалая заслуга Георгия Васильевича Мещерякова. Мы ним встречались раньше. Он выпускник Тобольского рыбного техникума, по специальности траловый мастер и работал на этой должности.

Как-то я ему порекомендовал получить специальность судоводителя. А после окончания учебы пообещал ему принять на должность второго помощника капитана. Раньше он работал на разных судах и я от многих капитанов слышал о Георгии Васильевиче много хороших слов. Мещеряков действительно окончил курсы, получил диплом штурмана и я, как и обещал, пригласил его вторым помощником капитана. И не ошибся. Он был и хорошим штурманом и остался умелым тралмастером. Если порвется трал, он сам выходил на палубу и вместе с ребятами из тралвахты ловко чинил его. Глядя на его сноровку, я невольно воспоминал слова преподавателя по промышленному рыболовству родного техникума Сорокина, который говорил: "Капитан в одном кармане должен носить логарифмическую линейку и рыбацкую игличку". С Георгием Васильевичем мы стали друзьями на долгие годы. Поэтому с полной уверенностью утверждаю, что он сочетал в себе качества выдающегося капитана и мастера добычи.

За годы работы на флоте я встретил много замечательных людей. Об одном из них расскажу более подробно.

Я на СРТ "Ястреб" работал в Олюторско – Наваринском районе, а СРТ "А. Шулейкин" вел поиск в Кроноцком заливе. Мы встретились случайно в эфире. Слышимость была отличная, нам никто не мешал. Поговорили мы о делах, затем о делах семейных. Было такое впечатление, будто мы знакомы всю жизнь. Капитан – а это был Александр Серга сказал тогда, что мы обязательно должны встретиться в порту. Я тоже поддержал это предложение. Через некоторое время состоялась наша встреча на земле. Саша был ростом за метр восемьдесят, широк в плечах, круглолицый, с вьющимися

светлыми волосами. У него была обворожительная улыбка, добрый взгляд и большое чувство юмора. Когда мы поговорили обо всем, и прониклись доверием и уважением друг другу, я спросил, откуда у него такая фамилия. Он ответил: “Ты видел картину, где запорожские казаки пишут письмо турецкому султану? Так вот там стоит казак с серьгой в ухе. Вот мой род идет от этого казака”.

Мы стали с Александром Ивановичем друзьями на всю жизнь.

В 1958 году меня назначили флагманским капитаном. Находясь в районе промысла приходилось переходить с судна на судно и учить молодых капитанов премудростям рыбацкой науки. К нам приходили и капитаны дальнего плавания с транспортных флотов их тоже приходилось учить, как ловить рыбу, как удержаться на банке. Некоторые из них боялись находиться в группе промысловых судов и идти на сближение, не определив, какие суда чем занимаются, сворачивали и уходили с банки, а в итоге вытаскивали пустые тралы.

Одни постепенно набирали опыт, становились хорошими промысловиками, другие так и не смогли убедить себя и работать на рыбацком судне, снова возвращались на транспортный флот. Ведь не зря же говорят: рыбак – дважды моряк.

Как штурмана дальнего плавания в 1958 году руководство флота назначает меня ответственным за переход группы средних рыболовных траулеров в Бристольский залив, где поисковые суда обнаружили скопления рыбы. В группе было пять траулеров: “Н. Вилков”, где капитаном был Герой Социалистического Труда Павел Егорович Алешкин, “Кедровый” во главе с капитаном Александром Степановичем Белым и еще три судна, названия которых и фамилии капитанов, к сожалению, за давностью лет, запамятовал. Переход был благополучно завершен. “Кедровый” форсировал события и первым подошел к назначенному району. Сделал короткое траление и на первой же перекличке капитан Белый заявил во всеуслышание: “Сделал траление, в трале оказалась одна мелочь. Зачем мы шли за тысячи миль, и кто будет платить нам за поиск крупной камбалы?” Я успокаивал капитанов: “Вы все опытные рыбаки и знаете, что крупная камбала держится в более значительных глубинах, поэтому рекомендую веерообразно пойти в сторону больших глубин, на юго-восток. Мы быстро найдем нужную рыбу”.

Через два-три траления суда обнаружили скопления крупной камбалы. За десть минут траления поднимали до восьми тонн рыбы. Приемных баз еще не было, они только подходили к Командорским островам, и к нам должны были подойти не раньше, чем через четверо суток. П. Е. Алешкин принял решение взять лед для пересыпки рыбы и пойти на сдачу улова в Усть-Камчатск. Управление дало разрешение. Он выловил порядка ста тонн и снялся с района промысла. Я перешел на другое судно. Наконец,

подошли плавбаза “Пищевая индустрия” и три рефрижератора. Так в начале января 1959 года началась Беринговоморская экспедиция.

Условия промысла здесь были очень тяжелыми. Большие морозы, частые свирепые шторма, обледенение судов, отсутствие бухт укрытия и перегруза. На судах не было надежных кранцев, пользовались только связками старых автомобильных покрышек. Поэтому во время перегруза продукции во время постоянного волнения суда получали вмятины и другие повреждения.

В конце января подошло еще несколько судов, и начали интенсивно облавливать этот район. Руководство “Дальрыбы” ставило перед министерством острые вопросы о проблемах и трудностях в работе экспедиции. В марте в район промысла прибыла специальная комиссия из Москвы, в составе которой были представители ЦК КПСС, Совмина и Минрыбхоза.

“Дальрыбу” представлял первый заместитель начальника Бабаев. Собрали совещание, на котором присутствовали капитан-директоры приемных баз и некоторые капитаны промысловых судов. Обсуждались вопросы по наличию мест укрытия, подвозке питьевой воды, обеспечению качественным топливом. Разговор был острый, но обстоятельный. У рыбаков появилась надежда на улучшение бытовых и производственных условий.

К великому сожалению, прошел год, но никаких сдвигов не произошло. В декабре по решению Дальрыбы была образована объединенная Беринговоморская экспедиция, штаб которой возглавил П. А. Демидов, его заместителем назначен К. И. Зейналов, замполитом А. И. Щур и я – главным капитаном. На перегрузе суда по-прежнему бились бортами, питьевую воду привозили подсоленную и с запахом солярки, для подвоза топлива танкеры не были выделены, словом, все оставалось, как и было год назад.

В марте на танкере “Мозырь” прибыл заместитель министра рыбного хозяйства СССР М. Н. Сухорученко. С ним – начальник управления эксплуатации и портов министерства Н. С. Горюнов. Сухорученко возмутился тем, что в такой большой экспедиции, как наша, штаб состоит всего из четырех человек. Он назначил совещание на плавбазе “Советский Сахалин”, куда были приглашены начальники экспедиций Приморья, Сахалина и Камчатки, капитан-директоры, капитаны траулеров. Первым на совещании выступил начальник Приморской экспедиции, вторым – начальник Камчатской экспедиции Е. Г. Орел. Они рассказали о трудностях и заверили членов комиссии в том, что, несмотря на все проблемы, справятся с поставленными задачами.

– Кто из сахалинцев доложит? – спросил Сухорученко.

Поднялся начальник экспедиции Валентин Фарофонов, и сказал: “Докладывать не буду, а вот отчитаться могу”. Сидящие рядом с ним капитаны шепчут: “Иди, Валентин!”

– А что мне говорить, предыдущими товарищами все было сказано, а мне добавить нечего, – упорствовал сахалинец.

Наступило молчание. Вдруг встает пожилой капитан, широченный в плечах и сипловатым “морским” голосом возбужденно заявляет: “А что ему говорить? Он же на нас волком смотрит!” В это время замминистра сидел боком к залу, оперевшись щекой на левую руку.

– В прошлом году приезжали из ЦК и Совмина, пообещали, что помогут, уехали, до сих пор ничего не изменилось. И этот уедет и ничего не изменится! – сказал капитан, махнул ручищей и сел на место.

Зал замер. Как после такой реплики поступит высокий представитель министерства?

Сухорученко встал и спокойным голосом начал:

– Нет, я не смотрю на вас волком. Я сидел и думал, как можно работать в таких условиях? Я работал долгое время в Мурманске – там такого не было!

Затем московский гость заверил, что после возвращения он немедленно доложит министру о создавшемся в экспедиции положении, если понадобится, дойдет до Совмина и ЦК, но помощь будет оказана.

Действительно, возможная помощь была оказана: появились танкеры, которые возили хорошую воду, качественное топливо, вблизи побережья США были выделены специальные квадраты для перегруза сырца и готовой продукции. Но со стихией ничего поделать было нельзя и ее просто нужно было постоянно учитывать и своевременно принимать упреждающие решения, чтобы снизить вероятность катастрофических последствий.

Года через два меня назначили начальником службы мореплавания УТРФ. Как обычно, в двадцатых числах декабря было решено направить небольшую группу траулеров в Бристольский залив. Флагманом перехода мной был назначен Юрий Руднев капитан СРТ “Ключевской”, имеющий диплом штурмана дальнего плавания. Проведен инструктаж со всеми капитанами по правилам безопасности плавания с учетом тяжелых погодных условий. Каждый день Юрий Руднев выходил на связь по радио, сообщал координаты, что со всеми судами имеет связь, дважды в сутки проводит переклички,

31-го декабря “Ключевской” на связь не вышел. Потом мы узнали из доклада других судов, что “Ключевской” выходил на связь с ними в 17 часов, и Руднев сказал, что идет сильное обледенение, что надо окалываться всем до наступления темноты, что на “Ключевском” уже окололись. Еще раз “Ключевской” выходил на связь около 22 часов. Больше его слышно не было…

Поиски, в которых был задействованы многие суда, положительных результатов не дали, однако были подобраны на воде некоторые предметы, принадлежавшие пропавшему траулеру.

Меня освободили от занимаемой должности. Находясь в отпуске, получил радиограмму от начальника управления П.И. Аноды о том, что капитан СРТР “Командор”, Мещеряков заболел и просит, чтобы я его подменил. Я

согласился и срочно вылетел в Петропавловск и первым отходящим судном отправился в Аляскинский залив, где “Командор” вел промысел окуня».

А вот, как складывалась рыбацкая биография у Георгия Васильевича в этот период, когда встретились они с Павлом Александровичем на “Ястребе”.

“Все последующие годы отрасль, в том числе и Камчатки, интенсивно пополнялась современными судами, такими как: СРТ-300; СРТР-400; СРТР-540; большими морозильными рыболовными траулерами (БМРТ); плавбазами (ПБ); приёмно-транспортными и спасательными судами. Вместе с тем на флоте росла аварийность, так как эксплуатация и обслуживание новой техники требовали специалистов высокого класса, а на бассейне ощущалась их нехватка. Завоз специалистов из западных районов страны положительных результатов не давал. Однако постепенно с ростом технической оснащённости флота совершенствовался и профессиональный уровень плавсостава. Более того, руководство области и Камчатрыбпрома, видя, что кадровый вопрос не решить одним завозом специалистов из других районов страны, решили готовить кадры на местах посредством курсовой системы обучения. Это дало ощутимые результаты. Так, если до 1955 года на флоте в основном работали практики, а многих профессий (например, гидроакустиков, рефрижераторных механиков, технологов, заведующих производствами) вообще не было, то теперь с командным плавсоставом стала планомерно проводиться учёба (по обновлённой программе) с целью освоения и эксплуатации самой сложной судовой техники.

В силу данных обстоятельств в 1955 году я был направлен на годичную учёбу на судоводительский факультет при школе усовершенствования командного состава в г. Петропавловск-Камчатский.

После окончания курсов в январе 1956 года я был назначен на должность 3-го помощника капитана СРТ “Ястреб”. Капитаном судна был Павел Александрович Рязанов – прекрасный человек, замечательный учитель, хороший организатор. Забегая вперёд, отмечу, что он был единственным капитаном, с кем мне довелось в дальнейшем работать. За короткий период моей работы на СРТ “Ястреб” я в течение 16 месяцев с 3-го помощника вырос до капитана СРТ (15 мая 1957 г. я был назначен капитаном этого судна).

В октябре 1959 года, когда я уже работал капитаном СРТ “Ильичёвск”,

мне было предложено перейти на работу в Управление тралового и рефрижераторного флота в производственный отдел на должность заместителя начальника отдела, на что я дал своё согласие. В этой должности я проработал до мая 1961 года. Большую часть своего рабочего времени я находился в море, оказывая практическую помощь рыбакам в совершенствовании техники лова. Это было связано с тем, что в данный период на промысле внедрялся пелагический вид лова сельди и окуня, а экипажи были слабо подготовлены.

5 мая 1961 года я принял СРТР "Командор". В то время это было лучшее промысловое судно как по своим техническим характеристикам, так и мореходным качествам. В 1961 и 1962 годах "Командор" являлся лидером на Дальневосточном бассейне по объёмам вылова рыбы. В 1963 году по итогам работы я был награждён орденом Трудового Красного Знамени.

А потом начинается совершенно новая эра в судьбе каждого из них и всех нас, кто с искренним восхищением и тайной завистью следил за всем, что происходило в БОЛЬШОМ флоте Камчатки.

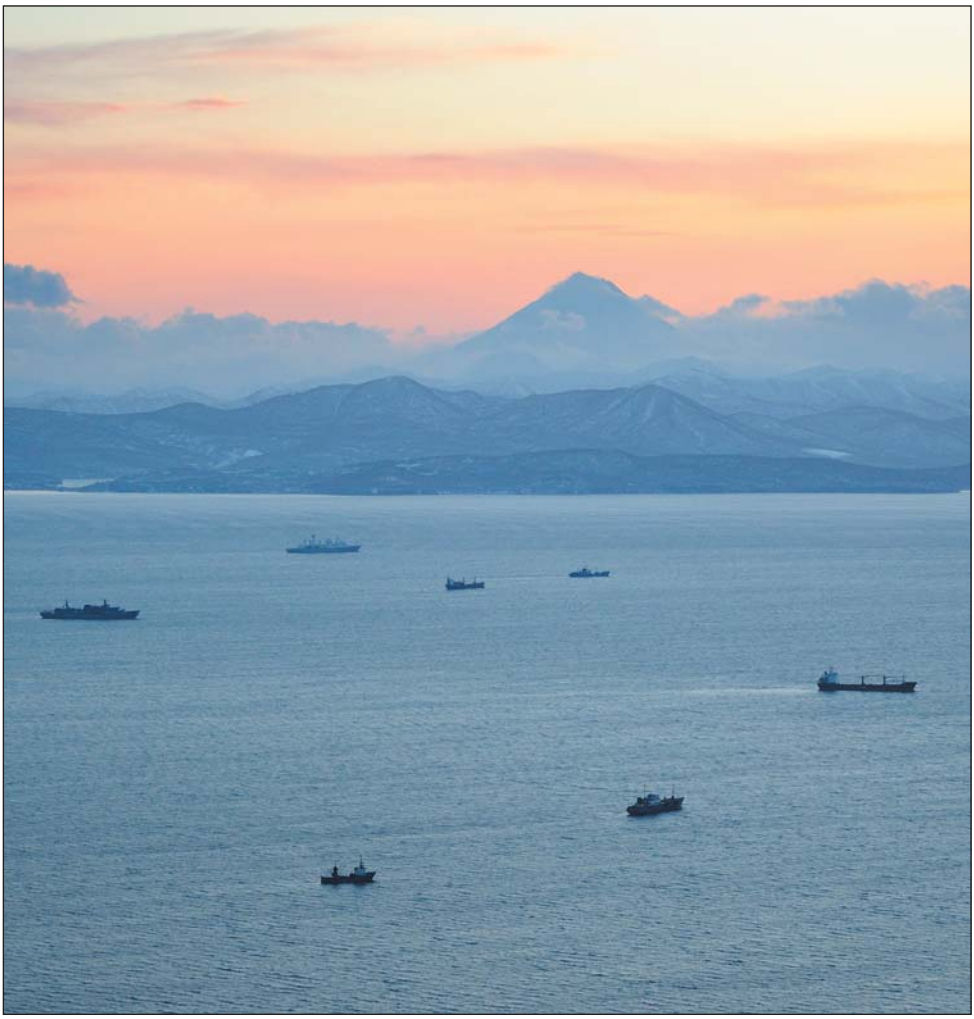
Первый БМРТ, пришедший в Управление тралового и рефрижераторного флота, принял Н.В. Сотников. Это был знаменитый "Браслав". И тот – 1961 год – вошел в историю с его именем. Но он, хоть и был первый, но скоро стал одним из многих лидеров большого флота Камчатки. Многих знаменитых БМРТ. И мы снова предоставляем слово Павлу Александровичу Рязанову.

«Затем я был направлен на БМРТ "Браслав" подменить капитан-директора Николая Владимировича Сотникова – депутата Верховного Совета СССР. Здесь я успел освоить новый для меня тип судна и в 1963 году направлен капитан-директором пришедшего из новостроя БМРТ "Амгу", затем переименованный на "Н. Островский". Я обратился к руководству за разрешением самому подобрать команду. На должность старшего помощника я пригласил Г. В. Мещерякова, старшим механиком стал А. Е. Крук. Первым помощником – Н. Г. Журавлев. Все специалисты высокого уровня, хорошо знакомые мне по работе на разных траулерах. Экипаж подобрался дружный, дисциплинированный. За год мы девять раз ходили в порт на перегруз, казалось бы, что это потеря промыслового времени и непредвиденная задержка судна в порту. Так вот мы не потеряли ни одного часа по вине экипажа. Объявлялось, что стоянка в порту трое суток. Перегруз своими силами, двумя бригадами. Каждый раз все члены экипажа являлись к отходу своевременно. При таком методе организации промысла мы еще выигрывали: во время переходов на лов и обратно экипаж занимался профилактикой механизмов, уборкой помещений, покраской судна. За все время не было ни одного случая нарушения трудовой дисциплины.

Промысел вели в районе Алеутских островов. Грунт скальный, скопления окуня в основном в ложбинах и на склоне скал. Чтобы не порвать трал

и не потерять доски и ваера, трал необходимо посадить точно в цель, то есть, на скопление рыбы. Это называется прицельным тралением. Я завел тетрадь, куда зарисовывал рельеф дна с указанием: курс судна, глубина, расстояние по локатору до одного из островов, начало травления ваеров, точка посадки трала на грунт, точка выборки ваеров. Обычно при хороших скоплениях за 10–15 минут вылов достигал 20–25 тонн.

Главная задача была обеспечение рыбцеха сырцом. У нас не было случая, чтобы завод стоял из-за отсутствия рыбы. Особое внимание уделялась оснастке трала, его плавучести и загрузке нижней подборы, чтобы при встрече с препятствием он приподнимался и шел дальше. Многие штурманы не могли вести промысел в таких специфических условиях, оставляли на скалах вместе с досками и ваера, уходили в доступные места, где уловы были небольшими».



ДЕГТЯРЁВ Михаил Иванович

Капитан дальнего плавания
(13.02.1930)

Родился в селе Сокрутовка Владимирского района Астраханской области.

1955 – закончил ШУКС на штурмана дальнего плавания в ПМРП, до этого закончил Астраханский рыбопромышленный техникум. В 1949 году – Камчатка.

1949 – поступил в Морлов, матросом.

1956–1957 – старший помощник капитана ТХС «Мизар».

1958 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 8052 от 22.07.1958 года, и назначается капитаном СРТ «Северянин».

1959 – капитан ПХ «Якут».

1963 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 210/47 от 07.06, старший помощник капитана БМРТ.

1964 – старший помощник капитана БМРТ «Узбекистан».

1968 – капитан-директор БМРТ «15 съезд ВЛКСМ».

1969–1973 – начальник службы эксплуатации флота БОР.

1974 – капитан-наставник БОР.

1975–1977 – капитан-директор БМРТ «Приозёрск».

1977 – капитан-директор БМРТ «Камышин», «Хинган», «Хайрюзово», «Пётр Овчинников».

1981 – уволен по окончанию трудового договора на пенсию.

КОСОЛАПОВ Владимир Кузьмич

Капитан дальнего плавания
«Знатный рыбак Камчатки – 1984 года»
(24.02.1931–15.12.2000)

Родился в Москве.

1951 – поступает в УТФ матросом.

1957 – окончил УКК ПМРП на штурмана дальнего плавания. Младший помощник капитана промысловых судов.

1959 – получает рабочий диплом КМП, № 57/59 от 15.03.1959 года, и назначается капитаном ТК «Лира».

1960 – капитан СРТ-300 «Калыгирь».

1961 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 442/39 от 01.10.1961 года.

1965 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Ительмен». Получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 255/96.

1966 – капитан-директор БМРТ «Трудовые резервы» (из новостроя).

1968 – 01.04 переходит в УОР.

1969 – капитан-директор БМРТ «Трудовые резервы».

1969–1972 – капитан-наставник в службе безопасности мореплавания.

1973–1977 – капитан-директор БМРТ «Юность», 1-й рейс.

1978–1986 – капитан-директор БМРТ «Приамурье», «Мыс Курильский», «Соколово», «Мыс Золотой», «Борисов», «Бутовск», «Бакланово».

1984 – 1986 – капитан-наставник СБМ, капитан-директор «Бакланово».

1987 – выходит на пенсию, награжден орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета».

Умер 15 декабря 2000 года в городе Пушкин Ленинградской области.

СОТНИКОВ Николай Владимирович

Капитан дальнего плавания
«Знатный рыбак Камчатки – 1976 года»
(22.11.1931–30.06.1987)

Родился в городе Магнитогорске 22 ноября 1931 года.

1950–1954 – окончил судоводительское отделение ПКМУ дальнего плавания. В УТФ с 1954 года.

1954–1959 – матрос, 3-й, 2-й помощник, старший помощник капитана промысловых судов УТФ (УМАР).

1959 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 45/59 от 23.02.1959 года, в ПМРП МРП и назначается капитаном СРТ-300 «Култушный». Звезда Сотникова взошла, когда повсюду гремела слава экипажа СРТ «Култушный».

1961 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 555/158 от 8.12.1961 года, и назначается 1-м капитан-директором 1-го БМРТ «Браслав», поступившего на рыбацкий флот.

1965 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 211/52 от 22.06.1965 года. Владивостокский МРП.

1968 – капитан-директор БМРТ «Камчатская правда».

1975 – капитан-директор БМРТ «Математик».

19... – начальник ЭРНК Морского рыбного порта.

Знатный рыбак Камчатки – 1976 год.

30.06.1987 года умер в Ленинграде.

1961 год, первый рейс камчатского БМРТ «Браслав» (из архива В. В. Герта)

Рекорды молодого капитана

В 1960–1970-е годы имя знатного рыбака Н. В. Сотникова гремело на Камчатке и не сходило с газетных полос. Он был капитаном-директором первого на Камчатке БМРТ «Браслав». Его рыбацкие успехи и достижения называли везением и удачей. Но, как известно, удача коварна и скоротечна, а Сотников ходил в передовиках почти двадцать лет.

Уроженец Магнитогорска, Николай Сотников в 1949 году приехал на Камчатку. В 1956 году окончил Петропавловское мореходное училище и стал работать в управлении тралового флота. Началась его рыбацкая биография. Ходил в море штурманом, затем помощником капитана. В конце 1950-х годов, когда Николаю еще не исполнилось и тридцати, он стал капитаном рыболовного сейнера. Ему доверили СРТ «Култушное». Из рейса в рейс Н. В. Сотников набирался опыта, траулер по вылову рыбы был не в последних рядах, и на молодого капитана стало обращать внимание руководство флота.

Полет Ю. А. Гагарина в космос в апреле 1961 года вызвал в стране эйфорию гордости. Именем первого космонавта назвали город, а в населенных пунктах страны оно присваивалось улицам. Не устоял и Петропавловск-Камчатский. Неприметная, как в деревне, Нагорная в центре города стала улицей его имени. И когда экипаж СРТ «Култушное» вышел с инициативой переименовать его судно на «Юрий Гагарин», ее поддержали. Капитан летал к космонавту за разрешением назвать СРТ его именем. О той встрече сохранилась фотография с автографом Ю. А. Гагарина: «Экипажу траулера. Желаю успехов. Гагарин».

Пример экипажа СРТ «Култушное» оказался заразительным. После полета в космос в августе 1961 года космонавта номер два Г. С. Титова команда СРТ «Курима» (капитан судна известный в те годы рыбак А. А. Амирбекян) вышла с просьбой назвать их сейнер именем космонавта.

Для Н. В. Сотникова 1961 год стал взлетным в его жизни. Он был участником XXII съезда КПСС. В составе делегации находились руководители рыбацких коллективов: начальник Камчатрыбпрома В. Н. Калёнов, председатель рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина М. К. Старицын. Такого количества рыбаков с Камчатки на партийных съездах больше не было. Кто помнит эпоху тех лет, знает, как было почетно стать делегатом съезда. О них много говорили, ими интересовались и гордились. С того времени Н. В. Сотников стал известным человеком… Казалось, уже достаточно, чтобы пожинать плоды знатности и почивать на лаврах. Однако судьба распорядилась иначе. После съезда на долю молодого капитана выпало новое испытание.

В ноябре 1961 года, когда ему не исполнилось и тридцати лет, его назначили капитан-директором большого морозильного траулера (БМРТ) «Брас-

Знатный рыбак Камчатки Н. В. Сотников рядом с первым космонавтом Ю. А. Гагариным. Из архива Н. В. Сотникова

лав», первого судна этой серии, прибывшего на Камчатку. На новый пароход приходили поглазеть горожане. Оно удивляло размерами. Такого траулера еще никто не видел на полуострове.

Первопроходцам во все времена тяжело. На их плечи одновременно ложится невероятная ответственность при полной неизвестности дальнейших итогов деятельности. В случае с Сотниковым всех интересовали возможности судна и способности молодого капитана. В полной мере испытал он это и справился. Бесстрашие, молодость и кипучая энергия были его союзниками.

В первом рейсе экипаж БМРТ «Браслав» взял 54 000 центнеров рыбы — самый большой улов по Дальнему Востоку на данный тип судна. На форменном кителе капитана засверкала высшая награда — орден Ленина. В октябре 1963 года, находясь на Камчатке, известные чехословацкие путешественники Иржи Ганзелка и Мирослав Зикмунд посетили «Браслав» и были удивлены молодостью экипажа и капитана.

Н. В. Сотникова избрали в Верховный Совет СССР шестого созыва. Теперь кроме забот, связанных с работой, ему приходилось решать вопросы государственные: строительство жилья для рыбаков, их социальная защита и многое другое. В мае 1964 года в составе делегации Верховного Совета СССР (руководитель А. И. Микоян) Николай побывал в Японии. Там решались

Справа молодой инженер-технолог, завпроизводством В. В. Герт

разные проблемы, в том числе связанные и с рыболовством.

Вспоминает дочь — Ольга Николаевна Стурова (октябрь 2006 года):

«По натуре отец был добрым, веселым человеком и с юмором. В нем энергия просто кипела и поражала. Дома его видели редко. Все время находился в рейсах, а если приходил с моря, то несколько дней отсыпался — и опять на пароход. Ничем кроме работы не увлекался. Она для него была всем. И если определили на судно план, так его выполнить было для отца делом чести. Когда занимался депутатской деятельностью, к нему домой приходило много писем с различными просьбами о помощи. При возможности помогал. К депутатской работе относился серьезно и ответственно. Однако при этом сокрушался: "Ну что я могу сделать, если всегда нахожусь в море?!"»

В 1968 году БМРТ передали в новую организацию — в управление океанического рыболовства (УОР), и Н. В. Сотников стал работать в УОРе.

Со временем ровесники Сотникова, коллеги-капитаны, один за другим переходили на береговые предприятия, в управленческий аппарат, а Николай Владимирович продолжал «пахать» в морях. Лидерами промыслов становились другие капитаны, но и суда под его командованием тоже не пасли задних. Время рекордов и больших уловов стало постепенно проходить. Море оказалось не бездонным. В один из рядовых рейсов на БМРТ «Камчатская правда» в машинном отделении вспыхнул пожар, грозящий погубить судно. Хладнокровие и опыт капитана позволили экипажу выйти победителем в схватке с огнем и спасти траулер. Казалось, после этого случая можно было распрощаться с морем. Но Сотников остался.

К середине 1970-х годов он заставил снова говорить о себе. Экипаж БМРТ «Математик», на котором он был капитаном, брал высокие уловы. Многие суда были в пролове, а «Математик» работал на удивление и зависть остальных стабильно хорошо. У капитана как бы появилось второе дыхание. На промысле он не мешал специалистам, а в своей неизменной рабочей фуфайке появлялся там, где необходимо. При случае сыпал остротами. Он, как опытный оленевод, находящий в просторах тундры корм для оленей, вел свой траулер к рыбным местам.

И вновь Н. В. Сотников оказался востребованным. В 1976 году его избрали делегатом XXV съезда КПСС. Судно, как более десяти лет назад, стали посещать почетные гости Камчатки. В разные годы на его траулерах

побывали писатели Константин Симонов, Михаил Стельмах, поэт Михаил Дудин, космонавт Евгений Хрунов и другие. На груди капитана появился второй орден Ленина. Кто держал в руках орден, ощущал его тяжесть. Так же тяжел труд рыбака. Сотников в разные годы был награжден кроме двух орденов Ленина орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За трудовую доблесть».

Вспоминает дочь: «Отец гордился своими наградами. По нему было видно, как доволен, и его даже распирало от гордости, которую пытался скрыть. В период известности радовался жизни. Со многими людьми поддерживал дружеские отношения. Часто в нашем доме, как я помню, были капитан из колхоза имени Ленина Пономарев, прокурор Третьяков, писатель Санеев.»

Напряженный труд в море в течение более двадцати лет стал давать о себе знать. По состоянию здоровья Н. В. Сотников в конце 70-х годов перешел работать на берег. Как говорили тогда, «сгорел на работе». Был начальником электрорадионавигационной камеры.

В 1981 году уехал в Ленинград. Тяжелая болезнь на годы приковала его к постели. Умер он 1 июля 1987 года.

А. П. Пирагис

Первый командный состав БМРТ «Браслав» первого камчатского БМРТ

1. Сотников Н. В. – капитан-директор;
2. Линьков И. М. – первый помощник капитана;
3. Гаврилов А. Г. – старший помощник капитана;
4. Критинин К. И. – второй помощник капитана;
5. Войцех В. А. – третий помощник капитана;
6. Картожинский Я. М. – старший механик;
7. Погорелый Л. В. – электромеханик;
8. Рыбин Е. Г. – рефмеханик;
9. Пащенко А. Г. – старший тралмастер;
10. Герт В. В. – завпроизводством;
11. Морозов В. А. – старший мастер 1-й смены;
12. Щур Г. А. – старший мастер 2-й смены.

Слева направо: первый электромеханик Л. В. Погорелый, третий – завпроизводством В. В. Герт

ГЕРНЕТ Олег Владимирович

Капитан дальнего плавания
(1928)

Родился 5 июня 1928 года в Астраханской области.

1955 – закончил факультет кораблевождения Каспийского военно-морского училища.

1956 – получил рабочий диплом ШМП, работал на Каспии.

1959 – поступает в УТРФ Камчатрыбпрома, назначается 2-м помощником, старшим помощником капитана СРТ-300 «Култушный».

1962 – получает рабочий диплом ШДП и назначается капитаном СРТ «Култушный».

1963 – назначется капитаном СРТР-400 «Кременчуг».

1964 – назначается старшим помощником капитана БМРТ «Хинган».

1965 – получает рабочий диплом КДП и назначается капитан-директором БМРТ «Опала».

1967 – октябрь, преподаватель УКК Камчатрыбпрома.

1968–1978 – капитан-директор БМРТ Океанрыбфлота.

1978 – уходит на пенсию и уезжает на родину.

Судно в доке

СТЕПАНОВ Василий Харитонович

Капитан дальнего плавания
(1931–17.07.2000)

1956 – окончил УКК ГКРП. Судоводительское отделение. В УТРФ с 1951 года.

1956–1958 – 3-й, 2-й, старший помощник капитана СРТ-300, диплом штурмана малого плавания, № 72/53 от 17.10.1953 года.

1959 – получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 211/59 от 31.10.1959, в ПТР МРП. Назначен капитаном СРТ «Сокол».

1963 – оканчивает судоводительское отделение ПКМУ (заочно) дальнего плавания.

1963 – капитан СРТ-300 «Ильичёвск».

1964 – старший помощник капитана ТХ«Красноярск».

1968 – перешёл в Управление Океанрыбфлота, старший помощник капитана БМРТ.

1968 – 12.04 – принимает из новостроя, БМРТ «Александр Максутов».

17.07.2000 в возрасте 69 лет ушёл из жизни.

ГАВРИЛОВ Анатолий Григорьевич

Капитан дальнего плавания
(06.10.1933–5.04.2005)

1955 – окончил ПКМУ на ШДП, в УТФ с 1956 года.

1956 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 79/56 от 12.04.1956 года. Младший помощник капитана СРТ-300.

1958 – старший помощник капитана СРТ-300 «Култушный».

1959 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 206/59 от 27.10.1959 года. Назначается капитаном СРТ-300 «Кавача».

1960 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 371/127 от 14.10.1960 года. Назначается старшим помощником капитана ТК «Максим Горький».

1961 – назначается старпомом на БМРТ «Браслав».

1965 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Узбекистан».

1967 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 1796/96 от 10.05, во Владивостокском МТП.

1968 – переходит в УОР с 1.04.1968 года.

1985 – начальник службы безопасности мореплавания в БРХФ.

Умер 5 апреля 2005 года.

СОКОЛОВ Юрий Павлович

Капитан дальнего плавания
(21.07.1937–13.07.2000)

1951 – окончил УКК ГКРП. В УТФ с 1951 года.

1951–1956 – младший помощник капитана на судах промыслового флота УТФ и заканчивает ШУКС на ШДП.

1956 – 12.11.1956 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 138/56.

1958 – капитан СРТ-300 «Камчатская правда».

1959 – капитан СРТР-400 «Канск».

1961 – получил рабочий диплом КДП № 131/70 от 5.06.1961, года во Владивостокском МТП. Назначается старшим помощником капитана БМРТ «Хинган».

1967 – капитан-директор БМРТ «Ительмен».

1970 – капитан-директор БМРТ «Николай Островский».

1988 – выход на пенсию.

За высокие производственные показатели назражден орденами Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени, медалью «За трудовую доблесть».

Умер на 13 июля 2000 года в городе Ростове.

ПРОЦЕНКО Николай Сергеевич

Капитан дальнего плавания
(31.08.1932–11.04.1998)

Родился в селе Красное Садовского района Херсонской области.

1949–1952 – закончил судоводительское отделение ХМУ, направлен в УТФ на Камчатку.

1952 – сентябрь, назначен 3-м помощником капитана «Рефрижератор № 174».

1953–1955 – 2-й, старший помощник капитана на транспортных судах.

1955 – капитан СРТ «Кальмар».

1956 – капитан СРТ «Ропша».

1957 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 79/57 от 25.05.1957 года, в ПМРП. Капитан СРТ «Карагинский».

1962 – капитан СРТ «Корф», получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 778/198 от 12.12.1962 года, назначается старшим помощником капитан-директора БМРТ «Браслав».

1964 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Куба».

1966 – получает из новостроя БМРТ «Пётр Овчинников» (11-й по счёту

из 60), капитан-директор. А 20.09.1966 года – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 361/90.

1967 – 27 января получает благодарность и почётную грамоту от командующего КТОФ адмирала Омелько. За хорошую выучку экипажа на учениях по ВМП.

1968 – с 01.04 переходит во вновь образованное управление ОРФ и продолжает работать. БМРТ «Восход», «Пауджа», «Приозёрск» открывают промысел Аляскинского залива, на Гавайях, Индийский океан, у берегов Чили.

1969 – капитан-директор БМРТ «Приозёрск».

1970–1971 – капитан-наставник службы безопасности мореплавания.

1971–1987 – капитан-директор БМРТ «Каргополь», «Казалинск», «Восход», «Пауджа», «Баево», «Мыс Осипова».

1987 – директор службы эксплуатации управления.

Умер 11 апреля 1998 года.

Благодарность адмирала

В личном деле капитана дальнего плавания Николая Сергеевича Проценко есть одна запись, которой мог бы гордиться любой моряк. Но об этом чуть позже, а пока начнем с начала.

В октябре 1952 года в приказе говорится: «Проценко Николая Сергеевича – штурмана малого плавания, прибывшего по направлению из Министерства из г. Херсона, принять в Камчатрыбфлот и назначить на рефрижератор № 174, должность 3-го помощника капитана». Так благополучно завершился переезд выпускника Херсонского мореходного училища от теплого Черного моря через столицу великой страны на берег холодного Тихого океана.

Казалось бы в этом нет ничего особенного. Сотни и тысячи людей приезжали на Камчатку на сезонные работы из разных регионов и уезжали обратно. Но в том приказе все же есть характерный штрих того времени. В те годы в больших московских министерских кабинетах прорабатывались и принимались решения, рассчитанные на долгие годы, которые должны были коренным образом изменить жизнь в малонаселенных краях. На Камчатку начали поступать караваны сейнеров и траулеров. Не хватало квалифицированных кадров, поэтому на предприятия опытные специалисты и выпускники вузов и техников направлялись по заранее предусмотренному плану. Конечно, об этом Николай Сергеевич мог и не знать.

По служебной лестнице молодой штурман Проценко поднимался стремительно. Пять лет спустя в возрасте 25 лет он уже капитан траулера «Кальмар». Вот еще одна запись, отражающая острейшую проблему времени.

Выписка из протокола комиссии по трудовым спорам УАМР 26.06.1957 г.

«Постановили: учитывая, что тов. Проценко покупает дом и ему необходимы средства, выплатить компенсацию тов. Проценко Н. С. за проработанное время.

Председатель базкома управления активного морского рыболовства Скорлыгин».

Этот документ проливает свет на самую острую проблему на Камчатке в 50–60-х годах – жилищную. Иметь комнату в бараке тогда считалось удачей. Многие снимали угол в частных домах, приспособленных под жилье землянках, сараях. Вот решил молодой капитан решить проблему своими силами, и профсоюзный комитет помог ему чем мог, разрешил руководству флота выдать моряку отпускные для покупки дома.

Объединение Камчатрыбфлота и УМАР, образование крупного управления тралового и рефрижераторного флота не прошло бесследно в жизни капитана транспортного флота: он стал рыбаком. Николай Сергеевич возглавил экипажи средних траулеров «Ропша», «Корф», а затем был назначен старшим помощником капитана первого на Камчатке БМРТ «Браслав». Затем работал флагманским капитаном промысловых флотилий.

Став капитан-директором БМРТ «П. Овчинников», Н. С. Проценко убедительно доказал, что он стал настоящим рыбаком-промысловиком. План по добыче рыбы в 1966–1967 годах его экипаж выполнил более чем в полтора раза. Затем были другие суда – «Восход», «Пауджа», «Приозерск», и как признание надежности, профессионализма моряка загранкомандировки в Грецию, Перу, работа в управлении флота в разных должностях, потом снова в море... Были и награды за доблестный труд, благодарности, не избежал и выговоров – все как у многих капитанов, долгие годы работавших в море. Но разве можно забыть вот это событие. «За хорошее техническое состояние БМРТ «П. Овчинников» после 5-месячного плавания капитану Проценко Н. С., ст. штурману Колесникову Д. Е., ст. механику Смагний Ю. М., 2-му механику Мажуре В. И., электромеханику Комиссарову В. А., рефмеханику Скрыль В. Ф. объявить благодарность». Начальник УТРФ П. Анода. «Видно, постарался капитан: никого не забыл, представил к награждению большинство главных специалистов служб корабля.

А теперь о той записи, с которой начался разговор.

Приказ № 030 от 27.01.1967 года.

За достигнутые успехи в военно-морской подготовке объявляю благодарность и награждаю почетной грамотой капитан-директора большого морозильного траулера “Петр Овчинников” Камчатрыбпрома Проценко Николая Сергеевича.

Командующий Краснознаменным Тихоокеанским флотом адмирал Амелько. Начальник штаба вице-адмирал Бондаренко».

Не каждый день высшее командование могущественного военного флота награждает капитана гражданского судна. Хотя этот случай из ряда чрез-

вычайно редких, но он является ярким подтверждением глубинных процессов времен «холодной войны». Проводимые на траулерах регулярные учения по военно-морской подготовке не были для Николая Сергеевича игрой для «галочки».

Война настоящая со всеми своими ужасами, страхом быть раздавленным гусеницами танков, убитым при бомбардировках, артобстрелах или от вражеских пуль, угнанным на чужбину, подобно скоту, навсегда врезалась в память мальчишке военных лет из оккупированного фашистами села Красное Скадовского района Херсонской области. Став взрослым, Николай Сергеевич знал и, как все люди его поколения, твердо был убежден, чтобы война не повторилась снова, надо быть сильным, учиться защищать страну. Это главное.

А почетная грамота адмирала – это редчайший подарок, скорее везение. Все равно приятно.

В гостях у рыбаков Камчатки писатель Константин Симонов

СЛИНКИН Фёдор Яковлевич

Капитан дальнего плавания
(02.02.1933–09.04.1976)

1957 – окончил УКК в городе Пярно на штурмана малого плавания.

1958 – получил рабочий диплом капитана малого плавания, № 201/14216 от 17.10.1958 года.

1961 – с июня поступает в УТРФ старшим помощником капитана СРТ «Коряк».

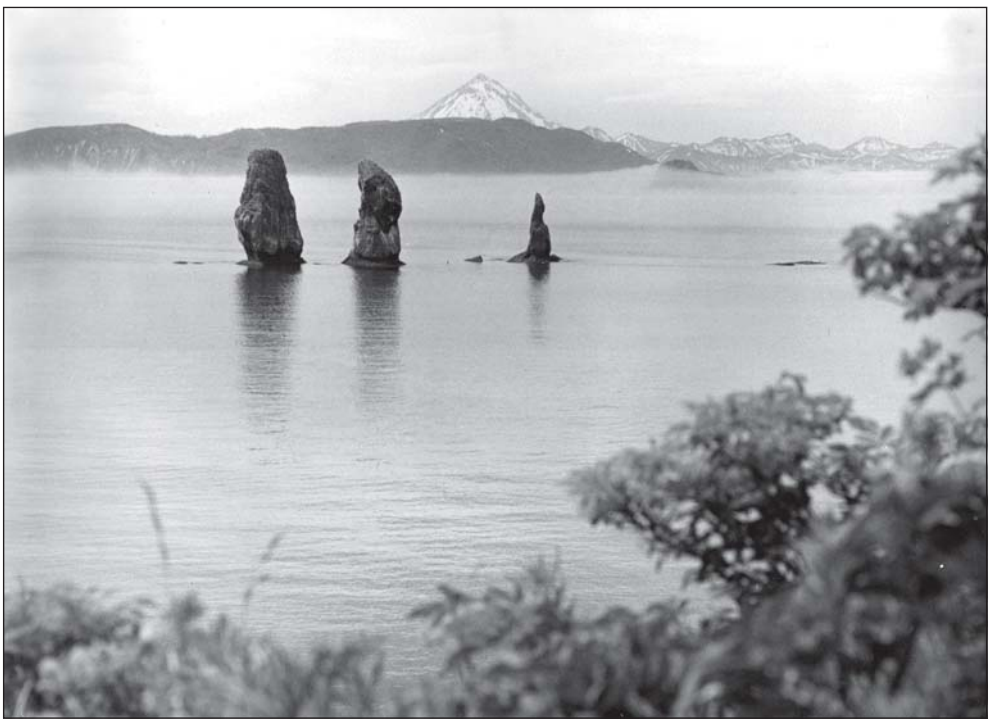
1964 – капитан СРТ «Коряк».

1965 – капитан СРТ «Кротон» (старший помощник Панихин А. А.).

1968 – старший помощник капитан-директора БМРТ. Перешёл в «Океанрыбфлот».

1970 – капитан-директор БМРТ.

1976 – тяжело заболел в рейсе, будучи капитан-директором БМРТ, пролежал в больнице в Японии, в Москве, и 9.04.1976 года похоронили капитана в Петропавловске-Камчатском на 44-м году жизни (рак).



БРИЦКИЙ Анатолий Иосифович

Штурман дальнего плавания
(27.04.1934–08.1987)

1950 – поступает в УТФ ГКРП матросом промысловых судов.
1958 – заканчивает УКК на штурмана малого плавания.
1959 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 135/59 от 04.07.1959 года, в ПМРП. 3-й помощник капитана СРТР «Каюм».
1960 – 2-й помощник капитана СРТР «Каюм».
1961 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 161/61 от 25.12.1961 года, в ПМРП.
1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ (заочно) на штурмана дальнего плавания. 2-й помощник капитан-директора БМРТ.
1967 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1271/63 от 24.12.1967 года, во Владивостокском МРП.
1968 – переходит в УОР с 01.04.1968 года.
1985 – работает в отделе кадров.
1987 – август, скоропостижно умирает на 54 году жизни.

МЕРДОВ Анатолий Фёдорович

Капитан дальнего плавания
(07.11.1934)

1954 – поступил на работу в УТФ ГКРП.

1956 – получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 2/56 от 10.01.1956 года.

1960 – получает диплом капитана малого плавания. Назначен капитаном СРТ-400 «Крутогорово».

1961 – получает диплом штурмана дальнего плавания, № 470 от 23.06.1961 года, и устанавливает абсолютный рекорд добычи для СРТ – 30 000 ц.

1963 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на дальнее плавание.

1965 – за выполнение годовых планов пятилетки на СРТР «Крутогорово» удостоен звания Герой Социалистического Труда.

1966 – назначается капитан-директором БМРТ «Восход».

1967 – капитан-директор БМРТ «Штурман Елагин». Передает судно Михедову А. А. и уезжает в Керчь в 1968 году.

ТИХОНОВ Иван Васильевич

Капитан дальнего плавания
(25.07.1936–09.04.1982)

1952–1957 – окончил судоводительское отделение ПКМУ, в УТРФ с 1957 года.

1958 – получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 18/58 от 29.01.1958 года, в ПМРП. Назначен 3-м помощником капитана ПХ «Барнаул».

1960 – 26.02.1960 получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 62/60 от 26.02.1960, и назначается старшим помощником капитана СРТ «Кекурный».

1961 – за аварийный случай понижен в должности, 2-й помощник капитана СРТ «Соликамск».

1962 – старший помощник капитана СРТ «Соликамск».

1963 – старший помощник капитана СРТ «Карага».

1964 – старший помощник капитана ТХ «Баргузин».

1965 – капитан СРТ-300 «Кекурный».

1966 – старший помощник капитана ПБ «Орочон».

1967 – старший помощник капитана БМРТ.

1968 – после выделения из УТРФ Океанрыбфлота назначен капитаном БМРТ «Трудовые резервы».

1974 – за достижение больших производственных успехов награжден орденом Трудового Красного Знамени.

1980 – капитан-директор БМРТ «Кизир».

1982 – скоропостижно умирает на 47 году жизни.

ПЛЕГАНОВ Юрий Степанович

Капитан дальнего плавания
(04.11.1935–20.09.1987)

Родился в городе Облучье Еврейской автономной области.

1954 – поступил в УТФ ГКРП матросом промыслового флота.

1957 – окончил УКК ПМРП на штурмана малого плавания.

1959 – получил свой 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 29/59 от 26.01.1959 года, в ПМРП.

1960 – 2-й помощник капитана СРТ «Кавача».

1961 – получил рабочий диплом капитана малого плавания, № 21/61 от 26.01.1961 года. Старший помощник капитана СРТР «Кротон».

1964 – получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1109/98.

1965–1966 – капитан СРТ «Сом» на промысле окуня в Аляске. Капитан СРТ «Рыбинск».

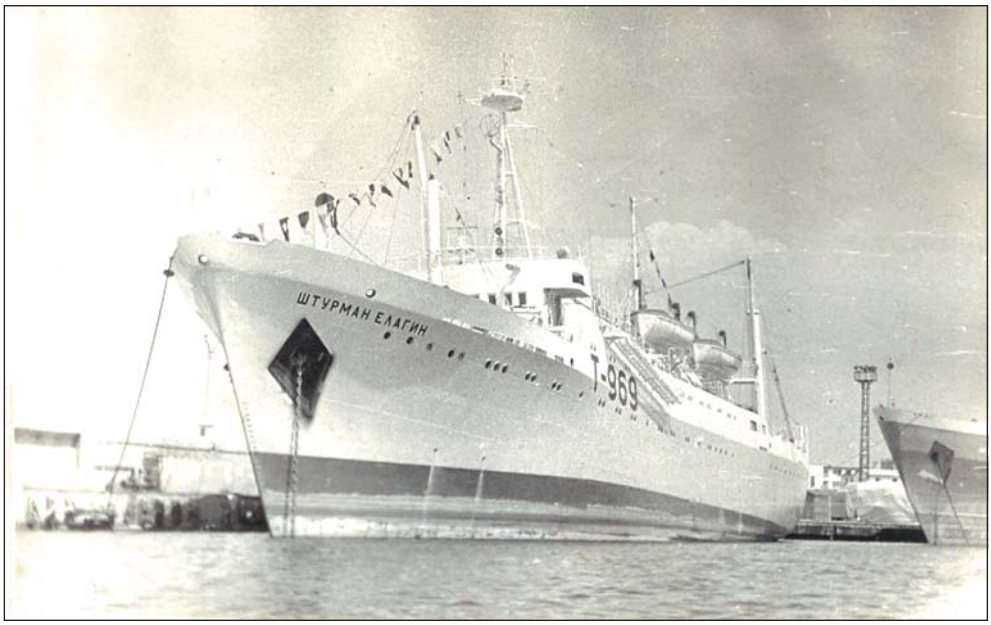
1968 – переходит в УОР. Старший помощник капитан-директора БМРТ «Узбекистан».

1970 – капитан-директор БМРТ «Узбекистан».

1985 – капитан-директор БМРТ «Штурман Елагин», «Каргополь», «Опала», «Мыс Обручева», «Кулунда», «Мыс Часовой».

Уволен в марте 1985 года.

20.09.1987 года скоропостижно скончался на 52 году жизни.



КОМИССАРОВ Николай Михайлович

Капитан дальнего плавания
(12.09.1935)

Родился в городе Городище Пензенской области.

1955 – окончил Находкинскую мореходную школу МП.

1955 – направлен в УТФ, Камчатка.

1955–1957 – матрос, младший помощник капитана на промысловых судах УТФ.

1958 – старший помощник капитана СРТ-300 «Алушта».

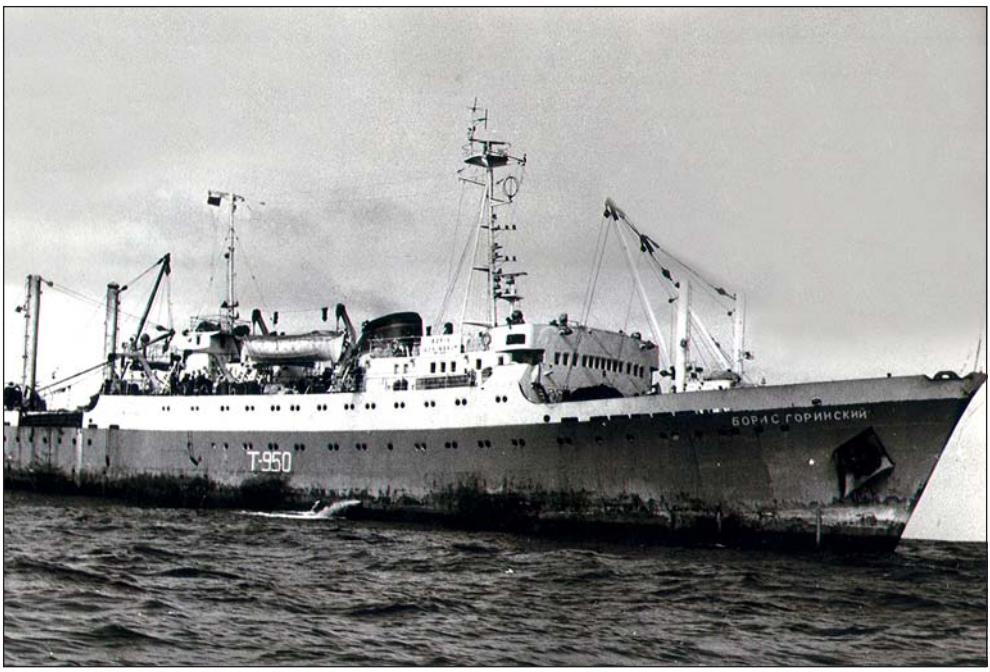
1959 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 121/59 от 15.06.1959, и назначается капитаном СРТ-300 «Алушта».

1962 – капитан СРТ-300 «Северянин».

1964 – капитан СРТ-300 «Крутой».

1968 – старший помощник капитана БМРТ «Юность».

1968–1971 – с 1.04.1968 капитан-директор БМРТ «Борис Горинский», «Советские профсоюзы», «Пауджа», «Приозёрск», «Хайрюзово», «Камышин», «Мыс Елагина», «Иван Рябиков».



1978 – капитан-директор БМРТ «Борис Горинский». 28.12.1978 при выходе из бухты Павла «Борис Горинский» застрял во льду. ТР «Пролив Лаперуза» пытался его обколоть и протаранил в районе рефотделения. Капитан дал команду экипажу высаживаться на лёд. Через 20 минут БМРТ «Борис Горинский» затонул. Экипаж подняли на ТР, быстрая реакция оценки обстановки капитаном спасла экипаж. Честь и хвала самообладанию Николая Михайловича.

1981 – капитан-наставник службы безопасности мореплавания БОР.

2002 – выходит на пенсию.

Награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Подвиг капитана Комиссарова

28 декабря 1978 года был маловетреный, но морозный день (-28^0) . На выходе из бухты Павла БМРТ «Борис Горинский» под командованием капитан-директора Н. М. Комиссарова, только что отошедшего от транспорта «Пролив Лаперуза», ВРХФ – застрял во льдах. Следом из бухты пошел на выход и транспорт. Капитан последнего по просьбе БМРТ решил прийти на выручку плотно застрявшему во льду БМРТ. Без расчета манёвра, тем более в плотном льду, вместо того, чтобы пройти параллельным курсом с БМРТ и провести за собой на чистую воду, транспорт, двигаясь средним ходом, оказался перпендикулярно курсу БМРТ и носовым бульбом ударил БМРТ в борт в районе рефмашинного отделения. Уникальность действий капитана Комиссарова в том, что в первые пять минут, получив доклад старпома об объеме, месте пробоины и возможных последствиях, могущих возникнуть от работы транспорта на заднем ходе (типичная реакция капитана). Он отдает команду спустить трап и экипажу сойти на лед. Через пятнадцать минут экипаж покинул судно, а через двадцать две минуты корпус БМРТ «Борис Горинский» скрылся подо льдом. Реакция и действия, самообладание капитана Н. М. Комиссарова, спасшего свой экипаж по праву, должны войти в историю российского мореплавания.

МИХЕДОВ Артур Алексеевич

Капитан дальнего плавания
(16.04.1935–1995)

1951–1955 – окончил судоводительское отделение ПКМУ дальнего плавания. Направлен в тралфлот ГКРП – 1956 год.

1956–1957 – матрос на промысловых судах тралфлота.

1958 – капитан СРТ-300 «Кумжа».

1960 – 03.01.1960 получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 3/60 от 03.01.1960 года, в ПТР МРП. Назначается капитаном СРТ-400 «Кузачин».

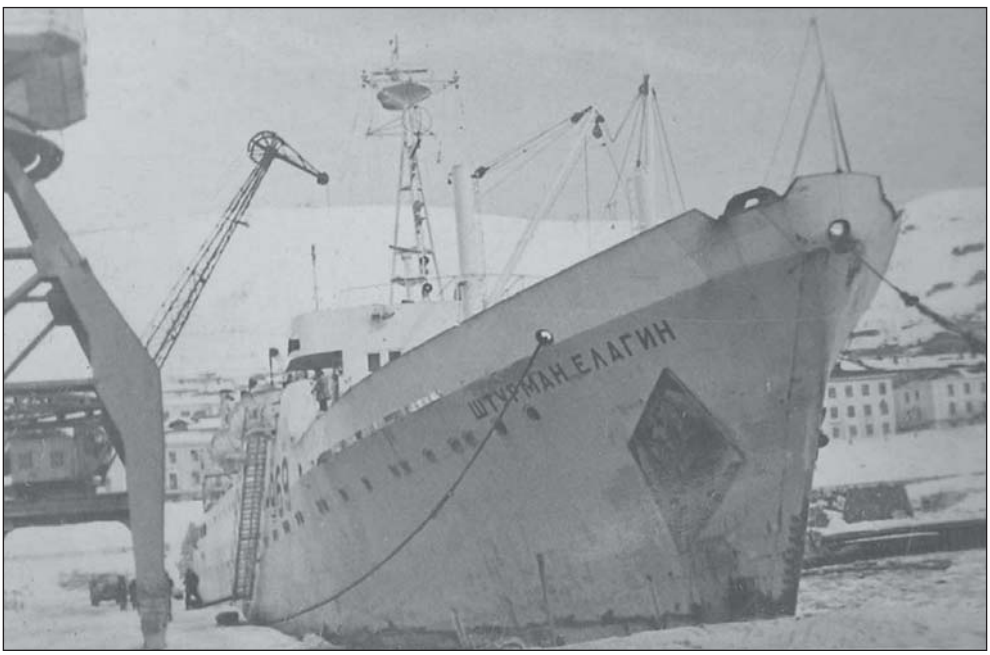
1962 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Хинган».

1964 – капитан-директор БМРТ «Хинган».

1967 – капитан-директор БМРТ «Штурман Елагин». Получил переходящий вымпел Дальрыбы и ЦК профсоюзов за выполнение плана добычи на 145 %.

1984 – заместитель начальника управления эксплуатации флота, портов Минрыбхоза СССР, город Москва.

Умер в 1995 году в городе Москве.



МЯГКОВ Владимир Андреевич

Капитан дальнего плавания
(27.01.1936–10.06.1988)

Родился в селе Никольское Куйбышевской области.

1953–1958 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 1958 года, матрос.

1960 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 10/60 от 09.01.1960 года, в ПМРП.

1961 – 2-й помощник капитана СРТР «Космос».

1963 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 980/191 от 12.12.1963 года, и назначается старшим помощником капитана СРТР «Космос».

1968–1969 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «А. Максутов».

1969–1971 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Браслав», «Казалинск», получил рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 1289/72.

1972 – с 09.09 – капитан-директор БМРТ «Николай Островский».

1971 – 1973 – капитан-директор БМРТ «15 съезд ВЛКСМ». Столкновение с БМРТ «Находка». БМРТ «15 съезд ВЛКСМ» перевернулся и затонул.

ПУТИЛОВ Андрей Семёнович

Капитан дальнего плавания
(12.12.1936)

Родился 12 декабря 1936 года.

1951–1955 – окончил судоводительское отделение ПКМУ, в УТФ с мая 1956 года.

1956–1957 – 3-й, 2-й помощник капитана СРТ-300.

1958 – старший помощник капитана СРТ-300 «Кекурный».

1959 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 132/59 от 07.07.1959 года, и назначается капитаном СРТ-400 «Крильон».

1962 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 775/195 от 04.03.1962 года, во Владивостокском МТП.

1964–1966 – капитан СРТ «Семипалатинск». Андрей Семёнович с экипажем проявили мужество и выдержку в жестоком шторме с обледенением 20.02.1966 года на юго-восточном побережье Камчатки, когда погиб экипаж СРТ «Карага».

Приказом по УТРФ № 450 от 08.06.1966 года, за мужество в борьбе со стихией награждён почётной грамотой и фотоаппаратом «Киев-4».

1967 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Юность».

1968 – капитан-директор БМРТ «Юность». 01.04.1968 – перешёл с судном во вновь созданное управление «Окенрыбфлот».

Рыбак дважды моряк

Это правда, когда говорят, что рыбак – дважды моряк. С этим не спорит даже мой друг, групповой механик из пароходства. Но то, что ведомо профессионалам, обычно малоизвестно береговой публике. Рыбаки в большей своей части народ немногословный, так что требуется свидетель как бы со стороны…

Гена Иноземцев пришел в рыбацкую газету после службы в армии. Не знаю, что его потянуло в газету, но работа со словом давалась ему с большим трудом. Заметки его приходилось основательно лопатить, вносить «оживляж», а нередко и браковать. Но однажды наше мнение о творческом потенциале парня изменилось. А случилось это после того, как редактор Василий Иванович Андреев решился отправить его в командировку на промысел. Благо и «пароход» был на выходе – «Семипалатинск».

Уж не знаю по какой причине капитан траулера Андрей Семенович Путилов не был предупрежден о надвигающемся циклоне, а судну было дано добро на выход в море. Случилось это днем 20 февраля 1966 года. Под вечер же в городе разошелся ветер, понесся мокрый косой снег – начиналась пурга. Думаю, в море было покруче. Когда же на другой день, ближе к вечеру, бледный и какой-то потрепанный Иноземцев появился в редакции, мы, помнится, остолбенели. В нашем понимании, «Семипалатинск» переждал циклон где-нибудь в укрытии, а когда тот прошел, на всех парах устремился «встречь солнцу» – в дальний Бристоль с нашим корреспондентом на борту. Мелькнуло даже подозрение: а не проспал ли наш коллега отход «Семипалатинска»? Оказалось, не проспал. Об этом Геннадий Дмитриевич и рассказал в репортаже, появившемся в газете 4 марта под заголовком «В ночь на двадцать первое»…

В ночь на двадцать первое «Семипалатинск» оказался на краю гибели. Выйдя днем за ворота, он просто не успел уйти подальше в океан, когда на него, как тот медведь, насел циклон. Добро бы только большая волна да ветер. Нет, главная беда – обледенение. В считанные часы палуба и все, что на ней находилось, оказалось закованным в ледовый панцирь. Льдом обросла надстройка и иллюминаторы, фок-мачта превратилась в какую-то бесформенную колоду, тяжкими, отнюдь не новогодними гирляндами предстал весь стоячий такелаж. В две смены непрерывно экипаж окалывал лед, но стихия брала верх. Траулер отяжелел, плохо слушался руля, все чаще зарывался во встречную волну.

Поднимал волну и терзал судно северо-западный ветер. Капитан надеялся преодолеть его напор и подвести траулер под прикрытие берегового обрыва, до которого было не больше четырех миль. Но за пятнадцать часов единоборства это расстояние заметно не сократилось. Когда старпом сообщил, что под килем двести метров, Путилов понял – их тащит в океан. Стармех Анатолий Дидух давно уже докладывал: главный двигатель на пределе, темпера-

тура достигла пятьсот градусов. И вот опять свисток из машины: вышел из строя седьмой цилиндр, сломался поводок топливного насоса... Путилов набрасывает радиограмму оперативному дежурному в Камчатрыбпром и в УТРФ Громову: обкалываться не успеваем, работаем на семи цилиндрах, почти потеряна остойчивость, крен критический. Но когда радист Василий Харитончик взялся за ключ, привычного писка морзянки не последовало. Он выскочил наружу: так и есть – все антенны оборваны...

Матросы, выбившиеся из сил на палубе, где немели от холода руки и не согревал даже лом, приходили в чувство в кают-компании. Но здесь было еще страшней. Вот многотонная волна обрушилась на траулер и начала вдавливать его все глубже и глубже в океан. Выскользнул из своего гнезда графин с чаем и разлетелся вдребезги. «Семипалатинск», словно подстреленный, ложится на бок. У людей не выдерживают нервы, они бросаются по трапу на выход. «Оставаться на местах! – гремит в динамиках голос капитана. – Действовать только по команде». Через какое-то показавшееся вечностью время траулер выравнивается и сразу же зарывается во встречную волну. И опять непомерная тяжесть тянет судно вниз, и оно снова ложится на бок. «Прочистить штормовые проходы! Сбросить все с палубы!» – несется из динамиков. Люди знают, с палубы давно все сброшено, кроме льда, который нарастает на глазах.

Первым выскакивает на палубу боцман Гриша Габдулин. Волна сверху бросается на него и тащит к планширю. Ему чудом удается заклиниться, но уже следующая волна сбивает с ног Володю Быкова, помощника тралмастера. На помощь бросаются матрос Геннадий Островский и рыбмастер Виктор Игнатьев. Стараются не смотреть на ревущий океан перепуганные новички, курсанты мореходки – Саша Глухов и Володя Чекунов, но на палубу они идут и делают все, что нужно. С куском провода в руках возникает наверху Харитончик и исчезает в клубящихся вихрях. Он где-то привязывает свой провод, налаживает связь и аварийная РДО уносится в эфир. И тут же, прислушавшись к невидимому коллеге, срывается со своего креслица и к капитану: «К нам идет танкер “Абагур”!».

«Семипалатинск» выстоял до подхода танкера в седьмом часу утра. «Абагур» прикрыл его своим корпусом от беснующегося океана, а команда его обколола лед.

Вскоре ушел и циклон. Почти не качало. Способные держаться на ногах собрались в каюте стармеха. Все курят, но вкуса табака не чувствуют. Ломит в висках...

Все вышеописанное – это, собственно, выжимка из репортажа Геннадия Иноземцева, занявшего в газете всю третью полосу. Есть в нем несколько и других впечатляющих сцен и красноречивых деталей. И все же кое-какие моменты драмы «Семипалатинска» так и остались у Геннадия в блокноте. Помнится, он рассказывал такой потрясший его эпизод...

В самый критический момент шторма, когда уже многим казалось, что спасения нет, капитан заметил отсутствие в рубке старпома. На вызов по спикеру тот не явился, и тогда Путилов послал за ним в каюту нашего корреспондента. Когда тот открыл дверь каюты, то увидел такую картину… На лотке задраенного иллюминатора горела тоненькая свечечка, а на полу на коленях стоял и молился человек, босой, в белом исподнем. Уведенное произвело на Геннадия жуткое впечатление: если уж старпом приготовился к смерти… Вот почему в его репортаже из всей команды только старший помощник капитана не назван по фамилии.

Словом, Геннадия после всех его приключений на море зауважали: молодец, не сдрейфил в передряге, сам пальцы чуть не отморозил на палубе, репортаж быстро и хорошо написал, человека сломавшегося, что называется, не заложил…

Вот я и повторяю, что это действительно правда, когда говорят: рыбак – дважды моряк.

В. Иваницкий

КАНДЫБА Виктор Григорьевич

Капитан дальнего плавания
(17.10.1936)

Родился в городе Мелитополь Запорожской области.

1952–1957 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 1957 года. Матрос СРТ-300 получил штурмана малого плавания.

1959 – 2-й помощник капитана СРТ «Алупка».

1960 – получил рабочий диплом капитана малого плавания, № 13/60 от 09.01.1960 года, в ПМРП, старший помощник капитана СРТ «Алупка».

1961 – получает диплом штурмана дальнего плавания, № 495/98 от 11.08.1961 года. Капитан СРТ-300 «Рыбновск».

1962 – капитан СРТ «Семипалатинск».

1963 – капитан СРТ «Фиорд».

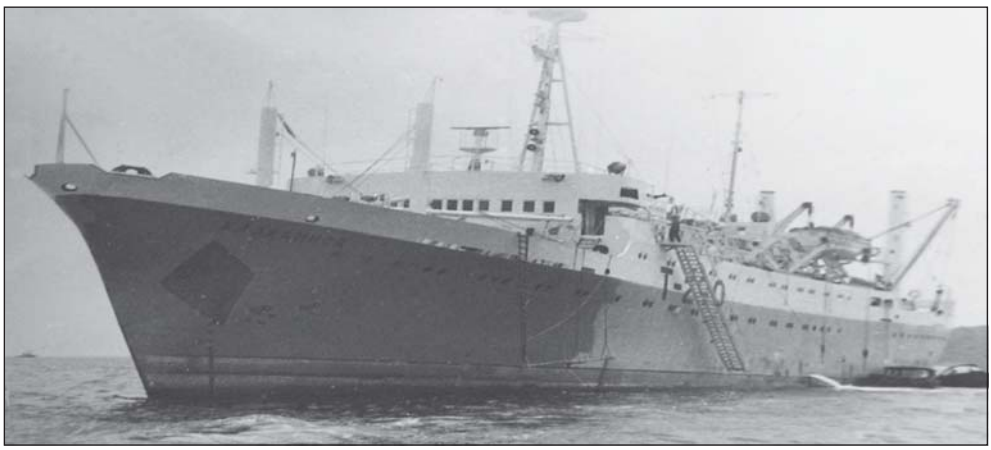
1965 – старший помощник капитана СРТ «Карага».

1968 – перешёл в УОР, старший помощник капитана БМРТ «Куба», «Иван Середа», «Восход», получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 200734/99.

1969 – с 20.05 – капитан-директор БМРТ «Восход».

1970 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Хинган», «Приамурье».

1970 – капитан-директор БМРТ «Союз-4», «Зарубино», «Калитва», «Советские профсоюзы», «Штурман Елагин», «Кулунда», «П. Овчинников», «Кизир», «Мыс Елагина», «Мыс Мальцева», «Штурман Елагин», «Казалинск», «Казатин», «Иван Малякин».



ХОЛОДЕН Григорий Николаевич

Капитан дальнего плавания
«Знатный рыбак Камчатки – 1975 года»
(05.05.1925–16.04.1983)

Родился в селе Костюково Уссурийской области.

1942 – матрос на судах ДВ пароходства.

1948 – Камчатка, рыбокомбинат имени Кирова, старшина катера.

1957 – поступает в УТФ 2-м, потом старшим помощником капитана СРТ «Полярник».

1959 – заканчивает УКК на штурмана дальнего плавания, получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 231/59 от 03.12.1959, в ПМРП и назначается капитаном СРТ «Портовик».

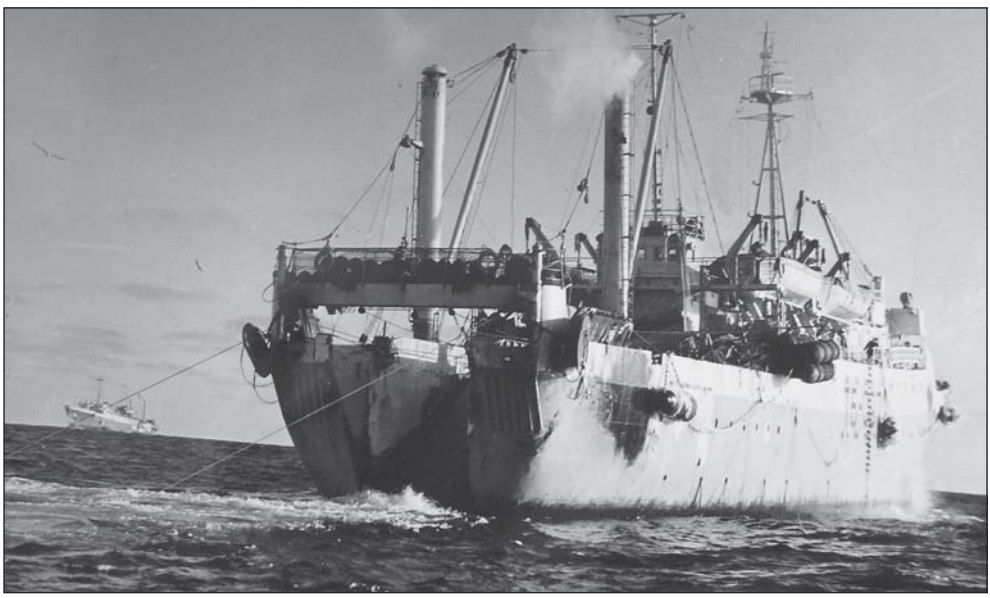
1961 – капитан СРТ «Алушта».

1963 – капитан СРТ «Кинешма».

1966 – капитан СРТМ 8-411, получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 315/41 от 30.06.1965 года.

1968 – (октябрь) переводится в управление Океанрыбфлота, где назначается старшим помощником капитан-директора БМРТ «А. Максутов».

1969 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания и назначается капитан-директором БМРТ «А. Максутов».



Орден Ленина, орден Трудового Красного Знамени, медаль «За доблестный труд». С 1975 – знатный рыбак Камчатки.

Умер 16.04.1983 года в Петропавловске-Камчатском, похоронен на Халактырском кладбище.

Знатный рыбак Камчатки

Григорий Николаевич Холоден родился в селе Костюково Уссурийской области. В 17 лет начал свою трудовую деятельность матросом на судах Дальневосточного пароходства.

В 1948 году Г. Н. Холоден прибыл на Камчатку в рыбокомбинат им. С. М. Кирова и работал старшиной катера до 1956 года. В этот период он окончил школу усовершенствования командных кадров «Камчатрыбпрома», получил квалификацию штурмана малого плавания.

С 1957 года Г. Н. Холоден работает в управлении тралового и рефрижераторного флота вторым, старшим штурманом и капитаном средних траулеров. Затем он назначается старшим помощником капитан-директора БМРТ «А.Максутов», через некоторое время становится капитаном этого судна.

На всех постах, которые поручались Григорию Николаевичу, он проявлял организаторские способности, высокую принципиальность и деловитость, был требовательным и чутким руководителем, отличался исполнительностью и дисциплинированностью.

За высокие трудовые достижения знатный рыбак Камчатки Г. Н. Холоден награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, медалями.

За годы работы Григорий Николаевич воспитал целую плеяду рыбаков – мастеров своего дела.

Григорий Николаевич Холоден активно участвовал в общественной жизни, избирался депутатом местных Советов, членом Камчатского обкома КПСС.

ШОКОЛА Алексей Иванович

Капитан дальнего плавания
(30.04.1937–10.05.1998)

Родился 30 апреля 1937 года в Сумской области.

1960 – 1964 – окончил судоводительское отделение ПКМУ, в УТРФ поступил в 06.1964 году сразу штурманом, получив 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 160/64 от 04.08.1964, в ПМРП. Назначен 2-м помощником капитана СРТ «Кавран».

1965 – 3-й помощник капитан-директора БМРТ «Николай Островский».

1966 – 3-й помощник капитана БМРТ «Ительмен».

1967 – 2-й помощник капитана БМРТ «Николай Островский».

1968 – 01.04 – переходит в управление «Океанрыбфлот». Получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания.

1970 – старший помощник капитана БМРТ.

1973 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания.

1976 – капитан-директор БМРТ «Математик», «Тирасполь», «Калитва».

1985, 11 мая – уходит на пенсию по инвалидности.

Умер 10 мая 1998 году от сердечного приступа на 61-м году жизни.

КОЛЕСНИКОВ Александр Епифанович

Капитан дальнего плавания
(01.01.1937–25.10.1985)

Родился в селе Затонное Оренбургской области.

1952 – поступил в УТФ ГКРП матросом.

1957 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1958 – получает свой 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 23/58 от 29.01.

1959 – назначается старшим помощником капитана ТХ «Беринг».

1960 – старший помощник капитана РТ «Кишинёв».

1961 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 535/138 от 17.11.1961 года, во Владивостокском МТП.

1961 – назначается капитаном ТК «Сунгари».

1963 – капитан ТРС «Елизово».

1964 – капитан ТХ «Гомель». Получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 157/73 от 25.12.1964 года, во Владивостокском МТП.

1965 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Николай Островский», «Борис Горинский», «Союз-4», «Хинган», «Хайрюзово», «Ительмен», «Мыс Мальцева», «Приозёрск», «Советские профсоюзы», «Кизир», «Иван Середа», «И. Рябиков», «А. Махалин», «Бабыкино», «А. Максутов», «Пахача», «Мыс Отрадный».

1985 – 11.03 – капитан-директор БМРТ «Приамурье».

27.10.1985 – «приказал долго плавать» – записано в штурманских тетрадях. Оказалось, что три дня А. Е., не жалуясь, проходил с инфарктом и в последний момент пожаловался на недомогание, но «скорая помощь» уже не успела. Вот какие они – Капитаны!

Воспоминание дочери Александра Епифановича

Уважаемые друзья!

Огромное спасибо вам за ту работу, которую вы начали и продолжаете – вспомнить всех, кто вложил свою лепту в историю рыбной промышленности моей маленькой родины – Камчатки. Среди этих людей был и мой отец. Я знаю, что все, кто работал вместе с ним, всегда отзывались о нем как о человеке порядочном и добром, с огромным чувством юмора, с постоянной готовностью прийти на помощь тем, кому это требуется... Коммунист... Человек, влюбленный в море, знающий и любящий своё дело... Всё это так... Для меня он был и остаётся моим самым любимым папой. Он прожил короткую жизнь, даже не отметив своего 50-летия... Теперь уже и я старше его...

Колесников Александр Епифанович – родился 1 января 1937 года в селе Затонное Илекского района Оренбургской области. Потомственный уральский казак. Во время Великой Отечественной войны остался круглым сиротой. В 1945 году старший брат, который служил на флоте, забрал его в Совгавань. Одели его во все перешитое из матросской формы, тогда все ходили в перешитом и в перелицованном, с тех пор он и заболел морем, с которым до смерти не расставался.

В 1952 году он самостоятельно уезжает от брата, через Владивосток добирается до Петропавловска-Камчатского, работает в порту и готовится к поступлению в мореходное училище. С 1953 становится курсантом Петропавловск-Камчатского мореходного училища, обучается по специальности «морское судовождение» и в 1957 году получает квалификацию «штурман дальнего плавания».

С 1957 по 1985 год работал на судах Камчатрыбпрома. Сначала – в УТРФ, а с момента выделения из его состава БМРТ и образования УОР в Океанрыбфлоте. Был капитаном БМРТ «Николай Островский», «Борис Горинский», «Союз-4», «Пётр Овчинников».

Неоднократно награждался знаком «Победитель социалистического соревнования», в 1970 году от имени Президиума Верховного Совета СССР награждён медалью «За доблестный труд», в 1983 году от имени министра рыбного хозяйства СССР награждён знаком «За безаварийную работу на судах флота», 10 июля 1974 – присвоено звание «Ветеран Управления океанического рыболовства Камчатрыбпрома» (удостоверение № 71).

Умер 25 октября 1985 года. Похоронен в Петропавловске-Камчатском.

С уважение к вам Елена Ерохина (Колесникова)

ВОЙЦЕХ Валерий Александрович

Капитан дальнего плавания
(07.12.1937–9.07.2001)

Родился в Северо-Енисейске Красноярского края.

1938–1947 – жил и учился в средней школе в Норильске.

1947–1953 – посёлок Волочанск, Таймыр.

1955–1960 – окончил Ленинградское Высшее морское инженерное училище имени адмирала С. О. Макарова. Судоводительский факультет. Диплом № 533191.

1961 – по направлению переехал на Камчатку в УТРФ.

1961 – 2-й помощник капитана ТХ «Иртыш».

1962 – 3-й помощник капитан-директора БМРТ «Браслав».

1963 – 2-й помощник капитана СРТ «Кратер».

1964 – старший помощник капитана СРТ «Кратер»

1965 – капитан СРТ «Кратер».

1966 – капитан СРТ «В. Быковский».

1966–1967 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Борис Горинский».

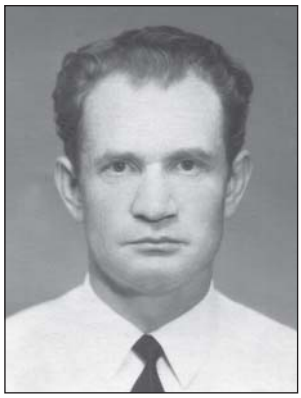
1966–1967 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Иван Середа», «Узбекистан», «Камчатская правда», «Ительмен».

1972–1980 – начальник отдела безопасности мореплавания ПО «Камчатрыбпром».

1980 – вернулся капитан-директором в Океанрыбфлот.

Умер 9 июля 2001 года, похоронен в Петропавловске-Камчатском.

29 мая 1977 года, Бухта Лаврова, кораблекрушение БМРТ «Кречет». Валерий Александрович руководит спасательными работами



ГОДОВАНЦЕВ Иван Константинович

Капитан дальнего плавания
(12.05.1937–20.08.2010)

Родился в городе Мелитополе.

1952–1957 – окончил Ростовское мореходное училище дальнего плавания, судоводительское отделение.

1960 – 05.08 получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1086 от 05.08, в Мурманском МРП.

1961 – принят в УТРФ Камчатрыбпрома старшим помощником капитана СРТ «Крутогорово».

1962 – капитан СРТ-300 «Красное знамя».

1964 – старший помощник капитана БМРТ «Узбекистан».

1968 – переходит в УОР (БМРТ).

1969 – капитан-директор БМРТ «Казатин» (из новостроя).

1977 – 01.12 капитан-директор БМРТ «М. Таймыр», «Калар», «Опала», «Каргополь», «Мыс Мальцева», «Мыс Осипова», «Мыс Кроноцкий», «Мыс Елагина», «А. Махалин», «Приамурье», «Союз-4».

2007 – диспетчер ООО «Край Земли».

Умер 20 августа 2010 года, похоронен в Петропавловске-Камчатском.

ВАРГАНИК Владимир Ильич

Капитан дальнего плавания
(22.05.1939)

Родился в городе Севастополе.

1955–1959 – окончил судоводительское отделение Херсонского мореходного училища, поступил в УТРФ в 1960 году.

1960 – в ноябре получает свой 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 210/60 от 17.11.1960 года, в МРП, 3-й помощник капитана СРТ «Рыбинск».

1964 – 2-й помощник капитана, старший помощник капитана СРТ «Соликамск».

1965 – старший помощник капитана СРТ «Соликамск», получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 234/65 от 01.12.1965 года, в ПМРП.

1968 – перешёл в УОР – БМРТ «Пётр Овчинников», старший помощник капитан-директора БМРТ «Камчатская правда», «Калар», «Тирасполь», «Малки», «Штурман Елагин».

1981 – капитан-флагман Океанрыбфлота.

1983 – уволен по окончанию договора.

БОРОДОВСКИЙ Владимир Романович

Капитан дальнего плавания
(25.01.1933–23.09.1984)

Родился в селе Калининское Калининского района Херсонской области 25.01.1933 года.

1948–1952 – окончил судоводительское отделение Херсонского мореходного техникума. В УТРФ поступил в 1952 году.

1952–1954 – матрос на промысловых судах УТФ, младший помощник капитана.

1954 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 5698/5022 от 26.10.1956 года, старший помощник капитана СРТ «Ястреб».

1956 – капитан СРТ-300 «Рыбак».

1960 – получает диплом капитана дальнего плавания, № 124/27 от 22.12.1960 года. Капитан-флагман УТРФ.

1965 – капитан СРТМ 8-411.

1968–1969 – флагманский капитан.

1969–1978 – капитан-директор БМРТ «Николай Островский», «Кушка», «Мыс Осипова», «Советские профсоюзы».

1979 – флагманский капитан КРП.

1982 – капитан-директор «Шт. Елагина», «Советские Профсоюзы», «Мыс Кроноцкий», «Николай Островский», КМД резерва.

Умер 23.09.1984 года.

Участники рыбацкого слета, второй справа – В. Р. Бородовский

МИЩЕНКО Виктор Алексеевич

Капитан дальнего плавания
(24.03.1940–2007)

Родился в городе Анапа Краснодарского края.

1957–1959 – закончил Вилковскую мореходную школу малого плавания. В УТРФ с ноября 1959 года, матрос.

1961 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 91/61 от 24.06.1961 года, в ПМРП и назначается 3-м помощником капитана СРТ «Коряк».

1962 – 2-й помощник капитана СРТ «Ю. Гагарин».

1963 – старший помощник капитана СРТ «Ю. Гагарин».

1964 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 96/64 от 14.07.1964 года, и назначается 3-м помощником капитан-директора БМРТ «Опала».

1965 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Куба».

1967 – старший помощник капитан-директора БМРТ.

1968 – 01.04 – переводится в УОР, получает рабочий диплом КДП.

1970–1974 – капитан-директор БМРТ управления Океанрыбфлота.

1974–1979 – начальник службы безопасности мореплавания БОР.

1979–1980 – заместитель начальника службы безопасности мореплавания БОР.

1980–1987 – председатель облсовпрофа.

1983 – закончил (заочно) Дальрыбвтуз по специальности – экономист.

1987 – заместитель начальника базы «Рыбхолодфлот» по безопасности.

Уволен 1 ноября 1997 года по сокращению штатов. 1997–2000 – заместитель по безопасности мореплавания ООО «Лунтос».

Умер от сердечного приступа в 67 лет в 2007 году.

БЕЛЯЕВ Анатолий Иванович

Капитан дальнего плавания
(03.09.1926–11.10.1979)

Родился в селе Британы Каховского района Николаевской области.

1949 – окончил Владивостокский морской рыбопромышленный техникум на штурмана дальнего плавания.

1949 – (сентябрь) поступает в Морской Лов ГКРП на Камчатке матросом промысловых, транспортных судов. Назначается матросом на ПХ «Анатолий Серов».

1951–1956 – 3-й, 2-й помощник капитана СРТ.

1956 – старший помощник капитана ТК «Сунгари».

1957 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 7556 от 18.06.1957 года.

1959 – капитан СРТ «Каменный».

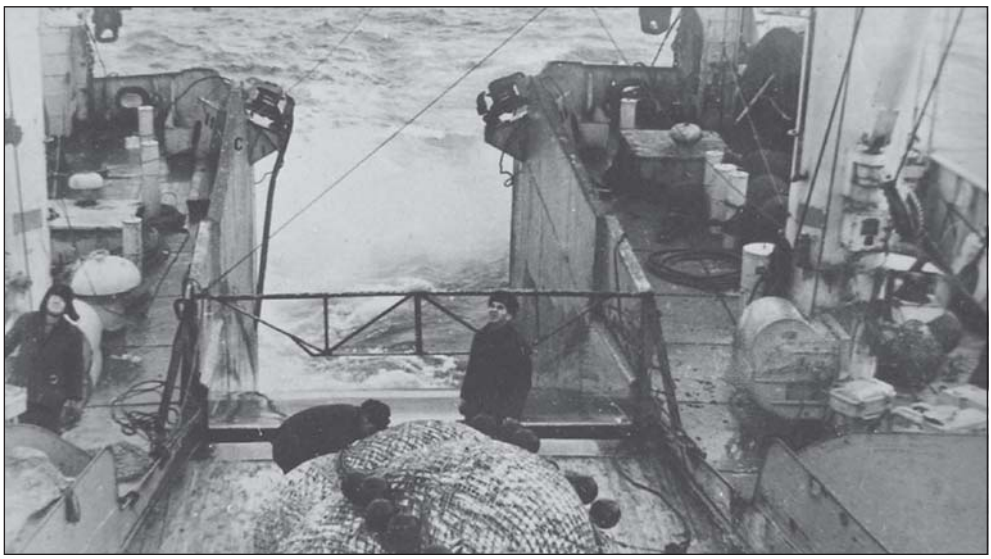
1963 – капитан-директор БМРТ «Опала».

1968–1969 – капитан-директор БМРТ «Восход».

1971–1972 – капитан-директор БМРТ «Казалинск», «Пауджа».

1977–1979 – капитан-директор БМРТ «Пётр Овчинников», «Кушка», «Малки», «Ключевской», «Мыс Обручева», «Трудовые резервы», «Юность».

1979 – 11.10 – после тяжёлой болезни (рак почки) скончался.



БЕГУЛОВ Виктор Борисович

Капитан дальнего плавания
(24.12.1930–17.07.2004)

1958 – закончил УКК на штурмана дальнего плавания в ПМРП, в УТФ с 1950 года – матрос.

1958 – получает 1-й рабочий диплом КМП, № 79/58 от 09.04.1958 года, и назначается 3-м помощником капитана СРТ «Крутой».

1959 – 2-й помощник капитана СРТ «Крутой».

1960 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 14/60 от 09.01.1960 года, и назначается старшим помощником капитана СРТ «Альбатрос».

1962 – капитан СРТ «Альбатрос».

1963 – капитан СРТ «Синарск».

1964 – оканчивает судоводительское отделение ПКМУ (заочно) на ШДП.

1965 – старший помощник капитана БМРТ «Пётр Овчинников».

1966 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания и назначается капитан-директором БМРТ «Алексей Махалин», «Приамурье».

1971 – главный диспетчер БОР, морской инспектор.

1979 – назначается главным штурманом БОР.

1980 – начальник службы безопасности мореплавания БОР.

1983 – капитан-директор БАТМ «Мыс Золотой».

1983 – капитан РПК (Кальяо) в Перу.

17.07.2004 – умер от инсульта в Петропавловске-Камчатском.

БЕКЕТОВ Виктор Иванович

Капитан дальнего плавания
(25.02.1942–01.07.2002)

Родился в городе Ессентуки Ставропольского края.

1962 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1962 года.

1964 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 185/64 от 05.10.1964 года, в ПМРП и назначается 3-м помощником капитана СРТ «Герман Титов».

1966 – старший помощник капитана СРТ «Андриан Николаев».

1968 – старший помощник капитана БМРТ «XVI съезд ВЛКСМ».

1970 – капитан-директор БМРТ «Приамурье», «Казалинск», «Мыс Елагина», «Мыс Орехова», «Борис Горинский», «Лучегорск».

1977 – с 05.04 – главный штурман БОР, капитан-наставник.

1978 – капитан-директор БАТМ «А. Стаханов».

1979 – капитан-директор БМРТ «Мыс Ратманова», «Математик», «Каргополь», БАТМ «Славянский», «Мыс Силина», «Советские профсоюзы», «Математик», «Лучегорск», «Московская олимпиада», РПК №1 (Сингапур), 26-й съезд КПСС, «Бутовск», «Мыс Кузьмин».

1978 – капитан-директор БАТМ «Ал. Стаханов».

Умер 1 июля 2002 года на родине.

ПАВЛЮК Николай Маркович

Капитан дальнего плавания
(25.01.1928)

Родился в селе Голён Молотовского района Приморского края.

1956 – окончил ТОВМУ (город Владивосток) по курсу «кораблевождение», в УТФ с 1956 года.

1956 – (май) получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 8330 от 06.03.1956 года, во Владивостокском МТП. Младший, старший помощник капитана.

1959 – капитан СРТ «Полярник».

1960 – капитан СРТ «Конус».

1961 – понижен до 2-го помощника СРТ «Ильичёвск» за аварию.

1962 – капитан СРТ «Казбек».

1964 – капитан СРТ «Кострома», «Алупка».

1968–1969 – капитан СРТР-400 «Кратер».

1968–1970 – капитан-директор БМРТ «Штурман Елагин».

1966 – капитан-директор БМРТ «XV съезд ВЛКСМ».

1970–1975 – капитан-директор БМРТ «Колывань», «Казалинск», «Хинган», «Иван Середа», «Кречет», «Николай Островский».

1975 – капитан-наставник службы безопасности мореплавания.

1976 – капитан-директор БМРТ «Лучегорск», «Казалинск», «Мыс Отрадный», «Союз-4», «Казалинск».

1982 – уволен по окончании трудового договора.

СТОНОГИН Иван Дмитриевич

Капитан дальнего плавания
(24.10.1928–08.1988)

Родился в городе Астрахани.

1949 – окончил Астраханский морской рыбный техникум, направлен на Камчатку.

1949 – поступает в УТРФ матросом.

1951 – получает 1-й рабочий диплом, младший помощник капитана СРТ.

1956 – получает рабочий диплом КМП, № 104/56 от 25.06.1956 года.

1955 – заканчивает УКК на штурмана дальнего плавания, 2-й помощник капитана ПХ «Якут».

1958 – старший помощник капитана ТК «Сунгари».

1960 – в августе получает 1-й рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 344/70 от 04.08.1960 года, в ПМРП и назначается капитаном ТК «Максим Горький».

1961 – капитан ТК «Баргузин», получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 92/8 от 17.03.1964 года.

1965 – старший помощник капитана БМРТ.

1967 – капитан-директор БМРТ «Иван Середа».

1970 – назначается капитан-наставником службы мореплавания УОР.

1984 – выход на пенсию, уезжает на родину.

Умер в августе 1988 года в городе Астрахани.

ЯРОЦКИЙ Пётр Иванович

Капитан дальнего плавания
(08.11.1934–17.11.2005)

1952–1957 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 1957 года.

1959 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 63/59 от 04.03.1959 года, 3-й помощник капитана СРТ «Култушный».

1959 – октябрь – 2-й помощник, старший помощник, капитан СРТ «Култушный».

1961 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 24/61 от 03.02.1961 года, и назначается капитаном СРТ «Юрий Гагарин».

1963 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 868/79 от 07.06.1963 года. Капитан СРТ «В. Быковский».

1967 – старший помощник капитан-директора БМРТ.

1968 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания и принимает из новостроя БМРТ «Пахача». С 01.04.1968 года – переводится в УОР.

1973 – капитан-флагман.

1978 – переводится в отдел мореплавания Камчатрыбпрома, капитан-наставник.

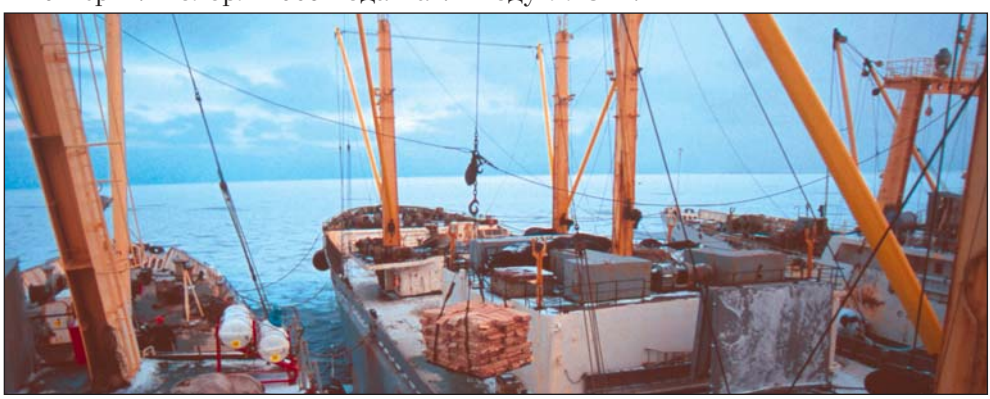
1980 – заместитель начальника отдела БМ.

1982 – начальник отдела, заместитель начальника отдела КРП по БМ.

1984 – заместитель генерального директора КРП по безопасности.

Награжден орденом Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалью «За доблестный труд».

Умер 17 ноября 2005 года на 72 году жизни.



ВЯТЧИНИН Евгений Яковлевич

Капитан дальнего плавания
(15.08.1937–...)

В центре Вятчинин Е. Я.

Родился в городе Перми.

1952–1957 – окончил Ростовское МУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1960 года.

1958 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 12942 от 11.01.1958 года.

1960 – 3-й помощник капитан-директора ПБ «Эскимос», 2-й помощник капитан-директора ПБ «Эскимос».

1963 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 862/73 от 24 мая 1963 года, и назначается старшим помощником капитан-директора ПБ «Эскимос».

1968 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Хинган».

1970 – капитан-директор БМРТ «Хинган».

1975 – капитан-директор БМРТ «Пауджа».

1976–1978 – начальник промысловой экспедиции БОР.

1978 – заместитель начальника отдела БМ ПО «Камчатрыбпром».

1982 – окончил Дальрыбвтуз (заочно).

1984–1985 – уехал в Ростов, но вернулся.

1985 – капитан-наставник службы безопасности мореплавания БОР.

1990 – начальник службы БМ БОР.

Идет инспекторский контроль

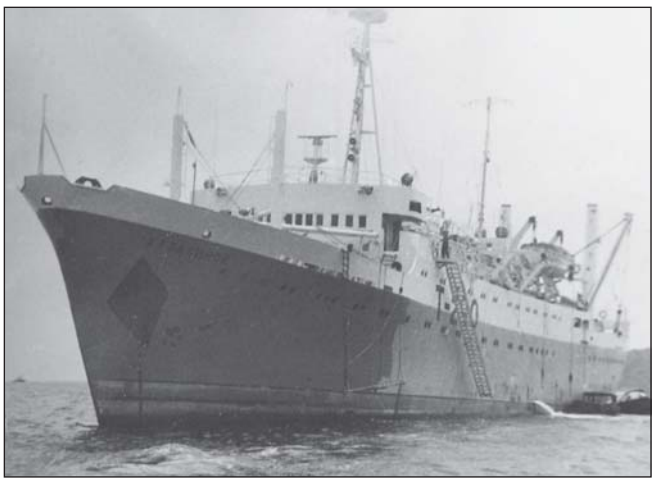
ОВЧИНЦЕВ Михаил Иванович

Капитан дальнего плавания
(29.01.1930–2012)

Родился в городе Волжске Сталинградской области.

1952 – окончил Астраханское мореходное училище в числе 24-х выпускников, направлен на Камчатку. В УТФ с 1952 года – матрос СРТ «Механик Лесовой».

1953 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 3638/19 от 06.05.1963 года, и переводится 3-м помощником капитана СРТ «Механик Лесовой».



1953–1954 – 2-й помощник капитана СРТ «Альбатрос», старший помощник капитана.

1954 – капитан СРТ «Альбатрос».

1959 – закончил УКК на штурмана дальнего плавания.

1960 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 25/60 от 10.09.1960 года, и назначается капитаном СРТР «Кит».

1963 – заканчивает ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1961 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 578/181 от 22.12.1961 года.

1964 – переходит старшим помощником капитана на БМРТ.

1965 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания.

1966 – капитан-наставник УОР.

1969 – капитан-директор БМРТ «Казалинск».

1970–1989 – капитан-директор БМРТ «Ключевской», «Малки», «Приамурье», «Иван Середа».

1989 – капитан-наставник службы безопасности мореплавания БОР.

1990 – вышел на пенсию.

Умер в 2012 году, похоронен в Петропавловске-Камчатском.

ДАБИН Тимофей Николаевич

Капитан дальнего плавания
«Знатный рыбак Камчатки – 1977 года»
(10.10.1934)

Родился в селе Ивантеевка Ивантеевского района Саратовской области.

1958 – окончил ЛВИМУ (ВМФ) имени Фрунзе, служба в армии (ВМФ).

1959 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 9087 от 28.07.1959 года. Старший помощник СРТ «Кит».

1963 – получает рабочий диплом капитана малого плавания и оканчивает курсы в ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1964 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1141/130 от 11.09.1964 года, 2-й помощник капитана БМРТ «Опала», старший помощник капитан-директора БМРТ.

1967 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Иван Рябиков». Получил рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 478/39.

1968 – капитан-директор БМРТ «Илларион Рябиков».

1969 – капитан-директор БМРТ «Камышин».

1970 – капитан-директор БМРТ «Приозерск».

1972 – капитан-директор БМРТ «Лучегорск».

1977 – капитан-директор БМРТ «Союз-4», звание «Знатный рыбак Камчатки», орден «Знак Почёта».

1978 – капитан-директор БМРТ «Мыс Часовой», «Советские профсоюзы», «Калар», «Мыс Елагина», «Иван Середа», «Мыс Ратманова», «Камышин», БАТМ «Мыс Золотой».

Одним из первых участвовал в освоении новых районов промысла у о. Кергелен, Новой Зеландии и Антарктиды.

1986 – капитан-флагман.

1992 – ушел на пенсию.

МОСКОВСКИЙ Георгий Афанасьевич

Капитан дальнего плавания
(29.05.1938–31.05.1989)

Родился в городе Керчи Крымской области.

1958 – окончил Вилковскую мореходную школу в Одесской области на штурмана малого плавания. В УТРФ с 1958 года – матрос.

1960 – получает рабочий диплом штурмана малого плавания, № 7/60 от 05.01.1960 года, и назначается 2-м помощником капитана СРТ «Ястреб».

1960 – октябрь – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 206/60 от 22.10.1960 года, и назначается старшим помощником капитана СРТ «Москвич».

1961 – капитан СРТ «Ястреб».

1964 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1104/93 от 15.07.1964 года.

1963 – закончил УКК на штурмана дальнего плавания.

1965 – капитан СРТ «Крутой».

1967 – флагманский капитан УТРФ.

1967 – апрель – старший помощник капитан-директора «Узбекистан».

1968 – 1.04 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания.

1969–1971 – капитан-директор БМРТ «Хинган».

1971 – капитан-флагман УОР.

1975–1978 – начальник службы безопасности мореплавания БОР.

1978–1981 – заместитель генерального директора ПО «Камчатрыбпром»,

1980 – окончил (заочно) судоводительский факультет ДРВТУЗа.

1981 – главный штурман БОР.

Умер 31.05.1989 года.

2006 – БАТМ «XXVI съезд КПСС» переименован в «Георгий Московский».

БАТМ «Георгий Московский»

Такое новое название получил после ремонта в 2006 году траулер «XXVI съезд КПСС», построенный в 1986 году.

Как сообщала газета «Рыбак Камчатки», инициатором переименования судна выступил трудовой коллектив рыбопромышленной компании Океанрыбфлот. Новое имя было выбрано не случайно.

Георгий Афанасьевич Московский хорошо известный на рыбацком флоте человек. Он приехал на Камчатку после окончания Вилковской мореходной школы в 1958 году. Работал матросом, штурманом, капитаном на судах УТРФ, флагманским капитаном службы мореплавания. В 1967–1974 годах стал старшим помощником, затем капитан-директором БМРТ «Хинган». Под его руководством начал штурманскую службу Б. А. Сорокин, в недавнем прошлом генеральный директор компании «Океанрыбфлот».

Георгий Афанасьевич занимал должности заместителя начальника базы «Океанрыбфлот», заместителя генерального директора производственного объединения «Камчатрыбпром».

С 1981 года до кончины в 1989 году являлся главным штурманом «Океанрыбфлота». За многолетний и добросовестный труд Г. А. Московский награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалями, почетными грамотами Минрыбхоза и других вышестоящих органов.

Капитану БАТМа Юрию Дьякову Б. А. Сорокин пожелал оправдать новое название траулера – Г. А. Московский всегда возвращался из рейса с весовыми результатами.

ПИСАРЕВСКИЙ Борис Никитьевич

Капитан дальнего плавания
(02.09.1923–13.08.1988)

Родился в городе Геленджике Кубано-Черноморской области.

1941–1945 – участник ВОВ.

1950 – окончил Ейский УКК на штурмана малого плавания. Работал в Новороссийске капитаном МРС.

1952 – поступает в УТФ на промысловый флот младшим помощником капитана СРТ.

1956 – окончил УКК на штурмана дальнего плавания в ПМРП. 20.12.1956 год – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 160/56, в ПМРП.

1959 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 209/59 от 20.07.1959 года.

1961 – капитан СРТ «Крутой».

1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ (заочно).

1965 – капитан-директор БМРТ «Ительмен».

1968 – капитан-директор БМРТ «Лучегорск».

1976 – заместитель начальника службы безопасности мореплавания БОР.

1979 – получал и перегонял на Камчатку из новостроя БАТМ «Мыс Золотой».

1980 – капитан-наставник службы безопасности мореплавания.

Награжден орденом Ленина, Октябрьской революции, Богдана Хмельницкого, 2-й степени, тремя орденами Отечественной войны, 1 и 2-й степени, двумя орденами Красной звезды, многими медалями.

Умер 13 августа 1988 года в городе Геленджик.

Анкета капитана Писаревского

Анкета капитана-директора Бориса Никитовича Писаревского в его личном деле, хранящемся в архиве Океанрыбфлота в Петропавловске-Камчатском, по форме стандартная, ничем не отличается от тех, которые заполняли все при поступлении на работу. Фамилия, имя, отчество, год и место рождения, социальное происхождение, национальность и прочие подробности…

Но эта деловая справка, написанная рукой знаменитого рыбака, которого я хорошо помню, как будто открыла «второе зрение» и заставила по-новому взглянуть на то, что скрывается за лаконичными ответами.

Борис Никитович Писаревский родился в 1923 году в г. Геленджике в семье рабочего. В первый же день войны вчерашний выпускник средней школы был призван в Красную Армию и направлен в военно-пехотное училище в г. Орджоникидзе. В том же году, как пишет Борис Никитович, «в составе училища направлен на фронт». Из истории Великой Отечественной войны известно, что высокое командование бросало в бой курсантов, когда не оставалось других резервов, чтобы хоть на короткое время задержать врага или прорвать кольцо окружения. Вспомним подвиг подольских курсантов осенью 1941 года под Москвой, курсантов сержантской школы Волховского фронта, в отчаянной атаке прорвавших брешь в боевых порядках немецких войск, что дало возможность вывести из окружения часть изможденных в неравных боях людей.

Борис Никитович из тех ребят. Многие из них навечно полегли в землю. Тяжело раненного курсанта Писаревского вынесли с поля боя и после долгих месяцев лечения в госпиталях направили доучиваться в Грозненское военно-пехотное училище, которое он окончил в мае 1942 г. в звании лейтенанта. И снова на фронт – до самой Победы.

Особенно удивил неожиданной обыденностью и лаконичностью ответ на вопросы анкеты «Были ли за границей, где и какова цель поездки».

Большинство граждан нашей страны, наверное, на этот вопрос ответили бы: «нет», «не был» немногие назвали бы какую-нибудь соцстрану и целью выезда за рубеж указали бы «турпоездка». Вот ответ на вопрос анкеты Бориса Никитовича. «Был в Польше, Германии в 1944–1946 гг. в составе войск Советской Армии».

Перед ним, перед всей Красной Армией стояла великая задача – освобождение порабощенных народов и разгром фашистов, напавших на нашу Родину и нанесших ей неисчислимые страдания и неслыханные разрушения. Он выполнил великую миссию в составе Советских войск. Об этом говорят его медали «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина». Удивительно скромным, порой даже стеснительным человеком был Борис Никитович. Помнится, мы его чуть ли не под руки привели в радиостудию для выступления в дни празднования 25-летиия Победы. Запал в душу его негромкий,

«домашний» голос и фраза, поразившая обыденностью: «Выкуривали фашистов из подвалов...»

Помню Бориса Никитовича, немного смущенного от сотен пар глаз, устремленных на него, направленных фото и кинокамер, микрофонов, яркого света, когда председатель Камчатского облисполкома Виктор Иванович Алексеев в большом зале театра капитан-директору БМРТ «Ительмен» Б. Н. Писаревскому вручал орден Ленина. «Так растерялся, что благодарственную речь забыл сказать», – признался он потом.

Оставим пока личные воспоминания и вернемся к архивным документам. В 1946 году после демобилизации старший лейтенант Писаревский, сняв погоны, становится секретарем, а затем его в возрасте 23 лет избирают председателем сельского Совета.

Но вскоре судьба привела Бориса Никитовича на палубу шхуны под названием «Коммунист», где он работал помощником капитана.

В 1950 году Б. Н. Писаревский учится на курсах усовершенствования командных кадров в г. Ейске и получает право стать капитаном рыболовного сейнера Новороссийской базы активного рыболовства.

В 1952 году капитан Писаревский переезжает на Камчатку, где он становится одним из активных участников освоения новых типов судов, районов промысла, новых, современных орудий и методов лова.

Здесь он заканчивает мореходное училище и получает диплом по специальности техник-судоводитель, становится капитаном дальнего плавания.

В характеристике Б. Н. Писаревского, подписанной руководством администрации и общественных организаций базы Океанрыбфлот отмечается, что «он обладает отличными организаторскими способностями, добивался высоких производственных показателей, за что был награжден орденом “Знак почета»” (1957 г.), юбилейной медалью (1970 г.) и орденом Ленина (1971 г.)».

В отличие от других общественных характеристик, написанных будто по шаблону общими словами, в характеристике Бориса Никитовича приводится ряд деталей, точно оценивающих достоинства личности знаменитого капитана. Особо отмечается его многолетняя наставническая деятельность. Под руководством Б. Н. Писаревского выросли 12 капитан-директоров больших морозильных траулеров.

На любом посту: на капитанском мостике, в должности флагманского капитана или заместителя начальника службы мореплавания Океанрыбфлота – он оставался честным, скромным и вежливым в общении с людьми. За эти качества его особенно ценили и рядовые матросы и капитаны рыбацкого флота.

Помнится такой случай. Летом 1971 года мне предстояла командировка от областной газеты в Ванкуверо-Орегонский район, где вели промысел хека камчатские рыбаки. Туда должен был направляться БМРТ «Николай Островский», экипаж которого возглавлял совсем юношеского вида худенький

молодой человек, только что назначенный на должность капитан-директора. Было известно, что траулер будет выводить в океан Борис Никитович Писаревский, работавший в то время в службе мореплавания Океанрыбфлота.

Судно стояло на рейде. В вечерних сумерках к нему подошел буксир с пассажирами. Впереди по парадному трапу, не спеша, поднимался Борис Никитович. Голова в форменной фуражке слегка наклонена на бок, руки засунуты в карманы плаща. Вот он идет по палубе. Серые глаза из-под мохнатых бровей отливают стальным блеском. Борис Никитович твердым шагом, привычно, как хозяин в своем доме, поднимается на капитанский мостик.

– Хозяин! – уважительно заметил матрос, стоящий рядом. – Два года с ним на «Ительмене» плавал. Трудовой капитан…

В ту ночь Борис Никитовичу некогда было и глаз сомкнуть. Отход корабля, по оценке капитанов, один из самых сложных периодов начинающегося рейса. Кто-то «перебрал» на прощанье, что-то еще не дополучили, кто-то опоздал, кто-то в последнюю минуту вздумал просить замену… А время не терпит, за срыв срока выхода судна в рейс по головке не погладят. Чтобы преодолеть эту суматоху в кратчайший срок и навести на судне флотский порядок, нужна железная воля капитана.

Опытным взглядом Борис Никитович, кажется, заметил, что молодой капитан несколько растерялся от навалившихся на него забот, и все время находился рядом с подопечным, что-то подсказывал, советовал и лишь изредка сам вмешивался в ход событий.

Когда над Петровской сопкой поднималось солнце, и все вопросы были решены, заработали винты траулера, отчего корпус судна начал слегка дрожать, взяли курс в океан. До свидания, берег родной!

Тут же вынесли на палубу баян. Крепкие пальцы баяниста легко пробежали по клавишам, развернулись меха… Кто-то пустился в пляс.

– Ребята, здесь нельзя, – начал было возражать матрос, видать из бывалых рыбаков, на него махнули рукой. Тут же по спикеру раздался властный голос Бориса Никитовича:

– Марш с новой палубы!

Веселящихся словно волной смыло.

– Писаревский не любит концертов, когда работа идет, – прокомментировал матрос, когда-то работавший на «Ительмене». – Это же отвлекает штурманов и рулевого. А им смотреть в оба…

Таким запомнился капитан Борис Никитович Писаревский в море. Что ни говори – капитан есть капитан.

О масштабе личности Б. Н. Писаревского красноречиво говорят его награды.

За личные ратные подвиги и трудовые достижения он награжден орденами Ленина, Октябрьской революции, тремя орденами Отечественной войны I и II степени, орденом Богдана Хмельницкого II степени, двумя орденами Красной Звезды, Знаком Почета, многими медалями.

На встрече экипажа из рейса, слева направо: первый заместитель генерального директора ПО «Камчатрыбпром» О. А. Заварин, капитан-наставник Океанрыбфлота Б. Н. Писаревский, главный инженер ПО «Камчатрыбпром» Е. В. Панин

После выхода на пенсию Б. Н. Писаревский выехал на материк и в 1981 году начал трудиться в рыболовецком колхозе «Парижская коммуна» Краснодарского края.

О последних днях жизни и тяжелейших испытаниях, выпавших на долю мужественного человека, рассказывает краткая запись в «штурманской книге». «В г. Геленджике внезапно скончалась жена. Сын привез парализованного отца в Петропавловск, но в 1987 году сам внезапно скончался дома. По просьбе Бориса Никитовича, его отправили на родину, где и приказал долго плавать 13.08.1988 г.».

– Я еще поплаваю, – мечтал Борис Никитович, когда врачи категорически закрыли ему путь в море. И последние слова его коллег по службе мореплавания как бы напоминают о последней несбывшейся земной мечте замечательного человека и моряка.

КРИТИНИН Краснослав Иванович

Капитан дальнего плавания
(05.01.1938)

Родился в городе Владивостоке.

1954–1959 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с января 1960 года – матрос.

1961 – 3-й помощник капитана МБ «Храбрый».

1962 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 5/62 от 13.01.1962 года. Назначается 4-м помощником капитан-директора БМРТ «Браслав», 3-й помощник капитан-директора БМРТ.

1965 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1397/191 от 24.09.1965 года, назначается 2-м помощником капитана.

1968–1969 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Ительмен».

1969–1986 – капитан-директор БМРТ «Ительмен», «Камышин», «П. Овчинников», «А. Махалин», «Кушка», «Кулунда», «Кречет», «Колыванъ», «Ключевской», «Николаевский корабел», БАТМ «Бакланово», «Николай Островский».

КРЫЖАНОВСКИЙ Александр Андреевич

Капитан дальнего плавания
(09.05.1938)

Родился в селе Казачий Амурской области.

1953–1958 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1958 года.

1959 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 62/59 от 14.03.1959 года. 3-й помощник капитана СРТ «Капитан Закхеев».

1960 – 2-й помощник капитана СРТ «Капитан Закхеев».

1962 – старший помощник капитана СРТ «Кихчик».

1963 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 795/6 от 12.01.1963 года.

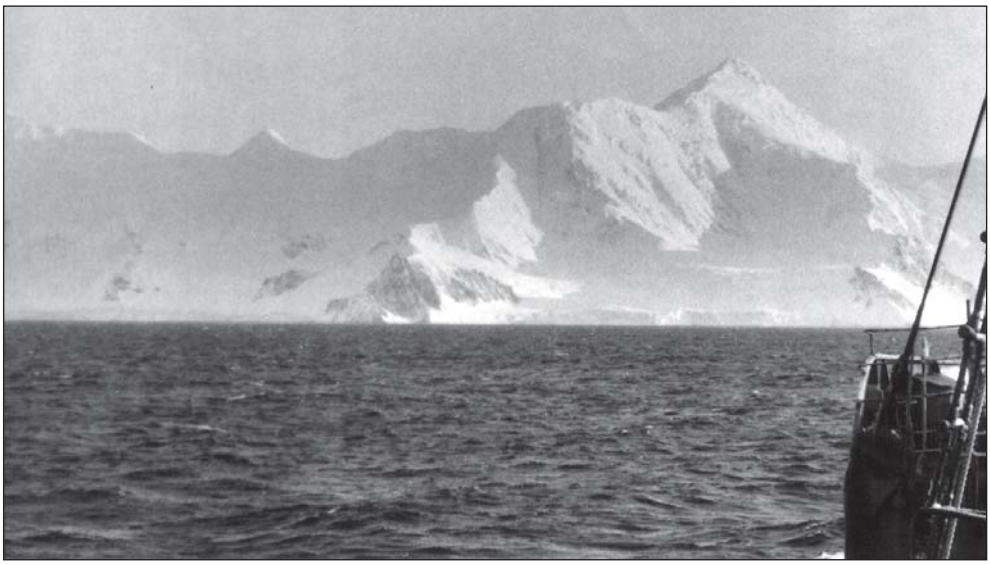
1963 – 2-й помощник капитана БМРТ «Амгу».

1964 – старший помощник капитана БМРТ «Амгу».

1967 – старший помощник капитан-директора БМРТ«Браслав».

1969 – назначается капитан-директором БМРТ «Трудовые резервы», «Калар», «Кречет», «Иван Рябиков».

1978–1990 – капитан-директор БМРТ «Пахача», «Мыс Осипова», «Малки», «Мыс Ратманова», «Математик», «Союз-4», БАТМ «Багарёво», «Корчагинец», «Борисов», «Советские профсоюзы», «Юность», «Калар».



ТОЛМАЧЁВ Евгений Михайлович

Капитан дальнего плавания
(14.03.1933)

Родился в городе Калининграде.

1952 – окончил Калининградскую мореходную школу на штурмана малого плавания.

1959 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 7408 от 01.08.1959, в Калининградском МРП.

1964 – капитан СРТ «Полярник».

1965 – капитан СРТ «Ильичёвск».

1966 – старший помощник капитана БМРТ «Пётр Овчинников».

1968 – капитан-директор БМРТ «Браслав»

1971 – 20.06 – столкновение с ТХ «Сула» и гибель БМРТ «Браслав» (погибло три человека из 101-го члена экипажа).

БАРСУКОВ Иван Иванович

Капитан дальнего плавания
(02.09.1930)

Родился в деревне Литяги Чернявского района Рязанской области.

1948 – по оргнабору прибыл на Камчатку.

1949–1951 – закончил ШУКС на ШМП при Петропавловском МРП. Получил рабочий диплом штурмана малого плавания и работает на промысловых судах.

1953–1955 – окончил УКК на штурмана дальнего плавания и работал старшим помощником капитана СРТ, капитаном СРТ-300.

1963 – закончил заочно ПКМУ на штурмана дальнего плавания и получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания.

1964 – старший помощник капитана БМРТ.

1966–1967 – капитан-директор БМРТ «Куба», «Ительмен», «Узбекистан», получил рабочий диплом КДП, № 194/31.

1968 – капитан-директор БМРТ «Узбекистан», «Советские профсоюзы» «Восход», «Хинган», «Кизир», «Николаевский корабел», «Мыс Обручева», «Мыс Мальцева», «Юность», «Приозёрск».

1994 – перешёл во 2-й отдел БОР, инженер-мобилизатор.

ЛЕТУНОВ Николай Степанович

Капитан дальнего плавания
(06.05.1925)

Родился в селе Высокое Пестравского района Куйбышевской области.

1943–1945 – участник ВОВ.

1948 – по оргнабору приехал на Камчатку в посёлок Кихчик.

1951–1955 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТФ с 1952 года – матрос.

1956 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 68/56 от 12.04.1956 года, и направляется 3-м помощником капитана СРТ «Камбальный».

1957 – 2-й помощник капитана СРТ «Камбальный».

1958 – старший помощник капитана СРТ «Камбальный».

1959 – капитан СРТ «Кедровый».

1960 – капитан СРТ «Кречет».

1964 – капитан СРТ «Крутой».

1968 – 2-й помощник капитана БМРТ.

1970 – капитан-директор БМРТ.

ВНУКОВ Александр Иванович

Капитан дальнего плавания
(27.07.1935)

Родился в селе Устюг Емельяновского района Красноярского края.

1959–1964 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на ШДП, в УТРФ с 1964 года – матрос.

1965 – получает 1-й рабочий диплом и назначается 3-м помощником капитана СРТР «Н. Вилков».

1966 – получает рабочий диплом штурмана малого плавания, № 216/66 от 03.11.1966 года, и назначается 2-м помощником капитана СРТ «Камбальный».

1967 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Николай Островский».

1968 – 1.04.1968 – переводится в УОР 2-м помощником капитана БМРТ «Юность».

1969–1972 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Союз-4», «Кушка», «И. Рябиков», получил рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 1156/72.

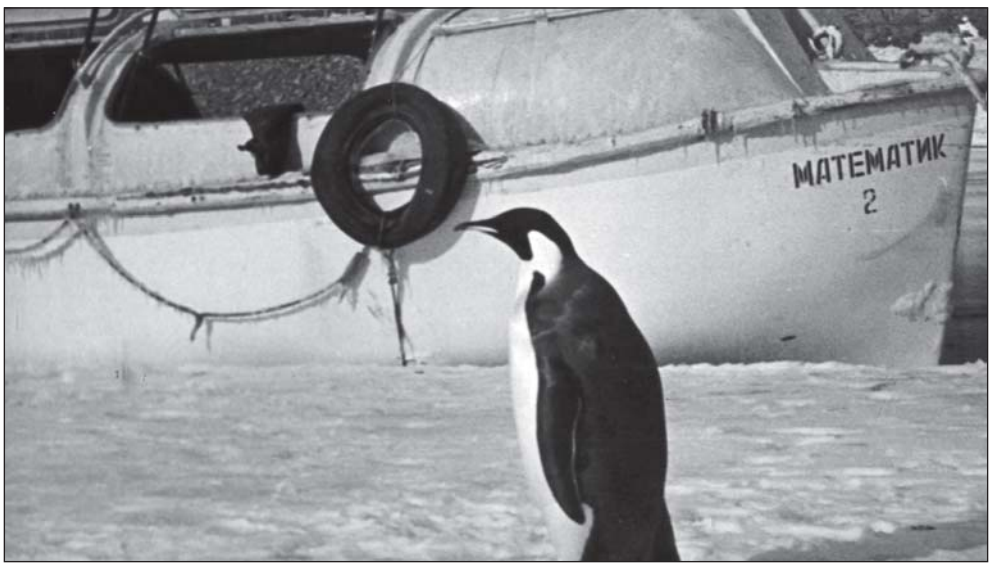
1973–1977 – капитан-директор БМРТ «Математик», «Калар».

1977 – капитан-директор БМРТ «Штурман Елагин».

1979 – капитан-директор БМРТ «Приозёрск».

1981 – капитан-директор БМРТ «Математик», «Юность», «Мыс Мальцева».

1992 – вышел на пенсию.



ВОЙНАЛОВИЧ Владимир Юзикович

Капитан дальнего плавания
(13.03.1938)

Родился в городе Киеве.

1957–1961 – окончил Ленинградское высшее морское инженерное училище, судоводительский факультет.

1962 – получает рабочий дипломом ШМП № 250/20 от 19.09.1961 года, в Ленинградское МТП. Направляется на Камчатку в УТРФ младшим помощником капитана СРТ-300.

1963 – старший помощник капитана СРТ «Камчадал».

1964 – старший помощник капитана СРТ «Север».

1964 – получает рабочий диплом ШДП, № 30106 от 27.11.1964 года.

1967 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Борис Горинский».

1969–1970 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Камчатская правда».

1971 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Куба».

1971 – с 19.10 – капитан-директор БМРТ «Казатин».

1974–1990 – капитан-директор БМРТ «Хинган», «Малки», «Калитва».

1992 – выходит на пенсию.

В 1967 году, будучи 2-м помощником капитана БМРТ «Борис Горинский,» Владимир Юзикович ловил рыбу лучше всех штурманов, это подтвердят все мои однокурсники (нас было в рейсе четверо матросов).

А. Н. Якунин

КРАПИВИН Геннадий Иннокентьевич

Капитан дальнего плавания
(05.04.1926)

Родился в городе Нерчинске Читинской области.

1948 – окончил Бакинское ВВМУ по курсу «Кораблевождение».

1955 – переехал на Камчатку, поступил в УТРФ, имея рабочий диплом штурмана малого плавания, № 6/4 от 1955 года.

1958 – старший помощник капитана СРТ «Капитан Закхеев».

1960 – получает рабочий диплом КМП, № 16968/0 от 08.09.1960 года.

1961 – капитан СРТ-300 «Камчатская правда». Получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 518/121 от 22.09.1961 года, во Владивостокском МТП.

1962 – капитан СРТР-400 «Кинешма».

1964 – капитан СРТР-400 «Кумроч».

1966 – капитан СРТ «Семипалатинск».

1967 – старший помощник капитан-директора БМРТ.

1968 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 200402/82.

1970–1989 – капитан-директор БМРТ «Опала», «А. Махалин», «Юность», «Иван Рябиков», «Хайрюзово».

1989 – вышел на пенсию.

БМРТ «Хайрюзово» – отработка учебных тревог

ЕРЕНКОВ Юрий Григорьевич

Капитан дальнего плавания
(14.09.1934)

Родился в городе Ташкенте.

1955 – окончил судоводительское отделение Херсонского мореходного училища на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 1956 года – младший помощник капитана.

1958 – получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 231/к от 04.10.1958 года, и назначается 2-м помощником капитана ТХ «Алдома».

1959 – старший помощник капитана ТК «Максим Горький».

1960 – старший помощник капитана СРТ «Коршун».

1964 – старший помощник капитана СРТ «Север», «Портовик».

1965 – капитан СРТ «Н. Вилков».

1967 – старший помощник капитан-директора БМРТ «И. Рябиков».

1969 – капитан-директор БМРТ «А. Максутов», «Союз-4», «15 съезд профсоюзов».

1973 – с 01.07 становится капитан-флагманом.

1980 – капитан-наставник службы безопасности мореплавания БОР.

1981 – с 08.05 назначается руководителем кабинета тактики промысла и промысловой информации.

ВОЙТЕНКОВ Олег Титович

Капитан дальнего плавания
(27.07.1929)

Родился в городе Минске.

1947 – поступает в Морлов ГКРП – матрос.

1951 – оканчивает УКК на штурмана дальнего плавания.

1954 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 272/54 от 05.01.1954.

1956 – старший помощник капитана ПМШ «Кальмар».

1959 – заканчивает УКК на штурмана дальнего плавания и получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 152/59 от 30.07.1959 года, в ПМРП.

1960 – старший помощник капитана ПХ «Барнаул».

1965 – старший помощник капитана ПБ «Эскимос».

1966 – капитан ТХ «Медведица».

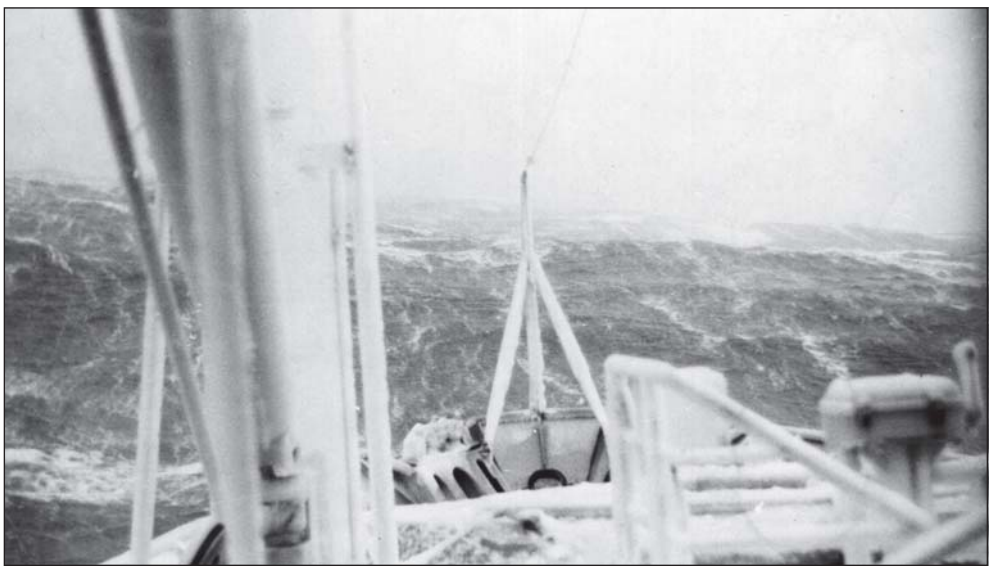
1967 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Опала».

1970–1971 – капитан-директор БМРТ «Кушка», «Борис Горинский», «Малки».

1972–1974 – старший помощник капитан-директора «Союз-4», «Мыс Осипова», «Казатин».

1974–1989 – капитан-директор БМРТ «Кушка», «Лучегорск», «Ключевской», «Пахача», «Калитва», «Восход», «Мыс Орехова», «Каргополь», «Мыс Елагина», «15 съезд профсоюзов», «Казатин», «И. Рябиков».

1989 – вышел на пенсию.



ЕГОРОВ Валентин Михайлович

Капитан дальнего плавания
(14.03.1941)

Родился в посёлке Кабынь Смоленской области.

1958–1962 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1963 года.

1963 – матрос на СРТ-300.

1965 – получает рабочий диплом штурмана малого плавания, № 209/65 от 13.10.1965 года, назначается на СРТ «Штиль» 3-м помощником капитана.

1966 – 2-й помощник капитана ТРС «Тиличики».

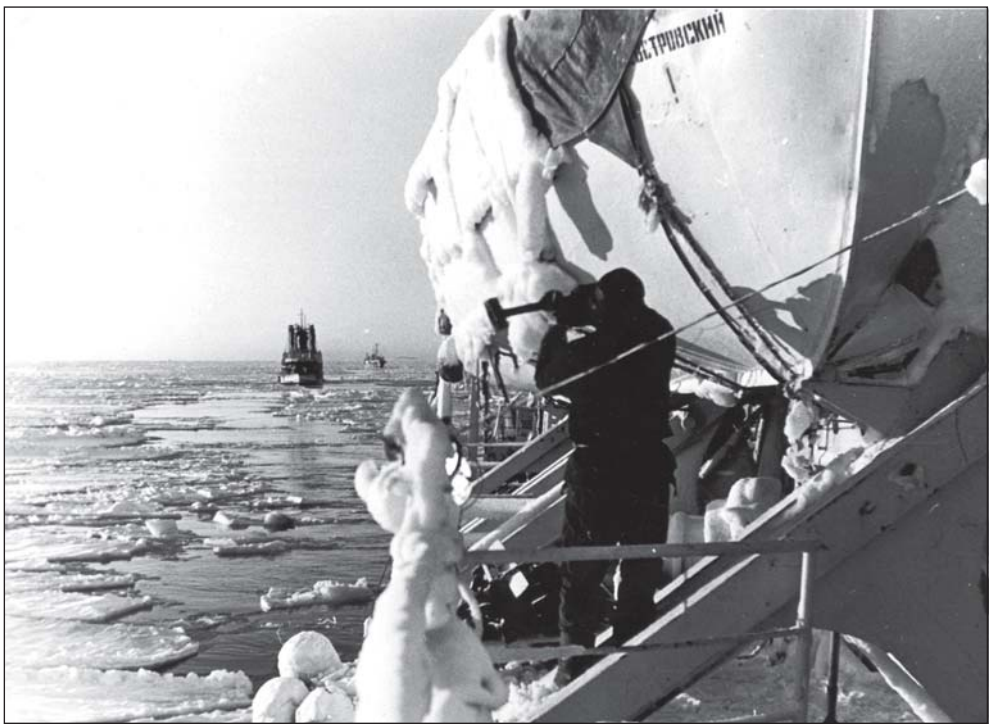
1967 – 3-й помощник капитана БМРТ «А. Махалин».

1968–1970 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Камчатская правда», «И. Рябиков», «Восход». Получает диплом штурмана дальнего плавания.

1970–1972 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Зарубино», получает рабочий диплом капитана дальнего плавания.

1972–1978 – с 22.12 – капитан-директор БМРТ «Николай Островский», «Казатин», «Казалинск», «Юность», «Кизир».

1979 – с 14.06 – увольняется по окончании трудового договора.



КРАСНИКОВ Олег Иванович

Капитан дальнего плавания
(30.04.1937–2002)

Родился в городе Вяземский Хабаровского края.

1957 – поступает в УТРФ матросом промыслового флота.

1960 – заканчивает УКК на штурмана малого плавания.

1961 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 20/61 от 05.01.1961 года, в ПМРП и назначается 3-м помощником капитана СРТ-300 «Камбальный».

1962 – 2-й помощник капитана СРТ «Камбальный».

1964 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 91/64 от 14.05.1964 года, назначается старшим помощником капитана СРТ «Камбальный».

1965 – капитан ТХ «Беринг».

1968 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Опала», получает рабочий диплом капитан-директора, № 208037/794.

1969–1975 – с 11.11 – капитан-директор БМРТ «Опала», «Кречет», «А. Максутов», «И. Рябиков», «Пахача», «П. Овчинников».

1976 – уволен по переводу в моррыбпорт.

1979 – заместитель начальника морского рыбного порта по обслуживанию флота, начальник портофлота.

1992 – вышел на пенсию.

Награжден медалями: Ветеран труда, 300-лет Российскому флоту.

Умер в октября 2002 года

МИРОШНИЧЕНКО Георгий Александрович

Капитан дальнего плавания
(06.08.1931)

Родился в городе Киеве.

1953 – поступил в УТФ матросом.

1957 – окончил УКК на штурмана малого плавания в ПМРП.

1959 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 79/59 от 05.06.1959 года, в ПМРП, и назначается 2-м помощником капитана СРТ-300 «Голец».

1961 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 157/61 от 14.04.1961 года, в ПМРП, и назначается старшим помощником капитана СРТР-400 «Казбек».

1963 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 846/57 от 03.05.1963 года, во Владивостокском МРП и назначается капитаном СРТР «Кременчуг».

1967 – 2-й помощник капитана БМРТ.

1968–1970 – старший помощник капитан-директора «И. Рябиков», «Трудовые резервы», «А. Махалин».

1971 – с 12.05 – капитан-директор БМРТ «Иван Середа», «Восход», «Опала», «Союз-4», «Куба», «Камчатская правда», «Пауджа».

МЕЗЕНЦЕВ Геннадий Поликарпович

Капитан дальнего плавания
(1933)

Родился в селе Горюшино Троицкого района Алтайского края.

1959–1964 – закончил судоводительское отделение, ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1951 года.

1968 – с 01.04 перешёл в Управление океанического флота с рабочим дипломом штурмана дальнего плавания.

1970 – старший помощник капитан-директора БМРТ «15 съезд ВЛКСМ».

1971–1973 – с 05.04 – капитан-директор БМРТ «15 съезд ВЛКСМ», «Опала».

1973–1974 – 2-й помощник капитана БМРТ «Приозёрск».

1975–1983 – с 21.07 – капитан-директор БМРТ «Кречет», «Хайрюзово», «Приамурье», «Николаевский корабел», «Восход», «Мыс Елагина», «Камчатская правда», «15 съезд профсоюзов», «Ительмен», «Опала», БАТМ «Бутовск», «Тирасполь», «Пахача», «Приамурье», «И. Рябиков», «А. Стаханов».

ПОПОВ Анатолий Владимирович

Капитан дальнего плавания
(03.09.1938)

Родился в городе Чита.

1963 – закончил МВИМУ в городе Мурманске, в 1963 году получил 1-й рабочий диплом «Судоводитель до 200 регистровых тонн».

1964 – направлен на Камчатку в УТРФ. Получает рабочий диплом ШМП, № 71/64 от 14.04.1964 года, в Петропавловском МРП, назначается 2-м помощником капитана СРТ «Камчатский комсомолец».

1966 – старший помощник капитана СРТ «Семипалатинск».

1967 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 1817/117 от 15.09.1967, капитан СРТ-300 «Курган», «Ильичёвск», «Корф».

1968–1969 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «А. Махалин».

1969–1973 – старший помощник капитан-директора БМРТ «А. Максутов», «Калитва», получает рабочий диплом капитана дальнего плавания.

1976–1979 – капитан-директор БМРТ «Узбекистан», «Мыс Отрадный», «Юность».

1980 – переведён в отдел безопасности мореплавания Камчатрыбпрома.

1992 – вышел на пенсию.

ПАВЛЮК Павел Матвеевич

Капитан дальнего плавания
(05.01.1933)

Родился в селе Лазутино Хмельницкой области.

1950–1954 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1950 года.

1956 – получает рабочий диплом штурмана малого плавания, № 128/56 от 12.10.1956 года, и назначается старшим помощником капитана ТХС «Мизар».

1959 – старший помощник капитана СРТ-300 «Альбатрос».

1961 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, № 8/61 от 17.01.1961 года, старший помощник капитана СРТ «Корф».

1963 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания, № 872/83 от 01.07.1963 года, в Петропавловском МРП и получает назначение капитана СРТ «Корф».

1968 – с 01.04 при выходе Океанрыбфлота из УТРФ остается старшим помощников капитан-директора БМРТ «А. Максутов», «Советские профсоюзы», «Хинган», «Хайрюзово».

1972–1988 – капитан-директор БМРТ «Узбекистан», «Калитва», «Мыс Елагина», «Опала», «Приозёрск», «Ключевской», «Иван Малякин», «Казатин», «Кизир», «Николаевский корабел», «Камышин», «Колывань», «Мыс Мальцева».

1988 – вышел на пенсию.

Постановка на бакштов в открытом море – особо опасная операция, рыбаки это делают каждый месяц, а то и по несколько раз

В. Г. Стрюченко

Управлению Тралового флота – 70 лет

«Из нашей жизни его не выбросишь», – так говорили все те, кто приходил в редакцию рыбацкой газеты и напоминал о том, что 19 января исполнилось бы 70 лет Управлению тралового флота Камчатки.

Не исполнилось. Благодаря «дальновидной» политике нашей «всенародной» власти, давшей возможность пришлым варягам разграбить, а затем и «прикрыть» существование некогда славного коллектива. При этом невиновны те, кто отдал УТРФ многие годы своей рыбацкой жизни, кто до сих пор не может забыть шум морских волн за кормой, крики чаек, туго набитые рыбой тралы, встречи и расставания на родном берегу. Всё настолько ярко остаётся в памяти, словно было вчера. И понятным стало желание автора письма с далёкой и теперь уже чужой нам Украины вспомнить историю УТРФ и себя в ней. Мы постарались обойтись без особой правки и урезаний текста. Итак, слово ему.

Табельный номер 865. Я, Стрюченко Владимир Григорьевич, эту цифру буду помнить до конца своих дней, ибо для меня это жизнь, отданная УТРФ, на судах которого я отработал с 1959 по 1992 год. Мне невольно приходят на ум факты и эпизоды из жизни судов и экипажей, на которых я трудился под этим табельным номером…

Начало камчатскому Тралфлоту положила База активного опытного лова (БАОЛ), созданная в 1936 году в системе Акционерного камчатского общества (приказ № 31 по АКО от 19 сентября 1936 года). Такое было начало его истории. Потом следовали изменения названий и пополнение новыми промысловыми судами, а в 1959 году в состав флота УТРФ поступила из новостроя (Япония) первая сельдевая база с охлаждёнными трюмами «Ламут» (3 360 л. с.). Мне не довелось на ней трудиться, но многие специалисты прошли на «Ламуте» настоящую школу и в дальнейшем стали отличными руководителями отделов флота. Некоторых помню и хочу назвать: капитаны дальнего плавания – А. И. Серга, М. Ф. Гончаров, В. И. Пермяков, механики М. С. Дулин, А. А. Корж, П. Шкут и другие – здоровья им и счастья, если живы.

Начальником в то время был П. И. Анода, а его заместителем – любимый и уважаемый всеми моряками П. А. Демидов. Флот к этому времени уже располагал большим количеством промысловых судов СРТ-300 (400 л. с.), начал выходить в океан. С осени 1961 года интенсивно стали поступать с новостроя БМРТ. Первым был «Браслав».

Старшим механиком на нём был Я. М. Картажинский, к тому времени уже опытный специалист, в дальнейшем работавший на плавбазах проекта

В-69 и В-670 «Рыбак Чукотки», где я его подменим и проработал 10 лет с капитаном А. М. Толковым. Я. М. Картажинский был удостоен звания «Знатный рыбак Камчатки». Его опыт перенимали многие специалисты. С 1968 года началось пополнение флота плавбазами типа В-69 (Польша). Первой была «50 лет Октября».

Главным механиком назначили К. К. Печёнкина. Опытный специалист и душевный человек, с которым мне посчастливилось трудиться на танкере «Иртыш». Там был дружный экипаж во главе с В. Л. Губановым. Помню боцмана Г. Л. Захарова (учил нас, молодых, многому). Энергичный второй механик Виктор Шаврин личным примером воодушевлял нас.

Работники управления также набирались опыта в руководстве флотом. После ухода на повышение П. И. Аноды управление возглавил В. П. Потапенко. В апреле 1967 года из состава УТРФ выделились транспортный флот (Камчатрыбфлот) и морской рыбный порт, а в 1968 году – флот БМРТ. А наше предприятие стало пополняться плавбазами и промысловыми судами типа СРТМ, которые начали работать в самых дальних экспедициях. Рыбы ловили много, и за успешное выполнение планов восьмой пятилетки по её добыче и по выпуску рыбной продукции, освоению океанических районов промысла и совершенствованию техники лова 10 февраля 1971 года УТРФ был награждён орденом Ленина. Летом этого же года в составе экипажа во главе с капитаном А. Г. Власенко мы в г. Хабаровске на судостроительном заводе им. Кирова приняли СРТМ «Чигрин» и пошли на промысел скумбрии неводом.

Я на «Чигрине» был вторым механиком. Экспедицию из трёх судов – «Механик», «Комбайнер», «Чигрин» – возглавлял зам. начальника УТРФ Грачёв. Тогда экспедиция не удалась: не было опыта лова неводом и по другим причинам, хотя экипажи работали хорошо.

Нельзя не вспомнить и трагические страницы в истории УТРФ. Так, следуя в экспедицию к островам Прибылова, бесследно пропал вместе с экипажем СРТ «Ключевской». От обледенения погиб СРТ «Карага» у берегов Камчатки. Вечная им память! Тогда же не вернулись из рейса два приморца и два сахалинца. Вот их названия: СРТ «Севск», «Себеж», «Нахичевань», «Бокситогорск». В этой экспедиции я был на СРТ «В. Быковский» третьим механиком. Капитан П. Яроцкий. В г. Находка стоит красивый обелиск в их память. Я посещал его и возлагал цветы, когда приходилось стоять в ремонте на ПСРЗ.

Ещё одна из трагедий УТРФ – притопление плавбазы «50 лет Октября» при подходе к причалу ПСРЗ в г. Находка для постановки на ремонт. Там обошлось без жертв. Судно подняли быстро, отремонтировали и ввели в строй судоремонтники, за что им спасибо.

Очень запоминающимися были рейсы в Бристоль, где я провёл шесть зим на СРТ. Уходили в ноябре, возвращались в мае. Штормовые погоды и

обледенения не давали работать, но всё же рыбы ловили много и показатели за рейс выполняли.

Ещё об одном случае, произошедшем в Бристольской экспедиции в 1967 году. В экспедицию пришёл танкер с водой «Юрюзань». Это был наш, УТРФовский, танкер. А «Баргузин» передали во Владивосток и переименовали. В эту ночь его штормом сорвало с якоря и навалило на стоящий вблизи на якоре рефрижератор № 10. Рефрижератор получил пробоину и затонул вместе с 84-мя членами экипажа. Было и такое на моей памяти. В этой экспедиции я был на СРТР «Казбек» вторым механиком, капитан В. Е. Щитов.

После ухода В. П. Потапенко УТРФ возглавил И. П. Черниговский. Флот уже набрал силу, пришли новые промысловые суда СТ-1320. В основном на них были посланы молодые капитаны и опытные механики. Первый – СТ «Садгора». Старшим механиком на нём был Борис Шундрик. Осваивали их быстро, показатели по добыче были высокие. Накопленный опыт прежнего поколения моряков был использован, а энергия и желание молодых были большими. К тому времени я уже был переведён на плавбазы по инициативе начальника МСС А. А. Федоровского, который работал энергично и дальновидно, с перспективой по закреплению опытных кадров специалистов. Мне тоже пришлось осваивать совершенно новое производство – консервный плавзавод «Рыбак Чукотки» под командованием капитан-директора А. М. Толкова. Работалось с большим подъёмом, и проектная мощность завода – 220 тысяч банок консервов в сутки – выполнялась. В техническом составе плавзавода вместе со мной трудились старшие механики Е. А. Безуглов, А. П. Комаров, А. Востриков, старший электромеханик Ю. А. Андриашкин, рефрижераторный механик В. И. Баев, старшие механики ТО В. Горлов, Н. В. Берлизов и многие другие специалисты. В лаборатории работала В. А. Иванова, начальник радиостанции В. Г. Беловец, зав. производством В. Федин и другие. Я их всех помню и шлю большой привет.

После перехода И. Черниговского на работу мэром Петропавловска управление возглавил коренной тралфлотовец С. Д. Ярошевский, прошедший трудовой путь в управлении от механика на судах до начальника управления. Руководил хорошо, все показатели выполнялись, много строилось жилья для моряков. В 1985 году проводили его на пенсию. Переехал он в г. Николаев, там и похоронен.

У В. А. Зырянова работа на посту начальника УТРФ, что называется, не пошла. Предприятие два года подряд не выполняло годовых планов. Но он был настоящим моряком: нашёл мужество признать свои ошибки и отказался от должности, что в жизни происходит очень и очень редко. В это время я работал главным механиком на плавзаводе «Рыбак Чукотки», мы проходили заводской ремонт на ПСРЗ г. Находки, а судном командовал А. Н. Груздев.

После ухода В. А. Зырянова на пост начальника УТРФ был уже не назначен, а избран коллективом А. Я. Абрамов. На эту должность он согласился добровольно, хотя начальник Камчатрыбпрома В. П. Потапенко не соглашался на его назначение, о чём сказал на этом собрании. Я там присутствовал – в актовом зале Камчатрыбпрома. К этому периоду уже была отмечена 55-я годовщина создания и работы УТРФ.

По данным отдела кадров, в управлении работало 6 329 человек, мой табельный номер 865 был совсем маленькой цифрой. На учёте стояло 79 судов. Долгое время отделом кадров руководил А. А. Александров. Он очень многих моряков лично знал и к плавсоставу относился хорошо. Помню ещё и инспектора судомеханического сектора Г. В. Семёнова – он помнил всех, знал домашние адреса и номера телефонов многих. По флоту ходила легенда, что на таких, как он, держится УТРФ.

Закончил я трудиться в этом коллективе в 1992 году и вышел на пенсию по выслуге лет – к тому времени уже был принят такой закон для плавсостава. Сейчас проживаю в г. Каховка на Украине. Кто хочет написать, сообщаю адрес: 74800, Украина, г. Каховка Херсонской области, ул. Просвещения, дом 9, кв. 9.

И. П. Черниговский

Как начиналась дорога в океан

В послевоенные годы рыбокомбинаты на побережье Камчатки работали по сезонному, то есть путинному принципу. Они ежегодно с июня по август добывали в прибрежной зоне лосося: кету, горбушу, нерку, кижуча и чавычу. Подходы лососей на нерест к берегам полуострова были постоянными, но определялись урожайностью поколений лососёвых рыб. Так, в 1950 году подходы рыбы почти отсутствовали, вылов составил против плана лишь 30–40 %.

Для оперативного руководства рыбной промышленностью Главкамчатрыбпром создал штаб, который возглавил Александр Тарасович Сидоренко. Его первым заместителем был ветеран рыбной промышленности Камчатки Петр Мартынович Макштас.

В начале 1950-х годов для улучшения управляемости отрасли были созданы рыбные тресты, которые располагались на побережье в районах промысла. В рыбокомбинате им. Микояна Усть-Большерецкого района размещался Западно-Камчатский трест, которым руководил А. Барышев. В рыбокомбинате им. Кирова Соболевского района действовал трест, которым управлял Кулиш. На восточном побережье находился Восточно-Камчатский трест, его возглавлял В. Н. Калёнов.

Руководящие кадры на рыбокомбинатах побережья были представлены закалёнными специалистами послевоенного периода. Сегодня приятно вспомнить опытных директоров рыбокомбинатов Камчатки. На западном побережье: Озерновский рыбокомбинат – Калугин, а затем В. С. Кириллов, Опалинский – Исалдин, Большерецкий – Воробьёв, им. Микояна (потом Октябрьский) – А. К. Евдокимов, Митогинский – Д. С. Чернышёв, Кихчикский – Г. И. Силенко, Пымтинский – В. В. Белоног, Кировский – Ассоров, Крутогоровский – И. А. Петрушенко, Хайрюзовский – Решульский. На восточном побережье: Петропавловский – А. К. Миронов, Петропавловская жестянобаночная фабрика – В. Д. Каплун, Жупановский – Страшко, Усть-Камчатский – Разгонов, Хайлюлинский – И. М. Перкулимов, Оссорский – Я. Г. Богомолов.

Все рыбокомбинаты зимой готовились к путине, а с подходом лососей добывали их в основном морскими ставными неводами. Исключение составляли Озерновский комбинат, ловивший закидными неводами в реке, и рыбаки-колхозники, работавшие на реке Камчатке.

В состав каждого рыбокомбината входили несколько консервных заводов и рыбозаводов. Так, рыбокомбинат им. Микояна имел пять пунктов приёма рыбы, а в Митогинском действовали шесть рыбозаводов. На каждом из них выставлялись морские ставные невода. Они оснащались переборочными рыбными кунгасами, шлюпками, за ними закреплялись маломерные катера. Организовывали прибрежный лов морскими ставными неводами опытные руководители, достойные воспитатели молодого поколения. Это начальники отделов добычи: комбината им. Микояна – Подолин, Озерновского – Кузьмин, Кихчикского – Фастович, Митогинского – Туркин и другие.

Морские ставные неводы для лова рыбы имели в те годы большое промысловое значение. Они выставлялись от берега на расстоянии от 300 до 800 метров и более. Неводы были громоздкими и тяжёлыми, и когда наступали дни их постановки, в этой работе участвовало много работников рыбозаводов.

Сезонный период работы рыбокомбинатов определял и соответствующие сложности в подготовке предприятий к путине. Здесь учитывалось всё: ограниченный навигационный период, ледовая обстановка на побережье. Всё было подчинено решению главной задачи – с началом путины максимально выловить рыбу, переработать её, привести в товарный вид и отгрузить готовую продукцию на материк. При решении этой задачи к началу следующей путины освобождались чаны для посола и складские ёмкости. На каждом рыбокомбинате разрабатывались организационно-технические мероприятия по подготовке к путине, в которых указывались сроки и графики готовности всех объектов.

В 1950-е годы в коллективах рыбокомбинатов и рыбозаводов формиро-

вались подлинные специалисты своего дела, талантливые организаторы рыбацкого производства. Такими были: в рыбокомбинате им. Микояна – бригадир Матвиенко, депутат Верховного Совета РСФСР, в Кихчикском – бригадир Власов – тоже депутат Верховного Совета РСФСР, в Озерновском – бригадир морского ставного невода Кривов, в Анапкинском – бригадир Новиков. Среди опытных бригадиров работали молодые специалисты, окончившие рыбопромышленные техникумы. Они возглавляли комсомольско-молодёжные бригады по обслуживанию морских ставных неводов. В рыбокомбинате им. Микояна на рыбозаводе № 1 такую бригаду возглавлял я, на рыбозаводе № 4 – Сергей Кузнецов.

На предприятиях побережья особым уважением пользовались работники, обслуживавшие плавсредства, выполнявшие все операции по обработке пароходов, стоявших на рейде. Впоследствии на их базах были организованы портпункты. И здесь имелись люди, которыми гордились в коллективах. Такими в рыбокомбинате им. Микояна были приёмщик плавсредств М. А. Фирсов, капитан буксирного катера А. А. Крамаренко, в комбинате им. Кирова капитан буксира Р. В. Харитонов.

Создание портпунктов способствовало тому, что они достаточно быстро стали оснащаться катерами типа ЖСК, металлическими плашкоутами, грузовыми кунгасами и самоходными баржами. В крупных комбинатах стали строить грузовые причалы и оснащать их кранами. Производственная мощность портпунктов на побережье полуострова имела огромное значение в ускорении темпов разгрузки пароходов и отгрузке готовой продукции.

В 1953–1954 годах рыбаки стали по опыту Приморского края организовывать прибрежный лов мотоботами, появились новые объекты лова – сельдь, камбала, треска, навага. Потребовалась новая технология обработки и выпуск новых видов продукции. К сожалению, старые кадры директоров комбинатов работали по старинке и не спешили перестраивать работу предприятий. Обком партии, его секретарь Пётр Николаевич Соловьёв, начальник Главкамчатрыбпрома Александр Тарасович Сидоренко решили омолодить руководящий состав комбинатов. Из числа молодых специалистов были назначены директорами: Озерновского – И. И. Ивченко, им. Микояна – Н. Шубин, Кихчикского – В. В. Гаврилов, Жупановского – я, Оссорского – А. П. Шаповалов, Корфского – Губин, Олюторского – А. А. Бедриков. Все они многие годы успешно работали и способствовали развитию рыбной промышленности Камчатки.

Первыми в области организаторами совместной работы судами маломерного флота стали рыбаки городского колхоза им. В. И. Ленина, где председательствовал Михаил Константинович Старицын, и рыбаки Жупановского рыбокомбината. Вначале на ярусном лове трески работали мотоботы, а затем на добыче снюрреводами – суда типа МРС-80.

Талантливые мастера своего дела, инженеры лова Владимир Денисович

Блинов из колхоза им. В. И. Ленина и Юрий Иосифович Пономарёв из Жупановского рыбокомбината создали новые конструкции снюрреводов для работ судами МРС-80. Затем в Усть-Камчатском, Озерновском, Октябрьском, Хайрюзовском, Олюторском рыбокомбинатах были созданы базы активного прибрежного лова с такими судами. Особенно в большом количестве МРС-80 поступили в 1956 году. С этого времени потребность в них на рыбокомбинатах и в рыболовецких колхозах была удовлетворена.

Приобретая опыт, определились лидеры – капитаны судов, успешно работавшие снюрреводами. Ими были: В. Е. Воробьёв и В. И. Потураев из колхоза им. В. И. Ленина, Б. П. Максименко и М. Г. Константинов из Жупановского рыбокомбината, Е. М. Чайка и Г. С. Крикорьян из колхоза «Октябрьская революция», Н. В. Токарев и А. И. Ивлев из Усть-Камчатского рыбокомбината, А. Г. Жестов из колхоза «Путь Ленина» Усть-Камчатского района, В. Ф. Лузин из колхоза им. Горького Олюторского района.

В начале 1960-х годов в комбинаты и колхозы области стали поступать новые суда типа РС-300, более мощные и со значительной автономностью плавания. Первые РС-300 получили рыбаки колхоза им. В. И. Ленина. Их освоил капитан Иван Игнатьевич Малякин, знатный рыбак Камчатки. Он дважды избирался депутатом Верховного Совета СССР, стал Героем Социалистического Труда. С первых же лет после поступления эти суда имели высокие уловы тралами и кошельковыми неводами. Затем они стали поступать в рыболовецкие колхозы Усть-Камчатского и Усть-Большерецкого районов. С приобретением опыта экипажи МРС-80 и РС-300 стали организованно работать кошельковыми неводами в сельдевых экспедициях Охотского и Олюторского районов.

Большую помощь в наводке на косяки сельди промысловых судов оказывал лётчик-наблюдатель промысловой разведки Михаил Андреевич Несин. В те годы оперативная бассейновая камчатская промразведка была представлена десятью судами типа СРТ и СРТР, оснащёнными хорошей современной акустической аппаратурой, способствовавшей обнаружению районов скопления рыбы, определению размеров косяков и глубины их миграции.

Специалисты совместно с инженерами Управления тралового и рефрижераторного флота (УТРФ) создали несколько видов тралов для лова близнецовым методом, в донном и придонном вариантах, отрабатывали скоростную технику лова, особое внимание обращали на размер – уровень раскрытия тралов. С оснащением УТРФ крупными промысловыми судами типа СРТ, СРТР и СРТМ флот пошёл на освоение просторов океана, морей, на добычу новых объектов и выпуск нового ассортимента продукции. Это потребовало от береговых предприятий коренного перевооружения производственных мощностей.

Сразу изменилась организация приёма сырца от промысловых судов, были повсеместно введены в эксплуатацию рыбонасосные установки по выгрузке рыбы с судов. Всё это ускорило приём и переработку сырца. Было осуществлено массовое строительство охлажденных отделений в цехах, что позволило выпускать мало- и среднесолёную продукцию из лосося. В эти годы много сделали по расширению ассортимента выпускаемой рыбной продукции. Консервные заводы получили новое технологическое оборудование по выпуску консервов с производительностью одной линии двести пятьдесят банок в минуту. Стали выпускать закусочные консервы.

Необходимо отдать должное способным инженерам, механикам, которые как новаторы много сделали по внедрению оборудования на консервных заводах, холодильниках, по механизации поточного цикла посола рыбы. Это В. А. Бирюков, А. Ф. Навильников, Я. Ю. Кисельман, Ю. Е. Орёл, Ю. А. Иньков, П. К. Кривошеев и многие другие.

В истории развития рыбной промышленности Камчатки необходимо отметить заслуги специалиста по выпуску лососёвой икры, мастера-наставника С. М. Волтера, который обучил почти всех икорных мастеров новой технологии переработки охлаждённых ястыков в высшие сорта икры.

В новую стратегию развития рыбной промышленности внесли вклад инициативные молодые инженеры Г. В. Жигалов, Ю. В. Галкин, С. С. Коротенко.

В 1959 году на Дальнем Востоке прошла одна из крупнейших реорганизаций рыбной промышленности. Было создано Главное Дальневосточное управление «Дальрыба» во Владивостоке. В его состав вошли управления – Приморрыбпром, Камчатрыбпром, Сахалинрыбпром, Хабаровский и Магаданский госрыбтресты. Начальником Дальрыбы назначили Н. А. Ваняева, начальником Камчатрыбпрома – Василия Никифоровича Калёнова.

С образованием Дальрыбы резко выросло внимание к активному морскому рыболовству. Начали организовываться и успешно работать объединённые промысловые экспедиции в Охотском, Беринговом морях, в районе Южных Курил, Гавайских островов. В организации большого активного рыболовства важную роль сыграло УТРФ, его руководители П. И. Анода и П. А. Демидов. Этот коллектив прошёл славный трудовой путь.

Начав с нескольких маломощных судёнышек, он стал одним из крупных предприятий Камчатки, Дальнего Востока и страны. Флот имел в своём составе высокопроизводительные плавбазы, здесь готовились замечательные квалифицированные кадры, способные добывать рыбу в любом районе Мирового океана. Его численность насчитывала четырнадцать тысяч человек, в состав входил судоремонтный завод «Фреза», рыбный порт, рыбозавод «Океанский», база по изготовлению орудий лова и такелажа «Малая Океанская», большой жилой фонд и социально-культурная система.

К 1968 году коллектив УТРФ дал путёвку в жизнь крупному добываю-

щему флоту «Океанрыбфлот», а также управлению «Камчатрыбфлот», щедро поделившись с ними кадрами и социальным имуществом. Этот коллектив ежегодно увеличивал объём вылова рыбы, расширял ассортимент выпускаемой рыбной продукции. Тому способствовало не только пополнение добывающего флота, но и его успешная работа в новых районах промысла – в восточной части Берингова моря, вдоль Алеутских островов, у Гавайских островов, в Олюторско-Наваринском районе, Чукотском и Охотском морях.

Здесь выросли прославленные рыбаки, известные не только на Дальнем Востоке, но и в стране, о которых уже говорилось ранее.

Я работал начальником УТРФ с 1967 года. За эти годы много нового было внедрено в организацию промысла. Мы впервые освоили прогрессивный групповой метод работы промыслового флота с закреплённой за ним плавбазой. Отличные результаты давала хозрасчётная система рейсовых заданий. В 1971 году старейший и самый крупный в стране флот – УТРФ – был награждён орденом Ленина. В последние годы орденоносный коллектив УТРФ возглавляли В. П. Потапенко, С. Д. Ярошевский, В. А. Зырянов. Они очень много сделали по перевооружению технологических процессов обработки рыбы, резко улучшили качество выпускаемой продукции и расширили её ассортимент.

Промысловые суда после переоборудования стали добывать новые объекты лова (краб, палтус, треску) и выпускать готовую продукцию. В эти годы существенно пополнился камчатский промысловый, перерабатывающий, транспортно-рефрижераторный флот, в составе которого к 1970 году насчитывалось уже сто одиннадцать судов.

Глава VII

КАК ДОЛГО И ГДЕ ВОСПИТЫВАЕТСЯ ПРОМЫСЛОВЫЙ КАПИТАН

А. Н. Якунин

Чтобы понять эту простую истину, потребовалась целая жизнь, по крайней мере та ее осознанная часть, когда я впервые почувствовал в себе тягу стать капитаном. Это было, разумеется, в детстве, когда для Камчатки образ капитана промыслового флота был не просто романтичен и притягателен, но и когда и сама профессия камчатского рыбака была востребована временем и Камчатка начала ковать собственные профессиональные кадры будущих КПД – капитанов дальнего плавания.

Я, что называется, попал в струю – и с сотнями молодых парней со всего Советского Союза начал изучать азы профессии, которая, как выяснилось в дальнейшем, оказалась не столь романтичной, как казалось в детстве, а очень мужественной и даже очень жесткой, потому что капитан на рыбопромысловом судне не просто капитан, а моряк вдвойне – первый в море после Господа Бога. И если на Бога уповаешь, то на капитана надеешься, вверяя ему свою жизнь и судьбу.

Я прошел весь этот путь от мальчишки-курсанта до капитан-директора плавбазы, но только сегодня, по прошествии многих лет, утраты Россией рыбного великодержавья и утраты престижа профессии рыбака на Камчатке и в стране, я с горечью понял, как много мы потеряли и как много нужно будет трудиться, чтобы восстановить гордый статус капитана промыслового флота и вдохнуть в нынешних мальчишек аромат морской романтики.

Но начну по порядку…

ПКМУ-65

Осенью 1960 года судоводительское отделение пополнило сразу 3 класса (110 человек) молодых, рослых, стройных мореходов. Это был еще не мой курс. Это были мои старшие товарищи и друзья.

По географии их рождения нельзя утверждать, что они детство провели на берегу моря, океана, но речка была уж точно в жизни каждого. И этого тоже оказалось уже не мало для выбора профессии. География же была такова: от Украины – из Львовской области (Савицкий В. В), Запорожья (Еременко В. Г.), Азербайджана — Баку (Авшаров Г. Н.) до России Западной – Горьковская область (Фадеев) и Восточной — Новосибирск (Родюшкин), Биробиджан – Смирнов, Неустроев, Хабаровский край – Побоков, Нечухаев. 110 мальчишек враз погрузились в навигацию, морскую практику, сферическую тригонометрию и сопромат.

Завершение учебного года – практика, 1-я баркентина «Штурман», «Горизонт» после третьего курса – годовая, в штате промысловых судов.

К госэкзаменам добрались 42 человека. Капитанами дальнего плавания по званию и по должности стали 16 человек. (Бусыгин Володя погиб через 6 месяцев после выпуска с экипажем СРТ «Карага» 21.02.1966 года – и мы считаем его капитаном, он открыл дорогу на капитанский мостик пятнадцати своим товарищам из выпуска 1965 года.

ПКМУ-66

Следующий 1966 год показал, что ПКМУ имеет директиву увеличивать приём и на судоводительское отделение и на другие. Промысловый флот начал быстро расти. Осенью 1961 года за парты нашего отделения село уже 135 мальчишек (от 15 до 18 лет возрастом), из которых было сформировано 4 класса по 32 и более человек.

Я хорошо знал этот курс, потому что в этот год и на этот курс поступил мой старший брат Валерий.

Естественный отбор продолжал делать своё дело. К концу годовой практики из 4-х классов сформировали уже 3, к госэкзаменам было допущено 64 человека, выпустилось – 61, и только 21 специалист прошли все профессиональные ступени и, превозмогая «мёртвую зыбь», поднялись на капитанские мостики.

ПКМУ-67

После сдачи вступительных экзаменов в июле 1962 года и положительной медкомиссии за парты село уже 150 человек (5 классов по 30 человек). Среди них был и я – Александр Якунин. Это был мой курс и мой выпуск.

1-я парусная практика 1963 года отсеяла сразу 15 человек, которые поняли, что море – это не их призвание. Вторая практика 1964 года на ПХ «Гоголь» – отсеяла ещё 10 человек. Это был естественный отбор, ребята ушли сами и никто их ни в чем не винил. После годовой практики человек 15 женились, и половину этих парней увели жёны, остальные держались, к госэкзаменам добрались и были выпущены из мореходки 74 человека, т. е. 50 % от поступивших. Процентов 10 после окончания училища сразу уехали к себе на родину, по домам, и на флоте даже не появились, но основная масса ушла на флот, приблизительно 70 человек, но только 30 из них поднялись на капитанские мостики больших и малых судов. Но это, как я сейчас знаю, были лучшие, настырные, волевые.

ПКМУ-70

Небольшая статистика по мартовскому выпуску: поступило 150 человек, выпустилось 92, остались работать в рыбной отрасли или в море – 41 человек. И только 30 человек получили дипломы капитанов дальнего плавания. Из этого выпуска флот знает великолепных капитан-директоров БМРТ, БАТМ Океанрыбфлота: Будённого В. Ф., Гермкеса Ю. К., Гришу Долганова (УТРФ), Елизова В. В., Монахова Ю. В., Полохова В. И., Рак А. А., Худякова А. П. а Обоймин Виктор Иванович вошёл в число капитан-директоров плавбаз Рыбхолодфлота.

***

Мы остались верны своей мечте, несмотря даже на кличку – «рогали»,

которой нас смачно обзывали «маслопупы», намекая на известные причиндалы, которыми одаряют неверные жены своих мужей. Мы вынесли все и повстречали своих половинок, которые нарожали нам детей, вынесли все разлуки и были счастливы, повстречали, в том числе и на флоте, потому что определенная часть молодых женщин и девушек, понимая нашу занятость в море, шла нам навстречу, веря в крепость наших чувств и преданность. Я знаю сотни таких примеров, в том числе и свой собственный.

В общем, как ни крутить, а из большой (любой) массы мальчишек, бредивших морем в детстве, достигают своей мечты не более 1/5 части в среднем и это в то время когда шёл бурный рост флота и он насчитывал 5–7 тысяч единиц, а сейчас, когда количество флота составляет не более 1.500 единиц, – этот положительный процент ещё меньше, и вырастить, воспитать, научить, получить полновесного капитана промыслового флота стало ещё труднее. А после экономического развала страны, приватизации рыбной отрасли, введения аукционов на покупку ВБР и криминализации отрасли, мы получили то, что получили:

1. Российское рыболовство перешло в малопрестижную отрасль.

2. Произошло перерождение руководства отраслью — эта государственная должность стала неким статусным платежом для неугодных губернаторов или опальных руководителей – всякого рода отставных военных и даже проворовавшихся журналистов, эта должность стала платой, за которую покупают (приобретают) лояльность к режиму.

В 2000 году министр экономического развития Герман Греф сформулировал иезуитский способ пополнить казну, не развивая промышленного производства, а проще, циничнее – продавать на аукционах водные биологические ресурсы в воде – и 2001–2003 годы стали эрой пропуска в рыбную отрасль криминала, который скупал особо валютоёмкие объекты промысла, не соотнося рыночную стоимость готовой продукции на мировом рынке с ценой ресурса, оплаченного на бирже в воде. Так появились браконьерские флотилии, и появилась необходимость их охранять, т. е. появилась потребность в охране и её финансировании. С чем охотно справлялись и справляются контрольные органы.

Плохой пример, как всегда, заразителен, и вот уже появляются капитаны для которых честь и совесть, ответственность за экипаж и судно – не приоритетны. На первом месте чистоган, и не важно, что он наполовину, а то и полностью, браконьерский. Судовладелец – частник, значит, можно продать за «нал» часть промвооружения, ЗИПА, всё, что на судне можно продать, особенно если конец рейса. Появился даже такой тип капитана, который заявил, что окалываться во время жестокого шторма и после он считает зазорным, — и экипажи гибнут вместе с такими капитанами.

Понятно, что Российское рыболовство, лига Российских капитанов непременно переживут это окаянное время, и циники, и негодяи оставят ру-

ководящие посты в стране, как и исчезнут бесчестные капитаны. Но ведь время упущено…

В 2005 году барк «Крузенштерн» под командованием Седова Олега Константиновича стоял доке в Санкт-Петербурге и готовился с курсантами на борту к кругосветному путешествию под эгидой министра сельского хозяйства РФ Гордеева, в чьё министерство входил тогда департамент рыбохозяйственной политики.

В это время главой Федерального агентства по рыболовству был некий, как я их называл, «прохожий» – Ильясов, заброшенный на эту должность причудами президента.

Руководство ФАР решило вызвать в Москву ректора Калининградского ВМУ и капитана барка на отчёт. По настоятельной просьбе капитана, учитывая, что надо сходить с дока и готовиться в кругосветку, ректор разрешил КМ не ехать и по согласованию с заместителем руководителя ФАРа, выехал один. Надо было видеть негодование господина Ильясова, когда он узнал, что капитана заменил ректор. Он, не раздумывая, приказал уволить капитана и изгнать его из отрасли. Общими усилиями, с помощью ветеранов флота, при поддержке министра сельского хозяйства Гордеева удалось убедить Ильясова отменить приказ. Такой пример варварского отношения госчиновника к КАПИТАНУ, тем более, капитану парусного флота, которых сегодня единицы из тысячи, типичен для чиновничьей России. И я часто думал, как хрупка судьба парусного капитана, которого надо растить 15–20 лет, против российского чиновника.

Судоводители (1960–1965 гг.). Памятное фото после госэкзаменов с начальником цикла военно-морской подготовки капитаном первого ранга И. С. Дециком (в центре)

Виражи капитанской тропы

Кто из моряков, особенно капитанов, не зачитывался морской приключенческой литературой и не бредил морем в детстве? Такая литература выбирала сильных духом, упорных и прививала некий авантюризм в действиях и поступках. А без этого и пират не пират. И, как правило, большинство мальчишек попадало в сети этих морских грёз, бывали, конечно, и девчонки, и мы постараемся таких показать поимённо, но всё-таки большинство – это мальчишки. Эту особенность мужской половины человечества уловили ещё во времена зарождения российского флота в петровскую эпоху, и мореходные школы, кадетские корпуса набирали юношей с 11–13 лет, т. е. психологически помогали юным, неокрепшим характерам тут же начинать познавать и привыкать к особенностям морской службы (тяготам, как говорят некоторые). Эти «тяготы» уравновешивались определённой долей романтики, о которой бредил юный моряк, эта доля всегда держалась воспитателями юных душ на определённом уровне и становилась как бы обязательным условием во всех атрибутах, уставах, обычаях флотской жизни. И без статистики известно, что с самого начала, когда юноша сделал выбор в пользу моря, на него сразу же обрушиваются физические, биологические, жизненные критерии, нормы и нормативы, которые работают против его выбора и пытаются показать, что он слабак, что его вестибулярный аппарат не позволит ему стать моряком, наука сложна, и он не сможет правильно определить курс, вопреки биологическим особенностям и потребностям, он обречён и не выдержит, но даже если выдержит, не выдержит она. Мореходные науки очень динамичны, надо постоянно, двигаясь от диплома к диплому, совершенствоваться, учиться, и это для определённой части мужских характеров тоже препятствие.

Флот – любой, морской ли, рыболовный, особенно военно-морской, – опасное поле деятельности человека. На качающейся палубе получить травму, увечье, погибнуть в сотни раз проще, чем на берегу.

Ответственность огромная – если ты после первой же, случившейся при тебе, травмы матроса не организовал быструю помощь, не выяснил причину случившегося и не ликвидировал её, то обязательно понесешь наказание, ещё не уголовное, но которое заставляет задуматься об уходе: уходи, если это не твоё.

Милосердие и сострадание, уживчивость и доброжелательность – вот почти библейские черты, обязательно присущие морякам, особенно капитанам, и этому всему надо учиться, преодолевая построенную поколениями капитанскую лестницу, которая даёт ответ на вопрос: почему на мостик попадает лучший?

И вот пятнадцатилетние мореходы начинают свой путь, как описано выше, и к моменту выпуска из мореходного училища их остаётся половина. Эта

половина с трепетом получает учебный диплом штурмана дальнего плавания и, как правило, не имея двенадцатимесячного плавательного ценза для получения первого рабочего диплома штурмана малого плавания, поступают на флот матросами 1, 2 классов. Наше благодатное для флота время – конец 60-х годов – самое лучшее, чтобы показать возможности роста молодого моряка по капитанской лестнице, когда он востребован, когда флот растёт, и, таким образом, всё зависит только от него, будущего капитана.

Сделав первые два рейса по 3–5 месяцев малого плавания, молодой специалист получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания. Получив рабочий диплом, молодой человек делает первый уверенный шаг по лестнице, переходит в командный плавсостав, и кадровики тут же предлагают ему должность 4-го помощника (крупнотоннажные суда, ПБ, БМРТ) или 3-го помощника капитана на судах 200 рег. тонн и более.

С этого самого момента 3-й помощник капитана попадает под пристальный, оценивающий взгляд 2-го помощника капитана, который, возможно, только что преодолел первую ступень лестницы, старшего помощника капитана – руководителя общесудовой службы – и, конечно, капитана этого судна. Эти три человека в одном или двух рейсах (один год) являются наглядной иллюстрацией для молодого штурмана, каким он может стать, какие привычки старших взять, от каких отказаться.

Если первые 2–3 рейса молодой штурман сделал на разных судах, то у него уже было шесть или девять примеров для него и оценок для них.

Капитан-наставник службы безопасности мореплавания по группе судов уже сделал свою первую запись в штурманской книге о новом соискателе на капитанское звание, но он ещё не знает, что из него выйдет. Он это анализировать будет позже по докладам капитанов судов, где работает молодой штурман, по протоколам аттестации на новые должности – 2-го, старшего помощника капитана – и по типичным наблюдениям.

В наше великое время на преодоление ступеньки 3-го помощника капитана БМРТ, ПБ уходило в среднем 1–1,5 года (до трёх рейсов). Этого времени хватало, чтобы оценить всесторонне молодого специалиста, и вот ему уже предлагают сдать аттестацию на 2-го помощника капитана, диплом штурмана малого плавания позволяет это. Это важнейший шаг в его судьбе. На флоте есть категория людей, особенно уже среднего возраста, которая уже выпустилась из морского училища после 25 лет, заимела семью, обзавелась пригородным домом, семья ведёт крестьянский уклад, детей больше трёх, но флот оставлять не хочет, вот для такой категории должность 2-го помощника – предел мечтаний, и более нагружать себя ответственностью он не желает. Во времена штормовых перерывов при промысле, стоя где-нибудь в бухте на якоре и изнывая от жалости к потерянному промысловому времени, часто прослушивая эфир на рабочих рыбацких частотах, натыкаешься на размеренный разговор двух «ревизоров» каких-

нибудь СРТ-400, СРТМ, которые делятся новостями, полученными с берега почтой, об успехах старших детей в школе, младших – в садике, об увеличении какой-нибудь живности во дворе, где они обсуждают успехи своих одноклассников по мореходке, что, мол, Василий стал старпомом, а Михаил вот-вот поднимется на капитанский мостик. Говорят они об этом с уважением, но без тени зависти, при этом один другому поясняет, что ему тоже перед выходом предлагали сдать аттестацию на старпома, но он посчитал это преждевременным, аргументируя сказанное тем, что зарплата старпома чуть выше, а ответственности выше крыши и ему с его хозяйством ни к чему. Да и жена при стоянках в порту старпомовскую суматоху не одобрит.

Послушаешь его и поймёшь, что в его рассуждениях есть доля правды, и он имеет право по-своему любить море, рыбалку и своё хозяйство, не претендуя на большее.

Но таких было меньшинство. Остальные, особенно мальчишки, стремительно двигались дальше. 2-й помощник капитана облечён доверием нести ночную вахту с 00:00 до 04:00, это уже другая песня. При хорошем раскладе капитан может разрешить под своим приглядом и поставить и выбрать трал, и если он увидит грамотность и уверенность действий, то на постановку трала он ещё поднимется на мостик, а уж на выборку нет, вот тогда в молодой душе зарождаются первые уверенные, именно не инстинктивные, а уверенные, самостоятельные шаги будущего капитана. Сердце готово выпрыгнуть из груди, наполненное новыми ощущениями, такое не забывается никогда.

2-й помощник капитана имеет право давать характеристику на 3-го, у которого принимает вахту, оценивать его прилежность в ведении судового журнала, контроля за работой хронометров, навигационных рабочих карт, работой за извещением мореплавателей, но сам продолжает находиться под контролем старшего помощника капитана, которому сдаёт вахту, и, конечно, капитана.

Нет ничего более запоминающегося в жизни будущего моряка, чем встреча с первым своим капитаном. Проходят года, десятилетия, память стирает многие лица, эпизоды жизни, события, но первый капитан отпечатывается в сердце навсегда, как и первая учительница.

В среднем на ступень 2-го помощника в наше время уходило 1,5–2 года (2–4 рейса). И вот позади 12 месяцев чистого плавательного ценза, в том числе 6 месяцев дальнего плавания и ты формально готов получить рабочий диплом штурмана дальнего плавания. Теперь диплом позволяет тебе занимать должность старшего помощника, но это не означает, что ты её получишь без, во-первых, обобщения всех наблюдений, замечаний, прошлых нарушений устава службы или трудового законодательства, т. е. всего того, что выявилось в процессе твоей работы 3-м, 2-м помощником (последние 5–

6 лет), за это время ты сдавал вахты трём 2-м помощникам, 4–5 старшим, оценивался минимум 6–8 капитанами и 3 капитанами-наставниками. Во-вторых, назначению предшествует аттестация.

Попадание на должность начальника общесудовой службы – старшего помощника капитана СРТ, СРТМ, СТР, БМРТ, ПБ – человека неадекватного, неуравновешенного, не могущего управлять экипажем, бороться за живучесть судна, не зная азов оказания первой медицинской помощи – практически исключается. И вот вы уже старпом. Ваша каюта открыта всегда, за минусом сна. Мужской и женский персонал, машинный, производственный отделы, палубная команда, траловые вахты – нет и не существует того вопроса, на который бы не мог ответить старпом. Он душа кают-компании и отец матросу. Он защитник обиженных и воспитатель обидчиков, даже если ему нет и 25.

С дипломом ШДП на среднетоннажном траулере в малом и дальнем плавании можно получить должность капитана, но это не для нас. Нам надо стать капитаном дальнего плавания, нам надо без ограничений, мы это несём в себе с 12– 13 лет и не остановимся, не пройдя до конца. Нас не соблазнят, не собьют с пути никакие коврижки.

Ты – старпом! Нет, вы – старпом. Вот теперь вы как бы на финишной прямой. Нет у капитана ближе, чем вы, человека-помощника, капитан сошёл на берег – вы капитан, заболел в море – вы капитан.

По вашим действиям видно, что вы не боитесь ответственности и не требуете от руководства прислать срочно другого капитана. Вы решаете все текущие вопросы работы общесудовой службы, камбуза, у вас в порядке такелаж, рангоут. Якорное устройство, аварийный буксир, трос – в готовности. ПСН-6, 10, 20, шлюпочное устройство в порядке, шлюпки укомплектованы. Расписание по тревоге отработано, и каждый моряк знает своё место.

Наиболее одарённые старпомы получали диплом капитана дальнего плавания через два года после штурманского, но это не поощрялось жёнами, в среднем – три-четыре года. Если не удавалось пройти должность старпома без травм, увечий и, не дай бог, гибели моряков, что бывает на флоте, то пять-шесть лет.

К счастью, нашему поколению привычна такая картина: старпом получает КДП и он, сдав аттестацию на капитана, становится капитан-директором БМРТ или ПБ. И ситуация, когда после получения КДП специалист продолжал работать старпомом и не назначался капитаном, только если на ремонт судна, говорило о том, что что-то не складывается у него с теми критериями, заложенными в основу капитанской должности. Впоследствии, работая в ВРПО «Дальрыба» и напрямую отвечая за безопастность мореплавания на Дальневосточном бассейн, мне пришлось вплотную заняться судьбой специалистов с дипломами капитанов дальнего плавания, но не на

капитанских должностях, и я понял, что одним посчастливилось сразу стать на мостик, а другим, таким же одержимым, – нет. И я оценил что они продолжали шлифовать себя, продолжали работать дальше, не бросая мечту, добивались своего, потратив на это больше времени. Я стал уважать таких людей и всячески им помогать.

Май 1976 года, собрав бережно справки о плавании, вложив их в рабочий диплом ШДП, я иду в службу капитана порта, чтобы сдать их на обмен и получить рабочий диплом капитана дальнего плавания. Я иду медленно, я боюсь уронить и тем более потерять эту папку. Я несу свою мечту, я много уже прошёл. Прошёл кругосветку, Японское, Охотское, Берингово, Чукотское моря. Прошёл по периметру северо-западную и северо-восточную часть Тихого океана до Форт-Росса (Калифорния), прополз, как говорят, на животе все известные рыболовные банки Алеутских островов, Бристольского, Аляскинского заливов, Курильских островов и Охотского моря. Я валялся в дрейфе с сумасшедшей качкой с нерабочим главным двигателем. Я превозмогал ветер и волны, я наклонялся, но никогда не падал и не отворачивал лицо от невзгод, я боролся с ними, и вот я победил.

Я – капитан дальнего плавания. И таких победивших из моего выпуска в 75 человек оказалось меньше 30. Всё, что я рассказал, не вымысел и не бредни старого моряка. Вся капитанская лестница нами была преодолена довольно быстро, благо, что время было такое, и мы были востребованы страной, и 1-м местом в мире (1988–1989 годы) по улову рыбы и морепродуктов подтвердили звание великой морской державы. А капитанская лестница, базировавшаяся на постановлении СМ СССР от 25.08.1983 года, № 839, и приказе министра рыбного хозяйства от 15.09.1983, № 438, являющая собой символом вековых достижений российского мореплавания, выводила на капитанский мостик самых лучших.

Что же сейчас приготовило российское «высокопрофессиональное» правительство для российского подростка, мечтающего о море?

Стремление в ВТО и к унификации стандартов по подготовке моряков последнее время заставляет Россию постоянно совершать ошибки, утрачивать самобытность мореходных школ, менять укоренившуюся практику, в том числе и в дипломировании. После парада морских академий (т. ч. на базе уровня ПТУ) и технических университетов настало время внедрения международной конвенции ПДМНВ-95.

Упразднены морские звания по дипломам ШМП, ШДП, КДП, разрушена капитанская лестница, сооружён «скоб-трап» – вахтенного помощника капитана (до 3 000 регистровых тонн), старшего помощника капитана (более 3 000 регистровых тонн), исчезло понятие дальнего плавания, оборвалась нить, тянущая юную морскую душу за горизонт. Да, скудоумия новым «профи» не занимать!

К чему приведёт такая новая вертикаль?

Возможно, она уже проявилась, если не при крушении ТХ «Булгария» с гибелью 112 человек, то при гибели буровой платформы «Кольская» – однозначно. Даже последний, не всегда трезвый капитан катера ЖК на побережье Камчатки не позволял оставлять при буксировке плашкоута или кунгаса шкипера на их борту, а капитан ледокола «Магадан» сразу допускает два морских преступления и губит людей.

В моё великое время мы, капитан-директора плавбаз В-69, водоизмещением до 20 000 тонн, в пылу промыслового азарта тоже лихачили, работая со ставными лососёвыми неводами, принимая рыбу в производство. Имея осадку 8,5 метра, мы не позволяли пересекать 15-метровую изобату, хотя хорошая морская практика говорила о том, что вообще минимальный предел для нас – это 50-метровая изобата, но это уже около двух миль от невода – далеко. Нас не поощряли за это, но мы рисковали ради экономических результатов. (Эти мысли приходят, когда вспоминаешь Франческо Скотини – капитана судна более 3 000 регистровых тонн, лайнера «Costa Concordia». Интересно было бы прочесть его капитанскую лестницу, и какая же комиссия благословила его на известный манёвр с гибелью пассажиров и многих регистровых тонн. Мой капитан-наставник – Михаил Фёдорович Гончаров (пусть земля ему будет пухом) – не пропустил бы этого Скотини дальше 2-го помощника за склонность к визуальным эффектам, подобных этому маневру).

Да, на фоне Франческо мы были ангелами.

А если говорить о сегодняшнем дне, то, думается, что более всего российские мальчишки не простят чиновникам от морского транспорта с железнодорожным уклоном за исчезнувшее звание «капитан дальнего плавания». Хотя без ущерба для конвенции, для внутреннего пользования, а великая морская держава имеет на это право, для поддержания равновесия юной морской души это звание могло мешать только сухому, бездушному, недалёкому, одним словом, – чиновнику, одетому в новое морфлотовское изобретение «пуловер или джемпер форменный», который фигуру любого человека со свисающими погонами и дермантиновыми карманами, локтями, делает бесформенной, как будто снятое с плеча российского бомжа.

Только для капитанов дальнего плавания открываются далекие горизонты…

КАПИТАНСКАЯ «ЛЕСТНИЦА»

Выпускников ПКМУ 1965 года (судоводители)

ПОБОКОВ Владимир Никанорович

Капитан дальнего плавания
(25.06.1944)

Родился в городе Николаевске-на-Амуре Хабаровского края.

1960–1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 07.08.1965 года. Назначается 3-м помощником капитана ТК «Лира».

1969–1970 – старший помощник капитана БМРТ «Ительмен». Капитан дальнего плавания, диплом получил в 1972 году, № 1209/72.

1971–1978 – капитан-директор БМРТ «Математик», «Хайрюзово», «Приамурье», «Зарубино».

1978 – капитан-директор нового типа БМРТ – «Мыс Орехова» (394-А).

1979 – (о. Кергелен) КМД БМРТ «Математик».

1980 – КМД БМРТ «Мыс Силина» (Новая Зеландия).

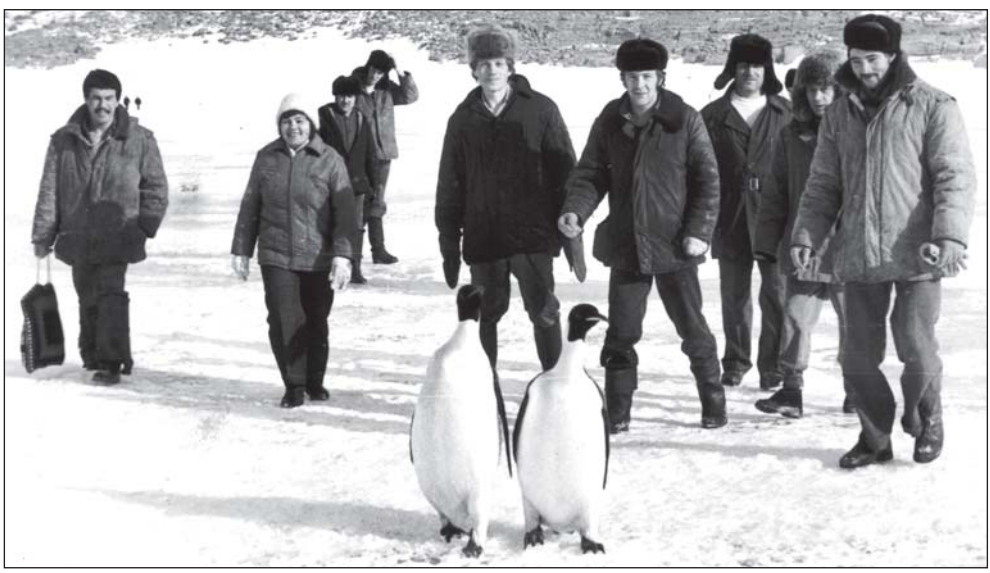
1981–1985 – КМД БМРТ «Кизир», «Мыс Осипова», «Советские профсоюзы», «Мыс Силина» (Новая Зеландия), «Николаевский корабел» (СОВАМ) (Новая Зеландия).

1986 – капитан ремонтной базы «Целиноград».

Из дневника капитан-директора БМРТ «Математик» Океанрыбфлота, Камчатрыбпрома Побокова Владимира Никаноровича

Январь 1980 года. БМРТ «Математик» подошёл в группу судов, занятых промыслом антарктического криля, залив Прюдс.

Названия БМРТ	**Вылов, т**
1. «Союз-4»	17 440
2. «Казалинск»	17 000
3. «Лучегорск»	7 400
4. «Анисимовка»	16 230
5. «Юбилей Октября»	12 600
6. «50 лет ВЛКСМ»	13 400
7. «Тымовск»	15 000
8. «Бикин»	15 800
9. «Коммунист»	17 040
10. «Медик»	18 000
11. «Математик»	10 540
12. «Диомид»	14 070
Всего:	**174 520 т.**



Февраль 1980 года, залив Прюдс, Антарктида, встреча с местными «жителями»

Ежесуточно в далёком антарктическом промысловом районе группа из 12 БМРТ производила не менее 250 тонн мороженой продукции.

Среднесуточный вылов БМРТ «Математик» за 15 суток января составил:

Вылов – на 1с/с – 646 ц.

Производство мороженой рыбопродукции – 256 ц.

Производство муки – 62 ц.

Объём товарной продукции составил за 15 суток – 567,5, в судо/сут. – 37,8 тыс. рублей.

Дата	Вылов (ц)	Мор. (т)	Мука (т)	Тов. пр. тыс руб
01.02.1980	102	40	10	56
02.02.1980	Испытание трала			
03.02.1980				
04.02.1980				
05.02.1980	156	25		65
06.02.1980	190	30		78
07.02.1980	190	30		78
08.02.1980	130	21		54
09.02.1980	Ожидание перегруза			
10.02.1980				
11.02.1980				
12.02.1980	270	20	40	11
13.02.1980	Перегруз ТР «Остров Шокальского»			
14.02.1980				
15.02.1980				
16.02.1980	92	40	8	50
17.02.1980	61	40	10	56
18.02.1980	105	40	10	56
19.02.1980	127	20	17	59
20.02.1980	37		6	16
23.02.1980	106	17		44
24.02.1980	75	12		31
25.02.1980	62	10		26
26.02.1980	75	12		31
27.02.1980	130	21		54
28.02.1980	156	25		65
29.02.1980	168	10	25	72
ИТОГО	**26 480**	**292**	**374**	**1 192**

Из записей капитана явствует, что вылов криля производится по потребности, ограничивая вылов только техническим состоянием оборудования и видно, что мукомольного. Производство крилевой муки стимулировалось хорошо и предпочтение отдавалось производству рыбной муки, этот белок с высоким содержанием протеина (до 64 %) использовался для производства высококачественных комбикормов для сельского хозяйства. В 80-х годах XX столетия советский океанический рыболовный флот производил более 700 тысяч тонн рыбной муки (сейчас, 2008 г. – 50 тысяч тонн) – остальное потребление – импорт.

Несмотря на то, что суммарно потеряно 9 с/с (испытание трала, ожидание перегруза и сам перегруза), самый короткий месяц года (високосный) дал товарной продукции более чем на 1 млн рублей.

Несмотря на то, что 16.02.1980 БМРТ отгрузил на ТР «Остров Шокальского» 476,9 тонн мороженой продукции, 228 тонн муки, итого: 704,9 тонн продукции, к 1 марта у него на борту снова: 215 тонн (50 %), мука – 176 + 70 = 246 – снова требуется перегруз рыбной муки.

Результаты работы судов БОР Камчатрыбпрома в феврале.

1. «Лучегорск», БМРТ – вылов – 30 400 ц на с/с = 107 тонн.

Мор.	345	11,8
Мука	439	15,1
Товар	1 400	48,5

2. «Математик», БМРТ – вылов – 26 480 ц – с/с 91,3

Мор.	292	10,07
Мука	374	12,9
Товар	1 192	41,1

3. «Союз-4», БМРТ – вылов – 19 000 на с/с 65,5

Мор.	291	10,3
Мука	209	7,21
Товар	1 125	38,4

4. «Казалинск», БМРТ – вылов – 18 570 на с/с 64,0

Мор.	592	20,04
Мука	217	7,5
Товар	1 096	37,8

Эффективно работают мучные БМРТ «Лучегорск», «Математик».

Вылов БМРТ других управлений ВРПО «Дальрыба» показал более скромные результаты, чем у камчадалов.

1.	БМРТ «Анисимовый» БАМР	13 820 (ц)
2.	«Юбилей Октября»	9 930
3.	«Тихвин» БАМР	10 800
4.	«Диомид» БАМР	14 070
5.	«Медик» КБОР	15 570
6.	«Бикин» БАМР	12 500
7.	«Коммунист»	11 630
8.	«50 лет ВЛКСМ»	11 630
9.	«Тымовск» КБОР	15 000
Всего:		**114 950 ц (11 495 т.).**

Итого суммарно добыча группы БМРТ ВРПО «Дальрыба» (всех уровней) в феврале составила 209 400 центнеров (или 20 940 тонн криля).

1. БМРТ «Математик»

Дата	**Вылов (т)**	**Мор. (т)**	**Мука (т)**	**Товарная пр.**
01.03.1980	шторм метео			
02.03.1980	шторм метео			
03.03.1980	шторм метео			
04.03.1980	62	10	26 000	

05.03.1980	112		18	47 000
06.03.1980	75		12	31 000
07.03.1980	100		16	42 000
08.03.1980	100		16	42 000
09.03.1980	100		20	52 000
10.03.1980	Перегруз			
11.03.1980	125		20	52 000
12.03.1980	50	37	2	33 000
13.03.1980	100	31	11	51 000
14.03.1980	140	34	17	69 000
15.03.1980	144		23	60 000
16.03.1980	125		20	52 000
17.03.1980	63		10	26 000
18.03.1980	63		10	26 000
19.03.1980	32		5	13 000
20.03.1980	63		10	26 000
21.03.1980	Переход из района в район, Прюдс			
22.03.1980	Переход			
23.03.1980	32		5	13000
24.03.1980	125		20	52000
25.03.1980	125		20	52000
26.03.1980	125		20	52000
27.03.1980	125		20	52000
28.03.1980	125		20	52000
29.03.1980	62		10	26000
30.03.1980	ПРГ ТР «Алтайские Горы»			
31.03.1980	121		17	50 000

Итого: 22 923 (ц) 101 348.6 987 000

1. «Математик»	22 923
2. «Лучегорск»	22 010
3. «Казалинск»	15 440
4. «Союз-4»	16 080
5. «Бикин»	15 360
6. «Коммунист»	14 080
7. «50 лет ВЛКСМ»	14 080
8. «Тихвин»	13 330
9. «Тымовск»	13 200
10. «Медик»	12 990
11. «Диомид»	12 580
12. «Анисимовка»	12 530

13. «Печенга» 11 310
14. «Юбилей Октября» 10 760

УПС «Профессор Кожин» (март) – 206 673 (ц).
Остальные суда с промысла снялись.

«Математик» БМРТ.

Дата	Вылов	Мороженная	Мука	Товарная
01.04.1980	Переход			
02.04.1980	Переход			
03.04.1980	Метео			
04.04.1980	Метео			
05.04.1980	32	5	13 000	
06.04.1980	62	10	26 000	
07.04.1980	62	10	26 000	
08.04.1980	62	10	26 000	
09.04.1980	50	8	21 000	
10.04.1980	Метео			
11.04.1980	50	8	21 000	
12.04.1980	12	2	5 000	
13.04.1980	Подготовился к переходу			
Итого:	**331**	**53**	**138 000**	

Итоги рейса БМРТ «Математик»:

	План	Факт	%
1. Всего на лову	71	90	
2. Вылов (ц)	41 850	63 284	151,2 %
3. Мороженная пр.	4 680	8 099	173 %
4. Мука	5 940	8 760	147 %
5. Всего рыбопр.	10 620	16 860	158 %
6. Товарная прод.	1 895	2 885	152 %
7. Выработка на одного работника		17 187	37 963
8. Вылов на с/с	465	703 1	
9. Морская продукция	465	703	
10. Мука	52	89,9	
11. Товар с/с	2 1060	32 058	

12. Заработок на пай 594 руб.
13. Прибыль + 902 600 рублей

Таким образом, за 3 месяца работы в районе антарктического залива

Прюдс группа БМРТ (12 единиц) выловила 59 050 тонн антарктического криля.

Произвела 6 490 тонн мороженого криля и 8 320 тонн крилевой муки.

На 26 млн 550 тысяч рублей товарной продукции, окупив за рейс строительную стоимость всех 12 БМРТ (условно).

Имея за 3 месяца рейса прибыль от 900 тыс. рублей до 500 тысяч рублей, судно окупалось за 1,5 года, максимум за 2,5, эксплуатации. Наша доля вылова в Антарктике ежегодно росла до 1990 года.

Стоят слева направо: А. Г. Безруков, А. И. Беляев, В. Н. Побоков.

Капитан В. И. Беляев был наставником штурмана В. Н. Побокова, который в дальнейшем стал капитаном, вобрав лучшее от своего наставника

ФАДЕЕВ Вячеслав Иванович

Капитан дальнего плавания
(18.06.1945)

Родился в городе Кулебаки Горьковской области.

1960–1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с августа 1965 года, матрос.

1966 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 196/66 от 04.10.1966, и назначается 4-м помощником капитана БМРТ «Опала» (КМД Бутримов, ст. помощник Яроцкий П. И.).

1967 – с приходом из новостроя БМРТ «И. Рябиков» (КМД Соколов Ю. И.) он назначается 3-м помощником капитана.

1969 – с 01.04 – 2-й помощник капитана, а уже в сентябре – старший помощник капитана БМРТ «И. Рябиков».

1970–1971 – старший помощник капитана БМРТ «Приамурье» (КМД Бекетов В. И. и КМД Мищенко В. А.). Вячеслав Иванович готов к следующему шагу.

1971 – 02.10 – назначен капитан-директором БМРТ «Зарубино», затем БМРТ «Лучегорск», «Борис Горинский», «Мыс Часовой».

1979–1981 – капитан-флагман БОР.

1981–1986 – старший морской инспектор ДГРФИ.

1986–1992 – капитан-директор МФТ типа «Стеркодер» КМПО.

1992–1993 – начальник службы мореплавания КМПО.

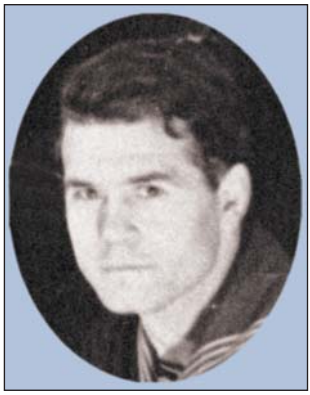
1993 – с 01.08 – начальник портнадзора ПМРП.

Думал, что все сокровища в океане, и был не прав

Проложен верный курс

Послушать байки старых моряков всегда полезно

НЕЧУХАЕВ Владимир Михайлович



Капитан дальнего плавания
(1941–2012)

Родился в городе Облучье Хабаровского края.

1960–1965 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УОР с 10.08.1971 года с рабочим дипломом штурмана малого плавания.

1971–1972 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Лучегорск», «Приозёрск», «Камышин».

1972–1975 – старший помощник капитана БМРТ «Камышин», «15 съезд ВЛКСМ», «Трудовые резервы», «Каргополь», «Малки», «Мыс Осипова», «Союз-4».

1975 – окончил курсы повышения квалификации.

1976 – капитан-директор БМРТ «Мыс Осипова», «Николаевский корабел».

1979 – 21 июня принимает 3-й по счёту БАТМ – «Мыс Золотой».

1980 – КМД БМРТ «Иван Малякин».

1981 – БАТМ «Борисов».

1982 – капитан базы резерва.

1982–1983 – КМД БМРТ «Кизир».

1983 – внезапно увольняется, но вновь возвращается в БОР 08.06.1984 года. КМД БМРТ «Мыс Силина».

1985 – КМД БАТМ «Бутовск».

1986–1988 – КМД БМРТ «Кушка».

1993 – переходит АООТ Океанрыбфлот.

1996 – выходит на пенсию.

Умер в 2012 году в городе Петропавловске-Камчатском.

Один из капитан-директоров, осваивавших БАТМ после В. Г. Еременко («А. Стаханов») и Н. М. Шевчука (БАТМ «Славянский»). Первым принял БАТМ «Мыс Золотой» в июне 1979 года.

С достоинством выдержав инспекторскую проверку, капитан-директор БАТМ «Мыс Золотой» В. М. Нечухаев провожает гостей

САВИЦКИЙ Василий Васильевич

Капитан дальнего плавания
(1944–02.12.2003)

Родился в селе Вишня Рудновского района Львовской области.

1960–1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 09.07.1965 года матросом.

1969 – старший помощник капитана БМРТ «15 съезд ВЛКСМ», «Николай Островский», «Узбекистан», «А. Махалин», «И. Середа», «Ключевской», «Кречет».

1970–1971 – понижен в должности до второго помощника капитана БМРТ «Союз-4», «Кушка» из-за аварии промыслового вооружения (потери), диплом капитана дальнего плавания получает в 11.1973, № 1527/73.

1974 – капитан-директор БМРТ «Кречет» в ремонте.

1975–1979 – капитан-директор БМРТ «Камчатская правда», «А. Махалин», «Восход», «П. Овчинников».

1980 – капитан резерва.

1980–1982 – КМД БМРТ нового типа «Мыс Елагина», «Мыс Таймыр», «Мыс Обручева».

1982 – КМД БАТМ «Бабыкино».

1983–1985 – КМД БМРТ «Союз-4», «Мыс Елагина», «Мыс Часовой».

Умер 02.12.2003 года в 59 лет.

СМИРНОВ Валерий Иннокентьевич

Капитан дальнего плавания
(18.01.1943–18.01.2006)

Родился в городе Биробиджане.

1960 – 1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 1965 года, матрос СРТМ 8-410.

1966 – матрос первого класса БМРТ «Борис Горинский». 6.10 получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 195/66, и назначается 4-м, 3-м помощником капитана БМРТ «Борис Горинский» (КМД Н. М. Комиссаров).

1969–1970 – 2-й помощник КМД БМРТ «А. Максутов».

1971–1974 – старший помощник КМД БМРТ «Кречет», «Приамурье».

1974–1986 – капитан-директор БМРТ «Камчатская правда» с 15.07.1974, затем: «Пахача», «Колывань», «Восход», «Казатин», «Николаевский корабел», «Приозёрск», «Мыс Отрадный», «Штурман Елагин», «Калар», «Мыс Кроноцкий», «Лучегорск», «Кушка», «Ключевской», «Мыс Ратманова».

1986 – капитан ремонтной подменной команды в Сингапуре.

1992 – выходит на пенсию и уезжает в Севастополь, где получает работу в портнадзоре.

18.01.2006 года рано утром схватило сердце, вызвали «скорую», но она не успела.

Беспокойное море капитана Смирнова

И полетело время: БМРТ «Пахача», «Колывань», «Восход», «Казатин», «Камчатская правда», «Николаевский корабел», «Приозерск», «Мыс Отрадный», «Штурман Елагин», «Калар», «Мыс Кроноцкий», «15 Съезд Профсоюзов», «Лучегорск», «Кушка», «Ключевской» (САК), «Мыс Ратманова», «Мыс Кроноцкий» (НЗ) до августа 1986 года. Эти огненные 12 лет Валерий провел на одном дыхании, никаких ремонтов, только короткие отпуска, которые он любил проводить в Крыму, в Гурзуфе, и опять море, промысел.

Первыми прошли все промысловые изобаты Алеутской гряды Аляскинского залива, Ванкуверо-Орегонский район, Императорские горы, атолл Мидуэй (Гавайи), Океания, Фиджи, Вануату, Новая Зеландия, банки Обь, Лена, Море содружества, южные французские территории: острова Крозе, Кергелен, Херд, Амстердам.

В 1988 году, прибыв в Сингапур в командировку, я был искренне рад встрече с Валерием, который руководил РИК БАТМ «Хотин» на заводе Keppel. Встреча произошла, когда капитаны стоящих в Сингапуре судов собрались на открытие нового офиса агентирующей советский рыболовный флот компании.

Здесь Валерий впервые признался, что очень устал и хотел бы переехать жить в Крым. В ответ я не преминул пригласить его к себе в Севастополь и там все обсудить. На том и расстались.

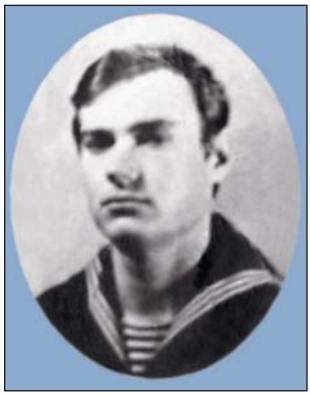
И действительно, весной 1990 года Валерий Иннокентьевич появился в Севастополе с желанием купить квартиру. И как истинный промысловик с хорошим чутьем, изучив тенденции жилищного рынка в городе, он быстро принимает решение и за три месяца до обвала советского рубля покупает квартиру за довольно солидную по тем временам сумму. Это, пожалуй, последняя блестящая операция Валерия Смирнова.

Уволившись из Океанрыбфлота в начале 90-х и поступив на работу в портнадзор, он полностью отдает свое время воспитанию сына Сергея, который впоследствии оканчивает школу и получает высшее образование в институте приборостроения в Севастополе, получает приличную работу и становится независимым.

Но все чаще дает о себе знать сердце, а 18 января 2006 года, в день рождения, оно и вовсе останавливается… «Скорая помощь» опоздала на 10 минут… Ему было всего 63 года.

А. Н. Якунин

АВШАРОВ Георгий Николаевич



Капитан дальнего плавания
(1939–12.2005)

Родился в городе Баку.

1960–1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1965 года, матрос УТРФ.

1966 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается штурманом БМРТ.

1967 – 15 сентября капитан Михедов А. А., принимая из новостроя БМРТ «Штурман Елагин», берёт Георгия Николаевича 2-м помощником капитана.

1968 – июль, старший помощник капитана БМРТ «Штурман Елагин».

1969 – с 25 июня назначается капитан-директором БМРТ «Штурман Елагин».

1972 – 1977 – капитан-наставник службы безопасности мореплавания УОР.

1978 – 1986 – капитан-директор БМРТ «Пауджа», «Мыс Отрадный», «Куба», «А. Максутов», «Каргополь».

1986 – руководит базой подменных команд.

Умер 12.2005 года в Петропавловске-Камчатском в возрасте 66 лет.

Стремительный бросок штурмана Авшарова

Безусловно, Авшаров Георгий Николаевич 1939 года рождения выделялся среди абитуриентов 1960 года не только возрастом, ему было уже за 20, но был статен, видимо, место рождения – Баку сказалось на отблеске его темных глаз, с ровесниками был ровен и доброжелателен. Навигацкую науку глотал быстро, все при этом успевая. Старшинские обязанности на курсе придали его походке, умению держать себя при разговоре с офицерами и преподавателями независимо, прямо, иногда даже закладывая руки за спину, по-командирски.

В этом выпуске было очень много ребят высоких, статных. Авшаров, Колобашкин, Фадеев… Они выпускались весной 1965 года и мы, третьекурсники, с завистью провожали их взглядами, многих знали и часто окружали стайкой, когда встречали лучшего боксера в училище Колобашкина или Фадейку (В. И. Фадеева).

А Родюшкина знали еще лучше, так как одно время он был назначен в нашу 13 роту старшиной, и мы все разом почувствовали будущего командира, когда он перед строем своим ровным и крепким голосом отчитывал нас за плохую приборку или заправку кроватей, особенно доставалось нам за дежурство по роте или училищу. Мы провожали старших ребят как родных, и эти заложенные в училище отношения мы пронесли через всю свою жизнь, попадали в море в самые невероятные ситуации, получая поддержку от своих выпускников даже за тысячу миль хоть и словом, и это курсантское братство осталось в нашем сознании навсегда.

Как обычно, не имея выплаванного ценза на рабочий диплом ШМП, Георгий получает направление в УТРФ матросом. 1966 год. Уже первый диплом и первые штурманские должности. 15 сентября 1967 года с приходом БМРТ «Штурман Елагин» Артур Алексеевич Михедов берет Георгия сразу 2-м помощником капитана. Блестящий рост, а с июля 1968 года Георгий уже старший помощник капитана на БМРТ «Штурман Елагин».

Мне хорошо помнится ясный погожий день конца июля 1968 года, когда мы на СРТМ 8-411 под командованием Григория Николаевича Холодена (я был 3-м помощником капитана), швартовались на 30 минут в проливе Унимак к борту БМРТ «Штурман Елагин» для получения почты. В проливе мы занимались поисковыми работами по заданию начальника экспедиции Камчатрыбпрома. БМРТ шел из порта в район банок Портлон, Якутат, Шелихова на промысел окуня.

Только что произошло разделение УТРФ и образовался БОР. Артур Алексеевич Михедов стоял на крыле, а швартовкой командовал молодой старший помощник капитана. На немой вопрос Григория Николаевича, почему командует молодой, Михедов отвечает: «Потому, что молодой! Пусть учится». И такое доверие явно нравилось Георгию, и он старался. Одетые

в форму капитан-директора и старшего помощника БМРТ, они оба как бы подчеркивали собой разницу и причину одновременно, почему они вышли из состава УТРФ.

А мы, одетые в телогрейки и шапки-ушанки, не поняли этого, а только глубже натянули шапки на уши и застегнули телогрейки, потому что разница в высоте бортов судов была явно не в нашу пользу, и наши шапки норовили упасть. Поговорив немного друг с другом, узнав дальнейшую судьбу, Смирнова В. И. (его однокашника) и моего товарища, забрав почту и несколько мешков свежего картофеля и капусты, мы разбежались.

С 25 июня 1969 года Авшаров Георгий Николаевич – капитан-директор БМРТ "Штурман Елагин" (30 лет). Тем самым он установил своеобразный рекорд по набору ценза на диплом капитана дальнего плавания – 4 года и получение должности капитан-директора.

Умер в декабре 2005 года в г. Петропавловске-Камчатском в возрасте 66 лет.

А. Н. Якунин

1995 год – тридцатилетие выпуска из ПКМУ. Сидят слева направо: В. Н. Побоков, В. М. Нечухаев, В. И. Фадеев, Г. Н. Авшаров. Стоят В. В. Савицкий, В. И. Смирнов

Счастье первой тропы

Одну показательную историю, которую я наблюдал в Ванкуверо-Орегонском районе в 1971 году, и о чем опубликовала очерк областная газета, хотелось бы предложить вниманию читателей без изменений, в надежде на то, что эта публикация даст возможность узнать, какие страсти кипели тогда о том, как лучше работать и развиваться дальше.

Два капитана, Леонид Иванович Горохов и Георгий Николаевич Авшаров, работающие в одной паре, заспорили. Если бы поводом для разногласий была какая-нибудь пустячная причина, не стоило бы ворошить прошлое, выносить полузабытый разговор на суд читателей. Причина же была куда серьезней. Из-за чего заспорили два уважаемых человека?

Леонид Иванович с присущей ему категоричностью утверждал, что его метод руководства экипажем единственно правильный и возможный в условиях моря. Георгий Николаевич с юношеским пылом доказывал, что эти методы устарели, потому что изменилась сама жизнь. Таким образом, этот спор был не только между капитанами разных характеров и возрастов, а между представителями различных морских «школ».

Леониду Ивановичу Горохову лет под пятьдесят. У него коротко стриженная голова, тяжелый и властный взгляд, крупные мозолистые руки. На своем судне он предпочитает капитанскому кителю рабочую хлопчатобумажную спецовку. На ногах у него сандалии, ремешки которых редко застегиваются. Если по палубе шаркают башмаки и раздается бренчание пряжек, матросы безошибочно определяют: полундра, братцы, капитан идет.

Георгию Николаевичу немногим более тридцати. Его светлые волосы всегда аккуратно уложены в косой пробор. Тонкие и длинные, как у пианиста, пальцы с ухоженными ногтями. Как высокорослый человек, он вынужден смотреть на остальных с высоты, от чего его взгляд кажется, несколько снисходительным что ли. Держится степенно.

Леонид Иванович начал свою морскую биографию сразу после войны, пятнадцатилетним мальчиком на Азовском море в рыболовецкой бригаде своего деда. На пятисотпудовых деревянных баркасах, на веслах и под парусами, уходили они в море ставить сети. Там, у деда, Леонид Иванович получил первые уроки морской практики.

— Меня, пацаненка, который еще не умел держать рыбацкую игличку, дед, родной дед, просмоленым концом бил. Георгий Николаевич же стал моряком намного позже. Окончив мореходное училище, прошел начальный курс рыбацкой науки на большом морозильном траулере у знаменитого капитана Николая Сотникова.

Леонид Иванович поднялся на капитанский мостик БМРТ, исколесив полстраны, пройдя суровую школу армейской жизни, много лет поплавав на транспортных судах, средних траулерах и плавбазах.

Путь Георгия Николаевича от курсантской скамьи до капитанского мостика был краток и прям. Получив диплом, за один рейс побывал матросом-обработчиком, добытчиком, рулевым. Выплавав ценз, стал четвертым штурманом, а затем хорошо отлаженная система продвижения судовых специалистов сама привела к заветной цели любознательного, старательного и не по годам серьезного молодого человека.

В таких различных условиях формировались характеры и представления о своей профессии героев этого очерка. Какие же у них методы руководства экипажем? У Леонида Ивановича метод простой, веками проверенный, которого придерживается большинство капитанов старшего поколения. Назовем его основные постулаты. Капитан на судне — бог, царь и отец родной. Жесткая дисциплина. Никаких поблажек ни себе, ни другим. Все должно быть подчинено воле капитана. На БМРТ «Советские профсоюзы», как и на любом другом судне, существуют все общественные организации. Леонид Иванович не игнорирует их деятельность, но любит до всего докопаться сам. С утра до вечера он на мостике. Не уйдет оттуда, пока не заловятся. Когда поднимают трал, его мало интересует, что в кутке... Как шли ваера, как работали груза, как шел трал — вот что для него важно. О том, как настроить орудия лова, он может поспорить и с опытными тралмастерами. Уже будучи штурманом, Леонид Иванович заочно окончил рыбопромышленный техникум. Если бункер полный и на палубе много рыбы, капитан-директор надевает робу, спускается в завод и часок-другой шкерит ее. Или в обед зайдет в столовую команды и за одним столом с матросами съест миску флотского борща.

Зачем капитану разделывать рыбу? Леонид Иванович хитровато смеется.

— Некоторые капитаны считают так, — говорит он, – провел официальное мероприятие — собрание команды, обсудили задачи, и шабаш! Но ведь на людях не каждый человек скажет, что у него в душе накипело. А с высоты мостика не все недостатки видны. Вот постоишь в заводе за разделочным столом, тогда матросы выскажут...

Проводим собрание. Вопросы есть? — спрашиваю. Молчат. — Тогда у меня будут.

И начинаю... Не так давно в Чукотском море работали. Сайки там много: и морозим, и муку варим. Четвертым, потом третьим механиком работал мой сын Сашка. Собираю комсостав на совещание. Вы мне объясните, говорю, почему в туковарке пару не хватает? Почему ржавая вода идет? А все системы в ведении механика. И как поволоку его! Встает старший механик, Корешок тогда был: «Вы меня извините, Леонид Иванович, четвертый механик уже замучился, почти на котлах спит».

— А вам не жалко было, сын все-таки... — спрашиваю я.

— Очень жалко было! Но жалость была чисто мужская. Еще в начале рейса вызвал стармеха: «Сашку выше паел не поднимать! Пусть сначала на пузе поползает, окаянный. Когда-то быть ему старшим механиком, и он должен все системы знать от и до. Чтобы потом люди говорили: «Горохов-

ский сын на своем месте...» По своему опыту знаю, позже благодарить будет за науку.

Вот Александр Теплюков пришел на судно после мореходки. Какой из него моряк? Так, штурманенок... Тогда я старпомом был. Гонял его, знаете как! Обижался. А теперь Теплюков сам старшим помощником капитана стал. Недавно разговаривал с ним по рации. «Спасибо тебе, Леонид Иванович, за уроки», – говорит.

Ребятам послевоенного поколения, выросшим без отцовского воспитания, порой не хватает мужской суровости, что ли. Да, они стали грамотнее, образованнее старшего поколения, но ученые-социологи заговорили о растущей инфантильности молодежи. Наверное, не случайно появились у Владимира Солоухина вот эти строки:

Я слухам нелепым не верю,
Мужчины теперь, говорят,
В присутствии сильных немеют,
В присутствии женщин сидят.
И сердце щемит без причины,
И сила ушла из плеча,
Мужчины, мужчины, мужчины,
Вы помните тяжесть меча?

Да, на кораблях теперь множество современных приборов, умных помощников моряков, и суда стальные не чета прежним. Но и сегодня море, как сто-двести лет назад, не терпит инфантильных, слабых, недисциплинированных людей. Ему подавай сильных мужчин, помнящих «тяжесть меча».

Леонид Иванович говорит так: «В море надеяться не на кого. За спиной у капитана сто человек. А сколько за нами на берегу осталось? Поэтому я стремлюсь передать молодежи то, чему меня учили».

Вот как проходил один из уроков капитана Горохова. На «Советские профсоюзы» пришел новый третий штурман. Он робко поднялся в сверкающую чистотой рубку, выдраенную, словно к параду, и, спросив «добро» у капитана, заступил на вахту. Леонид Иванович, обычно находящийся на мостике, оставил новичка и ушел в каюту. Обнаружив косяки хека с помощью эхолота, молодой штурман поставил трал. Другой прибор показывал, как он идет и на какой глубине находятся скопления хека. Как назло, рыба держалась почти у грунта, обозначенного на ленте эхолота остроконечными карандашами. Если зацеп — все траловое хозяйство оставишь на дне.

— Риск — благородное дело, немного опустим трал, а? — спросил вахтенный штурман, скорее, для самоуспокоения.

— Конечно, — отозвался рулевой, — или во вторые штурмана, или в матросы-обработчики... За нашим не заржавеет.

Капитан вышел на кормовой мостик, когда подняли трал. Он, как сле-

довало ожидать, был пуст. Леонид Иванович ни слова не сказал, лишь недовольно покосился в сторону вахтенного штурмана.

Вечером на воду спустили бот. У руля, где обычно находится старпом, сидел третий штурман. Я невольно вспомнил, как исстари в народе учат плавать: бросят человека в реку, хочет жить — выплывет.

На рабочем столе капитан-директора БМРТ «Штурман Елагин» Георгия Николаевича Авшарова соседствуют древний чисто морской прибор секстант и такая «земная» бухгалтерская машинка-арифмометр. (Тогда еще не было настольных компьютеров. Примечание автора.) Какая из них нужнее ему — трудно сказать. Во всяком случае, он пользуется и тем, и другим. Ведь должность его не только капитан, а капитан-директор. Это означает, что он не только моряк, но одновременно директор довольно солидного предприятия, выпускающего различную рыбную продукцию.

Георгий Николаевич никогда не даст команду обработчикам, какую продукцию выпускать, пока не обсчитает все возможные варианты.

Мне хорошо помнится эпизод трехлетней давности. В управлении океанического рыболовства на балансовой комиссии рассматривали деятельность экипажа БМРТ «Штурман Елагин» Отчитывался молодой капитан Авшаров. Когда он сказал, что вместо запланированных 200 тысяч рублей убытков получено 690 тысяч прибыли, многим показалось, что они ослышались. А кто-то вполголоса заметил: «Вот тебе планирование».

На следующий рейс задание было такое: получить 200 тысяч рублей прибыли. Снова рыбаки в несколько раз перевыполнили план по прибыли. Заработки у рыбаков на «Штурмане Елагине» были выше, чем на любом другом большом траулере. Значит, не только в огрехах планирования была причина этого «чуда». Тогда я пошел на удачливый корабль и попросил разъяснить, в чем тут дело. – Раньше от рыбака что требовали? Цифру вала, — помню, рассказывал Георгий Николаевич. — А какую продукцию выпустишь из пойманной рыбы – не так уж важно было. А теперь совсем другое: нужны товар и деньги.

Капитан достал из ящика стола блокнот с аккуратными столбиками синих и красных цифр. На большом рыболовном траулере можно делать различные виды продукции: неразделанную рыбу, потрошенную, филе, рыбную муку, а стоимость их разная. Поэтому даже при одинаковых объемах вылова финансовые результаты могут быть различными. А ведь день на день не приходится — сегодня один улов, завтра может быть другой, значит, задания по обработке каждый раз должны учитывать ситуацию. Молодой капитан Авшаров, возможно, первым на камчатском флоте рассчитал оптимальный вариант режима работы экипажа. Вот почему резко возросли прибыль и заработки команды.

Георгий Николаевич не спустится в завод и не станет разделывать рыбу: для этого есть другие люди. Вряд ли он будет вместе с матросами есть борщ

из алюминиевой миски… Если на «Советских профсоюзах» на подвахту выходит 48 человек — все кроме капитана и старшего механика, на «Штурмане Елагине» командный состав крайне редко привлекается на разделку рыбы.

— У каждого свои обязанности, и каждый должен заниматься своим делом, — говорил капитан Авшаров. Штурманы и руководители других судовых служб должны составить «мозговой центр» команды.

Георгий Николаевич тоже за железную дисциплину на судне. Но он старается сплотить экипаж еще в порту.

— Не случайно наши и зарубежные ученые изучают проблемы психологической совместимости людей в коллективе, — говорит он. — Для рыбаков такие исследования очень важны: мы же уходим в море на полгода и больше. Поэтому я стараюсь подбирать в помощники близких по духу людей. Но в жизни, к сожалению, не всегда это получается.

Капитан Авшаров без особой нужды не вмешивается в дела своих помощников. Пусть учатся самостоятельности, думают. Всегда поддерживает их мысли и предложения, если они подкреплены расчетами. На «Штурмане Елагине» впервые на камчатских траулерах испытали трал новой конструкции. Больше всех досталось тут помощнику капитана по добыче Станиславу Козаченко и парням из тралвахты. Трал длинный, замучились его таскать по палубе и чинить, зато всегда уловы были хорошими. Затем елагинцы дали подробнейшие рекомендации по его усовершенствованию.

Вот такова суть разногласий Леонида Ивановича с Георгием Николаевичем. И мне не хотелось бы спешить в этом споре с выводами.

А. Х. Галимов
(в сборнике «Камчатка во второй половине XX века», М., 2005 г.)

КОЛОБАШКИН Владимир Васильевич

Капитан дальнего плавания
(20.12.1944)

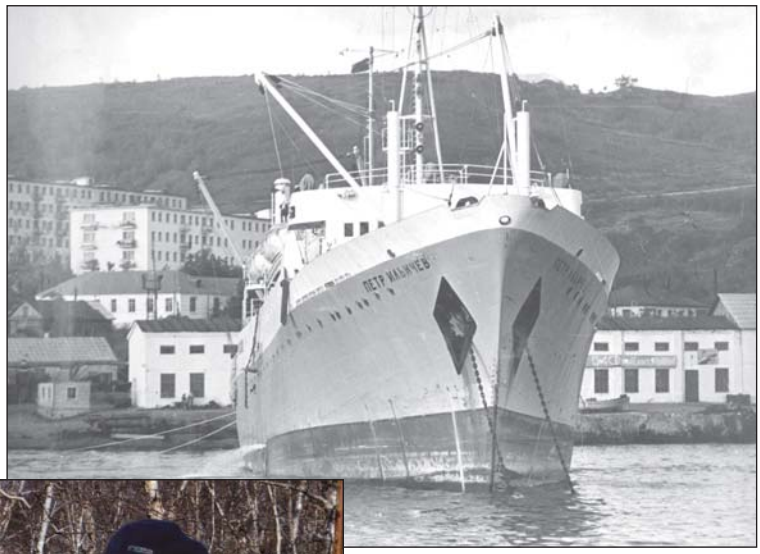
1960–1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1965 года, матрос.

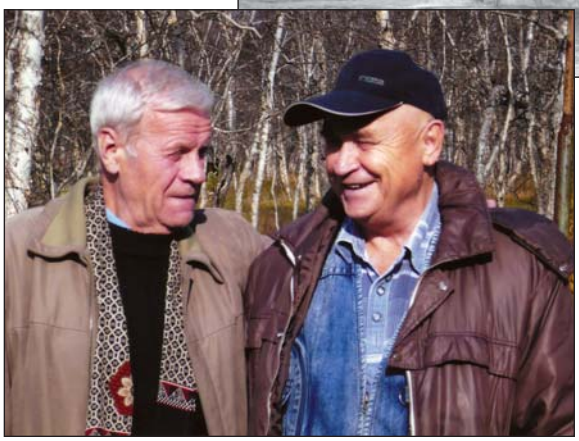
1966 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 77/66 от 20.05.1966 года, и назначается 2-м помощником капитана СРТ «Кинешма».

1972 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 1330/72.

1982 – принят из колхоза имени Ленина в БОР старшим помощником капитана БМРТ «Мыс Мальцева».

1994 – выходит на пенсию.





11 октября 2008 года. Два друга капитаны В. В. Колобашкин и В. И. Недвигин вспоминают свое боксерское прошлое

ЕРЁМЕНКО Виктор Григорьевич

Капитан дальнего плавания
(1944)

Родился в Запорожье.

1960–1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1965 года, матрос.

1965–1968 – матрос первого класса БМРТ «Ительмен», «П. Овчинников».

1968 – февраль, получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 36/68, и назначается 4-м помощником капитана.

1969 – 3-й помощник капитана БМРТ «Николай Островский».

1970 – 1971 – 2-й помощник капитана БМРТ «Ключевской».

1971 – 1976 – старший помощник капитана БМРТ «Колывань», «Ключевской», «Тирасполь», «Кизир».

1977 – капитан-директор БМРТ «Юность», «Камышин».

1978 – декабрь, дублёр капитан-директора БАТМ «Алексей Стаханов» (В. И. Бекетов).

1979 – 5 июля – руководство Океанрыбфлота доверило Виктору Григорьевичу освоение в промысловом режиме первого БАТМа.

1984 – капитан РЛС-тренажёра БОР.

1999 – вышел на пенсию.

Первый камчатский большой автономный траулер-морозильщик (БАТМ) был доверен выпускнику ПКМУ-1965 капитан-директору Виктору Ерёменко

РОДЮШКИН Анатолий Ильич

Капитан дальнего плавания
(09.09.1937–2004)

Родился в пос. Сузун Сузунского района Новосибирской области.

1960–1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1965 года, матрос.

1966 – (май-декабрь) – матрос, рулевой БМРТ «Трудовые резервы».

1966–1967 – 4-й помощник капитана БМРТ «Трудовые резервы», получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания.

1967–1968 – 3-й помощник капитана БМРТ «Трудовые резервы».

1968 – 2-й помощник капитана БМРТ «Трудовые резервы».

1971–1975 – старший помощник КМД БМРТ «Трудовые резервы» и БМРТ «Пауджа».

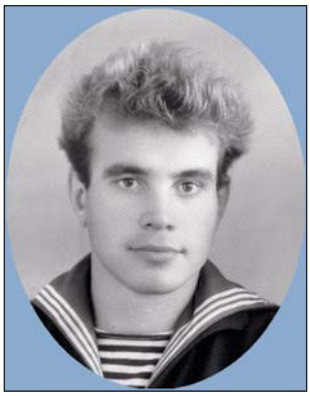
1971–1975 – капитан-директор БМРТ «Камышин».

1976–1977 – капитан-директор БМРТ «Мыс Курильский» и «Мыс Орехова».

1980 – увольняется по окончании трудового договора.

Умер в 2004 году в возрасте 67 лет.

НЕУСТРОЕВ Анатолий Александрович



Капитан малого плавания
(25.03.1941–17.02.1992)

Родился в городе Биробиджане.

1960–1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1965 года, матрос.

1966 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 215/66 от 3.11.1966 года, и назначается штурманом.

1967–1968 – 2-й помощник капитана СРТМ 8-411.

1970 – 25.03 получает рабочий диплом КМП и назначается 3-м помощником капитан-директора плавбазы «50 лет Октября».

1972 – осложнение сахарного диабета заставляет Анатолия сойти на берег и работать в портовом флоте, рядом с врачами.

1992 – на 51-м году Анатолий Александрович уходит из жизни.

Прерванный путь

Родился 25 марта 1941 года в Биробиджане и вместе с закадычным другом детства Валерием Смирновым в 1960 году поступил в ПКМУ. В училище отличался прилежностью к морским наукам, любил астрономию, был ровно дружен со сверстниками, очень хорошо относился у курсантам младших курсов, никогда не помыкал ими, но будучи старшим на дежурствах, был строг к младшим. Но справедлив.

Мы хорошо узнали друг друга, когда в 1968 году, получив первый рабочий диплом ШМП, я пришел на свой СРТМ 8-411 к Г. Н. Холодену. Толя Неустроев уже был 2-м помощником капитана, и мы жили в одной каюте.

Анатолий, по окончании ПКМУ в 1965 году, работал матросом в УТРФ до 3 ноября 1966 года, то есть более года, а получив первый рабочий диплом ШМП № 215/66 от 3 ноября 1966 г., штурманит и довольно успешно на судах УТРФ, оставшись там после отделения крупнотоннажного флота в УОР.

25 марта 1970 года, в день своего рождения, получает диплом КМП.

Наша встреча в мае 1970 года во Владивостоке вызвала у меня большое удивление и радость, когда на мою замену 3-м помощником капитана-директора ПБ «50 лет Октября» прибыл из Петропавловска-Камчатского не кто иной, как Анатолий.

Вскоре мы расстались и встретились через два года. А было это так. Я находился на берегу в отпуске и готовился к аттестации на старшего помощника капитана. Мы жили тогда на Вилюйской, 22, в частном доме. Был сентябрь 1972 года. Я занимался во дворе какими-то хозяйственными делами, когда кто-то постучал в калитку. Я подошел, открыл. За калиткой стоял молодой худощавый парень и молчал, как будто что-то ждал от хозяина. Я ответил ему на приветствие и спросил, что он хотел. Мой вопрос его явно смутил, и он продолжал молчать, но легкая улыбка скользнула по его лицу. Эта улыбка что-то мне напоминала, но что? Какое-то время мы стояли молча. Я силился вспомнить владельца этой улыбки, а он ждал результата моей мозговой атаки.

«Толя, это ты?!!» «Да, это я — Неустроев». Мы обнялись. Не дожидаясь моих вопросов, он прочитал мне краткую вводную про то, что откуда-то свалился на него сахарный диабет. Мы долго разговаривали о работе, о его успехах на ПБ «50 лет Октября», про семью, про сына, которому уже

более двух лет и о том, что врачи категорически запрещают ему работать на флоте — только на берегу, рядом с поликлиникой. Ежедневно необходимо делать две инъекции инсулина, контролировать уровень сахара в крови еженедельно посещать эндокринолога, ежемесячно получать ампулы с инсулином, по среднему уровню сахара в крови, корректировать дозу инъекций инсулина. В общем, хлопот хватает.

Конечно, все рассказанное Анатолием говорило о том, что он крайне недоволен создавшейся ситуацией, но видно было, что ради семьи, ради сына, он перестроится, он найдет себе работу на берегу, он будет каждое утро и вечер, изо дня в день кипятить шприц и колоть инсулин, пить таблетки, но все равно продолжать мечтать о море. Тогда я еще не совсем понимал, что это за болезнь, с ней я столкнулся и сам, но, к счастью, только лишь, когда мне было за 50 лет. А тогда я смотрел на Толю, худого, прямо тощего, не понимая, как такое может произойти с молодым, пышущим здоровьем человеком еще два года назад МОРЯКОМ! Мне было по-мужски жалко его. Но мы такие эмоции всегда убирали поглубже. И до конца жизни мы продолжали дружить с Неустроевым. Особенно мы сблизились, когда в феврале 1980 года я ушел с мостика и работал теперь в руководстве Камчатрыбпрома. Зимой мы еженедельно ходили в лыжные походы с сыновьями, а летом выбирались по грибы и по ягоды. Праздновали вместе все праздники. Переписывались и перезванивались с Анатолием и Анной, когда учился в Академии и работал во Владивостоке и Севастополе.

Очень сожалею, что 17 февраля 1992 года в круговороте событий, последовавших за ликвидацией СССР и началом развала рыбного хозяйства Юга, не смог я проститься с Толей, когда коварная болезнь поставила свою финальную точку. Ему было всего пятьдесят…

А. Н. Якунин

ЕФИМОВ Сергей Михайлович

Штурман дальнего плавания
(1943)

Родился в 1943 году.

1960–1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 06.1965, матрос промыслового флота.

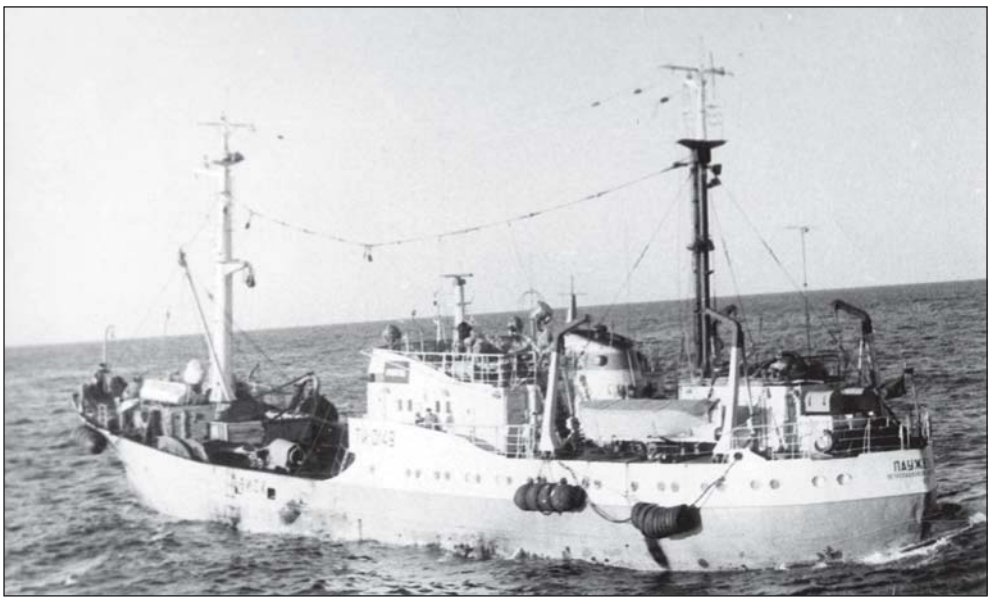
1966 – в январе получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 214/66, и назначается 3-м помощником капитана СРТ «Лосось».

1966 – в апреле назначается 3-м помощником капитана СРТМ 8-411 и участвует в дальнем поисковом рейсе к берегам Северной Америки – Ванкуверо-Орегонский промысловый район.

1968 – старший помощник СРТМ-800.

1972–1980 – капитан СРТМ-800.

1993 – выходит на пенсию.



СОРОГИН Павел Егорович

Капитан дальнего плавания
(20.03.1940)

1960–1965 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 06.1965 года, матрос промыслового флота.

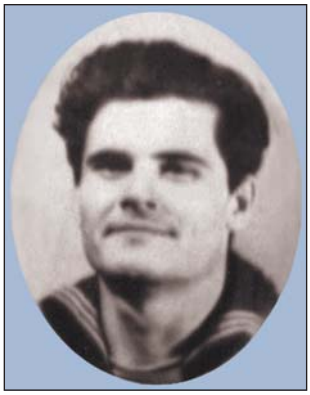
1965 – декабрь – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 3-м помощником капитана ПБ «Орочон».

1966 – 3-й помощник капитана СРТ «Кречет».

1967 – 4-й помощник капитана БМРТ «Опала».

ТУРУШКИН Анатолий Иванович

Капитан дальнего плавания
(29.05.1944–01.08.2010)



1960–1965 — закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с июня 1965 года — матрос промыслового флота.

1966 — получает 14 ноября первый рабочий диплом штурмана (ШМП № 11 7/66) в ПТР МРП. Направляется 2-м помощником капитана на СРТ «Каховка».

1969 — 23 декабря получает рабочий диплом КМП, № 207507/622 в ПТР МРП, назначается капитаном СРТ «Каховка».

1976 – старший помощник капитана СТР-1320.

1980–1993 – капитан СТР «Саяногорск», «Созвездие».

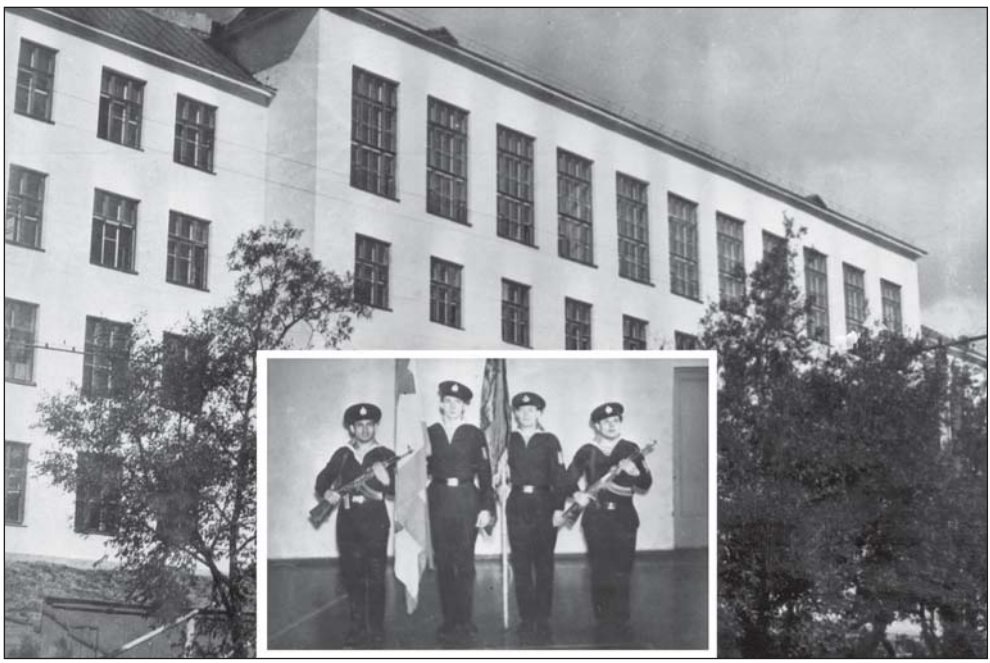
1993 – заместитель начальника службы по безопасности мореплавания в частной компании.

1996–1999 – капитан-наставник ОАО «Камчатфлотсервис».

1999–2002 – капитан-координатор морского спасательного подцентра.

Умер 4 августа 2010 года, похоронен в Петропавловске-Камчатском.

Выпускники ПКМУ 1966 года (судоводители)



Почётный караул у знамени Петропавловск-Камчатского мореходного училища. Слева направо: В. Алешин, Сутормин, Петров и Разенков. 1965 год

Децик И.С. Капитан первого ранга, участник ВОВ, курильского десанта и корейской войны 1953–1954 годов.

Начальник цикла военно-морской подготовки ПКМУ. Выпуски 1965, 1966, 1967 годов

Барсегов Марк Зульевич. Капитан третьего ранга, участник ВОВ. Командир роты выпуска 1961–1966 годов. Пользовался непререкаемым авторитетом и уважением у курсантов своего выпуска.

После выпуска курса 1966 года вернулся на действующий флот

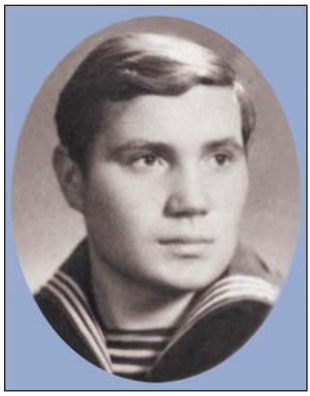
Занятия по теории и устройству судна. Группа старшины Алёшина В. А. готовится к госэкзаменам. Январь 1966 год

Герт К. В. Когда Клара Васильевна читала лекции по ихтиологии и технологии рыбопродуктов, редко кто пропускал занятия

Шубина Р. Г. Преподаватель техники промышленного рыболовства. Она воспитывала будущих рыбацких капитанов

Группа на самоподготовке в кабинете электрорадионавигационных (ЭРНП) приборов

БЕЛКА Виктор Алексеевич



Капитан дальнего плавания
(13.08.1945–22.10.1981)

Родился 13.08.1945 года в пос. Василевичи Гомельской области.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 9.07.1966 года.

1967 – 28.08 – получает первый рабочий диплом «судоводитель до 200 регистровых тонн» и назначается 3-м, 2-м помощником капитана СРТМ-800 8-466.

1968 – 19.03 – 4-й помощник капитана БМРТ «И. Рябиков».

1969 – 3-й помощник капитана БМРТ «Ительмен».

1970–1979 – 2-й помощник капитана БМРТ «Трудовые резервы», «Приамурье», «Колывань».

1972–1975 – старший помощник КМД БМРТ «Колывань», «Борис Горинский».

1976 – 28.08 – капитан-директор БМРТ «Калар».

1977 – КМД БМРТ «Казалинск».

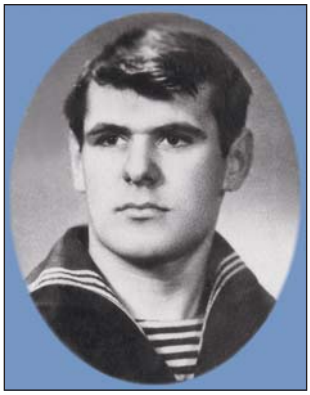
1978 – КМД БМРТ «П. Овчинников».

1979 – КМД БМРТ «Николай Островский».

1980 – КМД БМРТ «Николай Островский».

Виктор болел сахарным диабетом, эта болезнь сожгла его 22 октября 1981 года. Этому отчаянному парню было всего 36 лет.

ЯКУНИН Валерий Николаевич



Капитан дальнего плавания
(18.10.1945–20.04.2005)

Родился в посёлке Майно-Пильгино Анадырского района Магаданской области 18.10.1945 года.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. Направлен в УТРФ матросом.

1967 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 144/67 от 24.08.1967 года, и назначается 3-м помощником капитана СРТ-300 «Ропша».

1968 – 2-й помощник капитана СРТР-400 «Космос».

1969–1972 – старший помощник капитана СРТМ-800 «Зарево».

1973–1980 – капитан СРТМ-800 «Паужетка».

1980 – в феврале заканчивает курсы повышения квалификации ком. состава во Владивостоке (группа капитанов).

1981–1991 – капитан СРТМ-800 УТРФ.

1996 – выходит на пенсию.

После смерти жены и развала предприятия не смог найти себя и работу, всё больше дают о себе знать болезни. Первый инсульт в 1999 году, второй – 2002 год.

Умер 20.04.2005 года, похоронен на Халактырском кладбище.

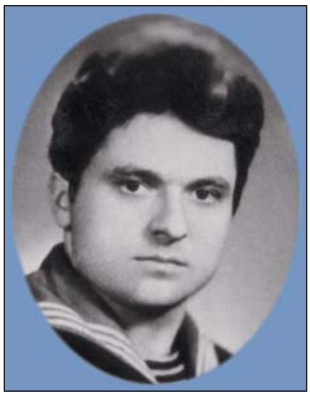
Весна 1966 года. Конец мичманских сборов, скоро выпуск. Третий слева во втором ряду Якунин В. Н.

1972 год. Старший помощник капитана СРТМ «Зарево» Якунин В. Н. доставляет группу работников управления на плавбазу

Капитан поискового судна Якунин В. Н. докладывает промысловую обстановку на «капчасе»

СИВОЛАП Иван Емельянович

Капитан дальнего плавания
(15.03.1938)

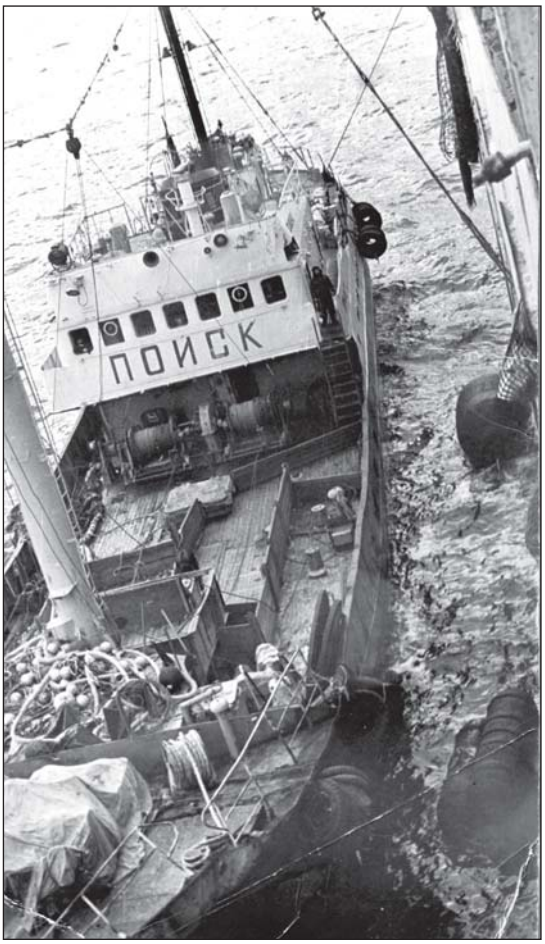


1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, с 1966 года в УТРФ, матрос.

1967 – матрос СРТ «Кроноцкий», получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 149/67, в Петропавловском МРП.

1967 – с июля работает 3-м помощником капитана СРТ «Кроноцкий».

1974 – капитан СРТМ «Пограничник Змеев» (старший помощник А. Н. Якунин).



АТРОЩЕНКО Валентин Петрович

Капитан малого плавания
(01.03.1945–2003)

Родился в Приморье.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1966 года, матрос.

1967 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 37/67 от 14.03.1967 года, и назначается 3-м, 2-м помощником капитана СРТР «Космос».

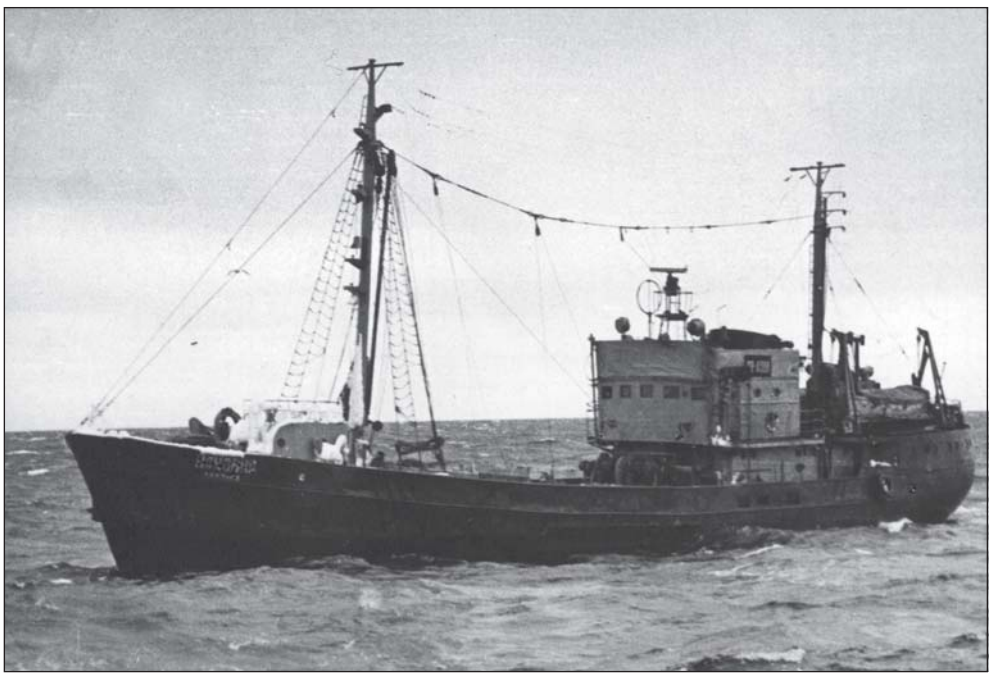
1969 – старший помощник СРТ «Николай Вилков».

1973 – капитан СРТ «Семипалатинск».

1978 – капитан СРТМ-800 «Юбилейный».

1998 – выходит на пенсию.

Умер в 2003 году, похоронен в Петропавловске-Камчатском.



ЩЕРБАК Юрий Иванович

Капитан дальнего плавания
(30.09.1948–2003)

Родился на Камчатке.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1996 года, матрос.

1968 – получает 1-й рабочий диплом «судоводитель до 200 регистровых тонн» от 04.01.1968 года и назначается 3-м, 2-м, старшим помощником капитана СРТ «Крутой», СРТМ.

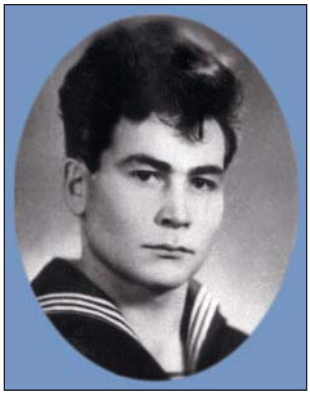
1975 – капитан СРТМ «Верхоянск».

1998 год вышел на пенсию.

Умер в 2003 году в городе Петропавловске-Камчатском, похоронен на новом Халактырском кладбище.

КОЛЛЕГОВ Геннадий Павлович

Капитан дальнего плавания
(1944)



1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ, в УТРФ с 1966 года.

1968 – получает рабочий диплом ШМП и переводится в Управление промысловых флотилий КМПО, 3-й, 2-й, старший помощник капитана промысловых судов.

1975 – получает диплом ШДП и назначается капитаном СРТМ-800.

1993 – поступает в ЗАО «Камчатимпекс» и назначается капитаном МТФ «Иоланта» для перегона из Норвегии в Петропавловск-Камчатский.

1994 – возвращается в АКРОС.

1999 – вышел на пенсию.

АВИЛОВ Иван Филиппович

Капитан дальнего плавания

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, с 1966 года матросом в УТРФ на ПБ «Чукотка».

1967 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания и переводится в Камчатрыбфлот 3-м помощником капитана ТК «Максим Горький».

1969 – 2-й помощник капитана ПХ «П. Цвирка».

1970 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания.

1971 – старший помощник капитана ПХ «Алтай».

1972 – старший помощник капитана ТХС «Хоста».

1973 – старший помощник капитана ПР «Орель».

1974 – старший помощник капитана ПХ «Алтай».

1975 – капитан-директор ПР «Дм. Часовитин».

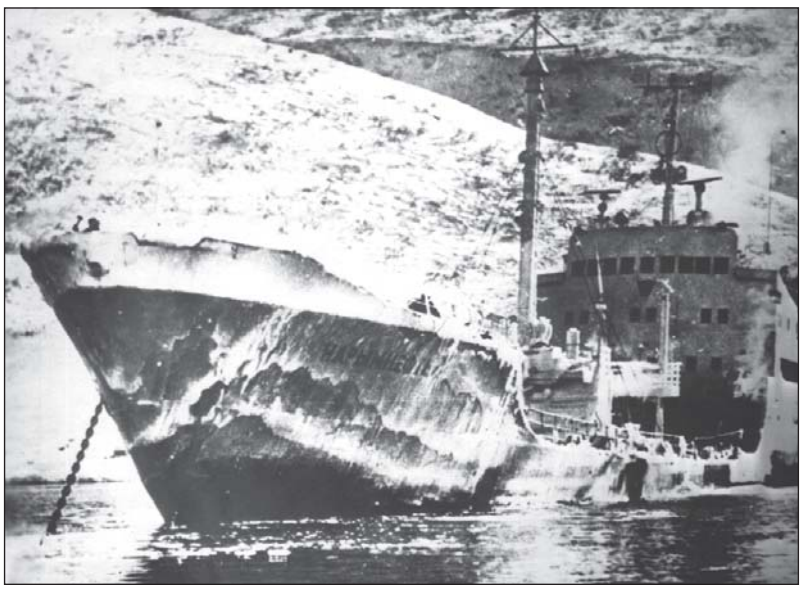
1976 – капитан ТК «Нарымнефть».

1977 – капитан ПХ «П. Цвирка».

1977 – 1.09 поступает в высшую партийную школу.

1981 – 1-й помощник капитана ПР «П. Овчинников», ПР «Хасан», ПР «Печенга».

1983 – уволился, перешёл в Петропавловск-Камчатское мореходное училище.



ГИМИЛЬШТЕЙН Олег Александрович

Капитан дальнего плавания
(30.11.1944–2.04.2010)

Родился в 1944 году в Приморье.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1966 года, матрос.

1966 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 255/66 от 3.09.1966 года, и назначается 3-м помощником капитана СРТ «Н. Вилков».

1968–1971 — 2-й помощник капитана СРТ «Кременчуг», «Кратер», СРТМ «Софийск».

1972–1975 — старший помощник капитана СРТМ «Дубрава».

1975–1977 — с 5 октября капитан СРТР «Казбек», СРТМ «Орель».

1977–1979 — капитан СТР «Опорный», СРТМ «Тургень».

1979–1982 — уч.-курсовой комбинат ПО «Камчатрыбпром». Мастер производственного обучения.

1982–1985 — УТРФ, капитан СТ «Сташково», «Сегозеро».

1985–1990 — руководитель штурманского отдела ОК УТРФ, капитан-наставник.

1990–1992 — зам. начальника УТРФ по эксплуатации.

1993— зам. начальника УТРФ по коммерческим вопросам.

1993 – вышел на пенсию. Открыл свое дело.

Умер внезапно 2 апреля 2010 года.

ЛАЗЬКО Виктор Петрович

Капитан дальнего плавания
(26.04.1945)

Родился в посёлке Переяславка Хабаровского края.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 25.07.1966 года – матрос ТХ «Крашенинников».

1968 – в июне получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 3-м помощником капитана СРТ «Кавран».

1968 – 1.08 – 2-й помощник капитана СРТ «Кавран».

1970 – 2-й помощник капитана СРТ «Портовик».

1971 – 6.06 – 4-й помощник капитан-директора ПБ «50 лет Октября»

1971 – 6.06 – 2-й помощник капитана СРТМ «Эвекун».

1972 – 13.03 – старший помощник капитана СРТ «Кумроч», получает диплом штурмана дальнего плавания.

1974–1980 капитан РС «Красноречивый», СРТ «Кошегочек», СРТР «Каюм», РС «Микижа».

1984–1994 – капитан СТР «Солнцево».

1996–1999 – капитан-наставник службы мореплавания, главный штурман.

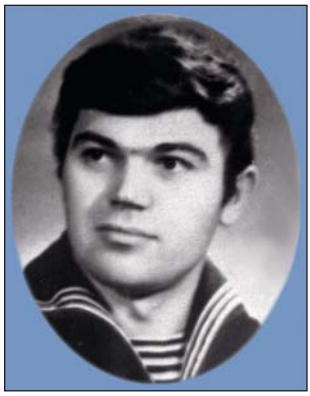
2000 – заместитель начальника по безопасности мореплавания УТРФ-Сервис.

2001–2002 – капитан-наставник УТРФ-Холдинг, главный штурман.

2003 – заместитель генерального директора УТРФ-Холдинг.

Уволен в связи с уходом на пенсию.

МЫСЬ Николай Данилович



Капитан дальнего плавания
(27.04.1939–17.12.1998)

Родился в селе Раков-Лес Камень-Каширского района Волынской области 27.04.1939 года.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1966 года.

1967 – получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 72/67 от 06.07.1967 года.

1969 – 2-й помощник капитана БМРТ «Восход».

1969 – 2-й помощник капитана БМРТ «Колывань».

1971–1974 – старший помощник капитана БМРТ «Советские профсоюзы». Старший помощник капитана БМРТ «Мыс Елагина».

1974–1975 – капитан-директор БМРТ «15 съезд профсоюзов»

1976–1977 – КМД БМРТ «Иван Середа», «Лучегорск».

1978 – КМД БМРТ «Селенит».

1979 – КМД БМРТ «Николай Островский», «И. Рябиков».

1980 – КМД БМРТ «Камышин».

1981 – КМД БМРТ «Мыс Орехова».

1982 – КМД БМРТ «Мыс Елагина».

1983 – КМД БМРТ «Калитва».

1984 – КМД БПК.

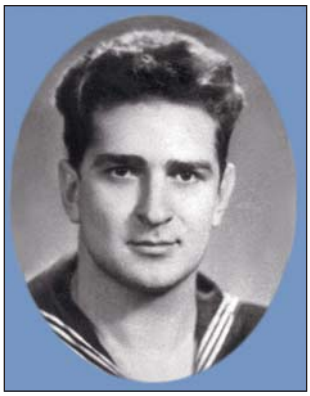
1994 – выход на пенсию.

Умер 17 декабря 1998 года, похоронен в Петропавловске.

Принцип старпома Н. Д. Мыся – рыбу ловят ушами, а доски и тралы здесь не причем

Нести знамя «Океанрыбфлота» доверено лучшим капитанам, третий слева – Н. Д. Мысь, пятый – В. Н. Побоков, 1978 год, 1 Мая

НИКОЛАЕВ СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ



Капитан малого плавания
(1945)

1961–1966 — закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, УТРФ с 1966 года. Направлен в КМПО (Камчатское межколхозное производственное объединение)

1967–1995 — капитан МРС-150 колхоза им. Бекерева.

1997 – вышел на пенсию.

«Боги» получаются не сразу

Когда Серега делает замет — то-то картинка! Стоит он на верхнем мостике, великан богатырь, в расстегнутой клетчатой сорочке с засученными рукавами. Играючись крутит рулевую баранку. Сейнер так же легко и быстро – тоже играючись – носится между судов, выкладывая ваера по снюрневодам вокруг косяка. «Сережа, сыпешь на мой ваер», – слышно в эфире. «Серега, что ж ты делаешь»... «Сцепимся, Серега!» Но никогда никаких сцеплений у него не бывает. И вот выложит свой снюрневод между снюрневодами других сейнеров, выложит будто криво, одним словом, «баба-яга», думаешь, у него получилась, а не замет – все пустырь тянут, а он не знает, куда рыбу девать. Что за расчет? Что за глазомер? Как он видит, где под водой косяки ходят, что у него за невод? А может, человек в рубашке родился, везет ему?

Может, ему тоже везет, когда он мечет невод между скал и ни одну не

зацепит, или под свал, или у подножья потухшего подводного вулкана, или в яму? Ну если он так чувствует глубинное устройство моря, то можно представить, как он знает и чувствует вообще все море: в тумане выйти на «огород», курс к базе проложить... так проложить курс, что сама база прямо перед носом покажется из тумана, зайти в устье речки по малой воде. Лихой моряк и рыбак! Зимой, когда идут занятия капитанов, Сергей читает лекции по предмету «места промысла».

А теперь я загляну в начало его рыбацкой биографии.

Семь лет назад – только начал капитанить – попал в сулой. Что такое сулой? А это когда ничего не поймешь и когда не выберешься живым. Это, обычно в торчащих из моря скалах сталкиваются несколько течений и такую войну устраивают между собой, что судно, попавшее туда, расшибается о камни, утаскивается на дно, вытаскивается опять и опять о камни... и даже щепки от судна и те будут терзаться морем до тех пор, пока и их, щепок, не останется.

А Серега в тумане у мыса Крашенинникова – от этого мыса рыбаки убегают как от нечистой силы – попал в сулой. Как он уцелел, знает один он, конечно. В этом же году по беспечности старпома – Серега-то не при чем – врезались в подводный камень возле косы Семенова. Полундра! Еле успели завести пластырь и дотянуть до берега. Хорошо, не растерялись, молодцы, но каково капитану, позор-то какой!

А один раз море терзало Серегу пять суток, возле мыса Грозного дело было.

Пошли они поохотиться в устье речушки, ткнулись носом в берег. Только стали высаживаться, как баром шибануло сейнер на косу – вперед, назад! – лежит на берегу.

И погода на глазах стала портиться, пошла океанская зыбь, бары от нее кидали сейнер на берег дальше и дальше. Выход один – отклепать якорь, вывезти его в море и стаскиваться лебедкой. Пока возились с плотом, с якорем, шторм разыгрался капитальный, сейнер еще дальше подкинуло на берег, и дырочки появились от этих подкидываний. Давай жечь аварийные ракеты – ни одного судна поблизости. А сейнер колотит. На другой день один РС увидел ракеты, подошел, но погода грохотала штормом.

РС подал Сергею свой ваер, стал дергать – порвал ваер. Тогда завел оба ваера – порвал оба ваера. И ушел в Пахачу за буксиром, за настоящим буксирным концом. А море колотит Серегу. На второй день РК возвратился с буксиром, завел его, но вода была малая, бесполезно было тащить, Серегин сейнер метрах в десяти от кромки воды уже.

РС остался ждать следующего дня, а Серега с командой стали рыть канаву, от сейнера к воде. Ну и работка! Бары хлещут и замывают его.

На следующий день, дождавшись полной воды, РС стал тащить Серегу и – порвал и буксирный.

Это уже был конец. Теперь уж ничего не сделаешь. Но рыбаки не сдались. Они стали ждать еще один день, полную воду. Связали буксир, к нему добавили ваеров и Серегиных и РСских. Шторм же шуровал капитальный.

И стащились.

За пять суток Серега похудел и почернел до неузнаваемости.

А что было с планами в начале капитанства? В первый же самостоятельный выход на промысел Серега порвал ваера. Только срастил их, и снюрневод в клочья – он почему-то цеплялся там, где никто не цеплялся. И рыба не шла. Другие берут по два, по три кутца, а у Сереги полкутца, как на заказ, что он только ни делал: и ваера промерял, и снюрневод проверял ячея в ячею – пустырь приходит, и все. И ничего не сделаешь.

Команда от него разбегалась, на правлении колхоза ставился вопрос о снятии его с капитанов – убыточная работа у Николаева.

Но оставили, выпустили в море. И Серега опять начал таскать пустыри, а тут зацепился за скалу, и невод оставил на грунте вместе с ваерами. Тут уж все, оставил сейнер.

Но в колхозе ему сказали: «Если хочешь, набирай сам команду и бери вон списанный сейнер, что лежит на корабельном кладбище. Ремонтируй, оснащай».

И Серега начал менять на ржавом гнутом сейнере палубу, проржавленные борта, ставить стрелу… собирал его, одним словом, по скобе. И никто не шел к нему работать, только самые близкие, кореши.

А тут еще в эту черную полосу жизни с семьей не все нормально стало – иногда представители прекрасного пола бьют лежачих, может, и не хотят бить, но так получается, само собой, что ли?

Что же сейчас? Среди рыбаков на восточном побережье Камчатки Серегу считают богом и дьяволом. И по мастерству, и по бесстрашию, и по самой приколдованной удачливости.

Пятилетку он выполнил в три года. Впрочем… еще бы несколько центнеров во второй год пятилетки, и он бы ее выполнил в два.

Так-то вот, не сразу боги получаются.

Николай Рыжих, «Чистое море», 1976 г.

ТУМИЛОВИЧ Владимир Юрьевич

Капитан дальнего плавания
(28.12.1945)

Родился в городе Белая Церковь Киевской области 28.12.1945 года.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1966 года, матрос БМРТ «Восход».

1967 – получает в феврале 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 24/67 от 16.02.1967 года.

1967 – 4-й помощник капитана, 3-й помощник капитана БМРТ «Восход».

1970–1971 – 2-й помощник капитана БМРТ «Куба».

1971–1973 – старший помощник капитана БМРТ «Куба», «Ительмен».

1973 – за аварийный случай понижен в должности до 2-го помощника капитана БМРТ «Кречет».

1974 – 2-й помощник капитана БМРТ «Камышин».

1977 – старший помощник капитана БМРТ «И. Рябиков».

1978 – старший помощник капитана БМРТ «Борис Горинский». 28.12.1978 при кораблекрушении БМРТ «Борис Горинский» как старший помощник КМД проявил себя выдержанным, оперативно помогая капитану спасти экипаж, при -28 °С судьба отмерила им ровно 20 минут. Спасли всех. Теперь это будет один из опытнейших капитанов в будущем.

1979 – капитан-директор БМРТ «Мыс Ратманова».

1980–1989 – КМД БМРТ «15 съезд профсоюзов», «Мыс Часовой», «Лучегорск», «Мыс Обручева», «И. Середа», «Калар».

1995 – вышел на пенсию.

ЗЕМСКИХ Геннадий Иванович

Капитан дальнего плавания
(1946)

Родился в городе Коркино Челябинской области.

1961–1966 – закончил судоводительский отдел ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 06.1966 года, матрос.

1967 – в июле получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 4-м помощником капитана БМРТ «Николай Островский».

1968 – 3-й помощник КМД БМРТ «Опала».

1970–1971 – 2-й помощник капитана БМРТ «Николай Островский».

1971–1974 – старший помощник капитана БМРТ «И. Рябиков», «Малки», «Калар».

1974–1977 – капитан-директор БМРТ «Восход».

1977 – за несчастный случай понижен в должности до старшего помощника капитана на 6 месяцев.

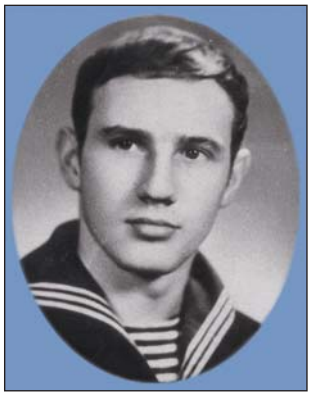
1978–1989 – (май) капитан-директор БМРТ «Б. Горинский», «Мыс Силина», «Малки», «Таймыр», «XXVI съезд КПСС», «Мыс Отрадный», «Багарево», «Мыс Мальцева», «Мыс Обручева», «Хотин», «Зарубино».

1996 – вышел на пенсию.

В 1974 году 28-летний Геннадий Иванович Земских впервые занял каюту капитана БМРТ «Восход»

ПОРТНОВ Александр Фёдорович

Капитан дальнего плавания
(1945–14.01.2013)



Родился в городе Петровске Саратовской области.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 1966 года, матрос БМРТ «Николай Островский».

1967 – получил первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 141/67 от 7.08.1967, 4-й помощник капитан-директора БМРТ «Н. Островский».

1968–1969 – 3-й помощник капитан-директора БМРТ «Н. Островский».

1970 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Зарубино».

1971 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Казатин».

1971–1972 – старший помощник капитана БМРТ «Казатин».

1973–1974 старший помощник капитан-директора БМРТ «Колывань», получил рабочий диплом КДП, № 18/74 от 16.09.1974 года.

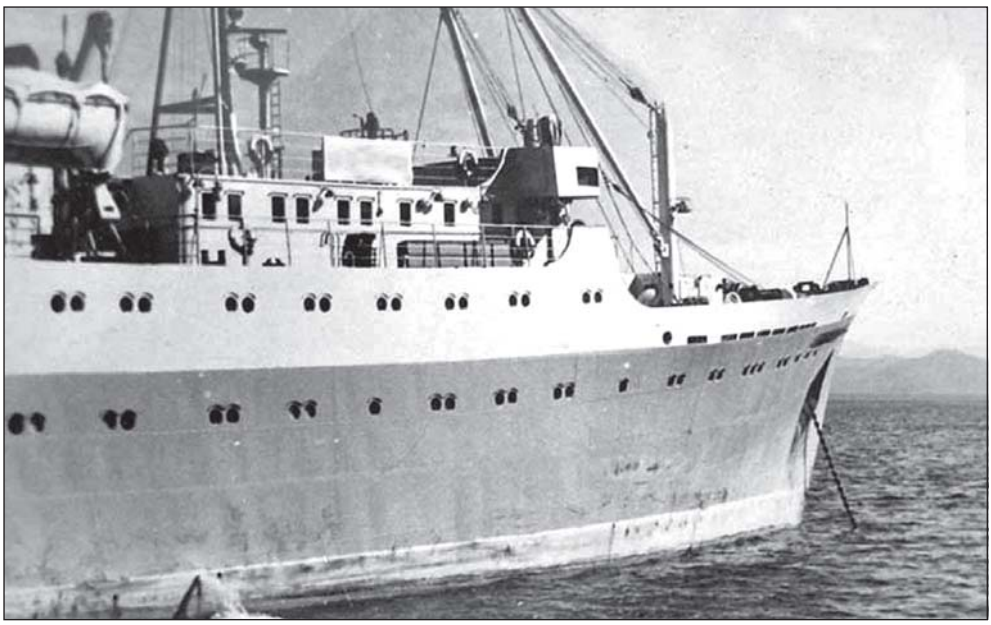
1974–1976 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Математик».

1976–1978 – капитан-директор БМРТ «Ительмен».

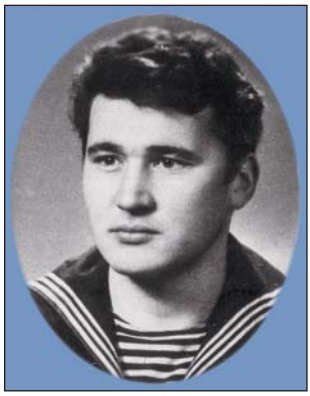
1979–1983 – капитан-директор БМРТ «Мыс Обручева», «Калитва», «Кушка», «Кизир», «Тирасполь», «Мыс Кроноцкий».

1983–2003 – начальник службы мореплавания ЗАО «Акрос».

Умер 14 января 2013 года, похоронен в Петропавловске-Камчатском.



ПЕТУХОВ Юрий Евгеньевич



Капитан дальнего плавания
(27.02.1942–23.06.2007)

Родился в посёлке Усть-Большерецке Камчатской области.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1966 года, матрос.

1967 – получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 77/67 от 4.06.1967 года, в ПМРП. Назначен 4-м помощником БМРТ «П. Овчинников».

1968–1972 – 3-й, 2-й, старший помощник капитан-директора БМРТ «П. Овчинников». С 1.04 переходит в управление океанического рыболовства.

1973–1974 – капитан-директор БМРТ «Пахача», капитан-директор БМРТ «Трудовые резервы».

1976 – капитан-директор БМРТ «Мыс Обручева».

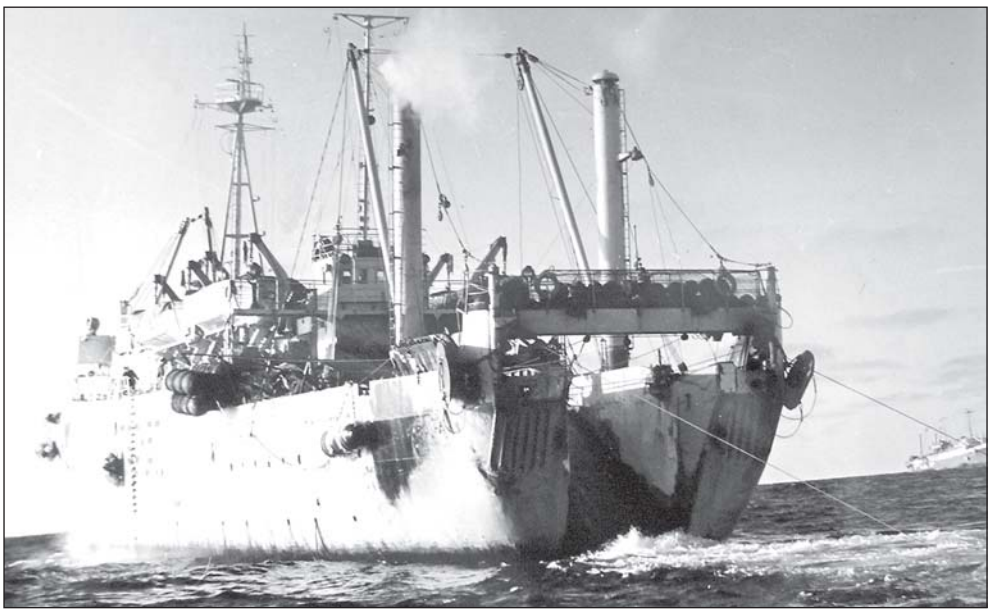
1979 – капитан-директор БМРТ «Пауджа».

1980 – капитан-директор БМРТ «Камчатская правда».

1981–1984 – капитан-директор БМРТ «Мыс Силина», «Калар».

1984 – в апреле уволился с переводом в морской рыбный порт, капитан-наставник.

Умер 23 июня 2007 года, похоронен в Петропавловске-Камчатском.



АБРАМОВ Валерий Петрович

Капитан дальнего плавания
(1945–04.02.1997)

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1966 года, матрос.

1967 – матрос на БМРТ.

1968 – в марте получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 4-м помощником капитана БМРТ «Восход».

1969 – 3-й помощник капитан-директора БМРТ «Камышин».

1970–1973 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Хинган», «Советские профсоюзы».

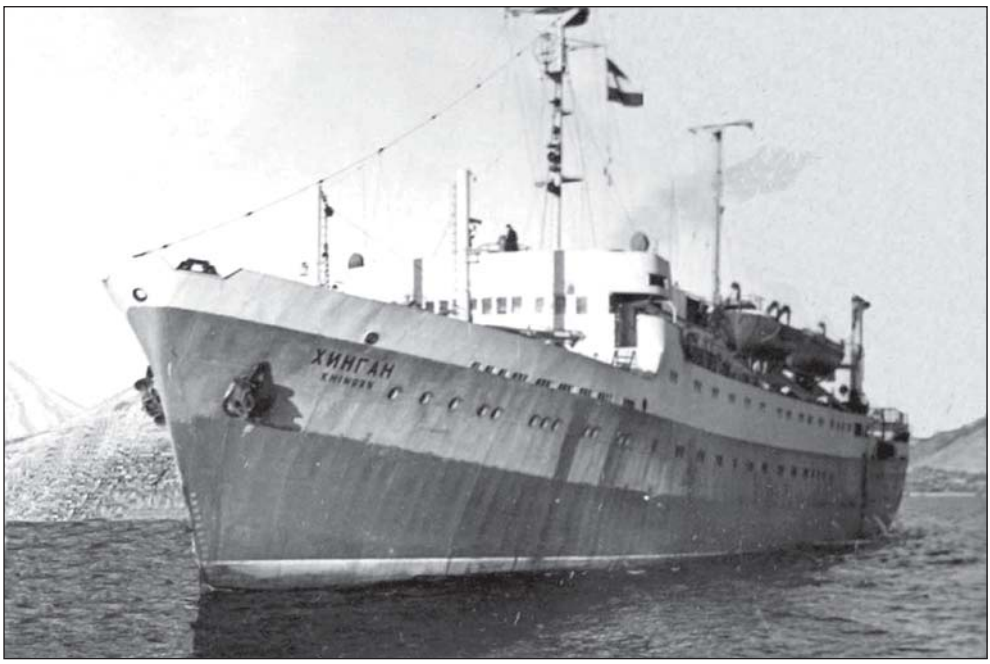
1974–1984 – старший помощник капитана БМРТ, получает в 1975 году звание штурмана дальнего плавания.

1985 – капитан РПК № 5 (Кальяо, Перу).

1986–1989 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания, № 345/84 от 02.1986 года, и назначается капитан-директором БМРТ «Мыс Обручева».

1995 вышел на пенсию.

Умер 4 февраля 1997 года на 52 году жизни.



СУССКИЙ Виктор Анатольевич

Капитан дальнего плавания
(1945–1978)

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, с 1966 года в УТРФ, матрос.

1966 – в сентябре получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 169/66 от 11.09.1966, и назначается 4-м помощником капитана БМРТ «Куба».

1967–1969 – 3-й помощник капитана БМРТ «Куба».

1969–1972 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «И.Середа», «Приамурье», «Казатин», «Казалинск», «Пауджа».

1972–1976 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Математик», «Союз-4», «Кулунда», «Мыс Елагина», «Зарубино».

1976–1977 – с 15 ноября капитан-директор БМРТ «Куба».

1978 – погиб в отпуске при невыясненных обстоятельствах

АЛЁШИН Владимир Александрович

Капитан дальнего плавания
(02.01.1938)

1961–1966 – окончил судоводительское отделение ПКМУ, направлен в УТРФ.

1966 – 10.07 получает свой первый рабочий диплом штурмана малого плавания, № 116/66 от 10.07.1966 года, и назначается 3-м помощником капитана СРТМ 8-450.

1967 – 2-й помощник СРТМ 8-450.

1968 – 26.08 назначен 4-м помощником капитана ПБ «50 лет Октября».

1969 – 3-й помощник капитан-директора (4-й помощник А. Н. Якунин).

1969 – 13.10 – назначен 2-м помощником ПБ «Новая Каховка».

1971 – 10.09 – назначен 2-м помощником ПБ «Чукотка».

1973 – 24.01 – старший помощник капитан ПБ «Чукотка».

1975 – 13.05 – ст. помощник капитан-директора ПБ «50 лет Октября».

1976 – 21.01 – ст. помощник капитан-директора ПБ «Авача».

1977 – 2.06 – капитан-директор ПБ «Комсомольск-на-Амуре».

1979 – 4.01 – работает капитан-директором ПБ «Авача» до 1990 года.

13.05.1996 – вышел на пенсию по возрасту.

ОСТРЕЦОВ Анатолий Васильевич

Капитан дальнего плавания
(1943)

Родился в селе Васильевка Фрунзенской области.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1966 года.

1966–1968 – матрос на БМРТ, получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания от 12.1968 года.

1969 – 3-й помощник капитана БМРТ «Юность».

1970–1971 – 2-й помощник капитана БМРТ «Приозёрск».

1971–1972 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Казатин», «Узбекистан».

1972–1974 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «И. Рябиков», «Советские профсоюзы» (понижен в должности за несчастный случай на «Узбекистане»).

1974–1975 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Тирасполь».

1975–1977 – капитан-директор БМРТ «А. Махалин».

ЯЦ Пётр Васильевич

Капитан дальнего плавания
(27.11.1944)

Родился в селе Докшукино Урванского района КБАССР, потом семья переехала в посёлок Шкотово Приморского края.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1966–1972 – с июня матрос УТРФ, 3-й, 2-й, старший помощник капитана СРТМ, СТР, СРТ «Камбальный», старший помощник капитана СРТМ «Тургень».

1972–1989 – капитан СТР-1320 УТРФ.

1974 – медаль «За трудовую доблесть».

1981 – орден «Знак Почёта».

1986 – орден Трудового Красного Знамени.

1989 – портовый флот. Капитан БК «Рьяный».

1992 – ОАО «Камчатрыбпром». Капитан СРТМ «Пограничник Змеев».

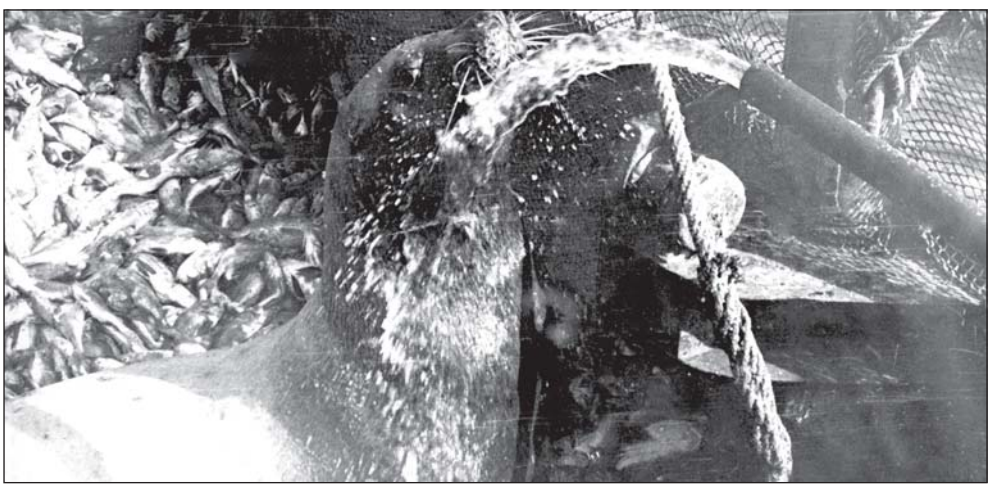
1993 – капитан СТР «Козельский».

1995 – капитан СТРМ «Корякское нагорье».

1996 – сентябрь, вышел на пенсию, выехал в город Темрюк.

1997 – лоцман порта Кавказ.

Петр Васильевич в порту Кавказа в 2010 году



О чем могут говорить при встрече в порту капитаны?
Только о той рыбе, которую они ещё не поймали.

Капитан Яц П. В. (слева) и корреспондент газеты «Рыбак Камчатки» А. С. Протасенко

Капитан Яц П. В. (справа) и капитан Добробаба В. Н.

РУБАХИН Илья Иванович

Капитан дальнего плавания
(06.08.1946)

Родился в посёлке Майское Хабаровского края.

1961–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1966 – в ноябре получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 234/66 от 24.11.1966 года, в ПМРП и назначается 3-м помощником капитана, 2-м помощником СРТ «Конус».

1969 – старший помощник капитана СРТМ.

1974 – ноябрь – назначается капитаном СТР-1320 «Сегозеро».

1978 – капитан-наставник службы мореплавания базы тралового флота.

1982 – заместитель начальника службы безопасности мореплавания ПО «Камчатрыбпром».

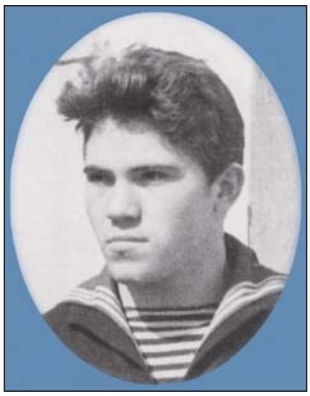
1984 – начальник отдела безопасности мореплавания ПО «Камчатрыбпром».

1987 – переводится в морской рыбный порт капитаном на БК «Рьяный».

1995 – вышел на пенсию.

Выпускники ПКМУ 1967 года (судоводители)

АНТОШИН Вячеслав Иванович



Матрос первого класса
(1947–1966)

Родился 1 августа 1947 года в городе Елизово Камчатской области

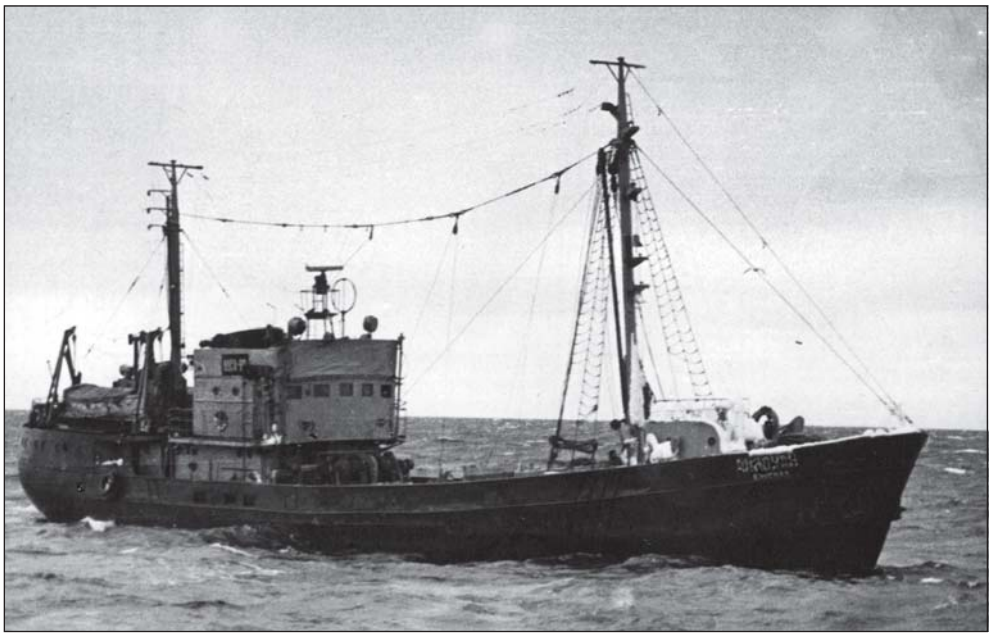
1962 — поступил на судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1963 — участник плавания на баркентине «Горизонт».

1964 — участник плавания на учебно-производственном судне ПХ «Гоголь».

1965 — с 5 сентября матрос 1-го класса СРТ «Карага».

1966 — 21 февраля погиб вместе с экипажем СРТ «Карага» в бухте Вестник.



Первая потеря

Весна 1965 года. С каким нетерпением каждый раз мы ждали весну и не потому, что она врывается в нашу жизнь большими проталинами и цветением лужаек. На Камчатке это можно увидеть только в мае – начале июня. А совсем другим. Весенний рубеж – окончание теоретического курса лек-

ций, это признак приближающихся экзаменов, это грядущая годовая практика, то есть работа на флоте, уже в штате, матросом 1-го или 2-го класса, это первая зарплата, это самостоятельность, наконец, это то, о чем мечтает, наверное, каждый курсант Петропавловск-Камчатского мореходного училища! Так представлялось мне, несмотря на то, что 18 лет мне исполнится только в августе. Так в моем представлении думали все мои товарищи: и Вася Буженик, и Слава Ковалев, и Миша Смородов, и Юра Сердюк.

В центре – В. Антошин, П. Ткаченко, Е. Васильев в окружении сокурсников перед практикой (начало лета 1965 года)

Все чаще тема годовой практики возникала, когда мы собирались в кружке, на самостоятельных занятиях, и каждый видел по-своему свою практику – все больше и больше эта тема забирала наше внимание. Мы представляли, что эта практика не будет похожа на две предыдущие: баркентина «Горизонт» (весна-лето 1963 г.) и лето 1964 г. – пароход «Гоголь», где мы были всей группой, у нас были преподаватели-воспитатели, которые четко следили за нашим графиком занятий, питанием, сном. Мы представляли, что в любой экипаж мы попадаем на штатную должность и все проблемы решаем вместе с экипажем на равных, безо всяких скидок на молодость и малоопытность. О трудностях и опасностях выбранной нами профессии мы не думали и не предполагали, что любая практика – это еще и естественный отбор. Что невидимые природные силы будут отбирать из нас тех, кого после практики оставить учиться дальше, а кого под разными предлогами (болезнь, женитьба, разочарование в выбранном жизненном пути и т. п.) заставить принять решение уйти из училища.

Так у нас уже было. Перед третьим учебным курсом, после практики на пароходе «Гоголь», от нас ушел наш товарищ – Андрюша Шабашов. При этом для нас причины его ухода оказались так и не понятны. Собрался жениться, сначала перевелся на заочное, а потом бросил совсем. Крепкий парень, выросший в семье врачей в Комсомольске-на-Амуре, влюбленный в море, неисправимый чудак, шутник, балагур и заводила – Андрюша Шабашов вдруг покинул наш кубрик и устроился матросом на лихтер «Уда». Нам было жалко потерять такого товарища, но его никто не осудил. Решение он принял сам.

Итак, получив план по самоподготовке на годовую практику и направление в УТРФ, мы разлетаемся, кто куда.

Считалось, что везет тому, кто получил направление на БМРТ, которых еще было в УТРФ не более семи единиц (первым был «Браслав», второй «Хинган», «Опала» (1962), «Амгу», «Илларион Рябиков», «Трудовые резервы», «Узбекистан»), но далеко не всем повезло. На БМРТ «Хинган"» к капитан-директору В. А. Дубовицкому попал только Миша Смородов, Коля Симаков попал на теплоход «Холмск», Женя Васильев на плавбазу «Красноярск», Боб Иванников на пароход «Якут», Володя Кондрашев и Володя Грачев – на СРТ «Ропша», на такой же промысловый СРТ «Семипалатинск» попали Володя Чекунов и Саша Глухов, Славка Антошин – на СРТ «Карага», я - на СРТ «Академик Книпович» (поисковик), Юра Санаров – на СРТ «Синарск». Слава Ковалев, пробыв один месяц на морском буксире «Сигнальный», попал на БМРТ «Куба» вместе с Васей Ялсыковым.

В общем флот плотно оккупировали будущие штурмана 13 роты ПКМУ.

В июле 1965 г. я прибыл в отдел кадров с намерением попасть на промысловое судно. По наставлению старшего брата Валерия, который годом раньше начал годовую практику у известного промыслового капитана Павла Егоровича Алешкина на СРТ «Полярник» и был очень доволен этой практикой во всех смыслах: и в материальном, и опыта набрался, дай бог каждому. Рыбачили они в Бристольском заливе. Именно тогда прошел жуткий шторм с обледенением и гибелью четырех СРТ Невельской базы тралфлота – «Севск», «Себеж», «Нахичевань» и «Бокситогорск». Коснулся этот шторм и СРТ «Полярник», и других СРТ камчатского тралфлота, но опытные камчатские капитаны отстоялись во льдах. Ураганный ветер выносил СРТ изо льдов на чистую воду, но они залазили во льды снова и снова, потому что борьба с обледенением на таких низкобортных судах с промысловым такелажем, как СРТ-300, как правило, была малоэффективна, создавала угрозу опрокидывания от перемещения центра тяжести судна, от быстрого намерзания на вантах, мачтах, палубах, брашпиле, кнехтах, шлюпках. Обмерзала даже вертикальная обшивка рубки, верхние антенны кормовой мачты, антенны радиолокационной станции (РЛС) – все, к чему на секунду прикасались соленые брызги взбесившихся волн Берингова моря при минус 20 градусах по Цельсию.

Капитаны знали, что лучшей защитой судна и экипажа от стихии может быть только лед. Конечно, знали это и невельчане, но они не успели добежать и спрятаться в лед до того, как ветер взбеленил гребешки волн Бристольского залива.

Однако все это я узнал позже, когда принимал непосредственное участие в поиске пропавшего СРТ «Карага» 22 февраля 1966 года.

Но вернемся к началу практики.

Угрюмый инспектор отдела кадров на мою просьбу направить меня на

промысловое судно усмехнулся и со словами: «Вот и закрыли заявку капитана Дубовского Льва Ивановича», - поручил своему помощнику заполнять мое личное дело и, уже обращаясь ко мне, сказал: «Как подрастешь, обязательно направим на лучшее промысловое судно, а пока пойдешь в ремонт на СРТ “Академик Книпович” к капитану Дубовскому. Через месяц судно выходит в Олюторский залив на поиски и наводку промыслового флота на косяки сельди в помощь СРТ “Карага”, который уже там».

Мы выходили теплым августовским днем из Авачинской губы, я стоял на руле, и Лев Иванович Дубовский, капитан, бог и царь одновременно, воодушевленно отдавал команды по подготовке судна к выходу в море, в Олюторский залив, при этом в открытое окно мостика он ругал старшего тралмастера за плохо принайтованное промвооружение на палубе, а, повернув голову влево от окна, вглубь рулевой рубки, он одновременно отдавал команды на руль, то есть мне, и нес по кочкам повара, стоящего за моей спиной, в дверях рубки за то, что он не успел приготовить первое блюдо к обеду. Узнав истинную причину задержки и найдя ее уважительной, он сбавил голос на полтона и внушил молодому коку, что на флоте не принято выходить в море на голодный желудок, что со времен Петра эту традицию нарушают только такие охламоны, как он, то бишь повар. Затем все мы, стоящие на мостике, а кроме нас с коком, был здесь еще старпом и начальник радиостанции, узнали, как именно варится борщ, что нарезается и как, что кладется в кастрюлю в первую очередь, что потом, как борщ заправляется, чем, и сколько он должен настаиваться.

Затем капитан опять начал вести монолог, обращенный к тралмастеру, глядя с высоты своего положения и рубки на него, стоящего на палубе и опускающего в трюм «куклы» с делью, привезенной с базы МТС только что утром, наставлял его в том, что свалить все в трюм это не самое главное, хотя и важное, а вот закрепить все это в трюме, при этом отдельно свое и отдельно для СРТ «Карага» - это уже целая песня… Так вот, пока капитан отвлекся от кока, в бой вступил старпом, который сказал повару, что первым пробу должен снимать старпом и за полчаса до обеда, ибо ему и только ему по должности положено первому испытать съедобность любого варева перед тем, как кормить экипаж. Увидев, что капитан закончил свой монолог по части крепления груза в трюме и его уши освободились для восприятия, старпом, продолжая наставлять кока, теперь уже сказал, чуть повысив тон голоса и повернувшись при этом к капитану, что первому подавать борщ надо капитану и только, а уж потом – по старшинству сидящих за столом. Услышав это, капитан одобрительно крякнул и как-то доброжелательно посмотрел на старпома, а тот и вовсе запел соловьем, продолжая таким образом отбирать инициативу у капитана и дальше. Но скоро Льву Ивановичу надоело слушать бесцветную речь старпома, он сильно кашлянул и дал мне команду: «Пять градусов вправо!». Но так как во время дачи

команды рулевому старпом остановил свои наставления, собираясь затем их продолжать, то капитан его опередил: «Даю два часа старпому на подготовку судна к выходу в море, а повару – на приготовление борща. А сейчас встанем на якорь».

Капитан опять повернулся к окну рубки и, крикнув боцмана, отдал ему команду: «На брашпиль, будем становиться на якорь». И дал команду: «Стоп машине». Я продолжал стоять у руля, не шелохнувшись, хотя повар быстро слинял с мостика, а старпом вышел на левое крыло и, не закрыв за собой дверь, начал громко перечислять старшему тралмастеру, его помощнику и матросам, что предстоит сделать за отведенные капитаном два часа. Весь его монолог был пересыпан матом, как хороший украинский борщ перцем, из всего сказанного им за последние десять минут я уловил только, что «фор-бом-брам-штаг-карнаг» – это очень плохо и соответствует крайне возбужденному состоянию старпома.

В. Антошин – помошник командира 1-го взвода, 13-й роты, ставит задачу своим подчиненным

Как много интересного я узнал на отрезке начального пути СРТ «Академик Книпович», отошедшего от причала «Фрезы» в 11.45 камчатского времени до постановки на якорь в 12.30 – столько, сколько не узнавал за целый семестр курса ПКМУ. Я твердо еще раз убедился в правильности выбранного мною жизненного пути, вспомнив очередность подачи полных чашек борща в кают-компании, и от сознания того, что это будет со мной не скоро, я вспомнил наваристый мамин борщ и, закрывая глаза, я невольно потянул носом, ощущая как бы наяву нахлынувшие воспоминания, мое сознание начало меня покидать, давая место ощущению пустого желудка и боя барабанных палочек, как будто кто-то там стучал и кричал: «Эй, на мостике. Если через два часа не съедите отходной борщ, то пойдете крепить груз в трюме, фор-бом-брам-штаг-карнаг, будь оно неладно!»

Оказалось, что так проявляются голодные обмороки, особенно предотходные и особенно у курсантов, желающих поскорее покинуть несуразный, неорганизованный берег, где нет мамы с ее борщом и нет уже и преподавателей-воспитателей прежних практик.

Повернув у мыса Шипунского на северо-восток, наш курс, проложен-

ный капитаном, с небольшим изгибом влево у мыса Кроноцкого, уперся прямо в устье р. Пахача.

По расписанию вахт мне досталась вахта старшего помощника капитана – это с 04 до 08 утра и с 16 до 20 часов вечера. Мои коллеги довольно улыбались и говорили, что это проявление особого доверия к курсанту, раз старпом взял его на свою вахту. При этом они умалчивали, что вахта старпома называлась «собачьей», так как у хорошо поработавшего моряка в три часа ночи самый крепкий сон, а мне надо вставать в это время на вахту и быть бодрым. «Собачья» вахта предполагала в течение всех суток вести образ жизни, отличный от других, и это было объективно. Были свои плюсы и минусы, например, утром, сменившись с вахты и позавтракав, необходимо заставить себя заниматься, к обеду валит сон, но когда разоспишься, надо заставить себя встать на обед, однако уже после обеда, когда на всем флоте мира – адмиральский час, а моряки траловой вахты идут работать на палубу, я спокойно ложусь прикорнуть до 15.30 и чувствую себя адмиралом.

После 20.00, уже после ужина, в 21.00 команда в кают-компании смотрит кинофильм или режется в домино до 24 часов, но, чтобы на вахте чувствовать себя отдохнувшим и четко выполнять команду вахтенного штурмана и смотреть вперед, т. е. отвечать за безопасность судна на ходу – в 22.30 я должен заставить себя спать, несмотря на то, что вечером самая хорошая атмосфера в кают-компании, где потоком льются морские байки и «случаи из жизни» старых морских травил, как правило, тралмастеров, механиков и боцмана. Но приходится их оставлять и идти спать.

Взвесив все «за» и «против», я быстро выработал режим отдыха, который основывался на режиме вахты, поэтому приходил на вахту раньше старпома и никогда не чувствовал себя сонным. Четверо суток перехода пролетели быстро.

По заданию начальника Олюторской экспедиции, учитывая, что мы шли из порта, получили задание прописать весь Карагинский свал с целью обнаружения косяков сельди, зашли даже в залив Корфа, но ничего не обнаружили. И уже следуя от мыса Говена вглубь Олюторского залива вдоль 100-150 метровой изобаты в режиме поиска, галсами, мы сразу стали отмечать косяки сельди протяженностью 100–200 метров, правда, они были не так часты. В общем, нас включили в работу с ходу, даже не дав времени на передачу снабжения другим судам. В районе залива, то там, то тут, промысловые суда, которые готовились к замету, обнаруживали поверхностные признаки присутствия косяков сельди и сразу звали на помощь одно из поисковых судов – СРТ «Карага» и теперь, с нашим приходом, СРТ «Академик Книпович».

Через двое суток работы по наводке промыслового флота на косяки сельди я уже полностью представлял всю схему работы экспедиции. На промысле

находились РС-300 всех рыболовецких колхозов Камчатки и Сахалина. Их было более семидесяти. Суда типа РС-300 имели и государственные рыбокомбинаты, но их было немного – около десяти штук.

Таким образом, после очередного шторма из реки Пахача, из бухты Лаврова, из устья реки Апука одновременно выходило до семидесяти РС-300 и около тридцати МРС-150, и все веером разбегались по заливу на поиски рыбы. Учитывая, что поисковые суда УТРФ СРТ «Карага» и «Академик Книпович» имели эхолоты с фишлупами, как правило, в зависимости от прогноза, они оставались в местах промысла и продолжали следить за поведением косяков сельди, потому что очень много факторов влияло на поведение косяков. Например, на ночь, особенно при ясном небе, сельдь хорошо собиралась (косячилась), а если утро было туманное, пасмурное, то косяки быстро рассыпались и было бесполезно кидать невод («кошелек») на разряженную массу. Как только небо прочищалось, то даже и днем можно было найти хороший косяк для замета. Но все-таки лучшее время в сентябре (пока не холодно) было вечернее. Мы старались с СРТ «Карага» держать разные районы промысла, и, естественно, весь отряд промысловых судов делился между нами. Регулировали весь этот процесс флагманские специалисты колхозов, находившиеся на бортах РС-300. Вечерний «сенокос» представлял собой следующее: днем мы готовили маленькие плавучие буйки с лампочкой, которая включалась, как только снимаешь колпачок и бросаешь буй в море. Как только гидроакустики поисковиков давали команду готовиться к заметам, вся армада РС-300, МРС-150, находящаяся в районе СРТ «Академик Книпович», собиралась и выстраивалась в кильватер за СРТ.

Мы шли средним ходом и прописывали косяки. Как правило, наш капитан стоял у окна на своем месте (правое окно), гидроакустик у фишлупы, я – на руле, начальник рейса и еще матрос или помощник тралмастера готовили буйки и ждали команды гидроакустика, старший помощник капитана стоял у радиостанции РТ-20 и держал микрофон с готовностью дать команду первому идущему за нашей кормой РС-300 начать замет.

Итак, все на местах, ближайший эфир умолкает, все ждут команду «На замет».

На клотике поисковика горит зеленый огонь кругового обзора, который все должны видеть. Триста лошадиных сил нашего судна молотят на средний ход, в кильватере работают еще сорок судов по 300 «лошадей». Итого 12 тысяч 300 «кобылок» готовы к броску по команде одного маленького человека! Но какого! Он небольшого роста, выпускник радиоотделения ПКМУ конца 1950-х гг. Зеленый свет фишлупы бросает отблески на его лицо, и оно кажется лиловым, он колдует, видно, что ему нелегко дать первую команду, он еще не уверен, что идем не через небольшой косяк, а находимся на поле – просто огромном сельдяном поле. Он еще раз просит

изменить курс вправо, через пять минут – влево, он отсчитывает протяженность этого поля и по его прикидке оно действительно огромно – и он тихо просит капитана сделать циркуляцию. И вот уже циркуляция почти закончена, и он кричит в открытую дверь одновременно и тралмастеру: «Пошел первый буй!» (и буй с зажженной лампочкой уже на воде), и старпому: «Первый пошел!»

И тут же взрывается эфир. С борта СРТ летит второй буй, и следующий РС-300 отдает стопор на постановку невода. И так один за другим. Тут же, учитывая расстояние от одного РС в замете до другого, недалеко, чуть сбоку от них идет в замет МРС-150. Первый из поставленных в замет РС уже кольцует невод, закрывая кошелек.

– «Ара», я – «Чинара»! «Ара», «Ара»! Я – «Чинара»! Отвечай флагману!

– «Чинара», «Чинара», я – «Ара», я – РС «Ара»! На связи! Как слышно?

– «Ара», я – «Чинара». Слышно хорошо. Что в неводе?

– «Чинара», я – «Ара». В неводе порядок. Через 40 минут – час, как зальюсь, снимаюсь в реку. Готовьте базу, поднимайте людей.

– «Ара», я – «Чинара», понял, все уже ждут наготове. Мы тебя расцелуем, уже как три дня без работы. Скорее, скорее!

Вася Тюрин и Слава Антошин — друзья не разлей вода

И все это накладывается в эфире, гомонят уже практически все – и те, кто ловит, и те, кто ждет рыбу на берегу. Тут вам и доклад, и бурная радость, и надежда того, кто еще не скольцевал и не знает улова, у кого-то зацеп и кошелек неправильно выложился, кто-то начал стягивать раньше времени и у него образовалась «борода».

Нам удается поставить всех желающих в замет часа через четыре-пять, и мы ложимся в дрейф посреди огромного, светящегося гирляндами огней плавучего города. Гидроакустик-колдун увлеченно докладывает капитану о возможных размерах сельдяного поля и сравнивает свои прошлогодние записи районов поиска в Олюторском заливе, показывает основные места скопления сельди по всему заливу, ориентируясь по мысам и присва-

ивая районам скоплений названия мысов, в районе которых в разное время (по месяцам, ночь-день), по температуре, по наличию планктона – питание сельди (где рыба калянусная, а где нет). Все у «колдуна» оказывается есть. Он – мастер своего дела.

И вот, один за другим сейнеры, залив полный трюм сельдью, убрав на кормовую площадку невод, спешат на производственные базы колхозов и рыбокомбинатов. Производственная база представляет собой ряд цехов, где установлены посольные чаны, между чанами идут транспортеры, по которым сельдь подается в посольный чан, туда же подается и соль. При определенной солености тузлука, времени посола, когда лаборант определит уровень просаливания сельди, ее из чана перекладывают (убирают) в 100–120-литровые бочки с вкладышем или в ящики с пергаментом, где сельдь укладывается рядами.

Таким образом, упакованная (затарированная) сельдь готова к недолгому хранению и выставляется в холодильники или на улицу, на открытую площадку, где укрывается брезентом, так как в сентябре в поселках Олюторского залива ночью атмосфера охлаждается от ноля до минус пяти градусов, где она дожидается подхода транспортов для отгрузки в порты Владивосток и Находка.

Впервые я узнал, что капитаны РС-300, особенно одного колхоза, учитывая, что за хороший замет в неводе может оказаться 200-250 тонн сельди, которой хватает на заливку нескольких судов, сами решают между собой, кто не будет метать невод, а зальют трюм из невода партнера и побегут вместе на сдачу в реку. Как правило, делали они это по известной им самим очереди, потому что, если другой РС-300 залил трюм из моего невода, то сдачу сельди он оформляет на берегу «50 на 50», то есть 50 процентов получает тот, кто выловил, и столько же тот, кто доставил рыбу на берег. В целом, это было разумно, так как если каждый РС-300, особенно на больших сельдяных полях, сделает по замету, после заливки трюма половина рыбы выпускается из невода, но это уже поврежденная рыба, и она погибает. А при схеме, когда хорошая промысловая обстановка и одного замета хватает на заливку трех-четырех РС, экономят орудия лова, время, затраченное на доставку улова на береговую базу, и эффективнее используется сырье, без потерь. Да, такой опыт не описан ни в одном учебнике.

Наконец-то выдалось свободное время, и наш капитан зовет СРТ «Карага» к борту, благо море, как озеро, для передачи привезенного снабжения и продуктов. Носовой швартовый подает мне Слава Антошин, мой однокурсник, только не из нашей третьей, а из первой группы. Но за два полных курса мы все уже считаемся почти родственниками, мы понимаем и видим, что с каждым курсом нас становится меньше, и от этого мы еще больше становимся одной семьей.

Слава Антошин – парень из Елизово, где у него большая семья, и выб-

рал он морскую дорогу, а не сельхозтехникум, поэтому близок мне по духу. Его закадычным другом по группе был Вася Тюрин. Наши родственные узы венчает наш командир роты Зубков Виктор Иванович, признанный всем нашим мальчишеским сообществом отцом, лидером.

Мы обнимаемся со Славой. Он приглашает меня к себе в каюту, я приглашаю его к себе. Суда наши одинаковые, только СРТ «Карага» на промысле уже больше двух месяцев и поободрал свои бока. Слава делится впечатлениями о большом промысле, об огромных заметах, которые ему приходилось видеть, о легендарных капитанах РС-300, имеющих огромную везучесть в заметах. Он перечисляет многих из них, некоторых он видел лично – все они в основном молодые, заканчивали наше же ПКМУ в 1959–1960 гг., и уже мастера своего дела. Когда он рассказывает о промысле, его глаза как бы подсвечиваются огоньками, они пылают.

Быстро пролетели почти три часа стоянки. Мы все перегрузили на СРТ «Карага». Отдали швартовые концы, и вот уже, дав ход, от нас медленно отошла «Карага». Слава крикнул мне, что он с почтой получил аж три письма, в том числе два от мамы. Я помахал ему рукой и на мгновение задумался: а от кого же третье письмо? Ясно! Скрывает, значит, но ничего – при следующем подходе обязательно выпытаю. Нам уже по 18 и он вполне имеет право на что-то особенное…

Хорошая промысловая обстановка сохранялась до 20 октября, мы продолжали работать посменно: один СРТ наводит промысловый флот, другой подготавливает запасной район для промысла. Флота стало поменьше. МРС-150 уже ушли, закончив промысел. Несколько раз мы еще встречались с СРТ «Карага» в бухте Лаврова, куда укрывались от шторма, и перед снятием СРТ «Карага» в порт, мы простояли борт о борт несколько часов, провожая их. Это было уже в начале ноября. Прощаясь со Славой Антошиным, я сказал, что скоро и мы пойдем в порт, после 15 ноября, так как для РС-300 навигация в Олюторском заливе может длиться максимум до 10–15 ноября и то по фактической хорошей погоде. На улице было уже холодно, мы были в телогрейках и шапках. Горы вокруг были уже покрыты снегом. И небольшой ветерок с берега, и сопки, покрытые снегом, и замолкнувший вдруг эфир – все это придавало процедуре проводов какой-то унылый и тоскливый облик.

Пожав друг другу руки, мы пошли выполнять команду капитанов «отдать концы». Никогда не забуду улыбку Славки в тот момент, когда я спросил его о третьем письме, полученном им при нашей первой встрече. И хотя он не признался, улыбка была красноречивее любых слов. Я еще не знал, что следующая наша встреча произойдет при иных обстоятельствах, но улыбку эту запомнил навсегда.

К середине ноября температура воздуха опустилась уже в ночное время до минус 20–25 градусов, и река Пахача, наверное, уже бы замерзла, если

бы не буксиры, которые выводили из реки в каждый прилив десятки плашкоутов, груженных бочковой и ящичной сельдью. На рейде Пахачи стояло десятка полтора транспортов Востокрыбхолодфлота – рефрижераторов и сухогрузов, принимавших сельдь для доставки во Владивосток и Находку. Последнюю группу РС проводили в Петропавловск еще неделю назад. По просьбе начальника экспедиции Камчатрыбпрома, которую возглавлял заместитель начальника КРП, молодой капитан дальнего плавания Потапенко Виктор Петрович, круглолицый, плотного телосложения и, как я понял, крутого нрава (так говорили). Наш СРТ оставался на рейде Пахачи для обеспечения безопасности буксирного флота с плашкоутами, сплошным потоком идущими из реки к транспортам. Из-за нехватки буксирных катеров и все возрастающих объемов отгрузки, мы подстраховывали работу буксиров и иногда сами цепляли в районе устей по 4–6 плашкоутов, и тащили их к транспортам, а катера в это время забирали освободившиеся плашкоуты и уводили их в реку под погрузку.

Каждое утро по радио В. П. Потапенко проводил диспетчерскую, и мы узнавали количество отгруженной за сутки сельди: 12 ноября – 2600 т, 13 ноября – 4000 т, 14 ноября – 6300 т. Такими темпами шла отгрузка. Морозы крепчали, темпы росли. Каждое утро мы узнавали, кто хорошо потрудился, какие базы (колхозные или комбинатов) шли впереди. Очень часто начальник экспедиции называл в числе передовых базу Хайлюлинского рыбокомбината и ее руководителя – заместителя директора комбината Якунина Николая Матвеевича, моего отца, это поднимало мне настроение, да и вызывало уважение и ко мне со стороны экипажа, чем я очень в то время гордился.

Наконец-то поступила команда из управления сниматься в порт. Хотя рейс наш был небольшим, но он был для меня по-настоящему первым, и поэтому мы бежали в порт домой со скоростью, значительно превышающей ту, с которой мы шли в Пахачи. И не потому, что мне так хотелось, а дул и попутный северо-восток, и течение добавляло нам пару узлов.

Отчетливо помню, что когда мы уже вошли в Авачинскую бухту и у мыса Сигнального повернули на заход в порт, мимо морвокзала в ковш, на улице, где сходятся улица Советская и Ленинская, чуть правее, мы увидели новое здание, которого, когда уходили, никто не помнил. Мы начали спорить о том, что, возможно, оно строилось раньше, но было не побеленным, и мы его просто не заметили, а теперь во всей красе перед нами предстал (как узнали потом) Дом профсоюзов, сданный в эксплуатацию к 7 ноября 1965 года. Это был к тому времени первый дом из ряда сегодня уже построенных зданий, в том числе и горисполкома. Было приятно, что пока нас не было в порту, здесь люди тоже не сидели сложа руки. Хотя, конечно, если бы это была бы гостиница с рестораном внизу, было бы лучше. Но и профсоюзы – тоже неплохо.

Через неделю после прихода начальник отдела кадров распорядился

отправить практикантов в отгулы, и, попрощавшись с судном, я уехал в Ивашку к родителям.

По возвращении из отгулов встретил очень многих из наших ребят, также пришедших из рейсов в порт. Приближался Новый год. В кармане приятно шуршали заработанные деньги, и в компании Коли Побережного, Славы Ковалева, Васи Ялсыкова мы его неплохо отпраздновали, хотя и с небольшими потерями. Коля Побережный на лестнице, ведущей с ул. Ключевской к Камчатрыбпрому, поскользнулся и сломал ногу, а Ковалев Слава в районе 75 километра случайно проколол ногу (на внутреннюю и внешнюю дезинфекцию той раны были израсходованы последние полбутылки коньяка, а девушка, из-за которой все это случилось, вышла замуж за другого), но в среднем все были целы. Сразу после новогодних праздников в отделе кадров я получил направление на СРТМ 8-411, который стоял на ЖБФ и готовился в Ванкуверо-Орегонский промысловый район, к западному побережью Америки.

Район был новый, перспективный и дальний – эти три признака позволили мне быстро сориентироваться и из всех предложенных вариантов выбрать именно этот. К тому же траулер собирался на выход в середине февраля, остальные уходили значительно позже: в марте, апреле, мае. Позвенев оставшейся мелочью в кармане, я быстро согласился на дальний рейс. Двенадцатого января 1966 года в 12.00 я без труда нашел свое судно на причале жестяно-баночной фабрики и представился старпому. Приняв от меня направление, поинтересовавшись, где я был до этого на практике, оценив меня визуально, старпом улыбнулся, подселил меня в каюту к другому матросу и огласил, что моя вахта у трапа с 00.00 до 08.00 13 января. Добавил при этом, что мне как будущему штурману не требуется инструктаж и что я уже не какой-нибудь там салага, а матрос, проверенный капитаном Л. И. Дубовским, потому что продержался у него 4,5 месяца и остался не списанным, а это неплохая оценка. «Знаем мы Льва Ивановича», добавил он и как-то криво улыбнулся. Прощаясь, старпом протянул мне талоны на питание в столовой ЖБФ, где питался весь экипаж, потому что продукты на судно должны были привезти только к 25 января и тогда же прислать кока.

Ощутив в руках пачку талонов на питание, я как-то пренебрежительно тряхнул мелочью в кармане и до меня дошло, что на флоте умереть с голоду мне не дадут, и я еще спасу 2–3 курсантов-товарищей, которые уже несколько дней после новогодних разносолов сидели в нашем общежитии на жареной мойве, на покупку которой ежедневно сбрасывались. Один килограмм жареной мойвы стоил в то время 30 копеек. Нам ее насыпали два огромных кулька (это один килограмм). Двадцать две копейки стоила булка хлеба. Все это богатство делилось на две части и именовалось обедом и ужином. Но теперь с этим покончено! Будем как белые люди. Надо учить-

ся экономить деньги, подумал я и поехал приглашать своих ребят на ужин в столовой ЖБФ, щедро тратя талоны, выданные старпомом. Вечером после ужина проводил Побережного, Ковалева и Ялсыкова, предварительно показав им судно.

Готовясь к вахте, познакомился с капитаном СРТМ 8-411 Бородовским Владимиром Романовичем, но оказалось, что он сдает дела Холодену Григорию Николаевичу, и эти два коренастых, крепких рыбака (один немного коренастее другого) пожелали мне удачной вахты и покинули судно. Таким образом, судно к рейсу будет готовить капитан Холоден Г. Н. понял я.

Быстро летели дни, и вот уже отдел кадров присылает механиков, тралмастера Петра Григорьевича Крыгина, его помощника, появился и боцман. Все говорило о том, что скоро судно будет укомплектовано кадрами, затем его поставят в ковш рыбного порта для загрузки снабжения, и мы уйдем в рейс.

Слава Ковалев вскоре был направлен на пароход «Барнаул», Володя Косыгин – на пароход «Якут», Женя Васильев после Нового года был направлен на танкер «Лира», который возил разные бензины и масла на побережья. И мы часто шутили по поводу того, что когда танкер «Лира» был «в грузу», то палубы над водой вообще не было видно, торчали одни трубы и чуть возвышалась кормовая надстройка. А шутили, вспоминая вопрос, заданный на первом курсе Андреем Шабашовым на предмет способа проверки наличия горючих паров (бензиновых) в пустых танках. Но, в отличие от Андрюши, Женя знал, что нельзя проверять танки горящими спичками, и здесь наш любимый преподаватель Адольф Александрович Норкин, который объяснял Андрюше возможные последствия такой «проверки», мог бы быть спокойным.

Десятого февраля 1966 года нас поставили в ковш морского рыбного порта под погрузку продуктов и материально-технического снабжения. В ковше рыбного порта вовсю кипела работа. Ежедневно свежевыкрашенные СРТ-300, СРТ-400 крутили ходовые испытания и готовились к зимней рыбалке. Большая группа флота собиралась на промысел в Бристольский залив на камбалу. Другой отряд СРТ-300 готовился к промыслу в Охотское море и в район Северных Курил. Ежедневно то один, а то и сразу несколько СРТ, попрощавшись с родными прямо у причала «Фрезы», прощально гудели и выходили в рейс.

Девятнадцатого февраля был обычный зимний пасмурный день. Мы уже были укомплектованы на 95 процентов: еще не было гидроакустика и электромеханика. Продукты были на борту, промвооружение на месте, трюм был забит гофтарой, утром должна была быть произведена заправка аммиаком всей рефсистемы, поэтому нас поставили первым корпусом в торце холодильника на косе.

Согласно аварийному расписанию, заправка аммиаком считалась особо

опасной процедурой и всех матросов поставили на обеспечение безопасности работ. Я стоял на палубе и принимал баллоны с автомашин. Мы укладывали их на палубе и следили за шлангами, идущими от баллонов к ресиверу рефотделения.

Часов в двенадцать по полудни на причале появилась группа ребят: Женя Васильев, Коля Завгородний, Вася Тюрин, которые, увидев меня, остановились и поздоровались. Узнав, что мы на отходе, Женя сообщил, что СРТ "Карага" тоже на отходе, и что они ходили проводить в рейс Славу Антошина, но его не оказалось – старпом отпустил его до 16.00 попрощаться с родителями, поэтому они направляются на выход из порта куда-то пообедать. Пожелав им удачи, я продолжил дежурство у аммиачных баллонов. В этот день от "Фрезы" мимо нас проследовало на рейд несколько СРТ-300, готовых к отходу. Где-то в 18.00 уже темнело, но мы успели перекачать нужное нам количество аммиака в ресивер и, убрав два запасных баллона в свои гнезда в рефотделении, загрузив пустые баллоны в автомашину, отправились ужинать в кают-компанию.

Следующий день (20.02) нас оставили на старом месте и Петр Григорьевич Крыгин – старший "трал-майор" – растянул на палубе новый трал. Стал его проверять, промерять, затем из трюма достали новый куток и стали пришивать его к тралу. Мне было очень интересно, но Петр Григорьевич был скуп на разъяснения и все время повторял: "Молодой, ты следи за моими руками и все поймешь, а если не поймешь – не быть тебе рыбаком". Вот такой вердикт, ни больше – ни меньше.

Иногда Петра Григорьевича удавалось разговорить и он рассказывал про свое ремесло очень тихим, но внятным голосом, простыми словами, делая отступления в своем изложении и подчеркивая, что мы – салаги и ничего еще в море не знаем и особенно не знаем, как штопать трал (именно "штопать"). Мы, молодые матросы, ему не перечили, соглашались, но обещали все узнать и суметь заштопать, если он нас научит, на что он всегда удовлетворенно кивал, не выпуская папироску из зубов. Со временем все больше и больше мы привязывались к этому малоразговорчивому мастеру своего дела.

Увидев, как он аккуратно расчесывает свою бороду и вообще следит за ней, я решил в рейсе тоже отпустить себе бороду.

К вечеру погода стала меняться. К 21 часу резко подул северо-западный ветер – предвестник похолодания. Пользуясь свободным вечером, я пошел на почту на Ленинской и отправил родителям телеграмму, что 21.02.66 уходим в рейс, и путь наш лежит вдоль Алеутской гряды в Аляскинский залив, а там до островов Королевы Шарлотты рукой подать, где уже и весна, и тепло (в общем, "травить" я уже научился будь здоров, но знал, что маму это успокаивало, хотя она еще не могла смириться, что мне уже 18 лет). С чувством выполненного перед родителями долга, я вернулся на

судно и завалился спать. С утра всех нас ждал суматошный день – отход. Однако досмотреть сны нам не пришлось.

Около шести часов утра нас поднял боцман, предупредив, что, возможно, по прибытию капитана на борт будем отходить. Мой подъем занял не более десяти минут. Встав с кровати, я услышал через неплотно задраенный иллюминатор вой ветра и ощутил ледяное его прикосновение. Я задраил иллюминатор, умылся, тепло оделся и пошел в кают-компанию, как сказал боцман. Здесь уже сидели старший помощник капитана, стармех, боцман, старший тралмастер и его помощник, а также все матросы. Старпом сказал, что ночью капитан был вызван в управление. На восточном побережье (юго-восток) ураганный северо-западный ветер, сильное обледенение. Флот, который был на переходе (вышел из порта 20.02.66), ищет укрытие под берегом, с частью судов потеряна связь, поднято по аварийной тревоге спасательное судно «Орел». Все находящиеся на восточном берегу крупные суда подключены к поиску судов, с которыми потеряна связь. Я вышел на палубу и почувствовал, как ледяной ветер проникает под телогрейку, свитер, рубаху, пронизывает насквозь, как будто я голый и надо двигаться и двигаться быстро, чтобы действительно не околеть от холода. Поднялся на мостик, на термометре минус 18 градусов, но ветер в 8–9 баллов усиливает мороз вдвое, а это уже за 30!

Мы стоим у причала, торец косы, к северо-западу распадок между Никольской сопкой и Сигнальной – как раз труба (ветер прижимной), без буксира не отойти, подумал я и нырнул в кают-компанию. Старший помощник капитана, чтобы скоротать время, рассказывал, как ровно год назад в Бристольском заливе были организованы поиски четырех СРТ Невельской базы тралового флота, потерявших связь, и как это кончилось трагедией четырех экипажей.

Но это Бристольский залив, а здесь свой родной берег, тем более прогноз сохраняет NW, значит ветер с берега – берега родного, своего. Можно ведь укрыться под берег, за островки, наконец, воткнуться носом в берег и отдать якорь. Так каждый высказывался с оптимистической ноткой, никто не хотел и думать, что все может быть иначе.

Где-то около семи часов на борт прибыл капитан Г. Н. Холоден, молча поднялся в каюту и вызвал старпома, стармеха и начальника радиостанции к себе. Мы остались ждать команду.

Через 30 минут был дан «товсь» главному двигателю, и мы стали готовиться принять буксир с катера-толкача и по команде капитана отдать концы. Оттащив нас от причала, толкач ушел в портофлот, наше судно дало ход, и вскоре мы, пройдя мыс Сигнальный, вышли на рейд. Как только мы вышли из-за Сигнального, я сразу понял, какова природа обледенения. За десять минут, пока мы шли средним ходом, бак судна, кнехты, брашпиль, сама палуба, тренога мачты, сама мачта на половину, промыс-

ловая палуба – все покрылось льдом, образовавшимся от брызг волн. Капитан убавил ход до малого, стало меньше захлестывать, брызги, слетавшие с пенных гребней волн, уже не долетали до палубы и палубного оборудования, льдообразование прекратилось. Боцман позвал меня с собой на бак готовить якорь к отдаче, так как наша очередь к танкеру-заправщику была следующая и бункерующийся БМРТ должен отойти от заправщика где-то через два часа. Эти два часа ушли на то, чтобы мы, трое молодых матросов, специальными деревянными киянками обкололи лед с брашпиля, кнехтов, вант, промысловой палубы, траловых дуг, который образовался за то время, пока мы шли на якорную стоянку.

В десять часов утра мы ошвартовались к танкеру за полным бункером 134 тонн дизтоплива. Когда топливо по шлангу пошло на судно, Григорий Николаевич доложил диспетчеру, что через час мы выходим на поиски. Я стоял на мостике на вахте, на руле, и сначала не понял, на чьи поиски мы выходим, хотя понимал, что по пустякам ночью капитана СРТМ 8-411 не поднимают и вся последующая череда срочных выходов, срочной и полной бункеровки означает только одно – что-то могло или может случиться.

Улучив момент я спросил у начальника радиостанции, что же произошло на флоте, кого мы пойдем искать. «Карагу», – лаконично ответил он и вышел в радиорубку.

Меня будто током ударило. Действительно, через час, отдав топливный шланг и швартовые концы, мы снялись на выход из Авачинской бухты по выходному створу.

Главный двигатель нагревался быстро, как бы понимая, что у нас очень важное дело. Минут через тридцать мы уже шли полным ходом. Сильный ветер бил нас с правых кормовых углов, но их брызги были нам не страшны.

Я не мог думать ни о чем, кроме СРТ «Карага». Вспомнился Слава Антошин, еще вчера стоявший у причала «Фрезы».

«Мы обязательно найдем вас! Просто скис радиопередатчик или РТ-20. Слава, потерпи немного, мы уже идем, нет – летим!»

Выйдя из бухты в океан, мы легли на курс 180 градусов на мыс Поворотный и воочию почувствовали атмосферу прошлой ночи. С востока-юго-востока катила огромная, далеко не пологая зыбь; с чистого NW уже сутки дул девятибалльный ветер.

Таким образом, следуя вдоль восточного берега от Петропавловска на Лопатку и далее в Охотское море, судно подвергалось стремительной бортовой качке от восточной-юго-восточной зыби слева, а справа, почти в правый борт, бил морозный северо-западный ветер ураганной силы, который как бы образовывал и тут же взъерошивал мелкую волну навстречу зыби, и не просто взъерошивал, а стремительно срывал пену с мелких волн, превращая их в летящие брызги и бросая все это на борта, палубы, такелаж,

палубные механизмы. При этом, каждый раз ныряя носом вниз, к подножию волны, судно получало очередную порцию пенных брызг, оставшихся на судовых деталях мертвой хваткой и определенным весом. В общем, каждые три минуты вес судна увеличивался на несколько тонн, при этом только в надводной части, поэтому без постоянной околки льда с надстроек, такелажа, палуб и сброса этого льда с палубы в море – судно было бы обречено. «Такая вот получилась наглядная иллюстрация воздействия стихии на судно», – подумал я, вспоминая инструкцию по околке льда.

В 12.00 меня сменил матрос Горелов. Быстро пообедав, я поднялся на мостик и попросил капитана разрешить мне прослушивать эфир на частотах РТ-20, попеременно частоты 2095, 2575, 2182, 2400 кГц. На мой взгляд, это могло дать информацию о судах, находящихся на юго-востоке Камчатки, возможно, кто-то кого-то где-то слышал на этих частотах. Суда тралфлота использовали частоту 2095 кГц, колхозники – 2575 кГц, приморцы и сахалинцы – 2284 кГц, а частота 2182 считалась аварийной.

Григорий Николаевич разрешил и часто заходил в штурманскую рубку, спрашивая, нашел ли я кого-нибудь. Я давал ему информацию, и он выходил в рулевую.

На мостике постоянно шло обсуждение маршрута поиска. Наиболее достоверной была ночная информация, когда СРТ «Карага» находился чуть южнее м. Ильи, точнее прошел траверз Ильи, это было в час ночи, когда судно давало информацию диспетчеру УТРФ. До 01.30 его еще было слышно, но потом связь оборвалась. Капитан узнал об этом, когда его вызвали в диспетчерскую в четыре часа утра. В шесть часов диспетчер опросил все суда, которые были в это время на связи: СРТ «Синарск», «Семипалатинск», СРТР-400 «Кит», пароход «Барнаул», которого было слышно от Парамушира, он шел из Владивостока в Петропавловск и отстаивался под океанским берегом острова. Танкер «Абагур», который сопровождал СРТ «Семипалатинск» – никто СРТ «Карага» после 01.30 не слышал.

Мы прошли мыс Поворотный в 17.30. “Скоро будет темнеть”, – сказал капитан и в ответ на рассуждение старпома о тактике поиска подытожил: «Мы сейчас прижмемся ближе к берегу. Необходимо усилить вахту до двух матросов, продолжая периодически каждые полчаса устанавливать связь с встречными и попутными судами, радар не выключать, надо РЛС осмотреть все бухты: Березовую, Мутную, Асачу, Вестник, островок Гаврюшкин камень, бухту Трех сестер. Если связь с «Карагой» оборвалась после 01.30, значит недалеко от м. Ильи. Если он пошел на север, то, может, зашел в бухту Асача. Если на юг – в бухту Вестник. В общем, от бухты Березовой до бухты Трех сестер дальше к Лопатке идти ему не было смысла – в Охотском море у Лопатки и в проливах свирепствовал ледяной северо-западный ураганный ветер». Так уверенно рассуждал Григорий Николаевич, как бы ставя себя на место капитана СРТ «Карага». Да, все было логично.

В 22 часа, когда в бухте Березовой и Мутной мы ничего не обнаружили, капитан приказал старпому и мне идти отдыхать, так как с четырех утра наша вахта, и мы должны быть на высоте. Впервые мне не удалось уснуть, и я долго ворочался, но надо было засыпать, потому что в светлое время результат поиска может быть намного эффективнее. В 03.50 мы с матросом Гореловым уже были на мостике. Второй помощник сказал, что идем средним ходом. Осмотр бухты Асача тоже ничего не дал. Я вышел на левое подветренное крыло; крупная и крутая зыбь продолжала катить от востока, а с северо-запада дул очень холодный, но ослабший до 4–5 баллов ветер. Обойдя по ботдеку вокруг трубы, я осмотрел правое крыло мостика и палубу. Весь правый борт надстройки был покрыт тонким льдом, но до палубы ботдека, на шлюпбалку брызги не доставали. В 05.45 замер ветра показал северо-запад, 12 метров в секунду, циклон явно выдыхался, небо было ярко звездным. Каждые пятнадцать минут старпом включал «высокое» на РЛС и просматривал на разных диапазонах. Горизонт был пуст. Судоходство как бы замерло на юго-восточном побережье, переводя дыхание от метеокатаклизма, к сожалению, никем не предсказанного и не предвиденного.

К 7 часам 30 минутам утра 22 февраля 1966 года мы подходили к траверзу мыса Ходжелайка, а следующий мыс – это мыс Ильи, где СРТ «Карага» выходил на связь 30 часов назад, и мы были уверены, что стоит она на якоре в бухте Вестник с оборванными антеннами или даже с совсем вышедшим из строя передатчиком, но команда жива-здорова. Так же, наверное, думал и поднявшийся на мостик Григорий Николаевич Холоден, наш капитан. Выслушав доклад старпома, посмотрев погоду, постучав по барометру и увидев кривую барографа, сказал, что бухту Вестник надо осмотреть всю, а также островок Уташуд. «С рассветом одного матроса надо поставить на верхний мостик с биноклем в руках и в тулупе», – сказал он.

В девять часов утра, после завтрака, я поднялся на мостик и попросил разрешения у третьего помощника и затем у Григория Николаевича заменить матроса, стоящего на верхнем мостике. Получив согласие, быстро надел большие ватные штаны на подтяжках, свитер, ватную телогрейку, а сверху на меня надели большой тулуп, шапку завязали на подбородке, и я занял место наблюдателя на верхнем мостике.

В это время судно уже поворачивало вправо, входя в бухту, слева остался остров Уташуд, справа входной мыс бухты, который окаймлял песчаный берег пологой бухты. Песчаный пляж тянулся на юго-запад до м. Сенявина на 4–5 миль. Продолжал дуть северо-западный ветер, не более 10 м/с. По мере продвижения траулера вглубь бухты, волнение заметно уменьшалось. С берега несло мелкие льдинки, которые ветер отрывал от берегового припая. Насколько было видно глазу через бинокль, бухта была пуста. Однако, наблюдая дрейфующие куски льда, оторванные ветром от припая, я обратил внимание, что одна льдина не дрейфует, а стоит на месте.

«Но ведь так не бывает», – подумал я. Потом еще раз внимательно посмотрел на эту льдинку. Да, она почему-то стоит на месте. Я тут же передал в переговорную трубу, что вижу слева 30 градусов льдину, которая неподвижна, не дрейфует, как остальные. Капитан уточнил направление и судно пошло влево. Через пять минут на мостике уже увидели эту льдину без бинокля. Траулер сбавил ход. На палубу был вызван боцман с командой. Взяв багры, моряки выскочили на палубу. Судно развернулось так, что льдина размером около пяти метров оказалась у нас с подветренной стороны. Нас быстро проносило мимо. Несмотря на длинные багры, боцману не удалось зацепить предмет, покрытый льдом.

Судно пошло на новый заход и на этот раз подошло к льдине прямо, следуя носом на ветер. Я не совсем понимал действия капитана, но верил, что он знает, что делает. Второй раз нам удалось встать так, что мы как бы пришвартовались к льдине правым бортом на уровне носовой траловой дуги. Заработали багры, подо льдом оказалось днище шлюпки. Нас быстро отнесло от льдины.

«Чья это шлюпка? Почему она не дрейфует, а стоит на месте? Ее что-то держит… Что?»

Переодевшись, я бросился на мостик, который был забит людьми: капитан разговаривал с боцманом и старшим тралмастером, рядом стоял старпом, стармех, начальник радиостанции и гидроакустик. Каждый делился своими догадками. Выслушав всех, Григорий Николаевич приказал опустить гидролокатор и прописать это место. Голова шла кругом. Гидролокатор показал, что на глубине 34 метров лежит металлическое судно длиной около 30 метров и высотой от грунта более 6 метров, расположенное по направлению к берегу. Определив местонахождение находки, мы еще раз попытались обколоть льдину и зафиксировать надписи на шлюпке. С четвертого захода и с помощью траловой лебедки и грузового шкентеля нам удалось чуть приподнять нос шлюпки, и мы прочли то, что боялись прочесть с момента обнаружения этой загадочной льдины – «Карага»…

До вахты оставалось еще три часа. Я ушел в каюту, лег и закрыл глаза. Значит, мы обнаружили то, что послал нам Бог от имени погибших моряков, от имени Славы Антошина. Это был плавучий якорь СРТ «Карага». Значит, судно перевернулось от обледенения, они шли носом в берег, уже прошли этот островок. До берега оставалось всего ничего – 5–6 кабельтовых (1 000–900 м). Почему капитан не выбросился на островок? Потому что был уверен, что дойдет до берега? Что же это был за ветер и температура, если моряки не смогли доплыть до берега всего девятьсот метров?! Но в отличие от этих хладнокровных убийц – ветра и холода, море не оставило рыбаков без приюта…

Значит, нет больше Славы Антошина, с которым мы прошли под пару-

сами баркентины «Горизонт» (1963 г.), познали вкус истинного курсантского морского братства (восстанавливая права списанного с борта парохода «Гоголь» летом 1964 г. своего товарища) и ощутили романтику кошелькового промысла олюторской сельди осенью 1965 года. Нет больше рядом надежного товарища и друга.

Трагедию СРТ «Семипалатинска» пережили и не спасовали мои однокурсники Саша Глухов и Володя Чекунов

Позже я узнал, что в тот же день на самом краю гибели находились еще два моих товарища – Саша Глухов и Володя Чекунов. В газете «За высокие уловы» (нынешний «Рыбак Камчатки») была опубликована статья Вячеслава Иваницкого «Рыбак – дважды моряк» о событиях той трагической ночи со слов непосредственного их участника – журналиста этой газеты Геннадия Иноземцева. И я представляю теперь, как боролись за жизнь «Карага» и другой мой однокурсник – Вячеслав Антошин.

Говорят, что после этого случая капитан СРТ-300 «Семипалатинск» Андрей Семенович Путилов много передумал о своей жизненной дороге и хотел было списаться на берег, но пришел новый большой флот. И когда М. А. Васильев оставил БМРТ «Юность» в связи с назначением на должность капитана моррыбпорта, на мостик «Юности» встал А. С. Путилов и его жизнь обрела новый смысл.

А стармех СРТ «Семипалатинск» Анатолий Дидух поседел, но тоже не оставил флот.

Вернувшись из дальнего рейса в июле 1966 года, я узнал, что мой курс (все, кто уже вернулся из годовой практики), собирается помянуть Славу Антошина в первый учебный день – 1 сентября.

Это была первая наша потеря… Потеря страшная, необъяснимая, но реальная.

Уверен, Вячеслав Антошин обязательно стал бы капитаном - у него были для этого все данные, а авторитет и организаторские способности он показал еще на втором курсе, будучи помощником командира взвода (первой группы нашей роты).

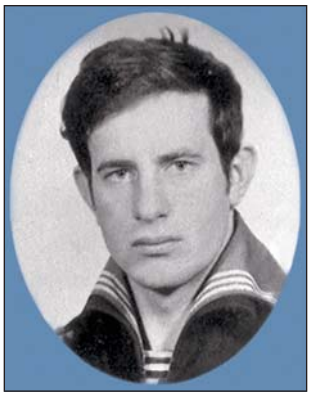
Его загадочная улыбка на прощание холодным ноябрьским вечером 1965 года для всех нас стала означать нечто высшее, будто напутствие на долгую морскую жизнь и верность избранному пути…

И если в нашей судьбе полагалось отдать дань морю, то Слава принес эту жертву за всех нас, открыв нам дорогу на капитанские мостики больших и малых кораблей. Более тридцати наших однокурсников стали капитанами.

И мы это помним.

Всегда.

АРЕСТОВ Александр Михайлович



Капитан дальнего плавания
(20.02.1945–2009)

Родился в Приморье.

1962–1967 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1968–1976 – 3-й, 2-й, старший помощник капитана БМРТ.

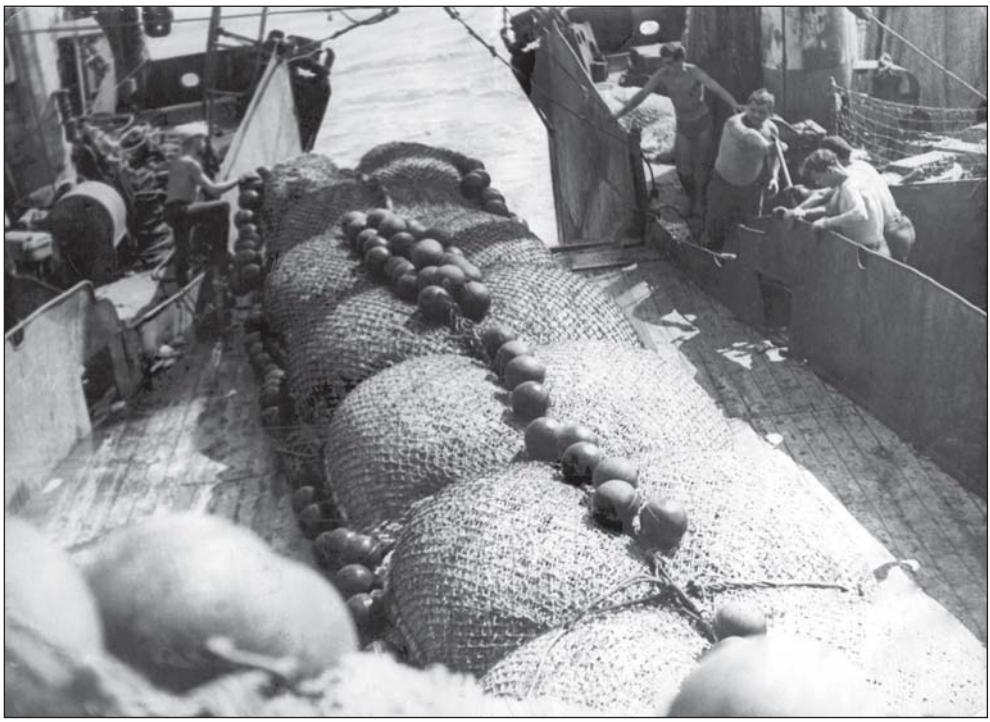
1976–1978 – капитан-директор БМРТ «Колывань».

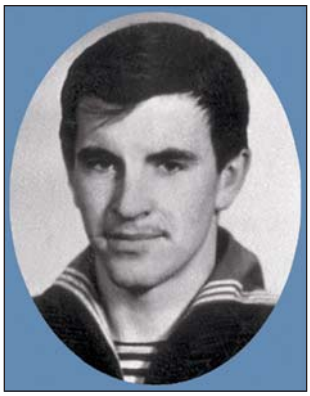
1978–1987 – переводится в морской рыбный порт, лоцман.

1987–2000 – старший лоцман морского рыбного порта.

2000 – выходит на пенсию.

Умер весной 2009 года в городе Петропавловске-Камчатском.





БОРОШЕНКО Леонид Филиппович

Штурман дальнего плавания
(1947)

Родился в Приморье.

1962–1967 — закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1967 – в УТРФ – матросом.

1969 – получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 141 /69 от 5.05.1969, и назначен 3-м помощником капитана СРТР «Каюм».

Эти педагоги-воспитатели в основном и сформировали мировоззрение семидесяти шести выпускников судоводительского отделения ПКМУ-67, в том числе ТРИДЦАТИ КАПИТАНОВ ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ и одного командира боевого корабля ВМФ СССР

Камчатка Юрий Иванович — начальник судоводительского отделения Петропавловск-Камчатского мореходного училища. С конца 1964 года — начальник ПКМУ. Преподавал навигацию

Норкин Адольф Александрович — преподаватель ПКМУ. Не было такого предмета средней и высшей школы, который не мог бы блестяще прочесть Адольф Александрович. При необходимости он мог подменить любого преподавателя любого факультета, любого курса, кроме английского и литературы

Слева направо: командиры 13-й роты (судоводители) Брагин Александр Александрович 1962–1963 гг. и Зубков Виктор Иванович 1964–1967 гг.

БУЖЕНИК Василий Мефодьевич

Капитан дальнего плавания
(1946)

Родился в селе Детяновка Завитинского района Амурской области.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с июля 1967 года матросом.

1967–1968 – матрос 1-класса БМРТ «Опала», «Николай Островский».

1969 – апрель, получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания от 10.04.1969 года и назначается 4-м помощником капитан-директора БМРТ «И. Рябиков».

1969–1972 – 3-й помощник капитан-директора БМРТ «Хинган».

1972 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Кулунда», БМРТ «Пауджа», получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания.

1973–1974 – старший помощник капитан-директора БМРТ «А. Максутов», получает рабочий диплом капитана дальнего плавания.

1974–1979 – капитан-директор БМРТ «А. Максутов», «Мыс Обручева», «А. Махалин», «Пахача».

1981 – капитан-флагман БОР.

1983 – капитан базы подменной команды.

Курсанты (слева направо): А. Шабашов, В. Куликов, В. Буженик, А. Якунин на борту УПС — учебно-производственного судна ПХ «Гоголь». Лето 1964 года, порт Владивосток

2012 год, Василий Мефодьевич Буженик продолжает готовить моряков в учебном центре

БУСЛАЕВ Олег Анатольевич

Капитан дальнего плавания
(1946)

Родился в городе Балей Читинской области.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 06.1967 года, матрос.

1968 – в октябре получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания и назначен 4-м помощником капитана БМРТ.

1978 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Хинган», «Союз-4».

1980 – старший помощник капитан-директора «15 съезд профсоюзов», «Мыс Обручева», «Куба», «Калар», «Лучегорск».

1983 – резерв капитан-директоров.

1983 – с мая – капитан-директор БМРТ «Приозерск».

1983 – с ноября – капитан-директор БАТМ «Бутовск».

1984 – капитан-директор БМРТ «Колывань», «Мыс Елагина».

1991 – капитан-директор БМРТ «Пауджа».

1996 – выходит на пенсию и уезжает в город Темрюк.

1997–2012 – лоцман порта Кавказ.

ВАСИЛЬЕВ Евгений Сергеевич

1-й помощник, капитан-директор
(1947)

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 13.07.1967 года.

1967 – с июля – инспектор отдела кадров УТРФ.

1971 – помощник капитан-флагмана по политической работе.

1975 – с июля – 1-й помощник капитана ПБ «Авача».

1978–1985 – 1-й помощник капитана ПБ «Новая Каховка».

1985 – заместитель секретаря парткома УТРФ.

1987 – работает в Ленинском РК КПСС.

1989 – председатель профкома Базы тралового флота.

1993 – начальник отдела приватизации Базы тралового флота.

1996 – генеральный директор ООО «УТРФ-Кадры» и ООО «Кадры-УТРФ».

1998–2005 – директор кадрового агентства плавсостава ООО «Камчатфлотсервис».

Почетный работник рыбного хозяйства России, знак № 2575, медаль «300 лет Российскому флоту».

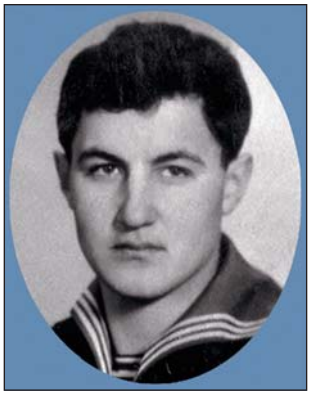
Уникальность характера Евгения Сергеевича, которому судьба не дала пройти до конца капитанский путь, заключается в его умении придти на помощь, сострадать, не оттолкнуть, а притянуть к себе проблемы человека. Он не ушел с флота, а нашел себя в работе с плавсоставом и воспитанием молодых рыбаков, занимая одну из важнейших и сложнейших должностей по управлению флотом.

Евгений Сергеевич выступает на слете комсомольско-молодежных экипажей

Восемь лет два однокашника А. А. Шкирев (капитан-директор) и Е. С. Васильев (первый помощник) вели ПБ «Новая Каховка» от победы к победе, 1978

ГЛУХОВ Александр Фёдорович

Капитан дальнего плавания
(1947–2011)



1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1968–1973 – закончил судоводительский факультет ЛВИМУ имени адмирала С. О. Макарова.

1973–1978 – ассистент кафедры «Судовождение» ЛВИМУ.

1978–1985 – 2-й, старший помощник капитана на УПС.

1985–1996 – старпом, капитан на судах Балтийского морского пароходства. Почётный работник морского флота.

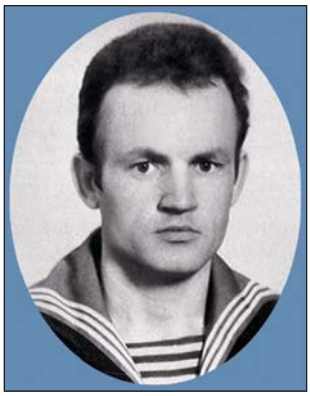
1996 – капитан-наставник морской инспекции портового контроля.

2004 – с февраля исполняющий обязанности капитана морского порта «Санкт-Петербург», самого крупного торгового порта России. 1. Общий грузооборот (2003 год) – 42 млн тонн. 2. Акватория – 164,6 кв. километров. 3. Длина причальных линий – 19,7 кв. километров (127 причалов). 4. Одновременно обрабатывает до 70 судов, к тому же в Ломоносове 10 судов, в Кронштадте 1 судно. 5. Лоцманская проводка обязательна.

Апрель 1964 года. Снег и белая фланелька (тропическая форма одежды), такое сочетание возможно только у исполнителей кантаты в честь В. И. Ленина в день его рождения. Слева направо солисты: А. Глухов и Е. Васильев

Слева направо: В. Калашник, А. Огарков, Н. Головейко, А. Глухов (стоит). Обед на картофельной ниве, 1963 год

ГОЛОВЕЙКО Николай Иосифович



Капитан дальнего плавания
(1940)

Родился в деревне Никитичи, Белоруссия.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 12.07.1967 года, матрос.

1967–1970 – матрос 1-го класса БМРТ «Ительмен».

1970 – в апреле получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 4-м помощником капитана БМРТ «А. Максутов».

1970–1972 – 3-й помощник капитан-директора «И. Середа», «Математик».

1973–1974 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Иван Середа», «Математик».

1974–1982 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Ительмен», «15 съезд профсоюзов», БАТМ «Бабыкино».

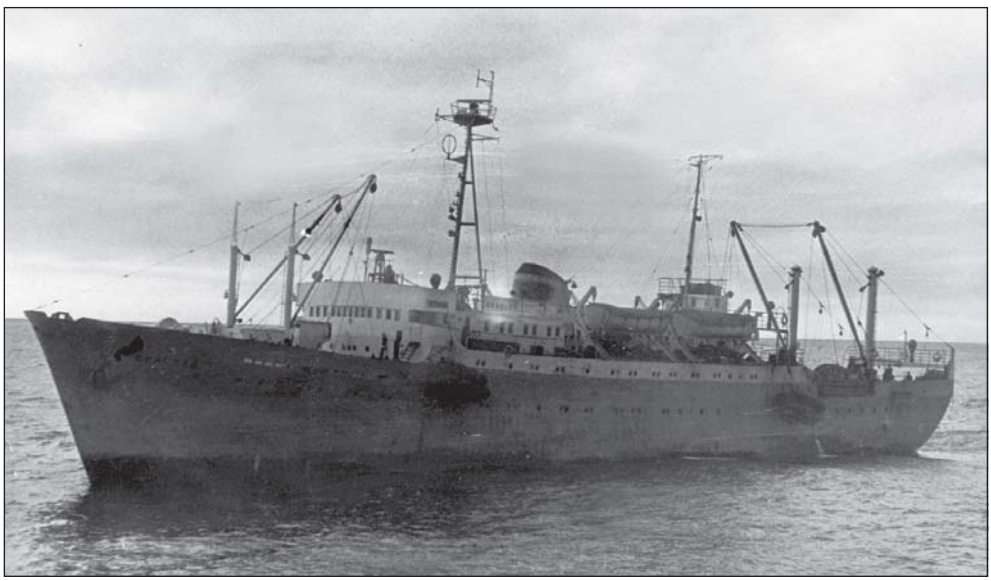
1983 – капитан базы резерва.

1984 – капитан-директор БМРТ «Кизир».

1985 – капитан-директор БМРТ «Приозёрск».

1989 – капитан-директор БМРТ «И. Рябиков».

1993 – выход на пенсию.



Лето 1964 года. УПС ПХ «Гоголь», пролив Лаперуза. Е. Васильев пеленгует мыс Крильон. Рядом А. Беликов ожидает очереди

Лето 1964 года. Александр Высочин с середины второго курса перевелся в ДВВИМУ (Дальневосточное высшее морское училище). Во время стоянки во Владивостоке ПХ «Гоголь» бывшие сокурсники навестили товарища. Слева направо: Н. Побережный, В. Буженик, А. Высочин, А. Якунин, В. Куликов, В. Григорьев, А. Федосов (сидит)

ГАРИФЬЯНОВ Горай Кабирович

Капитан дальнего плавания

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 28.06.1967 года.

1967–1968 – матрос первого класса БМРТ «Трудовые резервы».

1968–1970 – ноябрь, получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 4-м помощником капитан-директора БМРТ «Трудовые резервы».

1970 – 3-й помощник капитан-директора БМРТ «Трудовые резервы».

1971–1974 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Кушка», «Каргополь», «Лучегорск», «Николай Островский», «Пахача».

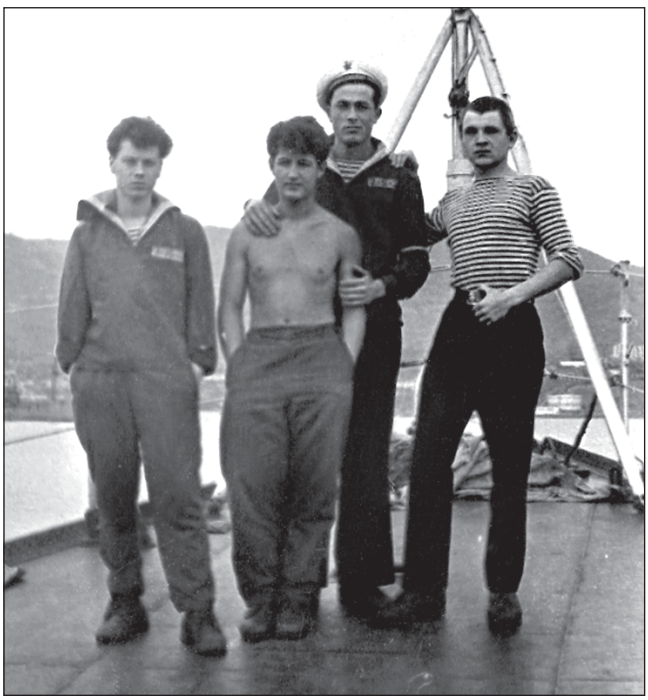
1975 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Пахача», «Союз-4», «Хайрюзово», «Опала», «Селенит».

1979 – май – капитан-директор БМРТ «Пахача», «Союз-4», «Хайрюзово».

1983 – капитан-директор БАТМ «Мыс Золотой».

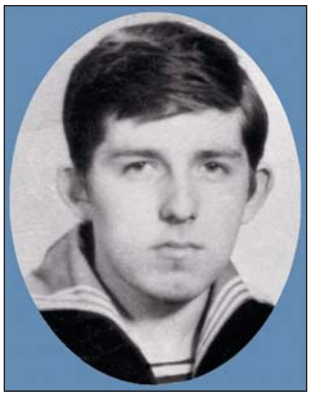
1984 – с июня – уволился по окончанию трудового договора.

Первое марта 1967 года. Госэкзамены позади. Впереди выборы кандидатов в депутаты блока коммунистов и беспартийных



Весна 1965 года. Передышка после уборки палубы эсминца «Бесстрашный». Слева направо: Г. Лаек, А. Глухов, А. Сардалов, Н. Завгородний

ГРАЧЁВ Владимир Валентинович



Штурман дальнего плавания
(1947)

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 10.06.1967 года.

1968 – 3-й помощник капитана, 2-й помощник, старший помощник.

1975 – капитан СРТМ-800.

1980 – заведующий сектором отдела кадров УТРФ.

1983 – переводится в Петропавловский МРП, сменный капитан на судах портофлота.

1993 – заместитель генерального директора ООО «УТРФ-Кадры».

1998 – начальник отдела кадров ЗАО «Корякрыба».

2007 – 17 августа – награждён юбилейной медалью «300 лет Российскому флоту».

РЛС «Дон» управляет В. Мочалов. Рядом Н. Побережный и Л. Борошенко

У радиопеленгатора Ю. Сердюк. Слева направо: М. Смородов, В. Куликов, В. Мочалов. На переднем плане – Л. Борошенко

ГУЖИН Владимир Фёдорович

Капитан дальнего плавания
(07.08.1943)

Родился 7 августа 1943 года.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1967 – направляется в УТРФ матросом.

1968 – май, получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 180/68 от 02.08.1968 года, и назначается 3-м помощником капитана СРТ «Кошегочек».

1975 – назначается капитаном СРТМ-800 «Райгород».

1994 – уволился (22.06) по окончании трудового договора.

1980-е годы. Первомайская демонстрация. Два капитана УТРФ. М. С. Николюк и В. Ф. Гужин

ГУЛЛЕР Анатолий Николаевич

Капитан дальнего плавания
(18.09.1945)

Родился в городе Владивостоке 18 сентября 1945 года.

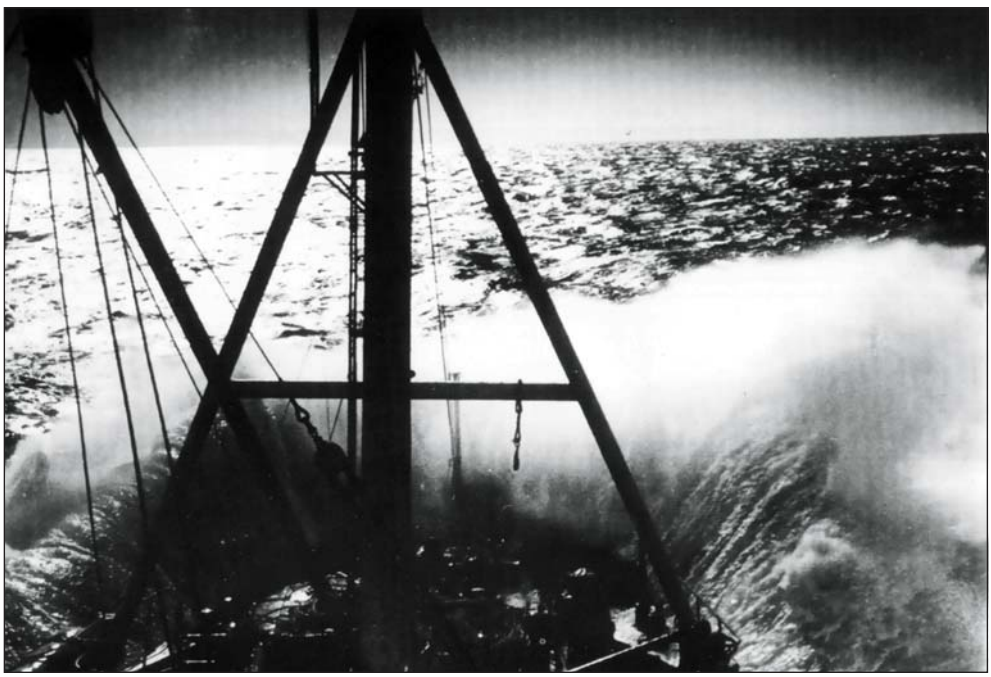
1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с июня 1967 года, матрос.

1968–1975 – 3-й помощник, 2-й помощник, старший помощник капитана СРТ-300.

1975 – переводится во Владивостокское управление тралового флота.

1976–1993 – назначается капитаном СРТМ-800.

1995 – вышел на пенсию.



Мертвая зыбь

Госэкзамен. Курсант Анатолий Гуллер уверенно отвечает по всем типам тралового промвооружения. Штурман дальнего плавания Лазо Иван Андреевич явно доволен

Госэкзамен. Курсант Александр Якунин с удивлением увидел и рассказал о внутренностях гирокомпаса «Курс-4», чем явно рассмешил Н. Коберника и озадачил Л. Борошенко, В. Куликова, М. Смородова

ЗАВГОРОДНИЙ Николай Александрович

Капитан дальнего плавания
(25.01.1947)

Родился 25 января 1947 года в Приморье.

1962 – 1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1967 – матрос МБ «Прилив».

1968 – получает 1-й рабочий диплом штурмана дальнего плавания и назначается 2-м помощником МБ «Сигнальный».

1969 – 2-й помощник капитана ПХ «Новая Земля».

1973 – получает рабочий диплом штурмана дальнего плавания и назначается старшим помощником капитана ТХ «Алдома».

1975 – старший помощник капитана ПР «Приморск».

1976 – старший помощник капитана ПХ «Алтай».

1977 – старший помощник капитана ПР «Дмитрий Часовитин».

1978 – капитан-директор ПР «Андрей Евданов».

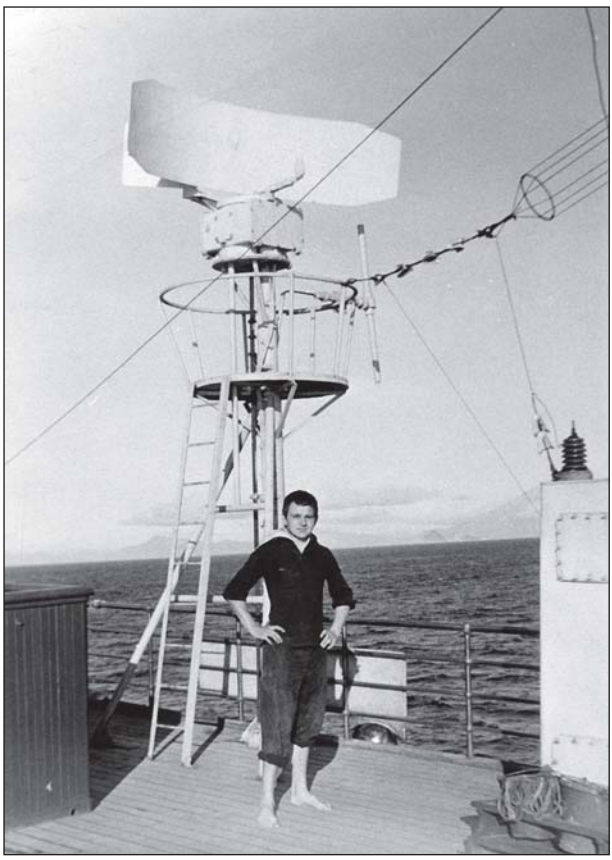
1979 – получает рабочий диплом капитана дальнего плавания и назначается капитан-директором ПР «Узбекистан».

Увольняется 10.02.1987 года по окончанию трудового договора.

Курсанты Н. Завгородний и Е. Васильев готовы к летней морской практике на ПХ «Гоголь»

Весна 1963 года.

Первый курс одолели! Скоро пришьем на рукав сразу две нашивки. Слева направо: С. Мушинский, В. Калашник, Н. Завгородний



Тихий океан, ПХ «Гоголь». Курсант Николай Завгородний на фоне антенны РЛС «Нептун» (пейзаж)

ИВАННИКОВ Борис Егорович

Капитан дальнего плавания
(1947–1983)

Родился в Приморье.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1967 – направляется в УТРФ матросом.

1968 – в сентябре получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 2-м помощником капитана ТРС «Мильково».

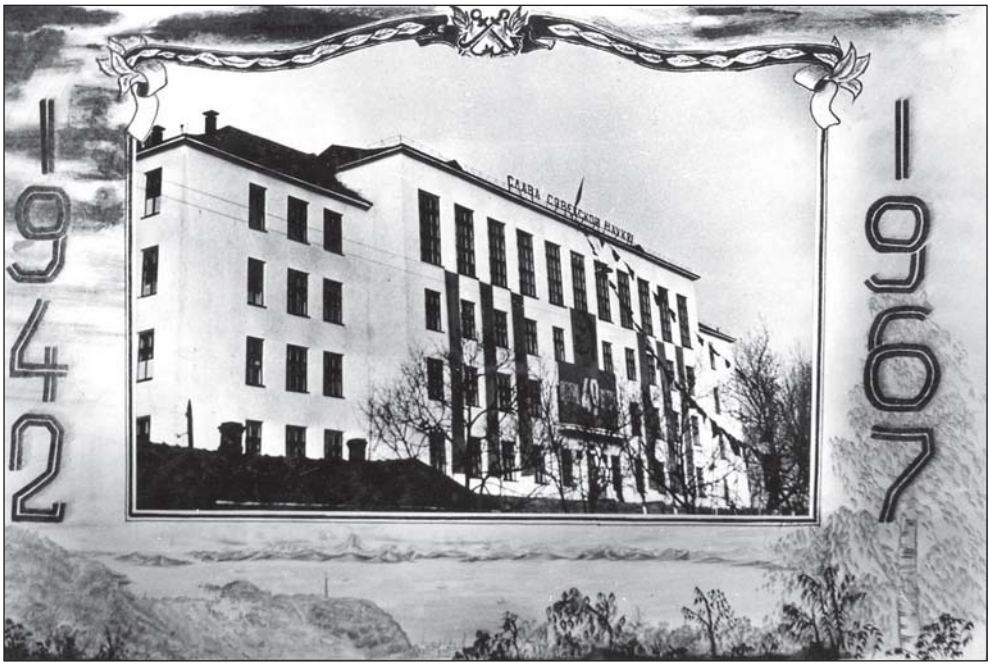
1969–1972 – старший помощник капитана ТРС «Соболево».

1977 – капитан ТРС «Соболево».

1980 – капитан-директор ПР «Восход».

1983 – скоропостижно скончался в рейсе на ПР «Восход».

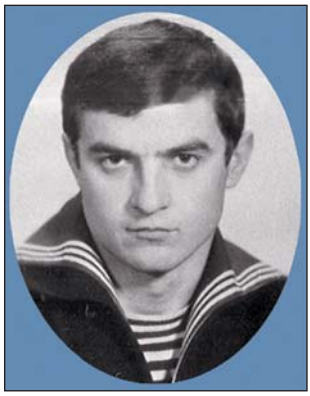
Похоронен на старом Халактырском кладбище города Петропавловска-Камчатского.



Главный корпус ПКМУ пришлось достраивать в 1962–1963 годах. Первого сентября 1963 года мы обживали это здание

Курсант Хайленко открывает нам новое и неизвестное про гирокомпас «Курс-4», 1967 год

КОБЕРНИК Николай Дмитриевич



Капитан дальнего плавания
(1944)

Родился в селе Лукьяновка Таращанского района Киевской области.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 15.05.1967 года, матрос.

1968–1969 – в августе получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, с 15.10.1968 – 3-й помощник капитан-директора, 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Пётр Овчинников».

1970–1972 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «А. Махалин», «Юность», «Казатин».

1972–1979 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Камышин», «Штурман Елагин», «Кушка», «Мыс Силина», «Мыс Отрадный», «Мыс Ратманова».

1980–1983 – капитан-директор БМРТ «Селенит».

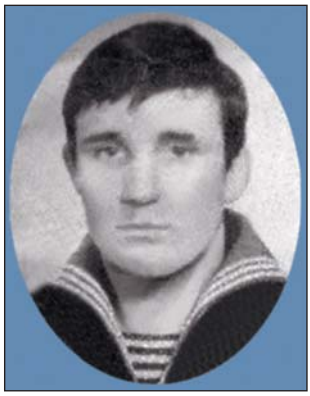
1983 – октябрь, уволился по окончанию трудового договора.

1995 – выход на пенсию.

Танкер ждут во многих промысловых районах, поэтому бункероваться приходится в любую погоду.

Подача проводника для организации шланговки

КОВАЛЁВ Вячеслав Сергеевич



Капитан второго ранга,
командир дивизиона кораблей (ОВРА)
(04.11.1945)

Родился в городе Херсоне 4 ноября 1944 года.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с июня 1967 года, матрос.

1967 – матрос ПХ «Якут».

1968 – декабрь – по твёрдому настоянию Вячеслава министр обороны издаёт приказ о зачислении его на военную службу младшим лейтенантом, служит штурманом на тральщиках.

1972 – переводится на службу во Владивосток. Лейтенант.

1973 – старший лейтенант.

1974 – первый зарубежный поход Владивосток – Хургада (10.06.1974 год). Траление в Суэтском канале.

1976 – январь, помощник командира МТ «Трал».

1977 – июнь, командир МТ-27.

1978 – март, командир БТ-734 (переход на Камчатку).

1979 – август, командир МТ-27.

1981–1982 – боевая служба во Вьетнаме (Камрань), съемка с мели Вьетнамского военного тральщика HQ-611.

1982 – (июнь-июль) рыбозвероохрана на Командорских островах.

1983 – траление у острова Монерон.

1984 – январь, командир СКР-23 (проект 159).

1984 – с мая – командир дивизиона кораблей охраны водного района (ОВР), капитан 2-го ранга.

1989 – январь, командир 85 ОПЭСК, входила в состав 8 ОПЭСК (оперативная эскадра). Боевая служба в Индийском океане, Красном море, Персидском заливе.

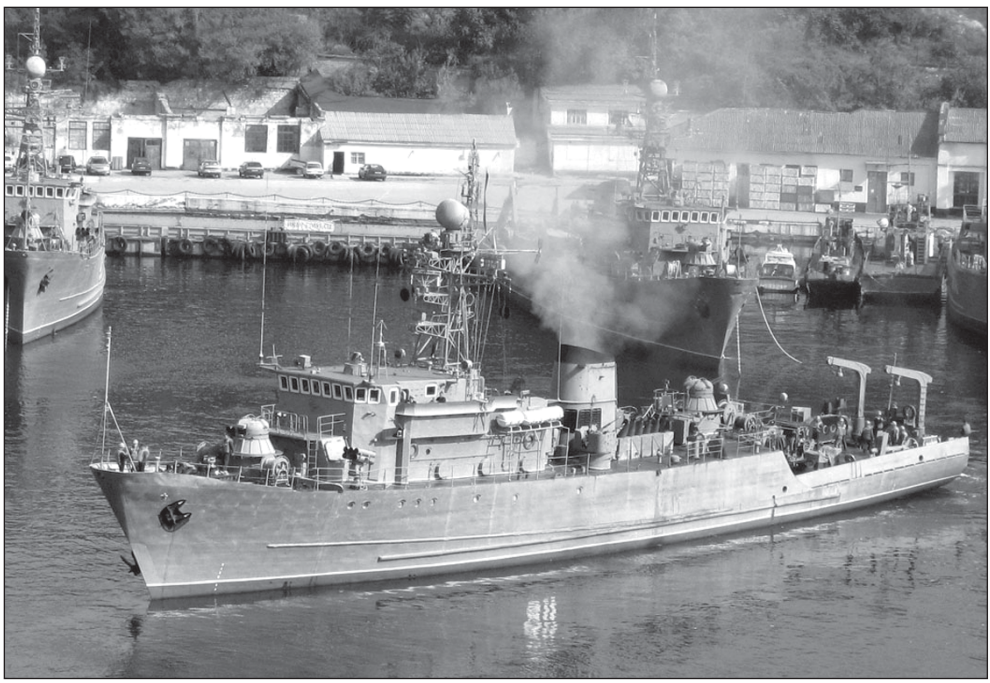
1990 – ноябрь, демобилизован по возрасту (45 лет).

1990–2004 – капитан-наставник по военно-морской подготовке Морторгпорт.

С 2004 по настоящее время – начальник мобилизационного отдела ГО и ЧС Петропавловск-Камчатского Морторгпорта.

Прием из новостроя МТ «Трал», младший лейтенант В. С. Ковалев тестирует новое оборудование и устанавливает контакт с дивизионным механиком по вопросу электросварки

1972 год, лейтенант В. С. Ковалев служит на острове Русском



1977 год, Вячеслав Ковалев – командир боевого морского тральщика

1982 год, рыбозвероохрана Командорских островов. В. Ковалев у памятника Витусу Берингу

1984 год, командир дивизиона ОВРА осматривает противоминное оборудование

2004 год, В. Ковалев с верным и единственным спутником жизни, с женой Зинаидой Петровной

КОНДРАШОВ Владимир Арефьевич

Капитан малого плавания
(1945)

Родился в 1945 году в городе Хабаровске.

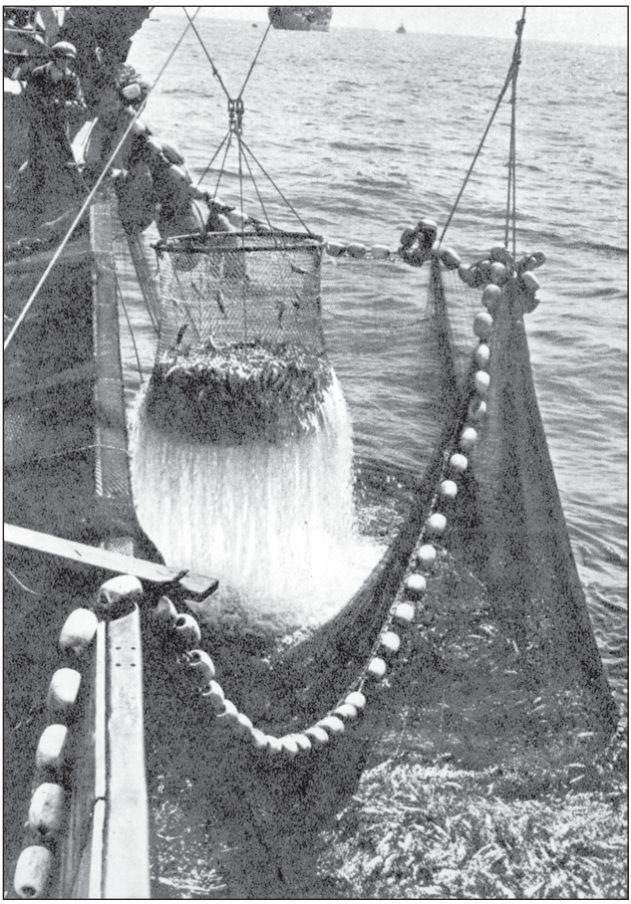
1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 06.1967, матрос.

1968 – получает рабочий диплом «судоводитель до 200 регистровых тонн» и назначается 3-м помощником СРТМ 8-402.

1969 – переводится в систему КМПО и направляется помощником капитана МРС-150 колхоза имени Бекерева, село Ивашка.

1972 – капитан МРС-150 № 10 (экипаж семь человек).

1995 – вышел на пенсию, уехал на родину.



Много лет работая в колхозе имени Бекерева на промысловом судне, он выбрал один из тяжелейших путей в рыболовстве, его судьба похожа на судьбу Сергея Николаева, выпускника ПКМУ 1966 года, и работали они в одном колхозе, и никогда не жаловались на долю, которая им выпала.

Выливка улова из кошелькового невода — один из самых сложных и ответственных моментов в работе сейнера, его капитана и всей команды

КОНЮШКОВ Валерий Васильевич

Капитан дальнего плавания
(1945–04.05.1986)

1962–1967 – закончил судоводительский факультет ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 1967 года, матрос.

1967–1968 – матрос ПБ «Советская Камчатка».

1968 – матрос БМРТ «15 съезд ВЛКСМ», назначается 4-м помощником капитан-директора.

1969 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания.

1970 – 3-й помощник КМД БМРТ «Хинган».

1971 1972 – 2-й помощник КМД БМРТ «Узбекистан», «И. Середа».

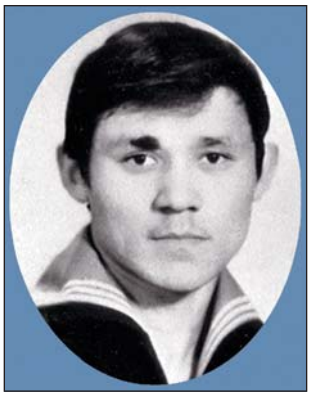
1973–1975 – старший помощник КМД БМРТ «Узбекистан», БМРТ «Советские профсоюзы», «Мыс Орехова».

1977–1982 – КМД БМРТ «Союз-4», «Мыс Часовой», «Казатин», «А. Максутов», «Славянский», «Бабыкино»,«А. Стаханов», «Капитан Редкокаша».

Умер 04.05.1986 года.

Непросто достать хороший улов из-подо льда в Северо-Охотоморском районе

КОСЫГИН Владимир Викторович



Капитан малого плавания
(1947)

Родился в селе Ивашка Карагинского района Камчатского края.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1967 – в июле уехал по направлению в Оссорский рыбокомбинат капитаном ЖК-150.

1974 – капитан флота Оссорского рыбокомбината Камчатрыбпрома.

1975 – курсы повышения квалификации при Дальрыбвтузе, окончил в октябре 1975 года.

1984 – заместитель директора Оссорского рыбозавода по безопасности мореплавания.

1992 – капитан катера ЖК-150.

1997 – вышел на пенсию.

КУЛИКОВ Владимир Михайлович

Капитан малого плавания
(11.08.1946)

Родился в селе Кавалерское Усть-Большерецкого района Камчатского края.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1967 года, матрос СРТ «Беркут».

1968 – получает 1-й рабочий диплом «судоводителя до 200 регистровых тонн» и назначается 3-м помощником капитана.

1967–1970 – 2-й помощник капитана СРТ «Ропша». 28.07.1970 – получает второй рабочий диплом штурмана малого плавания, № 207893/741.

1973 – готовится к аттестации на старшего помощника капитана, но семейные обстоятельства вынуждают остаться на берегу. Переводится на судоверфь и назначается помощником капитана ПК-100 (портовый плавучий кран).

1976 – капитан ПК-100 Петропавловской СРВ (экипаж 23 человека).

1992 – капитан ПК-100, участвует в перегоне каравана плавучих средств в Грецию, но передача плавсредств заканчивается в Гонконге. Возвращается на Камчатку.

1993 – приглашён капитаном ПК-100 (аналогичного плавкрана в/ч 87277) и продолжает работать по настоящее время.

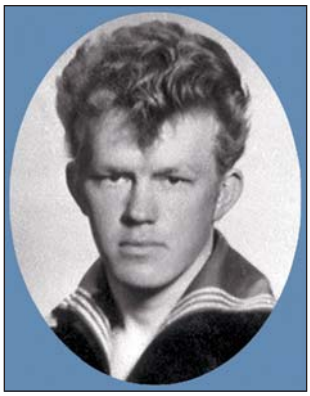
Нет более опытного судоводителя такого уникального плавучего сооружения, каким является ПК-100.

Перед выпуском. Слева направо. Стоят: А. Федосов, В. Куликов, М. Моргунов, В. Гужин. Сидят: М. Медведко, В. Буженик

Капитан ПК-100 Владимир Михайлович Куликов. 1990 год

КУЩ Геннадий Петрович

Капитан дальнего плавания
(15.07.1944–27.12.1994)



1962–1966 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 1967 года, матрос.

1967 – декабрь, получает 1-й рабочий диплом «Судоводитель до 200 регистровых тонн», № 544/67 от 11.12.1967 года, и назначается 3-м помощником капитана СРТ «Семипалатинск».

1970 – 2-й, старший помощник капитана СРТМ-800.

1975 – капитан СРТМ «Пермь».

1978 – капитан СРТМ «Механик».

1980 – переводится в Управление промысловых флотов КМПО. Работает капитаном на промысловых судах.

1994 – капитан СТР-1320 «Талдан», 26.12 вышли из порта Пусан в порт Петропавловск-Камчатский 28.12.1994 года в рейсе, на переходе, остановилось сердце капитана Г. П. Куща.

НЕДВИГИН Владимир Иванович

Капитан дальнего плавания
(1947–2012)

Родился в Хабаровском крае.

1962–1967 – окончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 06.08.1967 года, матрос на СРТ «Крутой».

1968 – получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания от 01.07.1967 года и назначается 3-м помощником капитана СРТ «Кавран».

1970 – 1972 – июнь – 2-й помощник капитана СРТР «Каховка», СРТМ «Паужетка».

1973 – старший помощник капитана СРТ «Фиорд».

1973 – с мая – направляется в горком ВЛКСМ. Флагманский комсорг.

1974 – избирается секретарем комитета комсомола УТРФ.

1974 – декабрь, переводится в обком комсомола.

1978 – переводится первым помощником капитана КМПО на БМРТ.

1980 – заместитель начальника промысловой экспедиции по политической работе.

1983 – переведён в ПКМУ исполняющим обязанности заместителя начальника училища по политической работе.

1984 – заместитель начальника ПКМУ по политической работе.

1989 – переведён в КМПО, УПФ исполняющим обязанности начальника УПФ по кадрам.

1990 – начальник отдела кадров УПФ КМПО.

1995 – 2-й помощник капитана ярусолова «ЯМС», старший помощник капитана.

1996 – капитан СТР-1320.

2002 – вышел на пенсию.

Умер в 2012 году, похоронен в Петропавловске-Камчатском.

1974 год, флагманский комсорг В. И. Недвигин справа, в центре – 2-й помощник капитан-директора «Советская Камчатка» С. Мушинский и слева флагманский помполит Е. С. Васильев

1984 год, Владимир Иванович – заместитель начальника ПКМУ по политической части в группе коллег (второй справа)

НАРАЛЬСКИЙ Анатолий Людвигович

Капитан дальнего плавания
(1947)

Родился 30 марта 1947 года в с. Усть-Кивда Амурской обл.

1962–1967 — закончил судоводительское отделении ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В рыболовецком колхозе им. Ленина (П.-Камчатский) с июня 1967 года. М-с/рулевой, 4-й, 3-й, 2-й и старший помощник капитан-директора БМРТ «Сероглазка», «Ихтиолог», «П. Ильичев».

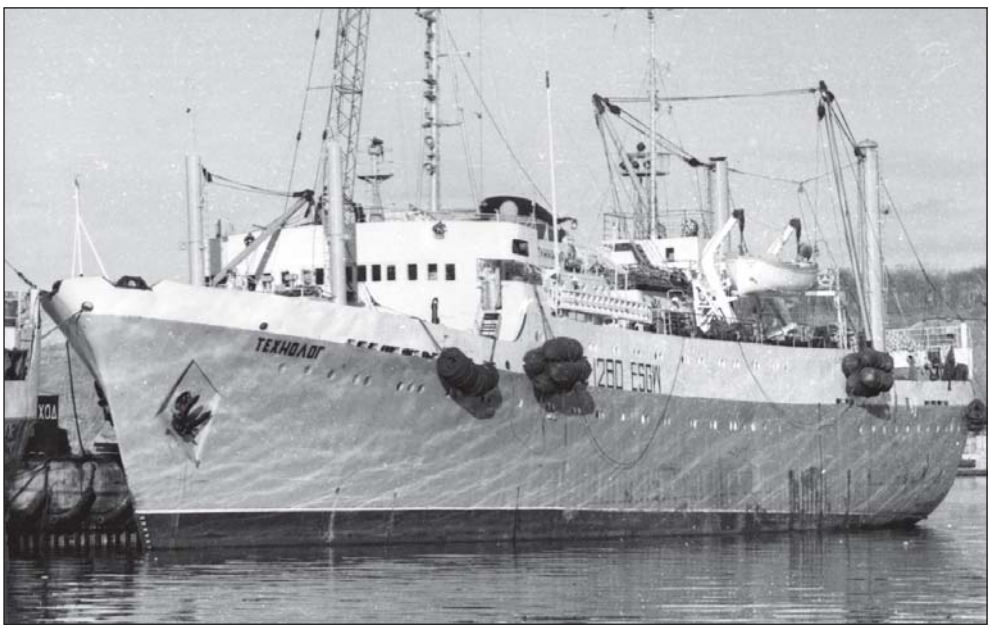
1975 — получает рабочий диплом капитана дальнего плавания и назначается капитан-директором БМРТ «Технолог», «П. Ильичев».

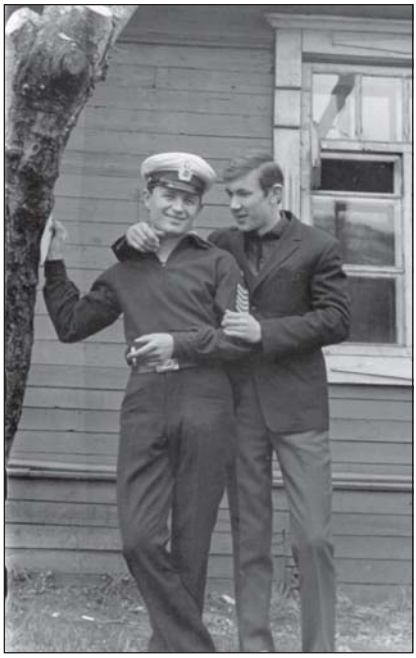
1986 — закончил факультет промышленного рыболовства Дальрыбвтуза, заочно.

1991 — назначается заместителем председателя колхоза по флоту и кадрам.

1999 — капитан-наставник службы наблюдения за флотом, начальник службы наблюдения за флотом госадминистрации морского рыбного порта.

2009 — с марта является руководителем службы наблюдения за флотом ФГУ «Севвостокрыбвод».





Осень 1963 года. Учебный год начинался с уборки картофеля.

Справа налево: Наральский Анатолий, Васильев Евгений и Куликов Владимир

После «ГОСов» выдалось несколько минут на свободное время. А. Наральский (в форме) с другом-сокурсником Ю. Санаровым

Анатолий Людвигович осваивал многие промысловые районы. От Аляскинского залива, Ванкуверо-Орегонского промрайона до Гавайского архипелага и Японского моря. Особенно ему удавались снайперские, короткие,

ПОБЕРЕЖНЫЙ Николай Михайлович

Капитан малого плавания
(1943–1.12.2012)

Родился в Хабаровске.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с июня 1967 года, матрос ПБ «Орочон».

1968 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания, № 173/67 от 9.07.1968 года, и назначается 3-м помощником капитан-директора ПБ «Орочон».

1970 – получает рабочий диплом капитана малого плавания, переводится в экспедиционный флот морского торгового порта.

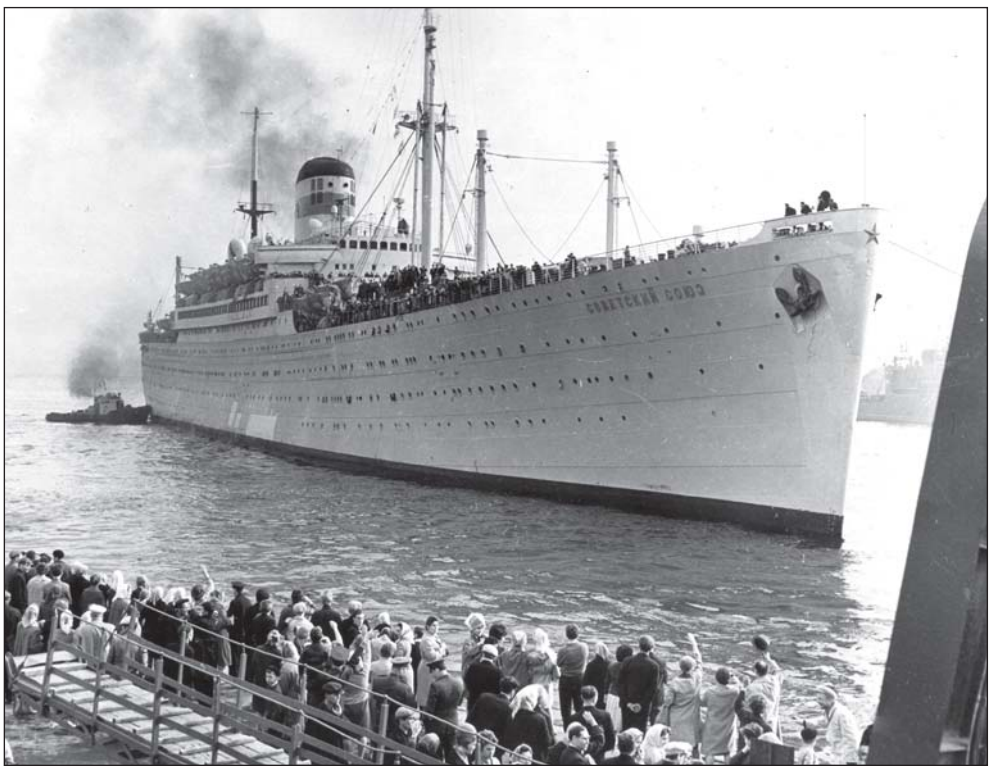
1971–1975 – капитан экспедиционного флота (Пенжинская экспедиция).

1976–1992 – капитан портового буксира.

2003 – капитан МБ «Вулкан».

2006 – выход на пенсию.

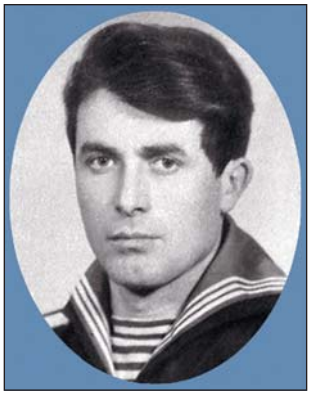
Умер 1 декабря 2012 года, похоронен на кладбище 20-го км.



Балагур и заводила Побережный Николай – наставник всех малышей на курсе, 1963 год

Капитан самого мощного портового буксира Петропавловского морского торгового порта. Как он выражался: он таскал как «тузика» к причалу и от даже ПХ «Советский Союз»

САРДАЛОВ Шарип Ширваниевич



Капитан дальнего плавания
(1939–2010)

Родился в городе Кизиловка Ачхой-Мартановского района Грозненской области.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 07.08.1967 года.

1967–1969 – матрос первого класса БМРТ «Трудовые резервы».

1969 – в феврале получил первый рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 4-м помощником капитана БМРТ «Трудовые резервы».

1970–1972 – 3-й помощник капитан-директора БМРТ «Николай Островский», БМРТ «Каргополь», получил рабочий диплом штурмана дальнего плавания в 1972 году.

1972–1973 – 2-й помощник капитана БМРТ «А. Максутов», БМРТ «Математик».

1973–1978 – старший помощник капитана БМРТ «Примурье», «Калитва».

1978–1981 – с мая – капитан-директор БМРТ «Камчатская правда», «Колывань».

1982–1989 – капитан-директор БАТМ «Бабыкино», «Байковск», «А. Стаханов».

1992 – вышел на пенсию.

1992–2005 – работает в частной фирме заместителем по безопасности мореплавания.

Умер в 2010 году, похоронен на родине.

СИМАКОВ Николай Петрович

Капитан дальнего плавания
(1945)

Родился в посёлке Рыбачий Камчатского края.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 1967 года, матрос.

1967–1969 – матрос БМРТ «Куба».

1969–1973 – 3-й помощник капитана БМРТ «Камышин», 2-й помощник капитана БМРТ «А. Махалин», «Камышин», «Зарубино».

1973–1977 – старший помощник капитана БМРТ «И. Рябиков».

1977 – капитан-директор БМРТ «Мыс Таймыр», «15 съезд профсоюзов».

1979 – старший помощник капитан-директора БАТМ «А. Стаханов».

1980–1983 – капитан-директор БМРТ «Мыс Часовой».

1983–1989 – капитан-директор БАТМ «Соколово», «Бакланово», «Корчагинец», «Каргополь».

1995 – вышел на пенсию.

1995 – по настоящее время работает в частной рыболовной компании заместителем по безопасности мореплавания.

СМОРОДОВ Михаил Яковлевич

Капитан дальнего плавания
(08.02.1947)

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания. В УТРФ с 03.08.1967 года, матрос.

1967–1969 – матрос на БМРТ «Хинган», «Трудовые резервы», «А. Махалин». 01.04.1968 года переходит в УОР.

1969 – в июле получает первый рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 4-м помощником КМД БМРТ «И. Рябиков».

1970–1971 – 3-й помощник капитана БМРТ «И. Рябиков».

1971–1972 – 2-й помощник капитана БМРТ «Приозёрск».

1972–1974 – старший помощник капитан на БМРТ «А. Махалин».

1974–1980 – капитан-директор БМРТ 394 проекта «Каргополь», «Приамурье», «Союз-4».

1980 – капитан-директор БМРТ проект 394-А «Мыс Осипова», «Мыс Таймыр».

1982 – капитан-директор БАТМ «Байковск», «26 съезд КПСС», «Баево».

1986 – капитан-наставник службы безопасности мореплавания Океанрыбфлота.

2006 – начальник службы БМ Океанрыбфлота.

2012 – вышел на пенсию.

СУХАНОВ Михаил Александрович

Капитан дальнего плавания
(1943)

Родился 14 ноября в г. Бодайбо Иркутской области.

1962–1967 — закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания.

1967–1969 — второй, старший помощник капитана на промысловых судах Камчатрыбколхозобъединения (КМПО).

1969–1987 — капитан РС-300 «Чехонь», «Кондовый», «Красивый», СРТМ «Верхолаз», СРТР «Комбайнер» КМПО.

Непревзойденный снайпер кошелькового промысла.

1987–1990 — капитан СТР «Карповка» Хабаровского рыбакколхозобъединения.

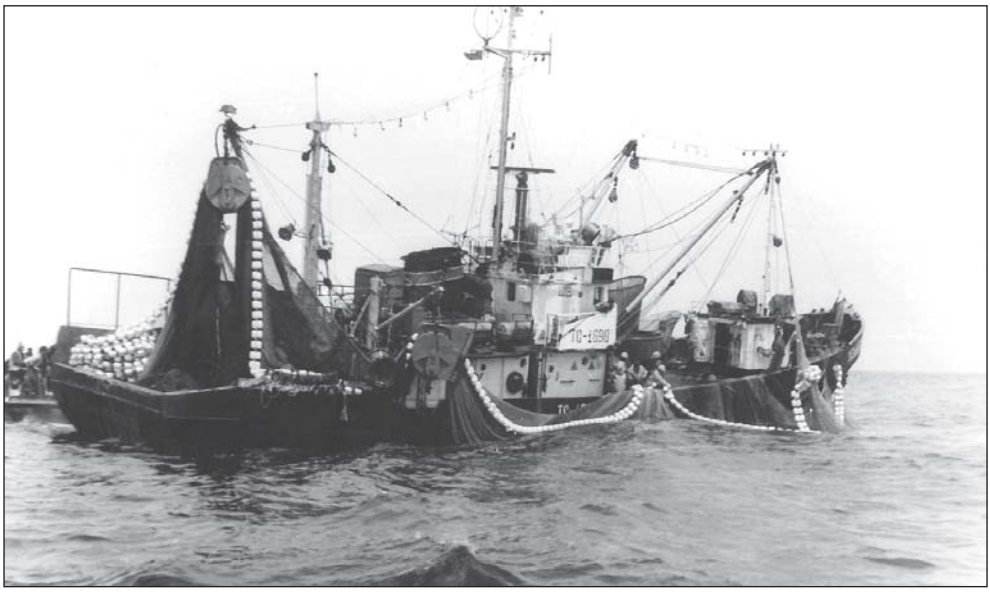
1990 — капитан СТР «Чапаево» Приморского рыбакколхозобъединения.

1991 — ассоциация «Меркурий». Капитан-директор СТМ «Иван Вернигоренко».

1992 — директор акционернаой компании «Эковест».

1994 — генеральный директор ООО «Марком».

1999 – основал рыболовецкую артель «Иня». Председатель правления и пожизненный президент.



Михаил Александрович никогда не зазнавался и не забывал своих воспитателей и друзей, 1970 год. В центре — наш первый командир роты капитан-лейтенант А. А. Брагин, слева – однокашник Ш. Ш. Сардалов

ТКАЧЕНКО Пётр Петрович

Капитан дальнего плавания
(1943)

Родился в городе Звенигороде Киевской области.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 28.10.1967 года.

1969 – в январе получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 4-м помощником капитан-директора БМРТ «Советские профсоюзы».

1970 – 3-й помощник капитан-директора БМРТ «Приозёрск».

1971–1974 – 2-й помощник капитан-директора БМРТ «Кулунда».

1974–1976 – старший помощник капитан-директора БМРТ «Узбекистан».

1976–1980 – капитан-директор БМРТ «Колывань», «Пауджа», «Зарубино».

1980 – капитан-наставник по ВМП службы безопасности мореплавания Океанрыбфлота.

1984 – уволился по окончании трудового договора.

1995–2000 – работает в частной рыболовной компании по безопасности мореплавания.

2000 – вышел на пенсию, уехал в Подмосковье.

На встрече ветеранов сидят слева направо: П. П. Ткаченко, Б. П. Чанцев, А. И. Скворцов; стоят: второй слева Бобель, четвертый Ю. А. Гесли, В. З. Резник

Перегруз готовой продукции в море, на транспорт

ХАЙЛЕНКО Николай Степанович

Капитан дальнего плавания
(01.10.1946)

Родился в Амурской области.

1962–1967 – закончил судоводительское отделение ПКМУ на штурмана дальнего плавания, в УТРФ с 28.10.1967 года.

1968 – получает 1-й рабочий диплом ШМП и назначается 4-м помощником капитана на БМРТ «Трудовые резервы». 1.04.1968 – при разделении тралфлота остается в Управлении океанического рыболовства.

1968–1974 – 3-й, 2-й, старший помощник капитана БМРТ.

1974–1977 – капитан-директор БМРТ «Камышин».

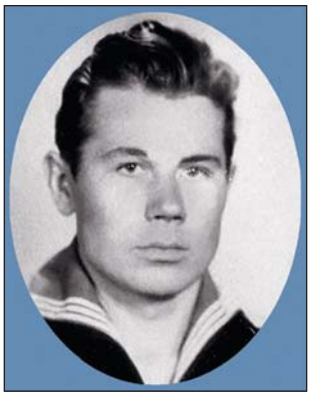
1978 – переходит на работу в Камчатское морское пароходство, отряд АСПТР, руководитель береговой спасательной службы.

1993–1999 – перешел в Океанрыбфлот и назначен капитаном МБСС-3150.

1999 – старший помощник капитана БК «Суровый» Океанрыбфлота.

ШКИРЁВ Анатолий Алексеевич

Капитан дальнего плавания
(07.08.1941)



1960 – после армии поступил в УТРФ матросом на промысловые суда.

1962–1967 – окончил ПКМУ, судоводительское отделение на штурмана дальнего плавания.

1967 – 28.11 – получил 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания и назначен 3-м помощником капитана СРТ «Клин».

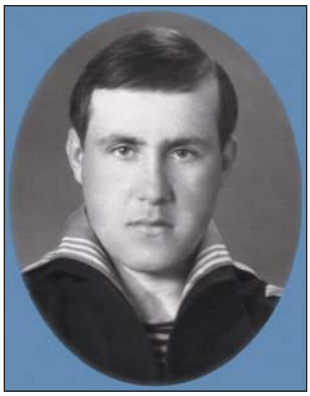
1978 – ноябрь, капитан-директор ПБ «Новая Каховка». 1-й помощник капитана с марта 1978 по 1985 – Васильев Е. С., заведующий производством И. И. Фесун. Боцман Баклаг Алексей Иосифович.

1993 – выходит на пенсию и уезжает в город Таганрог.

1993–2012 – работает лоцманом порта «Кавказ».

Двадцать лет спустя (1987). Встреча выпускников судоводительского отделения ПКМУ-67 19 апреля 1987 года. На встречу прибыло 16 человек

ЯКУНИН Александр Николаевич



Капитан дальнего плавания
(16.08.1947)

Родился в селе Ука Карагинского района Камчатской области.

1962–1967 – окончил судоводительское отделение ПКМУ, в УТРФ с 07.06.1967 года.

1967 – матрос БМРТ «Борис Горинский».

1968 – получает 1-й рабочий диплом штурмана малого плавания и назначается 3-м помощником капитана СРТ-300 «Капитан Закхеев».

1968 – 3-й помощник капитана СРТМ 8-411.

1968–1969 – 3-й помощник капитана перегонной команды СРТМ «Эвекун»: Херсон – Севастополь, Одесса, Сенегал, Сингапур – Петропавловск-Камчатский.

1969 (май) – 4-й помощник капитана ПБ «50 лет Октября».

1970 (август) – 3-й помощник капитана ПБ «Северный полюс».

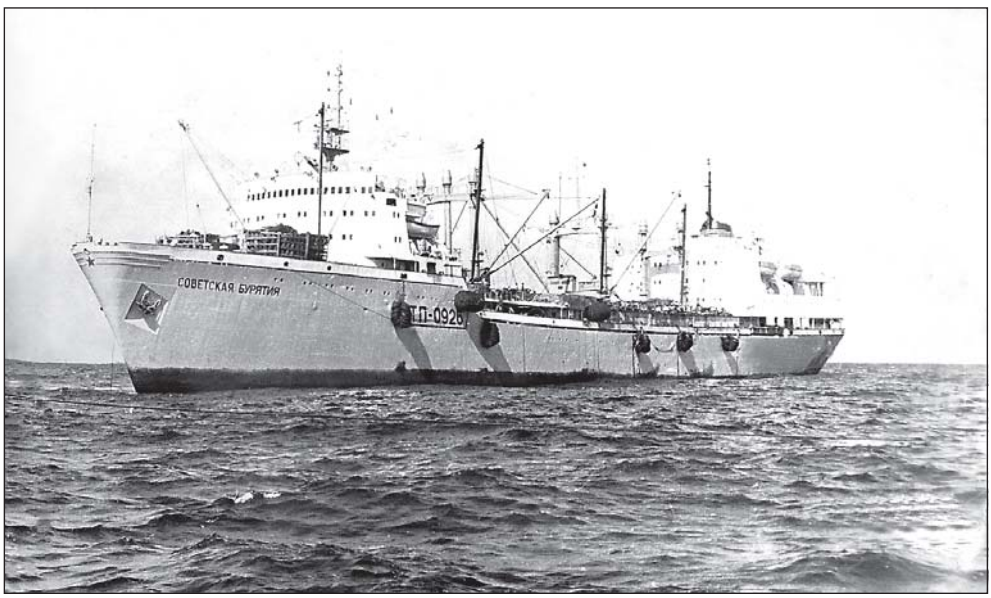
1971 – 1972 (август) – 2-й помощник капитана ПБ «Северный полюс».

1973 – старший помощник капитана ПБ «Арктика».

1973 – старший помощник капитан-директора «Советская Камчатка», аварийное происшествие с гибелью матроса, отстранение от должности.

1974 – старший помощник капитана СРТМ 8-411 («Пограничник Змеев»).

1975 – старший помощник капитан-директора ПБ «Ламут».



1975 – старший помощник капитана ПБ «Комсомольск-на-Амуре» (из новостроя).

1976 (май) – списался в отпуск, был в гостях у Гимильштейна А. А., ПБ «Комсомол Магадана». Он уже болел, мы попрощались, больше не виделись.

1976 – сентябрь, назначен капитан-директором ПБ «Комсомольск-на-Амуре» (первый капитанский рейс, капитан-наставник А. М. Арестов).

1976–1980 – декабрь, капитан-директор ПБ «Советская Бурятия».

В первом капитанском рейсе, 1976 год

ШАТАЛОВИЧ Анатолий Борисович

Капитан дальнего плавания
(19.10.1949)

Родился в селе Авача Елизовского района Камчатской области.

Образование высшее, окончил в 1979 году Дальневосточное высшее инженерно-морское училище им. Невельского по специальности «Морское судовождение», имеет рабочий диплом капитана дальнего плавания с сентября 1979 года.

1966–1971 – курсант Сахалинского мореходного училища.

1971–1979 – третий помощник капитана, второй помощник капитана, старший помощник капитана Дальневосточного морского пароходства.

1979–1991 – капитан транспортного флота Дальневосточного морского пароходства, капитан танкера «Ельня» Петропавловского морского торгового порта.

1991–1993 – начальник транспортного отдела Камчатского торгового дома.

1993–1995 – заместитель директора ООО «Камчаттепло».

1995–2000 – заместитель директора по флоту ООО «Русский Двор».

2000–2001 – заместитель по безопасности мореплавания ООО «Промфлот».

2001–2003 – заместитель генерального директора, начальник службы мореплавания ООО «Донрыба».

2003–2004 – заместитель генерального директора ООО «Самотлор-Рыба».

2005–2006 – заместитель директора по безопасности мореплавания ООО «Регион-Сервис».

С 2006 года по настоящее время – исполнительный директор ООО «МостКам».

11 октября 2008 года. Два друга – капитаны Колобашкин В. В. и Недвигин В. И. – вспоминают свое боксерское и капитанское прошлое

Наши камчатские «BEATLES», члены легендарного квартета (не хватает Б. Е. Иванникова (контрабас). Коля Симаков (труба), Коля Хайленко (саксофон), Володя Грачев (баян, аккордеон). Ни один вечер отдыха в мореходке не обходился без них

Сорок четвертый год выпуска, удалось собрать не всех. Отсутствуют Е. С. Васильев и Л. Ф. Борошенко

Выпуск ПКМУ 1967 года (судоводители). Слева направо сидят: В. Недвигин, В. Грачев, М. Суханов, стоят: Н. Хайленко, Н. Симаков, Г. Черских, В. Ковалев, В. Куликов; в кадр не вошел В. Буженик (разливал), фотографировал А. Якунин

Послесловие автора-составителя

Вот и закончен первый том моей «штурманской тетради». Посвящаю его зачинателям: Сергею Ивановичу Пронину, Михаилу Федоровичу Гончарову, Юрию Семеновичу Швыреву, Анатолию Александровичу Гимильштейну, моим учителям и наставникам. Также благодарен ныне здравствующим Георгию Васильевичу Мещерякову, Борису Петровичу Чанцеву, которые не только направили книгу в нужное русло, но и вместе несколько лет ворошили память, старые газетные вырезки, заметки, записные книжки. Очень рад, что удалось показать, что первые капитаны китобойных флотилий СССР «Алеут» (1933 год, А. И. Дудник) и послевоенный Антарктической китобойной флотилии «Слава» (1946 год, А. Н. Соляник) имеют непосредственное отношение к АКО, то есть закалку воли, опыт мореплавания они получили еще до войны в камчатских морях, а китобаза «Алеут» не раз стояла на рейде Авачинской губы, получала уголь, заходила в бухты Моржовую, Ложных вестей, Оссору. И уже никто не отрицает, что наркомовская ложка рыбьего (китового) жира спасла от гибели истощенную войной детвору и взрослое население Союза, возвысила роль этих двух флотилий, их значение и своевременность создания.

Мне кажется, что удалось:

– восстановить пионерный командный состав первого камчатского БМРТ «Браслав» (1961);

– несколько десятков биографий первых промысловых капитанов Тралфлота (но не всех);

– через фото из семейных архивов рыбаков показать рыбацкий труд и условия, в которых работали рыбаки в океане;

– показать на конкретных примерах, как растет и достигает вершин мастерства молодой промысловый капитан.

И это только небольшая часть задуманного.

Автор-составитель приносит свои извинения за возможно имеющиеся неточности и продолжает работать над вторым томом, где будет представлена галерея молодых капитанов «Океанрыбфлота», капитан-директоров плавбаз Камчатрыбпрома, а также глава, посвященная разорению камчатского Тралфлота, и глава, посвященная организаторам и руководителям рыбного хозяйства Камчатрыбпрома.

Список сокращений

АКО – Акционерное Камчатское общество.
БАОЛ – База активного опытного лова.
БАТМ – большой автономный траулер морозильный.
БМРТ – большой морозильный рыболовный траулер.
БОР – база океанического рыболовного флота.
ВОВ – Великая Отечественная война.
ВРПО – Всесоюзное рыбопромышленное объединение.
ДВ – Дальний Восток.
ДВВИМУ – Дальневосточное высшее инженерно-морское училище.
КДП – капитан дальнего плавания.
КМ – капитан.
КМД – капитан-директор.
КМП – капитан малого плавания.
КМФ – капитан-флагман (капитан-наставник).
КС – китобойное судно.
МРП – морской рыбный порт.
МРС – моторно-рыболовная станция.
МРХ – министерство рыбного хозяйства.
ПБ – плавучая база.
ПКМУ – Петропавловск-Камчатское мореходное училище.
ПМРП – Петропавловский морской рыбный порт.
ПМШ – парусно-моторная шхуна.
ПР – производственный рефрижератор.
ПХ – пароход.
РП – рыболовная промышленность.
РПБ – рыбопромысловая база.
РС – рыболовный сейнер.
РТ – рыболовный траулер.
СПОРП – Севастопольское производственное объединение рыбной промышленности.
СРТ – средний рыболовный траулер.
СРТМ – средний рыболовный траулер морозильный.
СТМ – сейнер-траулер морозильный.
СТР – сейнер-траулер рефрижераторный.
ТК – танкер.
ТР – транспортный рефрижератор.
ТРС – транспортное рефрижераторное судно.
ТХ – теплоход.
УКК – ускоренные курсы комсостава.
УМАР – управление активного морского рыболовства.
УТРФ – управление тралового и рефрижераторного флота.
УТС – учебно-тренировочное судно.
УТФ – управление тралового флота.
ШДП – штурман дальнего плавания.
ШМП – штурман малого плавания.

Фамильный указатель

Абрамов В. П.....706
Авдейков Ю. А.....385
Авилов И. Ф.....694
Авшаров Г. Н.....667
Азимов Ю. Б.....310
Александров Г. И.....62
Алёшин В. А.....708
Алёшкин П. Е.....301
Амирбекян А. А.....447
Анисимов И. С.....443
Антошин В. И.....714
Арестов А. М.....735
Артёмов В. Ф.....376
Артыш Э. М.....242
Артыш-Ефимович Н. М.....241
Атрошенко В. П.....691
Баглай А. Н.....230
Баклаг И. И.....190
Барботько Г. А.....113
Барсуков И. И.....618
Басов Е. И.....464
Башкирцев А. О.....170
Бегулов В. Б.....600
Бекетов В. И.....601
Белка В. А.....687
Белый А. С.....299
Беляев А. И.....599
Берг К. К.....75
Бердыган А. А.....195
Бессмертный Е. Д.....100
Бобров К. В.....202
Бойко П. Е.....471
Большанин А. Д.....373
Бородовский В. Р.....597
Борошенко Л. Ф.....736
Бочкарёв В. Н.....491
Брелевский М. Л.....387
Брицкий А. И.....576
Будников О. П.....435
Буженик В. М.....738
Бургхард Л. И.....61
Буркин В. А.....475
Бурля Б. Н.....479
Буслаев О. А.....740
Бутримов В. Т.....359
Быстров В. Ф.....434
Варганик В. И.....596
Васильев Е. С.....741
Васюкевич Ю. Н.....157
Великий Ф. М.....461
Величко В. И.....374
Влазнев Г. Я.....337
Власенко А. Г.....338
Внуков А. И.....620
Внуков П. С.....339
Войналович В. Ю.....621
Войтенко В. Т.....115
Войтенко О. Т.....624
Войцех В. А.....594
Волкович Ф. И.....218
Воронин М. А.....315
Вятчинин Е. Я.....605
Гаврилов А. Г.....569
Гарифьянов Г. К.....747
Гатилов В. Ф.....314
Гернет О. В.....567
Гимильштейн О. А.....695
Глазов В. М.....469
Глинский П. А.....165
Глухов А. Ф.....743
Годованцев И. К.....595
Головейко Н. И.....745
Горбунов В. Ф.....437
Горичев В. А.....478

Грачёв В. В.....749
Греков В. Ф.....367
Гречушкин Ю. К.....351
Гринько А. А.....142
Гужин В. Ф.....751
Гуллер А. Н.....752
Дабин Т. Н.....607
Дегтярёв М. И.....560
Демихов В. В.....243
Дмитриев Ю. К.....465
Добробаба В. Н.....439
Добробаба Н. А.....335
Доценко И. Т.....494
Доценко Н. В.....240
Дублицкий К. А.....74
Дубовицкий В. А.....514
Дубовский Л. И.....496
Дудник А. И.....83
Евстафиади И. Г.....303
Егоров В. М.....625
Ерёменко В. Г.....676
Еренков Ю. Г.....623
Ерошкин Я. В.....205
Ефимов С. М.....681
Ефимович В. А.....319
Журба Г. И.....457
Заводёвкин П. В.....362
Завгородний Н. А.....754
Загорский Г. И.....346
Зайченко А. И.....343
Замятин Н. А.....515
Захарчук И. И.....318
Земских Г. И.....703
Зеньков В. П.....156
Иванников Б. Е.....756
Иванов П. М.....331
Изаак Я. Я.....161
Инявкин М. Н.....229
Кадет И. Д.....151
Камчатка Ю. И.....209
Кандыба В. Г.....588
Канцибер Г. А.....441
Карев И. С.....169
Квашинский К. Ф.....239
Квилюнас Ю. Н.....480
Киселёв П. Д.....189
Клус В. А.....445
Коберник Н. Д.....758
Ковалёв В. С.....759
Козлов М. Т.....342
Козырев Г. А.....184
Колесников А. Е.....592
Колесников В. И.....368
Колесников В. Н.....213
Коллегов Г. П.....693
Колобашкин В. В.....675
Коломеец А. Д.....148
Колядин Н. С.....290
Комиссаров Н. М.....580
Кондрашов В. А.....763
Конюшков В. В.....764
Копаев В. И.....444
Король В. Е.....312
Косолапов В. К.....512
Кострубов С. И.....82
Косыгин В. В.....765
Косыгин И. Н. 118
Крапивин Г. И.....622
Красников О. И.....626
Кривоногов Т. М.....320
Кривошеев В. Е.....495
Критинин К. И.....615
Крыжановский А. А.....616
Кужель Л. И.....155
Кузин Б. Ф.....519
Кузин Ю. П.....345
Кузнецов А. А.....300
Кузнецов П. П.....200

Кулабухов В. И.....338
Куликов В. М.....766
Курьянов М. С.....308
Кущ Г. П.....768
Лазо И. А.....317
Лазько В. П.....696
Летунов Н. С.....619
Лисицин В. М.....516
Лысаков Г. К.....493
Лядов В. И.....476
Медведев В. Н.....372
Мезенцев Г. П.....628
Мельдер А. А.....141
Мердов А. Ф.....577
Мещеряков Г. В.....541
Мильхер Э. Е.....316
Миронов А. Е.....105
Мирошниченко Г. А.....627
Михайлов В. М.....369
Михальчевский И. Д.....207
Михедов А. А.....582
Мищенко В. А.....598
Моисеев А. Н.....292
Морозов А. Н.....206
Москвич Ю. П.....366
Московский Г. А.....608
Мухин С. Г.....384
Мысь Н. Д.....694
Мягков В. А.....583
Нако С. Н.....446
Наральский А. Л.....771
Недвигин В. И.....769
Неделко В. В.....382
Нестеров А. Е.....460
Неустроев А. А.....678
Нечипоренко Д. А.....473
Нечухаев В. М.....662
Николаев В. Ф.....477
Николаев С. Н.....699
Николюк М. С.....466
Новосёлов Д. Я.....296
Овчинцев М. И.....606
Острецов А. В.....709
Осьминин Г. И.....474
Павлуш В. П.....313
Павлюк Н. М.....602
Павлюк П. М.....630
Палагин В. А.....458
Панихин А. А.....377
Петухов Б. С.....199
Петухов Ю. Е.....705
Пименов Н. Н.....196
Пинчук А. С.....204
Писаревский Б. Н.....610
Плеганов Ю. С.....576
Побережный Н. М.....773
Побоков В. Н.....652
Подгорный А. И.....468
Полторанин В. Я.....212
Попов А. В.....629
Попов В. А.....439
Портнов А. Ф.....704
Потабачный В. А.....363
Прокопенков В. Н.....438
Пронин С. И.....231
Проценко Н. С.....571
Путилов А. С.....584
Рафайлович А. М.....512
Родюшкин А. И.....677
Рой Н. Г.....198
Роленко Б. И.....383
Рощупкин В. Т.....427
Рубахин И. И.....712
Руднев Ю. Д.....353
Рязанов П. А.....520
Савицкий В. В.....664
Сандул В. И.....374
Сапожников М. К.....341

Сапрыкина О. А.....103
Сардалов Ш. Ш.....775
Свириденко А. Ф.....456
Сивик А. А.....344
Сиволап И. Е.....690
Симаков Н. П.....776
Скаврунский Е. И.....162
Сковпен Д. Н.....104
Слинкин Ф. Я.....575
Смирнов В. В.....492
Смирнов В. И.....665
Смородов М. Я.....777
Собольким В. М.....432
Соколов Ю. П.....570
Соловьёв В. К.....463
Соляник А. Н.....174
Сорогин П. Е.....682
Сотников Н. В.....562
Степанов В. Х.....568
Стеценко А. С.....371
Стоногин И. Д.....603
Стукалин М. В.....232
Сусский В. А.....707
Суханов М. А.....778
Сыпле В. Ф.....336
Терентьев А. Н.....426
Тихонов И. В.....578
Ткаченко П. П.....780
Толмачёв Е. М.....671
Тумилович В. Ю.....702
Турушкин А. И.....451
Унтевский Л. Л.....459
Усков А. Н.....309
Успенский Е. В.....237
Фадеев В. В.....326
Фадеев В. И.....660
Фадеев И. Ф.....482
Федюкович М. Ф.....433
Финашин В. Т.....297
Фирсов Б. Л.....316
Фонарёв Г. И.....112
Фунтусов В. Ф.....386
Хажесаитов З. А.....500
Хазов В. И.....431
Хайленко Н. С.....782
Харевич Л. И.....340
Холоден Г. Н.....589
Хомик В. П.....436
Хренов И. М.....238
Хробостов Н. И.....430
Целуйко В. А.....472
Цуканов Е. И.....483
Чекаленко М. Г.....327
Чеков А. А.....223
Чернявский Е. И.....291
Числов К. А.....484
Чуприна С. В.....214
Шалагинов В. П.....208
Шаталович А. Б.....787
Шаш Н. И.....132
Шевашкевич И. П.....352
Шевструк В. Н.....497
Шкирёв А. А.....783
Шокола А. И.....591
Шуваев И. Д.....481
Щербак Ю. И.....692
Щетинина А. И.....133
Щитов В. Е.....364
Эгги К. П.....219
Якунин А. Н.....785
Якунин В. Н.....688
Яроцкий П. И.....604
Яц П. В.....710

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора-составителя.....3

ГЛАВА I.
РОССИЯ РЫБАЦКАЯ.....7

И. А. Мейснер. Становление рыбохозяйственных научных исследований в России.....7
Н. Бородин. Рыболовство в России в 1900 году.....14
И. А. Мейснер. Развитие рыбохозяйственных исследований в России после 1917 года.....20
А. Н. Якунин. Арена научных изысканий – Мировой океан.....24

ГЛАВА II.
КАМЧАТКА РЫБАЦКАЯ.....32

Н. Н. Пименов. Из истории развития рыбного промысла на Камчатке.....32
С. В. Гаврилов. Документы первых лет работы АКО.....34
Н. Н. Пименов. Всё начиналось с транспортного флота.....44

ГЛАВА III.
СТАРАЯ МОРСКАЯ «ГВАРДИЯ».....60

Глава IV.
НАЧАЛО ТРАЛОВОГО ФЛОТА.....254

С. В. Гаврилов. Так начинался камчатский траловый флот.....255
А. Н. Якунин. Начало начал.....281
А. Н. Якунин. Рыбаки получают новый флот.....283

ГЛАВА V.
ПЕРВЫЕ КАПИТАНЫ-ПРОМЫСЛОВИКИ ТРАЛОВОГО ФЛОТА.....287

ГЛАВА VI.
ПЕРВЫЕ КАПИТАНЫ-ПРОМЫСЛОВИКИ, ПЕРЕНЕСШИЕ ОПЫТ ПРОМЫСЛА СО СРЕДНИХ ТРАУЛЕРОВ (СРТ-300) НА БОЛЬШИЕ (БМРТ-2000).....511

ГЛАВА VII.
КАК ДОЛГО И ГДЕ ВОСПИТЫВАЕТСЯ ПРОМЫСЛОВЫЙ КАПИТАН.....640

КАПИТАНСКАЯ «ЛЕСТНИЦА»

Выпускников ПКМУ 1965 года (судоводители).....651

Выпускники ПКМУ 1966 года (судоводители).....684

Выпускники ПКМУ 1967 года (судоводители).....713

Список сокращений.....791

Фамильный указатель.....792

Библиотека «Новой книги»
Камчатские биографии

КАМЧАТРЫБПРОМ – Дальрыба

АЛЬМАНАХ ПРОМЫСЛОВЫХ КАПИТАНОВ И ОРГАНИЗАТОРОВ РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА ПОЛУОСТРОВА

ТОМ ПЕРВЫЙ

Составитель *А. Н. Якунин*
Корректор *Е. Н. Киселёва*
Верстка *О. И. Набутовская*

Подписано в печать 15.03.2013 г. Формат 70x100/16.
Бумага офсетная. Гарнитура «Peterburg». Печать офсетная.
Тираж 1 000 экз. Заказ

Холдинговая компания «Новая книга».
683032, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Пограничная, 60.
Тел./факс 8 (415-2) 41-12-60