



ТРАЛФЛОТ



Из серии "Капитаны рыбного хозяйства СССР"

СЕВЕРНЫЙ РЫБОПРОМЫСЛОВЫЙ БАССЕЙН



Книга первая цикла «Севрыба»

ТРАПФЛОТ

- Рыбные промыслы на Севере России
- Зарождение отечественного тралового лова
- Создание и становление тралфлота (1920-1930 годы)
- Во фронтовом море (1941-1944 годы)
- Послевоенная пятилетка

Из серии
«КАПИТАНЫ РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР»

Под редакцией капитана дальнего плавания А. Н. Якунина

Херсон
ООО «ПКФ „СТАР“ ЛТД»
2014

УДК 639.2.018.16(470.1/.26)(092)
ББК 47/2(21)
Т65

Автор-составитель:

В. С. Георги — главный редактор еженедельника «Рыбный Мурман» в 1994-2000 годы, член Союза журналистов СССР (РФ), действительный член Русского географического общества.

Рецензент:

А. А. Киселев — доктор исторических наук, профессор.

Спонсор:

А. Н. Якунин — капитан дальнего плавания (Камчатка).

Т65 Тралфлот. Первая книга цикла «Севрыба». Из серии «Капитаны рыбного хозяйства СССР». Под редакцией капитана дальнего плавания А. Н. Якунина. — Херсон: ООО «ПКФ „Стар” ЛТД», 2014. — 424 с.

ISBN 978-966-1596-37-4

В книге рассказывается о рыбных промыслах на Севере России, о зарождении тралового лова в Баренцевом море, о создании базы рыболовного флота на берегах незамерзающего Кольского залива. Представлены исторические материалы становления старейших в стране Архангельского и Мурманского траловых флотов, береговых предприятий Северного рыбопромыслового бассейна. В книге приведены биографические данные организаторов рыбного хозяйства Севера, первых тралмейстеров, капитанов, чьи суда вышли на промысел в открытое море. Публикуются очерки о них, воспоминания рыбаков-ветеранов. Повествование охватывает период до конца 1940-х годов, когда на базе тралфлота в Северном рыбопромысловом бассейне стали создаваться новые специализированные флоты.

УДК 639.2.018.16(470.1/.26)(092)

ББК 47/2(21)

Предупреждение о правовой защите авторских прав на общее содержание, название и систему изложения материала книги. Перепечатка разрешена только с обязательной ссылкой на авторство правообладателей.

ISBN 978-966-1596-37-4

© А. Н. Якунин, В. С. Георги, 2014 г.

От рецензента



**Алексей Алексеевич
КИСЕЛЕВ,**

*действительный член Академии педагогических
и социальных наук, доктор исторических наук,
профессор Мурманского государственного гума-
нитарного университета, заслуженный работ-
ник высшей школы России, почетный гражданин
города-героя Мурманска*

Внимательно прочитал рукопись. Это летопись трудовых и боевых подвигов поморов, описание жизни рыбацкого населения Архангельской и Мурманской областей, Карелии и соседних регионов.

Составителем проделана огромная работа по сбору, систематизации и редактированию материалов по истории морских промыслов и рыбной промышленности Европейского Севера России. Собраны обширные и разносторонние сведения о людях и их делах, о кораблях и береговых предприятиях, об этапах развития рыбных промыслов на протяжении XIX – XX веков.

Особенно ценны страницы, где говорится о зачинателях тралового лова в Северном бассейне, о капитанах 1920-х – 1940-х годов, об ударниках первой и стахановцах второй пятилеток. Очень интересен раздел книги и о военном лихолетье – как рыбаки помогали фронту, а многие из них и воевали в частях и подразделениях Северного флота...

История рыбных промыслов Европейского Севера России в конце XIX и первой половине XX века описана достоверно и достаточно точно. Хорошо показаны как количественные, так и качественные изменения, происшедшие на Северном бассейне, описан путь от кустарных промыслов до океанского лова, от шняк и дор до мощных кораблей и рыбозаводов. Особенно радует показ людей – рядовых рыбаков и капитанов, осваивавших северные моря.

...В заключение отмечу, что колоссальный труд В. С. Георги по истории Северного морского рыболовного бассейна – достойный вклад в летопись истории Кольского края и заслуживает признания и рыбаков, и читателей.

От автора-составителя

Как сегодняшнему читателю рассказать о делах давно минувших лет, о том, как зарождался, начинался и развивался промысел рыбы на Севере России, и, в первую очередь, траловый лов в нашей стране? Об этом нам уже поведал десяток профессиональных историков и писателей, труды которых впоследствии на свой лад переиначила сотня литераторов и журналистов. Не хотелось бы стать сто первым из них. Мало разложить на письменном столе книги своих предшественников, скопировать историческую литературу из интернет-сайтов, а затем, компилируя тексты, создать новое повествование. Правильнее будет, опираясь на сведения из книг и газет, исторических документов и научных работ, серьезных интернет-ресурсов, дать возможность сегодняшнему читателю ознакомиться с записками очевидцев, с их помощью рассказать о людях, которые жили в те годы. Рассказать об их заботах и стремлениях, мечтах и открытиях, через биографии людей поведать читателю о героизме и трагизме событий первой половины XX века. Так что пусть о первых капитанах рыболовных траулеров молодой Страны Советов расскажут их современники, чьи воспоминания сегодня бесценны. Как и документы тех лет. И тогда, надеюсь, книга будет востребованной у вдумчивого читателя.

Попробуем разобраться в терминах. Это первая книга цикла «СЕВРЫБА». Именно так, «Севрыба», называли рыбопромышленное объединение флотов и береговых предприятий Северного рыбопромыслового бассейна, один из пяти добывающих главков Минрыбхоза Советского Союза («Дальрыба», «Севрыба», «Запрыба», «Азчеррыба» и «Каспрыба»). Структура управления рыбным хозяйством неоднократно менялась. В первые годы советской власти рыбные промыслы Севера входили в систему Наркомпрода, затем подчинялись наркомату внутренней торговли, входили в наркомат земледелия, в систему Наркомснаба и наркомата пищевой промышленности, а в 1939 году был создан наркомат рыбной промышленности СССР. Подобная организационно-структурная чехарда характерна и для 1990-х годов. Так что в разные годы «Севрыба» именовалась



**Виктор Сергеевич
ГЕОРГИ,**

*главный редактор еженедельника
«Рыбный Мурман» в 1994–2000 годы,
член Союза журналистов СССР (РФ),
действительный член Русского географического общества*

«Муррайрыбой» (1920–1921 гг.), «Муробластьрыбой» (1921–1922 гг.), «Облгосрыбпромом» (1923–1924 гг.), «Севгосрыбтрестом» (1924–1931 гг.), затем был Мурманский государственный рыбопромышленный трест, с 1962 года – Главное управление рыбной промышленности Северного бассейна, с 1976 года – ВРПО «Севрыба» (Всесоюзное рыбопромышленное объединение), с 1988 года – бассейновое производственное объединение (БПО), с 1992 года – Северная хозяйственная ассоциация рыбопромышленных предприятий (АРП), с 1996 года – акционерное общество закрытого типа (ЗАО). Став коммерческой структурой, «Севрыба» утратила бассейновые координирующие функции.

Так что же понимать сегодня под словом «СЕВРЫБА»? Это флоты и береговые предприятия Мурманской и Архангельской областей, Республики Карелия, Ненецкого автономного округа. Это районы промысла рыбаков Севера – от традиционных Белого и Баренцева морей до берегов Америки и Африки, Австралии и Антарктиды, где работали моряки в 1970–1990-е годы. Это люди – рыбаки и моряки, портовики, судоремонтники, рыбообработчики, конструкторы, ученые – все те, для кого «Севрыба» стала судьбой. Но прежде всего наш рассказ о капитанах «Севрыбы», о тех, кто взял на себя смелость и ответственность встать к штурвалу малого рыболовного траулера или мощной плавучей базы, о судоводителях и флотоводцах Севера. Благодаря их труду в начале 1980-х годов на долю только Мурманской области приходилось более шестой части общего улова СССР, что в среднем за год составляло 1,2 млн. тонн рыбы. Соленая, мороженая, вяленая и копченая продукция, консервы и кормовая мука поставлялись во все союзные республики страны и десятки областей РСФСР, экспортировались в 20 стран мира.

«Тралфлот» – первая книга цикла «Севрыба». Данное издание охватывает период до конца 1940-х годов, в нем рассказано о зарождении тралового промысла в Баренцевом море, о создании базы рыболовного флота на берегах незамерзающего Кольского залива. Представлены исторические материалы становления старейших в стране Мурманского и Архангельского траловых флотов, береговых предприятий Северного бассейна. В книге приведены биографические данные организаторов рыбного хозяйства Севера, первых тралмейстеров, капитанов, выведших экипажи своих судов на промысел в открытое море.

Отдельная глава посвящена подвигу моряков-рыбаков в годы Великой Отечественной войны, тех, кто под обстрелом врага ловил рыбу в прифронтовых водах, снабжая продуктами питания не только бойцов Северного флота и жителей Заполярья, но и отправляя эшелоны с рыбой защитникам Ленинграда. Подвигу тех, кто с борта рыболовного траулера шагнул на палубу боевого корабля.

Говоря о первых послевоенных годах и поисковых экспедициях в отдаленные квадраты промысла, авторы издания подводят читателя к началу широкомасштабного океанического лова рыбы, который дал толчок к созданию на Севере новых флотов, крупнейшего в мире за Полярным кругом рыбопромышленного комплекса.

В цикле «Севрыба» серии «Капитаны рыбного хозяйства СССР» к изданию готовятся новые книги, посвященные таким флотам, как Мурмансельдь (Мурманрыбпром), Севрыбхолодфлот, Севрыбпромразведка (Севрыбпоиск), Беломорская база гослова Карелрыбфлота. Не останутся без внимания дела и заботы рыбаков-колхозников Архангельского, Мурманского и Карельского рыбакколхозсоюзов, годы трудного становления региональных Союзов рыбопромышленников Севера. И, конечно же, выйдут в свет книги, посвященные людям, капитанской элите как Мурманского тралового, так и его кровного брата – Архангельского тралфлота. Отдельного рассказа заслуживают 1980–1990-е годы, время перестройки и приватизации флотов, а по сути дела – период разорения рыбной отрасли России, превращения мощных региональных рыбопромышленных комплексов в полукустарные, а подчас и полукриминальные рыбные промыслы.

Рассказ о старейшем и крупнейшем в СССР бассейновом рыбопромышленном объединении «Севрыба» редакция планирует завершить к 2020 году – столетию начала государственного тралового лова в нашей стране. Стране, которая по мере своего развития называлась по-разному: от Киевской Руси и Московского государства до Российской империи и Союза Советских Социалистических Республик. И наш рассказ был бы неполон, начини мы его с 20-х годов прошлого века. Ведь зарождался траловый лов раньше, в конце XIX – начале XX века. И зарождался не на пустом месте. Еще со времен Новгорода Великого, посылавшего на «северную сторону» ватаги ушкунников* за богатой добычей, сформировался особый склад характера поселившихся на берегах студеного моря людей. Разбойники-ушкунники основывали поселения как на Зимнем и Летнем (Архангельском), так и на Поморском (Карельском) и Терском (Мурманском) берегах Беломорья. Отсюда на построенных своими руками кочах и лодьях уже не ушкунники, а поморы-промышленники открывали новые земли и моря Ледовитого океана. Это было удивительное братство мореплавателей, для которых ежедневная смертельная опасность воспринималась как норма жизни. «Ходящему по морю без страха и без взаимной помощи пробыть невозможно», – говорит поморский «Морской устав». Именно рыбаки, выросшие на Севере и воспитанные вековыми традициями этой земли, составили экипажи, встали к штурвалам первых советских траулеров.

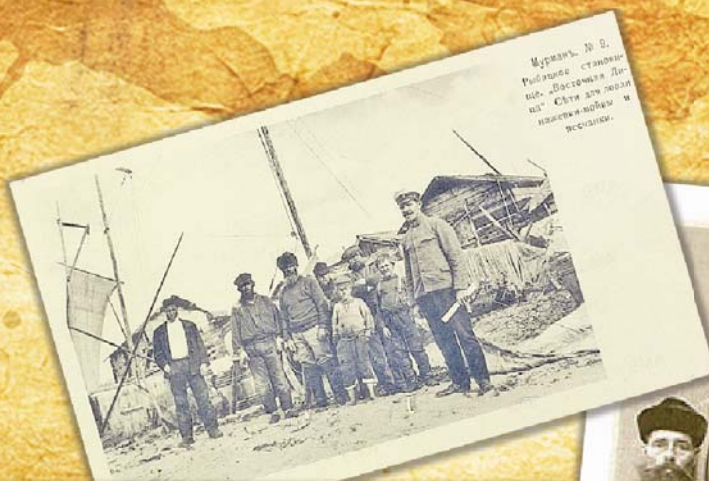
Мы обладаем одним неоспоримым преимуществом перед своими предшественниками: на нашей памяти Страна Советов стала лидером по добыче рыбы на планете, и вместе с тем на наших глазах произошел развал рыбной отрасли СССР и России, приватизация, а затем и ликвидация ведущих флотов страны. С высоты XXI века можно по-новому взглянуть на общеизвестные события, подчас переосмыслить некоторые исторические факты. Неоспоримо одно: ушла эпоха, в которой жили наши отцы и деды, ставшие первопроходцами. Их судьбы прочно переплелись с судьбой Отечества. И как бы оно, наше Отечество, ни называлось сегодня – память об этих людях будет жива. Жива, во многом благодаря энтузиастам, чьими усилиями выходят в свет книги серии «Капитаны рыбного хозяйства СССР».

Так уж случилось, что проведенную в годы советской власти многолетнюю и многогранную работу по сохранению памяти о рыбаках Севера сегодня приходится возобновлять чуть ли не на пустом месте. Но можно ли назвать случайностью, что в Москве и Одессе, Мурманске и Петропавловске-Камчатском, во Владивостоке и Севастополе, в Архангельске и Калининграде нашлись единомышленники, те, кому дорога память о своих рыбаках-товарищах? Вот и в работе над этой книгой объединены усилия камчадала А. Н. Якунина, одессита И. А. Баранова, каспийца Ю. И. Кокарева и многих других рыбаков и организаторов рыбной промышленности страны. Хочется верить, что эта благородная работа будет продолжена. Уже нашли своего читателя тома, посвященные труженикам «Азчеррыбы» и «Дальрыбы», наш «Тралфлот» – первая книга цикла «Севрыба».

Автор благодарен рецензенту профессору А. А. Киселеву, чьи советы постарался выполнить, а замечания учесть. Низкий поклон спонсорам и всем, кто оказал помощь в подготовке рукописи и издании этой книги.

* От древнерусского «ушкуй» – парусно-гребная лодка, вмещавшая до 30 человек, которая использовалась для дальних военно-торговых походов в Северной Руси. **Здесь и далее примечания автора-составителя.**

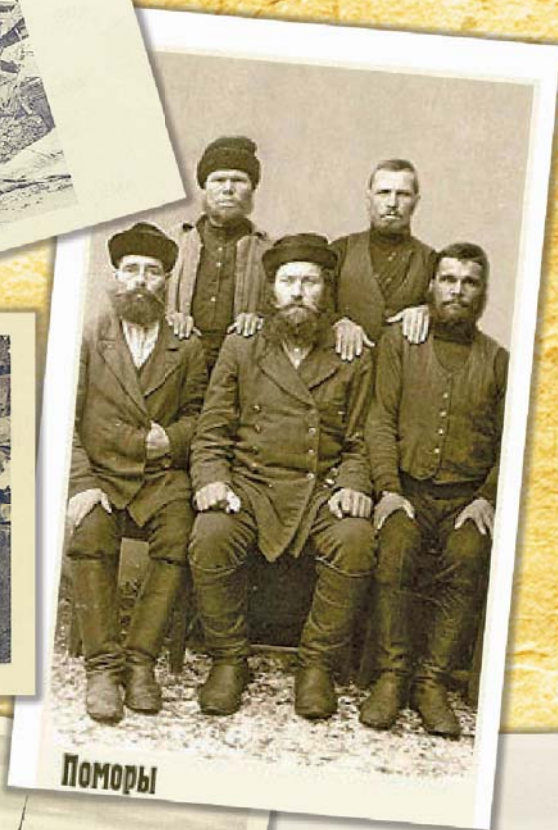
Часть первая



Мурман. № 9.
Рыбачье станови-
ще. «Восточная Ли-
на». Служба для лова
населения моря и
поселения.



Мурман. Животный мир для ловли трески.



Поморы



Мурман. Вид в стоянующее Тафросово



Наша Станция. № 35.
Берег Гурьевского
канала на Мурманском
берегу Ледовитого
Океана.

ушкунники –
поморы – промышленники



1. У студеного моря

Историки утверждают, что предприимчивые новгородцы уже в первой половине XI века вышли к берегам Белого моря. Чем же тысячелетие назад привлекал Север русских людей? Прежде всего пушминой, этой «мягкой рухлядью», которую у местных жителей выгодно меняли на «колониальные товары» – изделия из железа, украшения, ткани. Ценился и «рыбий зуб» – тот самый моржовый клык, из которого косторезы создавали искусные поделки и престижные предметы быта. По мере освоения дороги к берегам студеного моря из моржей стали вытапливать жир (ворвань), а из выловленной семги не только варить уху, но и засаливать рыбу для дорогих гостей и богатых купцов.

Зададимся вопросом: почему именно новгородцы и почему именно «предприимчивые» пошли на Север? Хотя и называли Новгород Великий с его знаменитым народным «вече» вольницей, но и в каждой самой вольной республике есть законы, которые кто-нибудь да нарушает. Так вот, именно тех, кто не вписывался в рамки существовавших тогда норм общежития, и отправляли (кого силком, а иной рад был сбежать сам) на север, подальше от цивилизации. Предприимчивыми они были в полном смысле этого слова: слабого грабили, с сильным торговали, у умелого учились ремеслу. Кто-то с богатой добычей возвращался домой, становился знатным горожанином, многие оседали у студеного моря навсегда.

Новгородцы строили достаточно мореходные и в то же время легкие суда. Ведь на них приходилось ходить и по бурным северным озерам, и выходить в Финский залив, и преодолевать водоразделы северных рек и речушек по сухопутным волокам. Это были лодки-однодревки, набойные лодьи (ладьи)*, шитики, ушкуи, соймы. Название «однодревка» говорит само за себя.



«Источники свидетельствуют, что в распоряжении новгородцев, впервые достигших Беломорского побережья, морских судов не было, – утверждает ученый и литератор **Борис Иванович Кошечкин** (1931–1995). – По рекам и волокам Онежско-Беломорского водораздела шли на ушкуях – вместительных беспалубных плоскодонных лодках, непригодных для плавания в открытом море. В трудах многих исследователей истории освоения Севера переход от использования речных судов к технике морского судостроения рисуется как некий внезапный и плохо объяснимый скачок. В действительности же, оказавшись на морских берегах и имея лишь ограниченный опыт речного и озерного судостроения, новгородцы оказались в среде аборигенного карельского населения, уже обладавшего опытом и

традициями морского судостроения с древних времен, и получили возможность этот опыт воспринять. Руны «Калевалы» рассказывают об отдаленных временах, когда карельские боевые корабли совершали плавания в обширных заливах Балтики. Эти суда уже имели палубу – специальные деревянные помосты, на которых размещались воины...»**.

*Некоторые исследователи утверждают, что лодья (с ударением на первый слог) и ладья (с ударением на второй слог) – не два варианта произношения, а два отличных друг от друга типа судна.

** Кошечкин Б. И. Из книги «Боже, дай нам ветра». Петрозаводск, 1992.

Трудно спорить со знатоком Севера Б. И. Кошечкиным, но карелы, а если точнее, то народы, населяющие территорию современной Карелии, никогда мореходами не были. Да, они без труда плавали по самым крупным в Европе Ладожскому и Онежскому озерам, создали свой тип надежной парусно-весельной лодки – «кижанки». А тип судна, который можно назвать как «лодья поморская», получил распространение по всему побережью Белого моря лишь с колонизацией его русскими людьми. Вскоре для дальних странствий первопроходцам потребовались не только мореходные, но и способные выживать во льдах «кочевые суда» – кочи.

Как же выглядело поморское деревянное судно для ледового плавания, на котором вплоть до XIX века «бежали под парусом» и «ходили гребью» по неласковым северным морям первопроходцы? Выбор формы древнему мастеру диктовали условия плавания в Арктике. Пробиваясь на север к богатым пушниной и морским зверем местам, мореходы шли вдоль кромки ледяного припая, подчас им приходилось зимовать на необитаемых островах. Малая осадка, плоскодонность кочей позволяли при неблагоприятной погоде выволакивать корабли на лед, однако на переходе по чистой воде выявляли и ряд неудобств – валкость, плохую управляемость при крупной зыби. Петр I в свое время ограничил запретами строительство поморских кочей. Царю, видите ли, нужно было срочно обзавестись значительным количеством фрегатов и галиотов, чтобы начать на Балтике войну со шведами. А лучшими по тем временам корабельными мастерами были поморы, которых таким образом принуждали к «государеву делу». Так еще три столетия назад были утрачены секреты древних мастеров. Почти навсегда, если бы не энтузиасты из петрозаводского клуба «Полярный Одиссей», которые смогли не только восстановить облик коча и построить его новодел, но и совершить смоделировать плавания по Белому морю, к Груманту-Шпицбергену и берегам Аляски.

Никаких чертежей коча не существовало, а сохранившиеся рисунки старинных рукописей помочь при постройке судна не могли. Поэтому годами по крупицам современные карельские мореходы постигали опыт старых мастеров, изучали технологию постройки карбасов в Поморье. У карбаса, как и коча, обшивка идет внакрой – кромка на кромку. В конечном итоге вырастает судно с прочным яйцевидным корпусом и срезанными в виде салазок носом и кормой. Кроме того, и собственный опыт мореплавания помог петрозаводчанам понять, каким же должен быть поморский коч. В итоге удалось, во-первых, собрать воедино ценные для науки материалы, составленные из архивных данных, из воспоминаний старожилов, из анализа поднятых с морского дна останков судов. Во-вторых, был воссоздан облик старинного коча, сделан его новодел, а не просто модель. В-третьих, были проведены морские испытания, которые доказали отличные мореходные качества построенного коча.

В XV веке Новгород Великий потерпел поражение от московского князя Ивана III, и вскоре вся Кольская земля, все Поморье вошли в состав единого Российского государства.



Коч «Помор», Баренцево море, 1989 год



Сегодня коч «Помор» – один из основных экспонатов морского музея «Полярный Одиссей» в Петрозаводске

центром обширной губернии, территория которой пролегла от Финляндии до Урала, вобрав в себя Кольский полуостров, часть Карелии и Коми республики.

Этот город по праву можно назвать и поморской столицей, где за десятки поколений был создан присущий только Беломорью уклад жизни и сформирован особый характер прибрежных жителей. Ставя свои дома окнами на море, поморы приговаривали: «Море – наше поле». Все их помыслы, все чаяния были связаны с суровым и грозным Ледовитым океаном. И в дальнейшем флот российский комплектовался в первую очередь поморами – не только удивительной стойкости и отваги мореплавателями, но и превосходными строителями и навигаторами, искусными картографами и корабельными воинами. Мореходный опыт



Карта-схема одной из экспедиций коча «Помор» по северным морям

Разбросанные по огромному пространству, крайне отдаленные от Москвы поморские селения не были дворянскими вотчинами «служилых людей» – они стали монастырскими землями. Возникший в 1430-х годах на островах Соловецкого архипелага монастырь на несколько столетий прибрал к своим рукам самые прибыльные прибрежные угодья, занял центральное положение в жизни русского Поморья. Можно сказать, что и организованное морское судостроение началось здесь, на монастырской корабельной верфи.

Пройдет еще несколько столетий, и объединяющее экономическое и культурное начало прочно займет Архангельск, город, сыгравший существенную роль в становлении русского военно-морского и торгового флота в годы царствования Петра Первого. Именно Архангельск становится центром

поморов оставил глубокий след в многовековой истории географических открытий на Севере. Рукописные «чертежи» (карты), описи побережий и «устные поморские лоции» в дальнейшем стали основой научных описаний арктических морей.

Из Архангельска, с побережий Белого моря для помора начинались пути-дороги во все стороны света: на восток – к еще неизведанным берегам Сибири и легендар-

ной Земли Санникова, на север — к заснеженным островам батюшки Груманта-Шпицбергена и Матки-Новой Земли, на запад — к портам Норвегии и становищам Мурманского берега, где в каменных берегах губы Щербенихи располагалось древнее родовое становище Ломоносовых — Кекурское. «...От города Архангельска до становища Кекурского всего пути едва на семьсот верст, скорее около одного времени не поспевал как в четыре недели, а один раз в шесть недель», — записал в одном из своих сочинений Михаил Васильевич Ломоносов, восстанавливая по памяти поездки к местам дедовского промысла.

Становища, эти селения сезонных рыбаков-промышленников, оживляли пейзаж всей северной, баренцевоморской оконечности Кольского полуострова. Из укромных бухт и бухточек побережья вели поморы морской рыбный промысел, чтобы осенью с богатым уловом вернуться домой, на «зимние квартиры». Как же выглядел Мурман, этот, как называли его литераторы XIX века, промысловый рай на краю света?

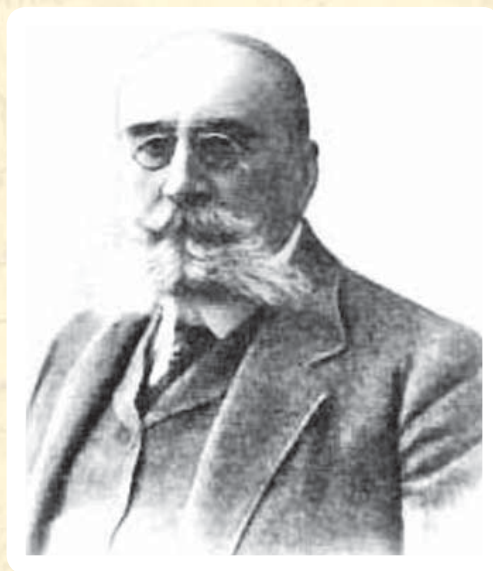
В 1870-х годах на Кольском полуострове побывал русский писатель, путешественник и очеркист **Василий Иванович Немирович-Данченко** (1849–1936), старший брат знаменитого театрального режиссера. Идя морем, он рисует суровую, поистине эпическую картину:

«Начиная от Святого Носа до устья реки Ворьемы, т. е. до границы Норвегии, тянется громадный каменный вал, извилины которого образуют множество заливов, губ и полуостровов... Диким величием веет от серых громад, только кое-где подернутых скудной зеленью да палевыми пятнами ягеля. Скалы разорваны и искрещены бесчисленными щелями и трещинами, в которых до последних чисел июня, а в других и до августа, белеют полосы еще не стаявшего зимнего снега... Мрачные, каменные массы крутыми уступами обрываются в море, глухо шумящее у их колоссальных подножий... Вокруг вьются с резкими криками целые стаи чаек, гагар, гаг, чистиков, нырков и буревестников. Орлы-рыболовы черными точками висят над этим каменным великолепием хаотических громад, а издали высоко взмывают вверх фонтаны, выбрасываемые многочисленными китами.

...Зимой этот берег безжизнен и пустынен. Ледяные припаи оковывают в это время восточную половину Мурмана — весь же он засыпается снегами. По свинцовому простору



Архангельск. Рыбная пристань. Поморские суда



Из серии фотографических открыток XIX века



**Берег Гавриловского маяка на Мурманском берегу
Ледовитого океана**



**Мурман. Растительности никакой, дрова доставляют
из Архангельска**

ходят громады ледяных стамух и торосов. Только кое-где в щели, защищенной от северного ветра, курится одинокая вежа лопаря, сторожащего безлюдное становище. Зато летом в каждой губе ключом бьет промысловая жизнь, тысячи шняк и сотни людей и шхун бороздят воды океана, суэта неутомимого безотходного труда кипит в станах, где небольшие избы переполнены рыболовами. Становища — те же села, с тем только различием, что избы здесь разбросаны то одиночками, то группами по небольшим выступам и площадкам утесов. Одни вверх, другие вниз, одни упрятались в горную щель, другие ютятся у подножья серых скал, третьи торчком выпятили свои срубы на плашках куполообразных холмов. Иногда один стан висит над другим, и по крутой тропинке тянутся между ними жерди в виде перил. Между избами — амбары для складов рыбы, скеи, изредка черные бани, жиротопенные печи и заводы, и повсюду длинные ряды увешенных сухою трескою палтухов, громадные костры сушеных тресковых голов, тресковые же головы, рассеянные и разбросанные по всему берегу, чаны с салом. Жирные, покойные собаки и группы измученного в работе, но кажущегося до первой горячки здоровым на вид трудового люда. На отмель берег опрокинуты нарочно вытащенные и просто накренившиеся на бок, обсохшие во время отливов шняки и карбасы; в волнах бухты слегка покачиваются на якорях шхуны, во всех направлениях бороздят океан ладьи и парусные лодки; — и, неизбежные, впереди и позади, направо и налево, сереют и желтеют причудливые каменные массы, на крайних выступах которых чернеют кучки высоких деревянных крестов. Это — могилы промышленников, или погибших на промысле, или умерших здесь в становищах, далеко от всего любимого, милого, дорогого сердцу»*.

* Изд. «Русская земля. Область крайнего севера». Т. I. С.-Петербург, 1899. (С сайта «Кольские карты»: <http://kolamap.ru/library.htm>).

2. Полярные мореходы

Биографический словарь В. Ю. Визе



Первый биографический словарь северных русских мореходов, в основном поморов-промышленников, составил **Владимир Юльевич Визе** (1886–1954) — полярный исследователь, океанолог, член-корреспондент АН СССР (1933). Он автор трудов по проблемам океанологии, метеорологии, ледовых прогнозов в Арктике. Именем Визе названы остров в Карском море, ледник, мыс и бухта на Новой Земле, а также научно-исследовательское судно.

В предисловии к книге «Русские полярные мореходы из промышленных, торговых и служилых людей XVII–XIX вв.» (М.-Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948) В. Ю. Визе пишет:

«Есть среди русских полярников целая плеяда моряков из промышленников и казаков, имена которых мало известны. Их тысячи... Биографические сведения о них крайне скудны, в огромном большинстве случаев мы не знаем ни года их рождения, ни

года смерти, как не знаем и о всех совершенных ими полярных плаваниях. Между тем эти полярные мореходы из простых людей сделали великие географические открытия в Арктике. Они первые, задолго до Баренца, побывали на Шпицбергене... Кормщик Савва Лошкин впервые обошел всю Новую Землю и сделал свое имя бессмертным. Уже в XVI веке мореходы из Архангельска, Мезени и Пустозерска освоили морской путь к западносибирским рекам.

...Это были профессиональные моряки-промышленники, великолепно знавшие свое дело и не боявшиеся больших морских переходов, подобных переходу от Норвегии к Шпицбергену. Уже Борро, английский мореплаватель, посетивший север России в 1555–1556 годах, отметил не только большое развитие русского северного мореплавания в количественном отношении, но указал и на высокие мореходные качества русских ладей. Стоя в устье р. Куоя, Борро «ежедневно видел, как по ней спускались вниз много русских ладей, экипаж которых состоял минимально из 24 человек, доходя на больших до 30...».

В приведенном ниже списке русских полярных мореходов из промышленных, торговых и служилых людей имена расположены в хронологическом порядке*.

Афанасий

Мореход из Колы конца XVI – начала XVII века. 17 раз плавал по Северному Ледовитому океану. О нем сохранилось следующее сказание: «В лето 7113 [1605] во граде Самаре был человек поморенин, именем Афанасий, рождение его за Соловками на Усть-Колы. И он сказывал про многие морские дивные чудеса, а про иные слышал. И ездил он по морю на морских судах 17 лет, и ходил в темную землю, и тамо тьма стоит, что гора темная; издали поверх тьмы тоя видать горы снежные в красный день». Упоминаемая в сказании темная земля есть, несомненно, либо Шпицберген, либо Новая Земля.

* Ниже приводится лишь часть имен так называемых «западных русских мореходов-промышленников» из биографического списка В. Ю. Визе. (С сайта «Кольские карты»: <http://kolamap.ru/library.htm>).

ПАНОВ Антипа Тимофеевич

Лоцман. Благодаря его искусству в 1694 году была спасена яхта «Св. Петр», на которой Петр I совершал переезд из Архангельска в Соловецкий монастырь. Во время бури Антипе Панову удалось ввести корабль в Унскую губу...

Сохранился следующий рассказ о лоцмане Панове: «Твердую рукою вел он яхту среди рассыпавшихся на камнях и отмелях страшных волн, зорко всматриваясь привычным глазом в береговые приметы. В решительную минуту подошел к нему Петр, давая указания в выборе верного пути. «Поди прочь, – загремел ему Антипа, – я лучше тебя знаю, как надо здесь править!» Опытный глаз и верная рука не изменили Антипе, и яхта, пройдя между рядами камней, в полдень 2 июня стала на якорь в виду Пертоминского монастыря. Выйдя на берег, Петр сказал Антипе: «Помнишь ли, брат, как ты отпотчевал меня на судне?» Потом он поцеловал кормщика три раза в голову, подарил на память свое измокшее платье и назначил пожизненную пенсию».



**Василий Дорофеевич
ЛОМОНОСОВ**

ЛОМОНОСОВ Василий Дорофеевич

Промышленник, отец великого русского ученого Михайлы Васильевича Ломоносова. Проживал в Курострове (вблизи Холмогор). Родился в 1681 году. Неграмотный. Плавал преимущественно в околomатериковой части Баренцева моря и в Белом море. Когда его сыну Михайле исполнилось 10 лет, Василий Дорофеевич стал его брать с собой на море и ежегодно плавал с ним, пока Михайло не достиг 19 лет. В. Д. Ломоносов был первым среди поморов, который выстроил новое на русском Севере судно-галиот значительных размеров «Чайку». В. Д. Ломоносов утонул в море в 1741 году.

ЮШКОВ Афанасий

Кормщик из Мезени. Плавал в Северном Ледовитом океане (главным образом на Новую Землю) около 50 лет. В 1736–1737 годах участвовал в экспедиции Малыгина в качестве лоцмана. В 1757 году Юшков был послан Даниелем Кином, директором сальной конторы графа Шувалова, на Новую Землю искать серебряную руду, которая «по его (Юшкова) обозрению и словам выжималась из земли на поверхность как некоторая накипь». На пути к Новой Земле Юшков умер.

Юшков был очевидцем голландского китобойного промысла на Новой Земле, который прекратился около 1728 года. По словам члена-корреспондента Академии наук В. В. Крестинина, Юшков был «из мезенских мореходцев своего времени первый».

ОТКУПЩИКОВ Алексей Иванович

Кормщик, по прозвищу Пыха, мещанин города Мезени, родился в 1714 году. Плавал к Новой Земле с 13-летнего возраста. А. И. Откупщиков промышлял главным образом у северного острова Новой Земли, между Маточкиным Шаром и мысом Доходы (мысом Желания), но никогда не зимовал на Новой Земле. В конце XVIII века А. И. Откупщиков, по-видимому, обогнул мыс Желания и прошел этим путем в устье Оби.

В 1788 году с А. И. Откупщиковым встретился в Архангельске член-корреспондент Академии наук В. В. Крестинин, которому новоземельский кормщик сообщил ценные сведения о Новой Земле, в частности, по лоции северного острова. По словам Крестинина, А. И. От-

купщиков считался «за Рахманиным лучшим кормщиком из мезенцев».

КОРНИЛОВ Амос

Архангелогородец из возерских раскольников. Промышленник-судовладелец. Плавал на Шпицберген 15 раз, оставаясь иногда на зимовку. Так, известно о его зимовках в 1737, 1738 и 1739 годах. После 1739 года А. Корнилов посылал на Шпицберген ежегодно одно судно, которое оставалось там зимовать. В 1746 году от Корнилова на Шпицберген ходило 10 человек, в 1747 году (на гукоре) – 15 человек. В 1748 году Корнилов сообщил сведения о Шпицбергене Архангельской коммерц-конторе. В 1749 году Корнилов был послан на Шпицберген сальной конторой графа П. И. Шувалова. Во время этого плавания Корнилов случайно подошел к острову Эдж и обнаружил здесь зимовавших уже шестой год подряд Алексея Химкова с товарищами, которых Корнилов на своем судне и доставил в Архангельск.

В 1764 году Корнилов вместе с другими промышленниками был вызван Морской российской флотом комиссией в Петербург для дачи сведений о Шпицбергене и Новой Земле, которыми комиссия интересовалась в связи с подготовкой экспедиции Чичагова.

Амос Корнилов был другом М. В. Ломоносова, которому сообщил сведения о полярных сияниях на Шпицбергене, о состоянии льдов и погоде.

ХИМКОВ Алексей

Кормщик из Мезени, неоднократно ходивший на промысел на Шпицберген. Прославился своей зимовкой на острове Эдж (русскими назывался Малый Брун), где он прожил совместно с тремя товарищами (сыном Иваном Химковым и матросами Степаном Шарповым и Федором Веригиным) шесть лет (1743–1749), ведя жизнь полярного робинзона. У острова Эдж судно Химкова оказалось случайно, будучи принесено к нему неблагоприятными ветрами. Решив зазимовать на острове, промышленники отправили на берег партию из перечисленных выше четырех человек с целью разыскать построенную когда-то мезенцами избу, о которой им было известно. Избу эту они действительно нашли и, переночевав в ней, отправились обратно на корабль. Но его уже не оказалось на месте – разыгравшаяся ночью жестокая буря унесла корабль. Снаряжение, которое Химков и его товарищи унесли с собой с судна, состояло из ружья, двенадцати пуль, небольшого количества пороха, топора, маленького котла, ножа, 20 фунтов муки, огнива, трута и пузырька с табаком. С этим жалким снаряжением Химков и его товарищи прожили на острове Эдж 6 лет и 3 месяца, показав пример исключительной выдержки и умения бороться с полярной природой. Впрочем, один из арктических робинзонов (Ф. Веригин) не дожил до конца зимовки – он скончался от цинги на шестом году пребывания на Шпицбергене.

Летом 1749 года к острову Эдж подошло судно Амоса Корнилова из Архангельска. Корнилов согласился на своем судне доставить шпицбергенских пленников на родину.

Зимовка Химкова на Шпицбергене описана с его слов (Химков был вызван в Петербург)



членом русской Академии наук Ле Руа в книге «Приключения четырех русских матросов, к острову Ост-Шпицберген бурей принесенных, где они шесть лет и три месяца прожили» (СПб, 1772). Это сочинение было переведено на многие европейские языки. В последний раз оно было переиздано Арктическим институтом в 1933 году. Два участника зимовки на острове Эдж, Степан Шарапов и Иван Химков, по возвращении на родину отправились промышлять на Новую Землю, где погибли в первую же зимовку.

РАХМАНИН Федот Ипполитович

Кормщик, крестьянин Юромской волости Мезенского округа. Родился в 1731 году. Плавал на море с 17-летнего возраста. До 1788 года зимовал на Шпицбергене 6 раз, на южном острове Новой Земли – 26 раз (кроме того 2 раза ходил туда в летнее время) и 5 лет «препроводил в Сибири для тамошнего плавания из реки Енисея, на судне архангелогородского купца Лобанова» (Крестинин). Рахманин занимался мореходством и после 1788 года. Так, известно, что в 1797 году, в возрасте 66 лет, он ходил на Шпицберген на судне «Иоанн Креститель».

Рахманин сообщил члену-корреспонденту Академии наук В. В. Крестинину ценные сведения по лоции Новой Земли. В. В. Крестинин отзываясь о Рахманине следующим образом: «Рахманин отличается от прочих кормщиков знанием своим читать и писать; он любопытен и имеет неограниченную склонность к мореплаванию и охоту к обысканию неизвестных земель. Нет из нынешних кормщиков другого, который бы совершеннее его знать мог Новую Землю вообще и особливо южную половину сего великого острова».

Именем Рахманина промышленниками было названо становище на юго-западном берегу Новой Земли (Рахманово, в 10 верстах от устья реки Саханихи), ныне покинутое.

РОГАЧЕВ Иван

Мезенский кормщик. Ходил с целью моржового промысла на Новую Землю и на Шпицберген. И. Рогачев рассказывал Рахманину, что он был самовидцем голландского китобойного промысла на Новой Земле. По его словам, последние голландские китобои зимовали на Новой Земле около 1728 года.

Во время одной из зимовок Рогачева на Шпицбергене он поставил около становой избы на острове Эдж крест, на котором вырезал следующую надпись: «Сей крест сооружен для православных христиан во славу бога кормщиком Иваном Рогачевым в 1809 г.». Этот крест видел в 1827 году норвежский геолог Кейлхау, который и списал надпись.

Сопоставляя дату, указанную на кресте, и сообщение Рогачева о голландских промыслах на Новой Земле, можно предположить, что он умер в весьма преклонном возрасте.

ЛОШКИН Савва

Кормщик, родом из Олонца. Савва Лошкин первым прошел вдоль всего восточного берега Новой Земли и обогнул ее, причем провел на восточном берегу две зимы и только на третье лето вышел к западным берегам. Годы плавания Лошкина вокруг Новой Земли в точности неизвестны, но обычно оно датируется временем около 1760 года...

Единственным источником, благодаря которому до нас дошли сведения о замечательном плавании Саввы Лошкина, является рассказ Федота Рахманина, записанный в 1788 году членом-корреспондентом петербургской Академии наук В. В. Крестининым. Рассказы о Лошкине и его плавании были свежи среди архангельских мореходов еще в 1821 году.

Савва Лошкин дал первое описание восточного берега Новой Земли, записанное со слов Рахманина Крестининым.

ХАРНАЙ Афанасий

Кормщик, родом из Долгощелья (на реке Кулой), ходил на Новую Землю. В 1764 году посетил Черную губу на Новой Земле, где в предыдущем году поселилась старообрядческая семья Пайкачевых. Ко времени посещения Черной губы Харнаем никого из Пайкачевых в живых не осталось.

БУРКОВ Василий

Кормщик из Даниловой пустыни Кемского уезда. Зимовал в 1765–1766 годах в Беллзунде на Шпицбергене вместе с 12 промышленниками. В. Бурков оказал помощь зимовавшему в 30 верстах участнику экспедиции Чичагова лейтенанту М. А. Рындину.

ЧИРАКИН Яков Яковлев

Крестьянин села Шуя Кемского округа, кормщик. Грамотный. Десять раз зимовал на Новой Земле. В 1767 году «одним небольшим проливом в малом извозном карбасу оную Новую Землю проходил поперек на другое называемое Карское море». Это было первым плаванием через Маточкин Шар, о котором имеются достоверные сведения. Чиракин не только дал описание этого пролива, но и представил план его. Кроме того, им было дано первое гидрографическое описание берега Новой Земли от острова Междушарского до Маточкина Шара (опубликовано Н. Чулковым). Доставленные Чиракиным сведения о Маточкином Шаре послужили поводом для организации экспедиции Розмыслова (1768–1769), в которой Чиракин участвовал в качестве кормщика... Чиракин заболел уже в самом начале зимовки, а 28 ноября (н. ст.) 1768 года он скончался. Чиракин похоронен на мысе Дровяном.

Могилу его обнаружил в 1897 году Пирсон. Рядом с могилой лежала доска со следующей вырезанной на ней надписью: «Лета 835... напоминание православным христианам... февраля... дня на месте... погребен Яков Яковлев Чиракин». Эта доска, по-видимому, была поставлена экспедицией Пахтусова в 1835 году.

По словам В. В. Крестинина, Чиракин был «человек с природными дарованиями и в мореходстве отличный».

Именем Чиракина названа река, впадающая в Маточкин Шар с южной стороны.

ЕРМОЛИН Антон

Кормщик. Летом 1769 года промыслял зверя совместно с кормщиком Иваном Лодыгиным на судне купца Кемской волости Макара Водохлебова в губе Митюшихе.

Возвращаясь домой, Ермолин и Лодыгин в западном устье Маточкина Шара выбрали экспедицию Розмыслова и доставили ее в Архангельск.

ЛОДЫГИН Иван

Кормщик. Промысляя в 1769 году зверя у западных берегов Новой Земли, зашел на судне Макара Водохлебова в Маточкин Шар, подобрал здесь экспедицию Розмыслова и доставил ее в Архангельск.

ШУХОБОВ Иван

Кормщик. Пинежский крестьянин, позже архангелогородский гражданин. Много раз бывал на Новой Земле, посещая, однако, только южный остров. Сообщил члену-корреспонденту Академии наук В. В. Крестинину (в 1787 году) разнообразные сведения о природе Новой Земли, в том числе интересные данные о плавании у новоземельских берегов.

В. В. Крестинин пишет о И. Шухобове, что он «человек в своем деле исправный и добропорядочный, упражняющийся 30 лет в мореходстве, неграмотный, но понятливый, жития трезвого и порядочного».



Интересны попытки Шухобова заняться китобойным промыслом. В 1786 году он плавал в качестве второго кормщика (первым был Харитон Балдин) на онежской ладье в Кольскую губу, где убил 11 китов. Однако вследствие худых гарпунов добыть их не удалось. В 1787 году эта ладья опять ходила в Кольскую губу на китов, но добыча снова ускользнула. После этого ладья ходила на моржовый промысел к Новой Земле и в сентябре вернулась в Архангельск. В этом последнем плавании кормщиком был Андрей Воронцов, архангельский мещанин из мезенцев.

ЛИЧУТИН Михайло

Кормщик-судовладелец из Мезени. Неоднократно плавал во второй половине XVIII века с целью промысла к Новой Земле. По имени этого кормщика назван остров в районе Архангельской губы (остров Личутина).

СТАРОСТИН Аким

Кормщик, родом из Кушереки Онежского округа, впоследствии архангельский мещанин. Плавал к Новой Земле более 30 раз. В 1798 году ходил на судне «Св. Андрей Стратилат» на Шпицберген. В 1803 году ходил на Новую Землю на поиски судна, отправленного туда в 1801 году Беломорской компанией, но не вернувшегося. У одного из становищ на западном берегу Новой Земли это судно было найдено, но из его экипажа, состоявшего из 15 человек, никого в живых уже не осталось – все они умерли от цинги. По словам очевидца, в избе «увидели они несчастных промышленников всех мертвыми: некоторых лежащими на нарах в разных местах, по полу и на печи. Один сидел подле окна, опершись на стену, перед ним стоял небольшой горшок с мучною кашею, на окне, на ложе и коленях лежало несколько зубов его».

Аким Старостин умер на Новой Земле в 1823 году.

СТАРОСТИН Иван

Промышленник, прославившийся своими зимовками на Шпицбергене. В первый раз плавал на Шпицберген (от Соловецкого монастыря) в 1780 году. Старостин промыслял в районе Грин-Харбура, когда-то изобиловавшем белухами. Здесь он провел 32 зимы, причем 15 подряд. Старостин скончался в 1826 году от старческой дряхлости и похоронен рядом со своей избой на мысе Старостина (южный входной мыс в Айсфиорд). Старостин пользовался всеобщим уважением как среди русских промышленников, так и среди норвежских. Один норвежец, лично хорошо знавший Ивана Старостина, описывает его следующим образом: «это был толстый, краснощекий, беловолосый, всегда веселый старик маленького роста».

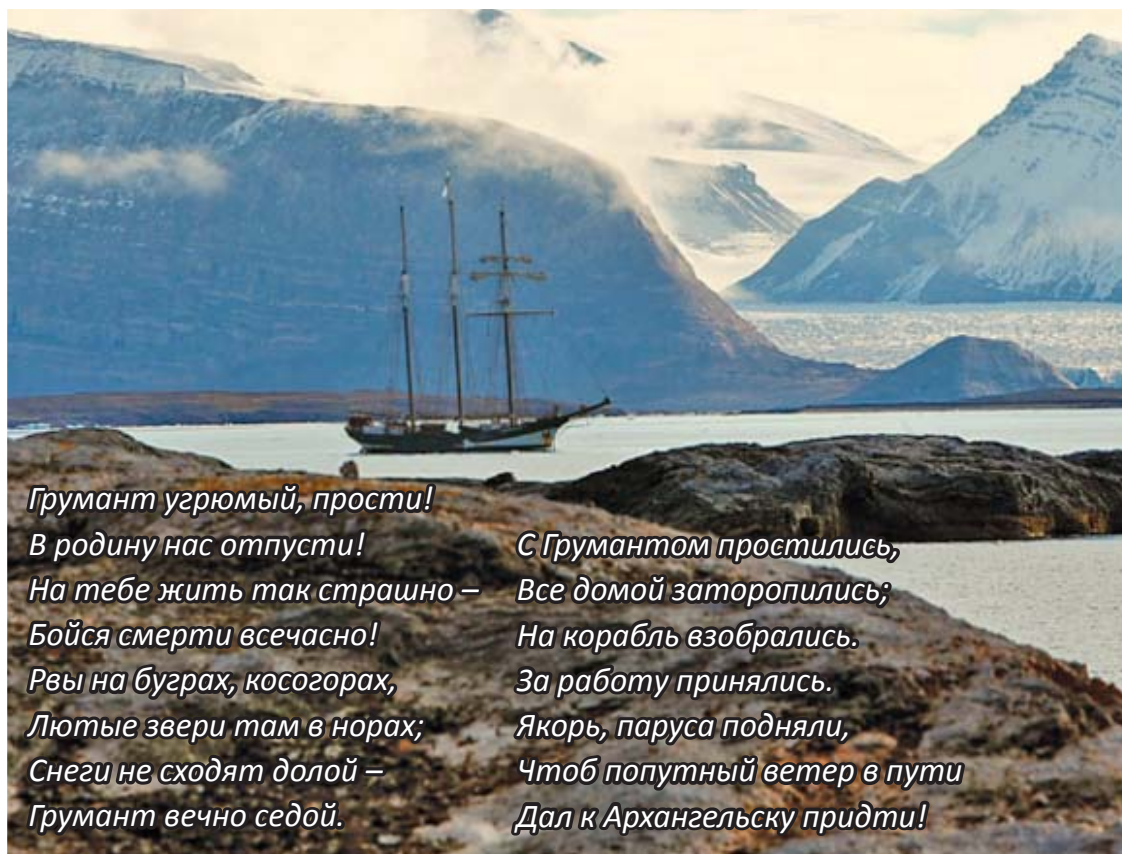
В 1864 году А. Э. Норденшельд посетил мыс Старостина, где еще стояла полуразрушенная изба знаменитого груманлана. В 1873 году могилу Старостина посетил Р. Драше-Вартинберг, видевший здесь грубо сколоченный гроб, погруженный в землю не более чем на один фут.

СУХАНОВ Самсон Семенович

Сын вологодского крестьянина-бедняка, впоследствии известный ваятель-самоучка. Родился в 1766 году.

В 1783 году попал в Архангельск, где в следующем году нанялся в зверобойную артель, отправлявшуюся на Шпицберген. Выдержав у берегов Норвегии сильный шторм и встретив в 50 верстах от Шпицбергена льды, судно артели с большими трудностями добралось до бухты Магдалины, где артель и расположилась на зимовку. В сентябре 1785 года она вернулась в Архангельск, добыв за год 300 моржей, 1000 песцов, 80 морских зайцев, 150 тюленей, 100 белух, 150 белых медведей и большое количество бочек с жиром. В мае 8 человек, в том числе и Суханов, ездили на Пуховые острова, отстоявшие от места зимовки на 150 верст, где собрали 20 пудов гагачьего пуха и несколько мешков яиц.

Суханов сложил на Шпицбергене следующую песнь, сделавшуюся впоследствии популярной среди русских промышленников, ходивших на Шпицберген:



Грумант угрюмый, прости!

В родину нас отпусти!

На тебе жить так страшно –

Бойся смерти всечасно!

Рвы на буграх, косогорах,

Лютые звери там в норах;

Снеги не сходят долой –

Грумант вечно седой.

С Грумантом простились,

Все домой заторопились;

На корабль взобрались.

За работу принялись.

Якорь, паруса подняли,

Чтоб попутный ветер в пути

Дал к Архангельску придти!

На обратном пути зимовщиков захватила сильная буря, которая носила их больше месяца по морю. Только в сентябре 1785 года артель прибыла в Архангельск...

КОРЕПАНОВ Михаил

Пустозерский промышленник, родился несколько ранее 1753 года. В течение десятков лет плавал по Северному Ледовитому океану с целью зверобойного промысла.

ВОРОНЦОВ Андрей

Кормщик, родом из Мезени. В 1787 году ходил на моржовый промысел на Новую Землю.

ПАВЛОВ Михайло

Промышленник из Пустозерска, родился около 1753 года. Занимался морским зверобойным промыслом около 30 лет, часто плавал к Новой Земле, но не дальше Маточкина Шара. Сообщил ценные сведения о берегах Печорского моря штурману Иванову, занимавшемуся описью устья Печоры и берега к востоку от него (1821–1824).

**ПОСТНИКОВ Михайло**

Кормщик из Кеми. Плавал в Белом море и Северном Ледовитом океане не менее 60 лет – с 1789 по 1849 год.

МЯСНИКОВ

Мезенский мещанин. Участвовал в качестве кормщика в экспедиции Лудлова на «Пчеле» на Новую Землю в 1807 году.

ИСАКОВ

Кормщик, кемский мещанин. В течение 32 лет ежегодно плавал к Новой Земле. В 1835 году Исаков прошел дальше полуострова Панкратьевского на 100 верст и видел здесь группу мелких островов, получивших название островов Исакова (впоследствии норвежцы называли эти острова островами Гольфштрема).

Этого Исакова нельзя смешивать с братьями Исаковыми, побывавшими в 1851 году на Шпицбергене и замешанными в убийстве своего кормщика.

ОТКУПЩИКОВ Павел Алексеевич

Кормщик, родом из Мезени, сын Алексея Ивановича Откупщикова (Пыхи). Ходил промыслять к берегам Новой Земли, бывал на Горбовых островах. В 1821–1822 годах зимовал в Костином Шаре. В 1823 году участвовал в плавании Ф. Литке на Новую Землю. По возвращении из этого плавания был награжден серебряной медалью на ленте ордена Св. Анны.

Ф. Литке дает о П. А. Откупщикове следующий отзыв: «человек, хотя и неграмотный, но с здравым рассудком и опытный».

КОРЕПАНОВ Петр

Пустозерский промышленник (сын Михаила Корепанова?). В 1826 году промыслял около Вайгача и южной части Новой Земли, а затем прошел вдоль западного берега Новой Земли на 100 верст севернее Маточкина Шара. В течение всего плавания льдов не было встречено.

СТАРОСТИН Антон Тимофеевич

Крестьянин Вологодской губернии, внук знаменитого Ивана Старостина. Умер в 1875 году. Ходил промыслять на Шпицберген, где в последний раз побывал в 1826 году.

В 1871 году А. Т. Старостин, ссылаясь на то, что его предки, по преданию, промыслили на Шпицбергене еще до основания Соловецкого монастыря (1435), обратился в правительство с прошением о предоставлении ему преимущественных прав на эксплуатацию природных богатств Шпицбергена.

Прошение А. Т. Старостина не было уважено правительством.

ЛОМОВ

Кемский мещанин, кормщик, судовладелец. Многократно плавал с целью промысла к Новой Земле. Между прочим, побывал здесь в 1872 году. П. Свиныин отзывается о Ломове как о «лучшем кемском мореходце».

ГВОЗДАРЕВ Иван Яковлевич

Кормщик, крестьянин деревни Сороки Кемского уезда. Родился в 1812 году. Впервые отправился на зверобойный промысел на Новую Землю вместе с младшим братом в 1831 году. В 1832 году участвовал в экспедиции Пахтусова в отряде лейтенанта Кротова, когда Гвоздарев должен был доставить на своей ладье сруб избы в Маточкин Шар. По пути Гвоздарев зашел в Костин Шар, где промышлял моржей до августа. На пути в Маточкин Шар ладья Гвоздарева сильно пострадала во время бури, что вынудило его поставить избу в Больших Кармакулах, после чего он вернулся в Архангельск. В 1834 году Гвоздарев снова плавал у берегов Новой Земли, причем в губе Митюшихе нашел остатки разбитого судна бесследно пропавшей экспедиции лейтенанта Кротова. В 1835 году Гвоздарев промышлял у Горбовых островов, когда встретился с Пахтусовым, которому сообщил ценные сведения о Новой Земле. В частности, он передал Пахтусову глазомерные карты губы Митюшихи, залива Мелкого и полуострова Адмиралтейства. В 1838 году Гвоздарев плавал к Новой Земле в составе экспедиции Цивольки, когда он доставил груз в залив Мелкий.

В 1842 году Гвоздарев доходил вдоль западного берега Новой Земли до островов Баренца, откуда прошел на карбасе еще около 70 верст на север...

Именем Гвоздарева названа река на Новой Земле (между полуостровом Адмиралтейства и Горбовыми островами).

БАШМАКОВ

Зверопромышленник. Начал промышлять у берегов Новой Земли в 30-х годах XIX века. В 1835 году сообщил Пахтусову ценные сведения о Новой Земле, передав ему в том числе глазомерную карту Крестовой губы.

ЕРЕМИН Афанасий

Сумский мещанин, зверопромышленник. Неграмотный. Промышляя в 1835 году у берегов Новой Земли, оказал помощь Пахтусову, карбас которого потерпел крушение у острова Верха. Еремин доставил Пахтусова и его спутников в Маточкин Шар. В 1837 году трехмачтовая ладья Еремина «Святой Елисей» была зафрахтована экспедицией академика Бэра на Новую Землю. По окончании экспедиции Бэр выдал Еремину следующий аттестат: «Я, нижеподписавшийся, свидетельствую, что на ладье «Елисей», принадлежащей сумским мещанам Афанасию Еремину и Ивану Челюзгину, отправился на Новую Землю в поручение Академии Наук. Во все время плавали благополучно, судно крепко и спокойно на море и хорошо на ходу; кормщик и вместе судохозяин Еремин искусен в своем деле и знает хорошо берега Белого моря, Новой Земли и прилежащие Лапландский и Норвежский».

У берегов Новой Земли Еремин доходил на север до полуострова Панкратьевского.

Именем Еремина Пахтусов назвал бухту у острова Личутина – гавань Еремина, или становище Еремина.





С гравюры советского живописца Е. О. Бургункера

ЧЕЛЮЗГИН Иван (ЧЕЛУЗГИН)

Сумский мещанин, зверо-промышленник. Плавал к Новой Земле в 1835 году. На карбасе, взятом с его ладьи, Пахтусов плавал через Маточкин Шар до островов Пахтусова. Часть личного состава экспедиции Пахтусова, во главе с Циволькой, вернулась в 1835 году с Новой Земли на ладье Челюзгина и Еремина.

Принимал участие в экспедиции Бэра на Новую Землю в 1837 году.

ПАШИН Иван Иванович

Архангельский гражданин, мореход. С ранних лет сопровождал в плаваниях своего отца, который тоже был моряком. В 1835 году Пашин на принадлежавшей ему ладье «Св. Николай» совершил морской переход из Колы в Петербург. Это был первый случай, когда поморское судно совершило плавание от берегов Мурман, вокруг Норвегии, в Балтийское море. Вернувшись на Мурман, Пашин составил проект лова акул в Баренцевом море, за который Николай I наградил Пашина бриллиантовым перстнем. Для организации лова акул правительство субсидировало Пашина несколькими тысячами рублей. Однако этот проект не был осуществлен, так как Пашин, намереваясь повторить плавание в Петербург на той же ладье, на которой он плавал с 1835 года, и выйдя из Колы в сентябре 1837 года, погиб во время бури у берегов Норвегии вместе со всей командой и сопровождавшей его женой.

БУРКОВ Егор Иванов

Промышленник, крестьянин Мудьюгской волости. В 1837(9) году вместе с семьей другими промышленниками отправился на судне архангельского купца Петра Королева (кормщик И. Стрелков) на Новую Землю на зимовку. Во время этой зимовки, происходившей в Кармакулах, от цинги умерло 6 человек. Оставшиеся в живых Егор Бурков и Илья Инков 6 июля 1838 года (н. ст.) отправились на карбасе на Мурман. Уже на следующий день Инков, тяжело больной цингой, скончался. «Сотворив над покойником молитву, – рассказывает Бурков, – опустил я его в море, ожидая, скоро ли и я за ним отправлюсь в ту же могилу». Однако Буркову удалось спастись и доплыть на своем карбасе до Иоканьгских островов.

СИНИЙ

Промышленник. Вместе с другими промышленниками сделал в 1839 году попытку пройти вдоль Новой Земли севернее Панкратьевского полуострова, но потерпел неудачу из-за льдов.

ИГЛИН Иван Матвеевич

Кормщик, мезенский мещанин. Неграмотный. Четыре раза зимовал на Новой Земле и два раза на Шпицбергене. В одну из зимовок Иглина на Шпицбергене, происходившую до 1840 года, из бывших с ним 23 промышленников погибло от цинги 18.

В 1841 году Иглин сопровождал Рупрехта в его экспедиции на Колгуев и Канин.

ГОРЯКОВ Степан

Кормщик, шуеречанин. Ходил в 1842 году к северо-западным берегам Новой Земли, причем в Русской Гавани, на острове Богатом, поставил крест, обнаруженный экспедицией на «Седове» в 1930 году.

БОРИСОВ Василий

Кормщик, крестьянин деревни Шуя Кемского уезда, судовладелец. Неоднократно плавал к Новой Земле. В 1842 году достиг островов Баренца и прошел на карбасе еще 70 верст к северу. В 1872 и 1875 годах промыслял у западных берегов Новой Земли.

В честь Борисова С. Моисеев назвал в 1839 году остров в районе Машигиной губы (остров Борисова).

ВОРОНИН Федор Иванович

Промышленник-судовладелец, мещанин Сумского посада. Родился около 1829 г. Двоюродный дядя известного советского полярного капитана В. И. Воронина. Ф. И. Воронин свыше 35 лет из года в год плавал к Новой Земле. Впервые побывал на Новой Земле в 15-летнем возрасте, сопровождая отца. В 1874 году он спас в заливе Пуховом возвращавшуюся на шлюпках с Земли Франца-Иосифа австро-венгерскую экспедицию и на своей шхуне «Николай» доставил ее в Варде. В 1875 году весьма удачно промыслял белуху в Кармакульской бухте. В 1876 году Ф. Воронин доставил в Малые Кармакулы избу для спасательной станции.

Ф. И. Воронин был ревностным защитником русских промыслов на Новой Земле и горячо протестовал против засилья здесь норвежцев. В частности он указывал, что последними разрушаются на топливо памятники русской старины – кресты и избы.

ВОРОНИН Яков Михайлович

Промышленник-судовладелец из Сумского посада Кемского уезда. Племянник Федора Воронина. Свыше 35 лет почти ежегодно плавал летом с целью промысла к Новой Земле. В 1892 году на собственном судне «Св. Николай» посетил Малые Кармакулы, устья рек Саханыхи и Нехватовой и южную часть Новой Земли. Во время этого плавания у берегов Новой Земли было встречено необычно большое количество льда.

ПАВЛОВ А. И.

Промышленник. Почти безвыездно прожил в Хабарове (Югорский Шар) с 1870 по 1896 год. Сообщил некоторые сведения о гидрометеорологическом режиме Югорского Шара.

КОРЕЛЬСКИЙ

Крестьянин деревни Мудьюга, кормщик. В 1871 году на принадлежавшем ему судне «Св. Николай» плавал из Архангельска к Новой Земле, куда доставил зверобойную экспедицию Кольского мещанина И. Суля. Шесть человек этой экспедиции остались зимовать в Малых Кармакулах, причем один из них во время зимовки скончался.

ГАЛАНИН М. П.

Зверопромышленник из села Шуерецкого. В последней четверти XIX века неоднократно ходил на Новую Землю.

В это же время Галанин однажды зимовал на острове Большой Брун (Западный Шпицберген), куда ходил на ладье кемского купца Норкина. Зайдя здесь в небольшую бухту, 8 человек с ладьи Норкина высадились на берег с целью промысла.

Пока они промысляли, судно угнало ветром в море, и оно боле не возвратилось.

Оставшиеся на берегу устроились в старинной русской становой избе. Уже вскоре среди зимовщиков распространилась цинга, и к февралю в живых осталось только трое: Галанин, старик-кормщик Федор Кузьмич Семенов и один промышленник из Гридина. Летом к месту зимовки подошло норвежское промысловое судно, которое сняло зимовщиков.

Одному из них, Федору Семенову, уже не суждено было вернуться на родину. Заболев еще на Шпицбергене, он скончался в Тромсе.

ГОРИН И. М.

Промышленник, родом из Кеми. Родился в 1863 году. Много раз ходил к Новой Земле. Впервые зимовал на Новой Земле, в Костином Шаре, в 1877–1878 годах, куда ходил на судне «Василий» кемского купца Норкина под командой капитана-зверобоя Артемия Федоровича Горшкового. В этом плавании участвовал также кормщик Матвей Григорьевич Коновалов. Зимовка, закончившаяся вполне благополучно, происходила в избе, построенной экспедицией вице-адмирала Посьета в 1870 году.

АНУФРИЕВ Иван Петрович

Крестьянин Деревни Куя (восточный берег Двинского залива). С 1878 по 1891 год плавал юнгой и кашеваром на малых парусных судах. Деятельность И. П. Ануфриева, заслуженно давшая ему известность одного из лучших знатоков морского зверобойного промысла и плавания в ледовых условиях, развернулась уже в XX веке*.

ЮГАРОВ Иван Степанович

Промышленник, кемский мещанин. Грамотный. Вместе с двумя другими промышленниками (Иваном Мяхниным и Моисеем Коневаловым) провел в 1881–1883 годах вынужденную зимовку на Новой Земле. Обстоятельства, вызвавшие эту зимовку, таковы. В 1881 году шхуна кемского мещанина Алексея Белоусова «Ваза» под командованием капитана Ахлымова вышла на промысел к Новой Земле, где и стала промыслять гольца в устье реки Нехватовой. Это место славилось изобилием гольца, и в 50-х годах прошлого века промышленники добывали здесь за несколько дней свыше 400 пудов рыбы. В данном году гольца было, однако, мало, что и побудило капитана Ахлымова отправить трех промышленников – Югарова, Мяхнина и Коневалова – промыслять гольца в устье реки Саханихи. Закончив промысел, который оказался удачным, Югаров и его товарищи стали ждать судна, как это было условлено с капитаном Ахлымовым. Однако появившиеся густые льды воспрепятствовали шхуне подойти к берегу и забрать промышленников. Пришлось оставить их на зиму на Новой Земле. С огромными трудностями, усугубившимися вследствие того, что море было заполнено льдами, нередко вытаскивая карбас на берег и волоча его по суше, Югаров и его товарищи в октябре добрались до спасательной станции в Малых Кармакулах, где и устроились на зиму.

4 июля 1882 года (н. ст.) в Малокармакульскую бухту пришла шхуна Федора Воронина, который снабдил трех промышленников всем необходимым. 4 августа Югаров и его товарищи были взяты на борт парохода «Чижов» и доставлены им в родные места.

** Дополним биографию Ануфриева И. П. (28.08.1865 – 25.06.1937): в начале XX века ходил штурманом, капитаном (с 1903) на судах Архангельско-Мурманского срочного пароходства, в 1909–1913 годы капитан ледокольного судна «Святой Николай», на котором совершил несколько плаваний в Карское море в зимнее время.*

С 1914 года – капитан экспедиционного судна «Герта», участвовал в поисках экспедиции Г. Я. Седова. С 1915 года – капитан ледокольных и промысловых судов. Ледовый лоцман ряда научных экспедиций. Автор статей о практике ледовых плаваний, мурманских рыбных промыслах, по истории мореходства на Севере.

Умер и похоронен в Архангельске. Именем Ануфриева названы бухта и река на Новой Земле.

КОНЕВАЛОВ Михайло

Кормщик. Ходил в 1886 году на судне кемского купца Алексея Норкина «Общее счастье» на промысел к Новой Земле. Посетив Малые Кармакулы, устье реки Нехватовой, Рахманово и Черную губу и добыв 160 белух, 24 зайца и 17 нерп, судно 7 октября (н. ст.) отправилось в обратный путь. Однако сильный ветер заставил вернуться к Новой Земле, где на следующий день судно было выброшено на берег и погибло. Экипажу, численностью в 10 человек, удалось спастись. Зимой он провел в разных местах Новой Земли – в Малых Кармакулах на спасательной станции, в губе Гагарьей и в ненецких чумах на Карской стороне.

Летом 1887 года Михайло Коневалов и его товарищи были вывезены с Новой Земли пароходом архангельско-мурманского товарищества.

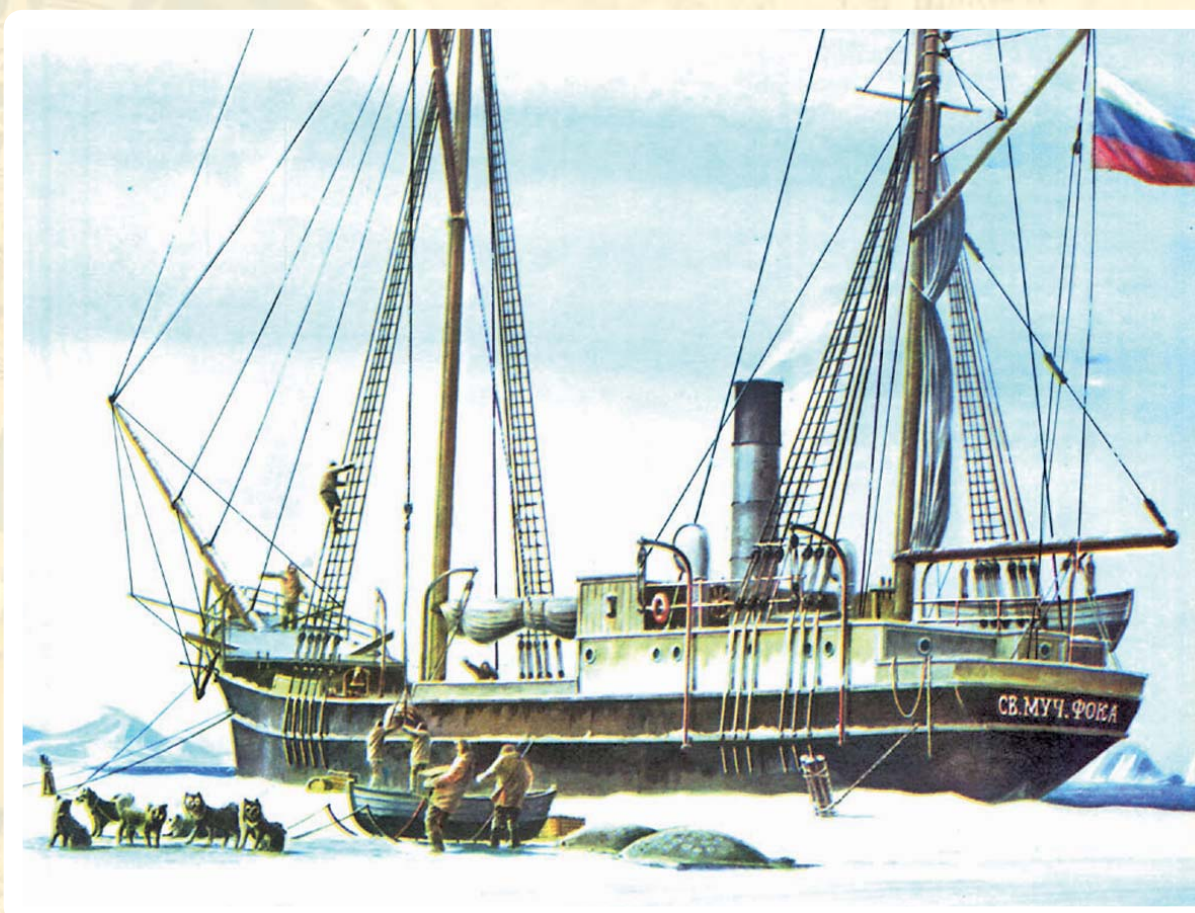
ИГЛИН Василий

Промышленник из Мезени. Совместно с другим мезенцем, Николаем Петровым, принимал участие в экспедиции Академии наук на Новую Землю в 1896 году.

Б. Б. Голицын назвал именем Иглина реку в районе Кармакул (впадает в реку Корешку).

ЮРЬЕВ Андрей Васильевич

Крестьянин деревни Ручьи Мезенского уезда, зверопромышленник. В 1898 году приобрел паровое зверобойное судно «Св. мученик Фока» (бывший «Гейзер»). Впервые «Фока» вышел на промысел в 1899 году. В 1901–1904 годах это судно ходило на звериные промыслы при поддержке Комитета для помощи поморам русского севера.



3. Покрут и покрученники

26

Ушкуйники –
поморы – промышленники



До четырех тысяч промышленников, а именно так, «промышленниками» называли себя сезонные рыбаки Мурмана, каждый год вели промысел в прибрежных водах Баренцева моря в конце XIX века. Из них местных жителей, так называемых колонистов – примерно одна тысяча. Оставшиеся три тысячи были жителями Архангельского, Онежского и Кемского уездов Беломорья. Большинство из них в начале марта пешком через Кандалакшу добиралось до Колы, откуда пароход товарищества Архангельско-Мурманского срочного пароходства развозил их по становищам. Этих в основном бедных крестьян-покрученников, что отправлялись пехом через леса и мерзлые тундры к Мурманскому берегу, называли «вешняками», не в пример промышленникам-летнякам, прибывавшим на рыбные промыслы в июне на лодьях, когда Беломорское Горло очищалось ото льда.

Что за рыбу они ловили? В первую очередь треску, в сравнительно меньшем количестве – палтус, пикшу, сайду, зубатку, камбалу, морского окуня. Рыба шла к берегам Мурмана на нерест, брали ее ярусом, таким гигантским переметом, на веревке-хребтине которого на поводках крепились тысячи крючков с наживкой. Как утверждают письменные источники, были яруса длиной до 4–5 километров, которые ставили в 10–30 км от берега на глубине 60–100 метров. Трудно представить, как можно было в открытом море на небольших лодках-шняках ставить-разматывать, наживлять, какими буюми удерживать, а затем выбирать такой ярус, на крючки которого цеплялись рыбыны от двух-трех до десяти килограммов и более...



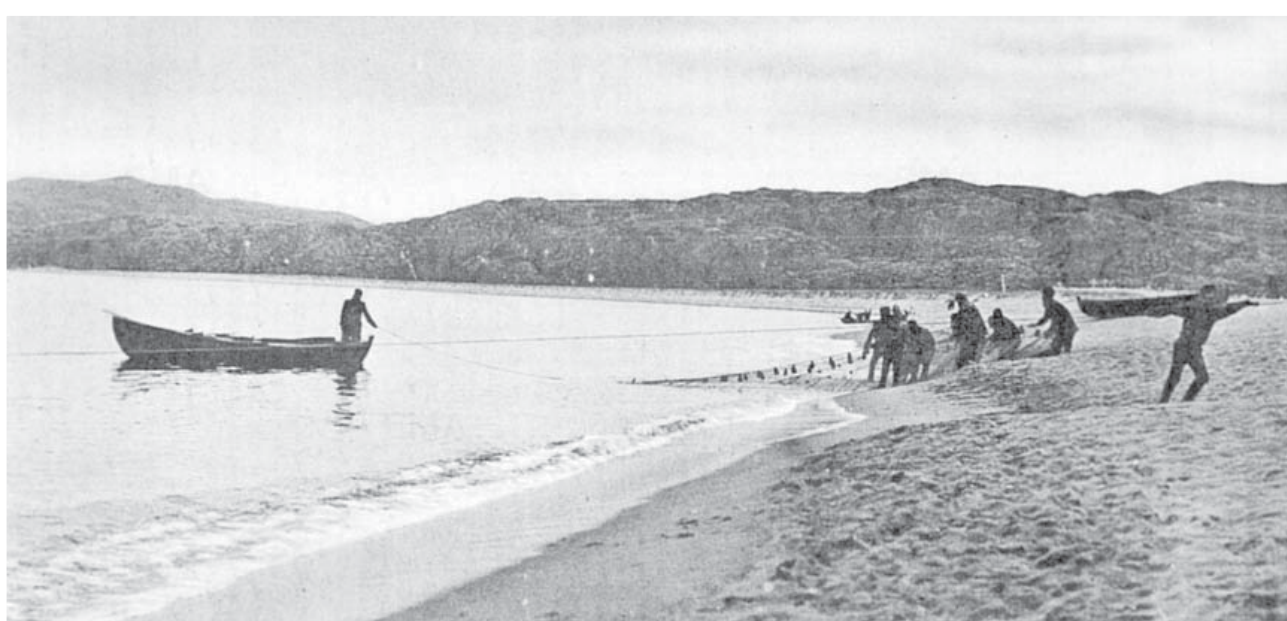
Мурман. Вход в Восточную Лицу

Из серии фотографических открыток конца XIX века

Попробуем разобраться в экономической составляющей данных сезонных работ, говоря современным языком, в производственных отношениях между работником и работодателем. Рассказывая о рыбных промыслах на Мурмане, историки советских времен обычно приводили цитату В. И. Ленина: «...в одном из главных центров русской рыбопромышленности на Мурманском берегу, «исконной» и поистине «освященной веками» формой экономических отношений был «покрут», который вполне сложился уже в XVII веке и почти не изменился до самого последнего времени»*. И далее авторы начинали живописать бедственное положение русских промысловиков на Севере, которые на ненадежных беспалубных суденышках ловили рыбу на крючковую снасть, батрача на хозяев-богатеев. В советское время у меня, заканчивавшего мурманскую среднюю школу в 1960-х годах, слово «покрут» прочно ассоциировалось с ударом кнута, а «покрученник» – с оборванным, сгорбленным, скрюченным от голода и холода мужичком. Но так ли это было на самом деле? Давайте послушаем человека, который, подписавшись инициалами «А. П.», в журнале «Русский вестник» (1876, № 9) опубликовал свои «Воспоминания о поездке на Ледовитый океан»:

«Обращусь к организации морских промыслов. Всех участников в этом деле можно подразделить на три главных разряда: хозяев, хозяйчиков и покрученников. Хозяева владеют палубными судами, на которых доставляется в Петербург, огибая Норвегию, а частью в Архангельск, взятая на Мурманском берегу и купленная в Норвегии рыба... Ко второму разряду принадлежат владельцы шняк, т.е. промысловых беспалубных судов, служащих исключительно для лова рыбы... Некоторые из них владеют несколькими шняками, пятью и больше, другие — одною, а многие не в состоянии приобрести шняки и идут в покрут, становятся покрученниками. Они идут партиями в четыре человека предлагать свои услуги шняковладельцу, т.е. берут его промысловую лодку, а сами становятся на ней рабочими. Из числа этих четырех один назначается кормчим, «кормщиком» по местному выражению, а остальные — рядовыми.

Покрученники, или рабочие, не получают от хозяина никакой платы, а участвуют в выгодах промысла на правах пайщиков. Они являются ко владельцу шняки с пустыми руками; он должен снабдить каждую шняку по меньшей мере двухмесячную провизию, т.е. хле-



Мурман. Ловля наживки

Из серии фотографических открыток конца XIX века

* В. И. Ленин. ПСС, том 3, стр. 600.

бом, крупой, чаем, сахаром, ромом и непременно рыболовными снастями. За все это хозяин шняки получает две трети всей промысловой выручки, а остальная треть делится между покрученниками, причем кормчий получает добавление из хозяйской доли и денежную от него награду от 10 до 50 рублей. Иногда хозяин шняки сам идет на промысел, но это не изменяет способа раздела; он получает свою хозяйскую часть и долю того покрученника, чью обязанность исправляет. Во всяком случае, снаряжение шняки стоит довольно дорого, а если их несколько, то для снабжения их всем необходимым, для подъема и отправки рабочих, нужен оборотный капитал рублей в семьсот и больше.

Бывает часто, что когда приходит время отправлять рабочих-покрученников на промысел, у хозяина шняк оказывается недостаток в деньгах. Это случается обыкновенно в конце февраля или начале марта, когда подымается все Поморье и идет на океан и когда прошлогодние доходы от промыслов уже поистощились. Отправить покрученников необходимо, пропустить время, значит пропустить и всю годовую прибыль, а отправить их без денег нельзя. К этому времени, как раз, подъезжают крупные рыбопромышленники из Петербурга с запасом денег...»*.

Вот как, оказывается, на деле выглядел покрут. Хозяин плавсредства (шняки) нанимал на сезон экипаж, снабжал его всем необходимым для промысла и провизией вплоть до сахара и винного запаса. И каждый работал на конечный результат, каждый знал свой пай, размер которого зависел от величины улова. А как иначе, скажите мне, можно организовать подобный вахтенный метод работы? И я полностью согласен с автором журнальной публикации, который далее пишет о покруте:

«В сущности, это своеобразный способ найма рабочих, с одной стороны избавляющий крупного промышленника от известных всякому хозяину неприятностей найма рабочих, заключения с ними часто нарушаемого условия и наблюдения за рабочими во время промысла, а с другой — дающий возможность шнякам продавать на сторону излишнюю рыбу. Участие покрученников паями в выгодах промысла имеет то важное значение, что как хозяин шняки, так равно кормщик и рядовые, в одинаковой мере заинтересованы ходом дела. Тут нет того обоюдного развращающего начала, которое часто встречается при наемном труде, когда хозяин выгадывает как бы заставить наемного наработать возможно больше, хотя бы и через силу, а рабочий так и смотрит, как бы пролежать или прогулять лишний хозяйский день, хотя бы и безо всякой пользы для себя. Этот интерес к ходу промысла действует развивающим образом на население. Простой рядовой основательно и вполне изучает дело и, чуть у него заведется лишняя копейка, сам становится судохозяином».

Обратите внимание: подобным образом организованный «интерес к делу промыс-



Мурман. Становище Гаврилово. Из серии фотографических открыток конца XIX века

*С сайта «Кольские карты»: <http://kolamap.ru/library.htm>.



Рыбаки-поморы на промысле

ла действует развивающим образом на население». Даже не на результаты промысла (что само собой разумеется), даже не на оплату труда наемного рабочего, а на население. То есть не только работник, но и его семья заинтересованы в хорошей работе всего экипажа шняки. Можно посмотреть шире: в этом заинтересована вся община, все жители поморского села, потому что чем успешнее будет рыбак, тем быстрее он приобретет свою шняку, на которой на промысел пойдут не только его дети, но и дети соседей...

И все же Ленин был прав, говоря о покруте, «который вполне сложился уже в XVII веке и почти не изменился до самого последнего времени». Прав в том, что в начале XX века на смену феодальным отношениям в страны Западной Европы уже пришел капитализм с его новыми производственными отношениями и новейшей по тем временам техникой, в нашем случае – рыбопромысловыми судами. Приведенная ленинская цитата взята из работы «Развитие капитализма в России», написанной во второй половине 1890-х годов. В ней автор дает анализ экономического развития страны на рубеже веков и делает акцент именно на отсталости России, а не на тяжелой доле помора-покрученника. Хотя, конечно, труд рыбака был нелегким. И риск велик. Здесь тебе и пресловутый «человеческий фактор», и форс-мажор безрыбья или штормовой погоды – всяко бывает. На море всегда надо быть ближе к опасности. Но скажите мне, в какие времена можно было без труда выловить рыбу из пруда?

Заканчивая тему «покрута», приведу высказывание Архангельского губернатора А. П. Энгельгардта:

«Между пришлыми промышленниками Онежского и Кемского уездов преобладает система покрута. Эта система состоит в том, что судовладельцы нанимают на свои шняки 3–4 работников (покрученников), которые за свой труд получают 1/3 добычи. Судовладелец, задолго до начала промысла, зимою, условившись с покрученником, снабжает его всякими припасами, как для него самого, так и для его семьи, и всем необходимым на промысле. По окончании промысла производится расчет: из части, причитающейся на долю покрученни-



Мурманские поморы



ка, удерживается стоимость забранного, причем как за товар, так и за улов хозяин, конечно, устанавливает цену по своему произволу. В конце концов, в большинстве случаев оказывается, что промышленник не только ничего не получает на руки, а остается еще в долгу у хозяина. Переходящая из года в год задолженность промышленников хозяевам служит причиной тому, что покрученники до сих пор еще удерживаются среди онежских и кемских промышленников.

Впрочем, «покрут» и сам по себе с каждым годом слабеет, так как с учреждением правильного пароходства и с развитием экономической жизни на Мурмане промышленники получили возможность приобретать, хотя бы в долг, суда, снасти, продовольственные припасы и проч. на месте и добычу продавать тотчас после улова тем же торговцам, которые устроили на Мурмане склады, лавки и присылают на Мурман суда для загрузки и посолки рыбы, скупаемой непосредственно у промышленников по возвращении их с моря»*.

Зададимся вопросом: а почему покрут удерживался лишь среди онежских и кемских промышленников, то есть карелов, а не архангельских или терских поморов? Да потому что поморы с морем, с промыслом связывали всю свою жизнь без остатка, потому что, в конце концов, они были более предприимчивыми, чем жители северной и средней Карелии, чьи дома не смотрели окнами на море.

* Изд. «Русская земля. Область крайнего севера». Т. I, 1899. (С сайта «Кольские карты»: <http://kolamap.ru/library.htm>).

4. Энциклопедия Русского Севера А. П. Энгельгардта

Настоящую энциклопедию Русского Севера конца XIX века оставил нам архангельский губернатор **А. П. Энгельгардт** (1845–1903). Вступив в должность и наметив программу преобразований, он побывал в самых отдаленных уголках Поморья. Результатом поездок стали путевые записки, которые печатались в петербургском журнале «Русское судоходство» за 1895–1896 гг. Собранные вместе и дополненные, эти записки составили книгу, вышедшую в 1897 году. Публикуем отрывок из этой книги.

Русский Север. Путевые записки (СПб: изд. А. С. Суворина, 1897)

«Северный океан у берегов Мурмана и Белое море представляют богатую местность для рыбной промышленности: уловы трески на Мурмане, сельдей в Белом море, наваги в Мезенском заливе и проч. столь обильны, что могли бы снабжать всю среднюю и восточную часть России и обе столицы превосходною дешевою рыбою; между тем русские потребители уплачивают ежегодно иностранцам несколько миллионов рублей за рыбу, которая привозится в порты Балтийского моря...

Нельзя упускать из виду, что из всех морей, омывающих русские берега, только в Белом море и в Северном океане Россия может считать себя полным хозяином и что только из незамерзающих вод Мурмана с его прекрасными гаванями, окруженными неприступными гранитными скалами, русский флот во всякое время может иметь свободный выход на простор открытого океана и во все страны мира.

...Само собою разумеется, что все мои заботы, вся моя деятельность были направлены к тому, чтобы всеми мерами содействовать успешному и скорейшему осуществлению намеченных мероприятий по устройству в губернии рельсовых путей, паровозных сообщений, телеграфов и порта на Мурмане; все прочее явится само собою и не потребует уже особого напряжения энергии, сил и капиталов.

Устройство телеграфной линии между главными колониями и становищами по Мурманскому берегу представляется необходимым потому, что рыба приплывает к берегам не всегда к одним и тем же местам, не в одинаковом количестве и не в одно и то же время. Случается, что в одних становищах, за отсутствием хода рыбы, промышленники сидят без дела, тогда как в других, соседних, такое изобилие рыбы, что местные промышленники не в состоянии наловить ее в том количестве, в каком это было бы возможно при больших силах.

В Норвегии, где все главные места лова соединены между собою телеграфом, как только рыба появляется в таком количестве, что местные средства оказываются недостаточными, тотчас об этом дается знать другим промышленникам; немедленно являются пароходы, которые подвозят снасти, лодки, бочки, соль, людей и пр. Таким образом, улов получается более обильный, а прибыль от промысла распределяется более правильно между большим числом промышленников. В этих случаях необходима поспешность еще и потому, что рыба не ждет на одном месте, а через некоторое время исчезает.



Огромное значение в рыбном промысле играет еще наживка, т. е. мелкая рыба мойва, которая идет на наживление крючков для приманки крупной рыбы. Если нет наживки, то сколько бы ни появлялось крупной рыбы, лов ее невозможен. Между тем и с наживкою бывает то же самое, что и с крупной рыбою: она появляется то в одном, то в другом месте; поэтому для промышленников весьма важно иметь сведения, где в данное время есть наживка.

Необходимость соединения береговой мурманской линии с общею телеграфною сетью ясна сама собою: самый удачный лов трески бывает обыкновенно раннею весною, в то время, когда Белое море покрыто еще льдами и сношения с Архангельском невозможны. Между тем в самом Архангельске и при посредстве архангельских торговцев совершаются с С.-Петербургом, Либавою, Гамбургом и другими рынками торговые и кредитные сделки, зависящие, с одной стороны, от требований рынка, а с другой – от количества улова. От того или другого количества улова зависит также необходимость зафрахтования судов для нагрузки и перевозки рыбы, заготовление соли и проч. В настоящее время искание рыбы и наживки и вообще все дело промысла ведется наудачу, ощупью, на авось. Многие промышленники при неудаче разоряются, а новые появляются на их смену не вдруг, отчего промыслы падают, принимают случайный характер азартной игры и не могут получить должного прочного развития. Поэтому без телеграфа на Мурмане все усилия к упорядочению и развитию рыбных промыслов и колонизации Мурманского берега не могут иметь успеха. Без телеграфа нет никакой возможности вести правильно, с успехом, самый промысел; в то же время нельзя ожидать, чтобы и торговля на Мурмане упрочилась, получив надлежащее направление, пока на Мурмане не будут получаться своевременно сведения о требованиях рынка, а в торговых центрах не будут знать об успехах улова. Устройство же телеграфной линии вдоль Мурманского побережья и от Колы до Кеми, в соединении с общею телеграфною сетью Империи, совершенно изменит характер рыбных промыслов на Мурмане, послужит к развитию и упрочению этих промыслов, к развитию колонизации по Мурманскому берегу и к благосостоянию поморского населения Кемского, Онежского и частью Архангельского уездов, для которых мурманские промыслы составляют главный источник заработка...

Корела или Корелия занимает северо-западную часть уезда вдоль границы Финляндии, а Поморье — побережье Белого моря. ...Вообще экономическое положение кореляков незавидное и пришло в последнее время в упадок вследствие изменившихся условий жизни, к которым кореляки, по своей неразвитости, применяются довольно туго.

Совершенную противоположность корелам представляют по характеру и образу жизни



Мурман. Становище Рында. Из серии фотографических открыток конца XIX века

поморы, населяющие по берегам Белого моря следующие волости Кемского уезда: Нюхчинскую, Сороцкую, Лапинскую, Поньгамскую, Керетскую, Ковдскую и Кандалакшскую.

Потомки вольнолюбивых новгородцев, поморы до сих пор еще сохранили дух предприимчивости, необузданности и смелости своих предков.

...Условия жизни, близость моря, постоянные опасности при производстве морских промыслов выработали из наших поморов отважных моряков и смелых промышленников. Они не останавливаются перед далекими, нередко опасными плаваниями по океану на своих судах, построенных домашними средствами, – то за морским промыслом на Мурман, к Новой Земле и даже к Шпицбергену, то с торговыми целями в Норвегию, Англию и Санкт-Петербург.

Помор никогда не задумается пуститься за добычею в самое рискованное плавание, в совершенно неизвестные ему места; его не страшат ни трудности пути, ни лишения, ни бури, ни холода – море и льды его родная стихия. Разные экспедиции на Север, которые брали с собою наших крестьян для услуг, всегда отзывались о них с хорошей стороны; так, например, в экспедициях горного инженера Чернышева в 1895 году и князя Голицына в 1896 году на Новую Землю принимали участие крестьяне Мезенского уезда Василий Иглин и Николай Петров и в переходе поперек Новой Земли с западной стороны на восточный берег к Карскому морю, по скалам и вечным льдам, оказали экспедициям немало услуг своею находчивостью, силою и выносливостью.

В самом способе производства промыслов помора видна широкая натура и смелость замысла. Поморы предоставляют старикам, бабам и детям местные более легкие промыслы – ловлю семги, наваги и сельди, сами же отправляются далеко в океан за морским зверем или на Мурман на лов трески. Здесь помор скорее пойдет в работники-покрученники, чем станет ловить, например, треску тем способом, каким ловят финляндские и норвежские колонисты (на уду и небольшими ярусами), – способом хотя и более верным и обеспечивающим известный улов, но кропотливым и медлительным; нет, он забрасывает в океане за десятки верст от берега ярус в несколько верст длины с тысячами крючков, болтается в своей шняке по целым суткам в море, терпит непогоду; ему хочется вычерпать чуть не все море, разом обогатиться, наловить тысячи пудов.

Страшный шторм, какого не запомнят старожилы, разразился над Белым морем в начале сентября 1894 года, как раз в то время, когда поморы возвращались с Мурмана домой и на Маргаритинскую ярмарку в Архангельск, везя с собою добычу промысла. Этот шторм показал, насколько поморы опытны в мореплавании: несмотря на первобытную постройку и плохую оснастку их судов, крушение потерпело сравнительно небольшое число судов; всего разбило 16 крупных палубных и 18 беспалубных судов, причем погибло 52 человека; большинство же судов укрылось в безопасные места или продержалось в море.

С ранней весны все мужчины уходят на далекие промыслы, и дома остаются только старики, дети и женщины. Женщины заведуют всем домашним хозяйством, занимаются местными промыслами, исполняют обязанности ямщиков, гребцов и нередко несут за своих мужей и братьев общественную службу (десятских, старост и проч.), которую, нужно отдать им справедливость, выполняют вполне добросовестно и исправно. В общем, поморы – народ гостеприимный, коренастый, здоровый; лица у них широкие и вечно красные, так как большую часть года они проводят на воздухе, на море. Летом мужчины носят картузы, пиджаки и кожаные сапоги, а во время промысла бахилы и норвежские куртки-фуфайки, зимою – валенки и тулупы. Женщины ходят в цветных ярких сарафанах. Избы большею частью просторные и довольно опрятные. В каждом доме найдется самовар, чайная и столовая посуда. Главный промысел, который питает поморское население, это мурманский рыбный промысел...

Цены на треску за последнее десятилетие колебались на Мурмане от 40 коп. до 1 руб., пикшуя – 10-40 коп., зубатки – 15-35 коп., сайды – 10-30 коп., палтусины – 1 р.-1 руб. 80 коп., тресковой печени – 60 коп.-1 руб. 20 коп., акульей, пикшуевой и сайдовой печени – 40-70 коп. за пуд. Из 100 пудов трески получается обыкновенно около 10 пуд. печени, по местному выражению, максы, или воюксы; а из 10 пуд. воюксы – 5 пуд. жира.

...Нет сомнения, что с колонизациею Мурманского берега, устройством здесь телеграфа, развитием пароходства и экономической жизни улов рыбы может быть увеличен в значительной мере; но, помимо рыбного, тогда могут получить развитие и другие промыслы, которые ныне находятся в полном застое. Так, например, морской звериный промысел на Мурмане мог бы давать значительные выгоды; между прочим, охоту за гренландскими тюленями у Святого Носа, от горла Белого моря, следовало бы начинать с марта месяца; но в это время архангельские промышленники по случаю льдов не могут выйти из Белого моря, тогда как из незамерзающих мурманских вод это было бы вполне возможно.

Судя по развитию китобойного промысла в Норвегии, надо полагать, что и у нас на Мурмане этот промысел должен иметь успех, если только взяться за него с толком; китов в наших водах много, и в настоящее время их никто не пугает. Лет десять назад в порте Владимира был уже устроен завод китоловной компаниею и вслед за сим другой завод, князем Шереметевым, в Ара-губе. Эти заводы убили 300 китов, причем нужно иметь в виду, что Арский завод работал только две навигации; к сожалению, по недостатку капиталов, а главное, по неумелости распорядителей, заводы вскоре прекратили свою деятельность.

Акулий промысел также мог бы давать известные выгоды; в настоящее же время акула попадает лишь случайно, запутываясь в ярусы. С виду акула похожа на осетра, мясо ее белое и не имеет запаха жира, но промышленники его не едят, потому что большинство составило себе убеждение, будто акула питается главным образом человеческим мясом. Из нее вынимается только печень, из которой вытапливается рыбий жир. Акула – враг рыбопромышленников, потому что она часто пожирает рыбу на ярусе. Кольский залив, в особенности зимою, кишит акулами. Кольские жители ловят их в это время на крючки и добывают из акульей печени до 2000 пудов жира.

Кроме акул, рыбопромышленникам наносят большой вред и морские звери: тюлени, нерпы и проч., которых промышленники зовут общим именем «коша». Как только является «коша», промыслы прекращаются на некоторое время, потому что звери эти разгоняют рыбу и пожирают попавшуюся на ярус. С тех пор как иностранным промышленникам закрыт доступ в наши воды, тюлени размножились в огромном количестве; бесчисленные стада их выходят весною из Белого моря и плавают у Мурманских берегов, истребляя во множестве рыбу и мешая рыбным промыслам.

Сельдь также в громадных количествах приплывает в заливы Мурманского берега, но сельдяным промыслом пока никто не занимается на Мурмане.

Посетив в 1894 году Мурманский берег и убедившись в политическом и коммерческом значении Мурман, С. Ю. Витте нашел, что в настоящее время, с развитием экономической и торгово-промышленной деятельности на Мурмане, с устройством телеграфа и с развитием пароходных сообщений, представляется настоятельно необходимым в ближайшем будущем разрешить вопрос об устройстве постоянного порта на Мурманском берегу, близ океана. Город Кола – как порт и как центр экономической и административной жизни Мурманского побережья – неудобен. Кольский залив вдается далеко в глубь материка, на 70 верст от открытого океана; здесь, при слиянии рек Колы и Туломы, как бы притаилась Кола, вдали от всей промышленной жизни Мурман. В древние времена, при тогдашних условиях жизни, когда приходилось укрываться от всяких врагов, когда вдоль Мурманского берега сновали еще морские разбойники, тогда, быть может, существование такого укромного уголка, об-



Мурман. Рыбачье становище «Восточная Лица».

Сети для ловли наживы – мойвы и песчанки. Из серии фотографических открыток конца XIX века

несенного стеною с башнями и бойницами и защищенного со всех сторон естественными преградами в виде гор, отмелей и болот, имело известный смысл; но в настоящее время, когда условия экономической жизни на Севере изменились, а промышленная деятельность сосредоточилась по берегам океана, значение Колы совершенно утратилось.

...Лучшею гаванью на Мурмане, по большинству отзывов, признается Екатерининская гавань близ Кольского залива. Она находится в 15 верстах от открытого океана и от пути следования судов, плавающих вдоль Мурманского берега и идущих из Архангельска в С.-Петербург и за границу. Гавань расположена почти на середине между крайними восточными и западными становищами и промысловыми пунктами Мурманского побережья, непосредственно у материка, и заслонена от моря высоким Екатерининским островом, имеющим в длину с лишком две версты...

В то время как мы совершали экскурсию по острову, остававшиеся на пароходе матросы занялись ловлею трески по способу так называемого поддёва. Этот способ лова заключается в следующем: на конце бечевки, длиною смотря по глубине места, где ловят, в данном случае около 20 сажен, прикрепляется крючок и грузило для того, чтобы крючок опустился до дна; к крючку привязывается белая узкая лента, обыкновенно вырезанная из кишок той же трески; забросив такую удочку, ловец постоянно дергает за бечевку, по возможности широкими взмахами. По возвращении на пароход и мы присоединились к этому лову. Почему треска попадает на крючок при таком способе лова – объяснить трудно; матросы уверяли нас, будто треска задевает за крючок, играя привязанною к нему ленточкою; но если бы это было так, то, хватая ленточку, рыба срывала бы ее и попадалась на крючок ртом; между тем все время, что мы ловили, ленточки на крючках оставались целыми, а рыбу вытаскивали то за бок, то за хвост. Мне кажется, явление это проще всего объясняется множеством рыбы, так что крючок удочки при взмахах совершенно случайно задевает то ту, то другую – за что попало. Мы так увлеклись этою ловлею, что все замахали бечевками и в каких-нибудь полчаса натаскали пуда три превосходной крупной трески и между ними несколько зубаток.

Когда после того мы с аппетитом ели превосходную уху из свежей, наловленной нами трески, с жирною, нежною, вкусною максою (тресковою печенью), нам невольно вспомнилось, в какую сравнительно мерзость превращается эта вкусная в свежем виде рыба, попа-

дая на всемирный рынок, в виде столь любимой жителями Севера соленой вонючей «трещочки», или сушеного и вяленого лабардана и штокфиша, а нежная вкусная печень – в виде аптекарского рыбьего жира.

...Идя по Мотовскому заливу, мы зашли в колонию Китовку, где застали несколько больших судов, нагружавших рыбу, преимущественно пикшью; попробовали ловить на поддев – пикшуй попадался точно так же, как и треска. Пройдя далее в глубь залива, а потом на шлюпке в речку, мы имели случай видеть, как промышленники вдоль песчаных отмелей ловили сетями песчанку, небольшую рыбку, которая при недостатке мойвы служит наживкою и на которую также охотно идет треска, пикшуй, зубатка и т. п. Здесь же, поблизости, было приступлено к установке столбов для телеграфной линии от Екатерининской гавани на Рыбачий полуостров.

Вообще мы заметили необычайный подъем духа на Мурмане. Кроме удачного промысла, весть об устройстве телеграфа, об устройстве маяков по берегам Мурманского побережья, о том, что в будущем году пароходы из Архангельска будут ходить еженедельно, а не в две недели раз, как теперь, и что по западной стороне Мурманского берега будет ходить особый местный пароход, в значительной мере возбудили энергию и предприимчивость как промышленников, так и торговцев. В Териберке, например, купец Мерзлютин строит особую пристань, к которой могут приставать пароходы, соляной склад на 100 000 пудов соли, склад угля и, что особенно важно, казарму для рабочих на несколько сот человек. Купец Савин заводит пароход для перевозки мойвы, устраивает для нее особые садки и предполагает даже искусственно замораживать мойву, чтобы сохранять ее на то время, когда она отходит уже от берегов в океан. На Иоканьгских островах вблизи Святого Носа устраивается помещение для рабочих с тем расчетом, чтобы с весны заняться промыслом тюленей. Г. Гебель купил в порте Владимир находившийся уже много лет в бездействии китобойный завод и намерен вновь открыть китовый промысел, но главным образом организовать лов и развозку мойвы и лов сельдей. Наконец, на Мурман стремится большое число новых поселенцев; я завален их просьбами, израсходовал уже все деньги, ассигнованные в пособие на обустройство новым поселенцам, и все-таки удовлетворил далеко еще не всех...

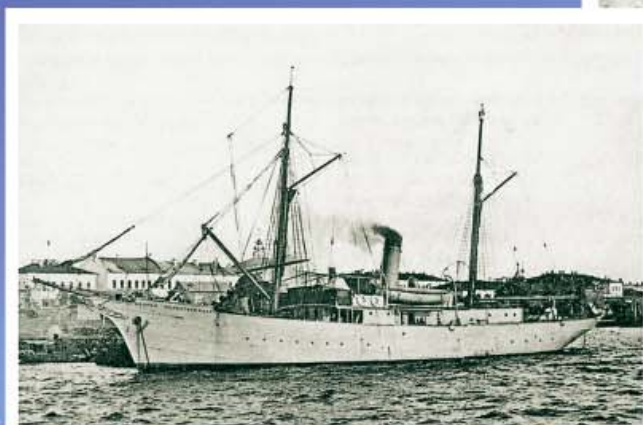
Да, близко уже то время, когда Мурман получит, наконец, подобающее ему коммерческое и политическое значение, указанное самою природою»*.



Русская «шняка» на осушке. Из серии фотографических открыток конца XIX века

* С сайта «Кольские карты»: <http://kolamap.ru/library.htm>.

Часть вторая



**ОТ ПЕРВОГО ТРАУЛЕРА
К ТРАЛОВОЙ ФЛОТИЛИИ
(1898 – 1920 гг.)**

1. Мурманская научно-промысловая экспедиция*

Как видим, в 1890-х годах власти Архангельской губернии в лице ее губернатора пекутся об эффективности лишь ярусного лова рыбы, ни словом не обмолвившись о траловом промысле. Энгельгардт упоминает о страшном шторме, разыгравшемся в Белом море в 1894 году, и делает вывод: «Этот шторм показал, насколько поморы опытни в мореплавании: несмотря на первобытную постройку и плохую оснастку их судов, крушение потерпело сравнительно небольшое число судов; всего разбило 16 крупных палубных и 18 беспалубных судов, причем погибло 52 человека». Российские общественные деятели на эту трагедию отреагировали иначе: члены Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству образовали «Комитет для помощи поморам Русского Севера», ходатайствовали перед императором о разрешении повсеместного сбора средств. Николай II дал на это «добро», и к концу 1895 года общая сумма сбора составила 50 тысяч рублей, которые пошли на пенсии семьям погибших.

Поначалу Комитет действовал как сугубо филантропическая организация. Однако государственные мужи того времени понимали, что одной благотворительностью здесь не обойтись, что основная беда не в частых штормах на Беломорье, а в технической и экономической отсталости рыбных промыслов на Мурмане. Был выработан проект обязательного страхования морских промышленников, оказывалось содействие поморам в строительстве морских судов, издавались мореходные карты и публиковались гидрометеорологические сведения, но все эти безусловно полезные мероприятия не могли кардинально изменить положение дел. В повестке дня все настойчивее на первое место ставилась задача перехода от разовых гидрографических морских экспедиций к началу планомерных научно-промысловых исследований.

В 1896 году на одном из заседаний Общества для содействия русскому торговому мореходству (впоследствии Императорское Общество судоходства) разгорелась оживленная дискуссия. Особое впечатление на ее участников произвело выступление «представителя поморского населения Мурмана» С. В. Постникова, который «за годы плавания по северным морям не раз видел экспедиции, снаряженные для изучения побережий», и пришел к следующему заключению:

«Не касаясь целесообразности и плодотворности этих исследований в научном или каком-либо другом «теоретическом» отношении, – говорил Постников, – он... не может умолчать о том, что в «практическом» отношении никаких результатов от всех этих исследований он не замечал, что, благодаря этим исследованиям, ни один спрос местной промысловой жизни, во всей суровой ее обстановке, не был удовлетворен... В Норвегии и у других народов – это не так. Там на помощь темному трудовому населению являются просвещенные люди, вооруженные знаниями, наукой. Они делают исследования там именно, где надлежит – в море – и дознаются, например, откуда, как и когда приходит рыба? – где и почему она останавливается? – после чего уже темному промышленнику остается лишь следовать точным их указаниям, не теряя бесполезно времени и не затрачивая напрасно труда. Совсем иначе это у нас. Доныне никому не известно, откуда и как приходит к Мурманскому берегу треска... Доныне неизвестно также, находится ли она у берегов Мурмана зимой.

Желая посылить содействовать решению этих вопросов, – продолжал Постников, – он

* При подготовке этой главы использованы материалы (цитаты и фактические сведения) из работы Ю. А. Лайус «Ученые, промышленники и рыбаки: научно-промысловые исследования на Мурмане, 1898–1933» (<http://ihst.ru/>).

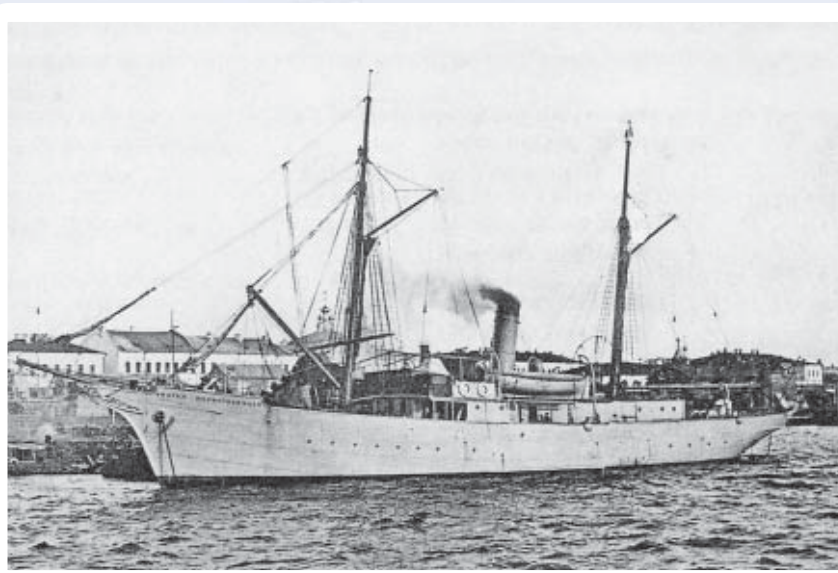
пробовал... пуститься на лов далее в море. Попытка его увенчалась успехом, но он сознавал, что здесь требуется не частная, единичная попытка, ... но серьезно и разумно обставленное исследование...».

Своим выступлением С. В. Постников указал на противоречия в результатах работы ученых-биологов и промышленников-рыбаков, на противоречия между наукой и производством. Пospорив-подискутировав, участники заседания решили, что для разработки вопроса о необходимости морских научно-промысловых исследований надо создать специальную Северную комиссию.

Сказано – сделано, и на первое заседание данной комиссии собрались люди, в основном молодые санкт-петербургские ученые-биологи, убежденные в необходимости всестороннего и полного исследования рыбных промыслов северных морей. Обменявшись мнениями, они выслушали выступление русского вице-консула в Финнмаркене В. А. Березникова, который предлагал «отделить требующие много времени биологические исследования от насущных практических – таких, как исследования дна моря, которые необходимы сейчас же, чтобы промышленники могли знать, где им следует промысливать, без чего им не следует заводить дорогие промысловые суда». Ихтиолог И. Д. Кузнецов высказал вполне разумные опасения: не может ли получиться так, что исследования принесут пользу только «нашим конкурентам», поскольку поморы не имеют хороших промысловых судов?

К сожалению или к счастью – в нашем непредсказуемом в своем развитии отечестве все относительно – амбициозные столичные ученые были не слишком внимательны к прозвучавшим на заседании скептическим ноткам. Выработанный ими проект научно-промысловых исследований был одобрен в Комитете для помощи поморам Русского Севера, а начальником Мурманской экспедиции назначили молодого ученого Н. М. Книповича. В 1897 году Книпович за казенный счет совершил поездку по странам Западной Европы для обучения современным методам исследований. Дабы иметь возможность Комитету осуществить разработанную программу, правительство единовременно отпустило 150 тыс. рублей, на которые был приобретен в Германии пароход – двухмачтовое судно «Андрей Первозванный» водоизмещением 336 тонн. Специально построенный и оснащенный для биологических исследований и пробного лова рыбы в Баренцевом море, данный корабль полностью отвечал своему названию, став и первым отечественным траулером, и первым научно-исследовательским судном (НИС) России.

Около полудня 15 мая 1899 года с борта оснащенного оттер-тралом* «Андрея Первозванного» было проведено первое траление в районе Варангер-фьорда к северо-западу от Айновых островов. Улова этот первый



Судно «Андрей Первозванный»

** Эти тралы, горизонтальное раскрытие которых обеспечивалось распорными досками, применялись рыбаками Западной Европы и были по тем временам наиболее надежным орудием лова рыб, населяющих дно и придонные слои моря.*

замет не принес, по словам Книповича «в кутке копошились морские звезды, колючие ежи, раки-отшельники с цветками-актиниями, креветки». Но для науки, как мы знаем, и отрицательный результат является результатом. Можно сказать, что в данном случае исследователи получили материал, характеризующий флору и фауну данного участка морского дна.



Члены экспедиции и экипаж «Андрея Первозванного» в 1899 году

Как бы то ни было, начало было положено. В последующих рейсах севернее острова Кильдина, что расположен на выходе-входе Кольского залива, экипаж стал брать необычайно обильные уловы, что позволило сделать вывод, что в открытом море треску можно промысливать успешнее, чем у берегов. В трал попадало много камбалы, морского окуня, которых почти никогда не брали на поморские яруса.

Книпович на первое место выдвинул чисто научные задачи, полагая, что только после глубокого и всестороннего изучения объектов промысла можно будет переходить к собственно практическим вопросам. Он сознательно отказывался от прямых исследований промысла, считая, что исследования не должны «тащиться на буксире у рыбаков», что было бы эффективнее сначала вывести законы, управляющие распределением рыб в море, и затем организовать промысел на основании этих законов, нежели заниматься непосредственной разведкой рыбных скоплений. Экспедицией были проведены детальные исследования гидрологии Баренцева моря: определены разветвления Гольфстрима на пространстве между Мурманом и Новой Землей, установлена связь распределения рыб с теплыми струями этого течения, впервые установлен ход изменений температуры на различных глубинах в разных частях моря, собраны богатейшие зоологические коллекции. Благодаря этим исследованиям Мурманская экспедиция вскорости получила международное признание, а ее начальник был... уволен. Комитет для помощи поморам Русского Севера не одобрил «крен в сторону чистой науки» Николая Михайловича Книповича – впоследствии профессора, почетного академика и основоположника промысловой океанологии в России. Доказать, что научные исследования дадут огромную практическую пользу, Н. М. Книповичу так и не удалось.

Преемником Книповича на посту начальника экспедиции стал Леонид Львович Брейтфус, получивший в качестве напутствия при вступлении в должность категорическое требо-

вание Председателя «Комитета для помощи русским поморам» великого князя Александра Михайловича «чтобы характер и направление деятельности экспедиции строго согласовались бы с теми научно-промысловыми целями,.. для достижения коих она была организована». Стремясь сохранить приоритет за научными (преимущественно гидрологическими) исследованиями, Брейтфус стал вести более гибкую политику, чем его предшественник. Он выставлял на первый план практические мероприятия, выполненные экспедицией, приукрашивал «фасад» ее деятельности в угоду общественному мнению и тем самым предохранял себя от критики.

Но беда, как говорится, пришла откуда не ждали: к 1907 году финансовые дела самого Комитета оказались совершенно запутанными, и для покрытия долгов пришлось заложить в Норвегии и продать пароход «Андрей Первозванный». В дальнейшем судно вернулось в российские воды, меняло названия (с 1910 г. – «Мурман», с 1932 г. – «Мгла») и принадлежность к тому или иному ведомству. Оно было гидрографическим, научно-исследовательским, участвовало в Великой Отечественной войне в качестве вспомогательного. В 1959 году корабль был списан. Для отечественной науки НИС «Андрей Первозванный» навсегда остался явлением историческим, открывшим целую эпоху в изучении Баренцева моря.

В анналах истории сохранилось имя его первого капитана, некоего Кочина*, который критиковал Мурманскую экспедицию за то, что «в угоду иностранной науке ею забыты повседневные местные нужды поморов». Именно так в 1900 году пересказала письмо «помора Кочина» в заметке под заголовком «Жалобы поморов» редакция газеты «Новое время».

...Итак, экспедиция осталась без своей плавучей морской лаборатории. Дальнейшие события развивались стремительно и по сценарию, характерному для наших «лихих» 1990-х, что, впрочем, вполне объяснимо. Как в начале, так и в конце XX века в России на смену одному общественно-политическому строю (в первом случае феодализму, во втором – социализму) пришел нарождающийся капитализм с его рыночными отношениями. Вот почему, очевидно, «запутались» финансово-имущественные дела благотворительной организации под названием «Комитет для помощи поморам Русского Севера», под эгидой которого разрабатывались дорогостоящие программы. Реализация этих программ оплачивалась не только и не столько за счет пожертвований, но и бюджетными деньгами, на которые был куплен пароход «Андрей Первозванный». Вот почему отстранили от должности руководителя-директора предприятия, которому было передано в пользование это судно. Отстранили именно за то, что он переориентировал деятельность организованной и оплачиваемой за казенный счет экспедиции-предприятия на достижение чисто научных результатов.

В октябре 1908 года Брейтфус выступает в промысловом отделе Общества Судоходства с докладом, посвященным первому юбилею – десятилетию экспедиции. К этому времени Комитет для помощи поморам окончательно отказал в доверии и Брейтфусу, который стремился вывести экспедицию из-под его, Комитета, руководства. Что же делать членам Комитета, когда на юбилейно-праздничном мероприятии в вышестоящей организации выступает-отчитывается руководитель, от которого надо избавляться? Прежде всего – найти повод к его увольнению и ненавязчиво подтолкнуть чиновников Общества Судоходства к этому решению.

Выступая, Брейтфус не скрывает отдельных недостатков в работе экспедиции, но в то же время положительно оценивает ее деятельность и предлагает расширить район иссле-

* Кочин довольно-таки распространенная в Поморье фамилия. Но, к сожалению, ни имени-отчества, ни каких-либо сведений о судьбе первого капитана судна «Андрей Первозванный» автор-составитель этой книги не нашел.

дований на Белое и Карское моря. Его доклад послужил поводом для критики деятельности экспедиции в целом, но не членами Комитета для помощи поморам (как можно критиковать самих себя на юбилейно-праздничном мероприятии?). На сей раз в качестве главных оппонентов выступили приват-доцент Санкт-Петербургского университета, бывший заведующий Мурманской биологической станцией Сергей Васильевич Аверинцев и бывший ассистент Книповича, вышедший из состава экспедиции в 1899 году, Всеволод Феликсович Држевецкий. Критикуя деятельность экспедиции за прошедшие годы, они в то же время «настаивали на продолжении и углублении научно-промысловых исследований, а также на необходимости их переориентации на удовлетворение непосредственных нужд промысла».

После этих критических выступлений стало ясно, что Комитет для помощи поморам пытается делать ставку на Аверинцева и Држевецкого, которые соглашались работать под началом Комитета, так как считали, что в ту пору его было нечем заменить. Но судьба дальнейших исследований на Мурмане зависела уже не от решений общественных и прочих филантропических организаций: в Государственной Думе была поставлена под сомнение в целом целесообразность получения государственных кредитов на эти цели и специальная комиссия Госдумы вопрос о госфинансировании Мурманской экспедиции решила отрицательно. Вслед за этим немощный в финансовом и прочих отношениях Комитет и вовсе прекратил свое существование.

Отталкиваясь от опыта 1990-х годов, давайте вспомним, что обычно делал руководитель предприятия, которому отказывали в бюджетном финансировании? Да-да, он выводил свое детище из под контроля государства (министерства, департамента, комитета и пр.) и приватизировал предприятие, если видел в этом дальнейшую для себя выгоду. Брейтфус в данном случае потерял инициативу, был уволен, а что тогда делать предприимчивым молодым людям, которым в результате форс-мажора не удалось возглавить предприятие по разработке морских научных исследований, а они, честолюбивые, видели пользу и выгоду в таких исследованиях и знали на практике, как следует наладить дело? В крайнем случае, можно попытаться организовать экспедицию по сокращенной программе на собственные средства, однако денег у Аверинцева и Држевецкого для этого не было. Тогда можно начать исследования на деньги заинтересованных в этом мероприятии лиц, то есть на средства рыбопромышленников. Но, по мнению Аверинцева, «самой удачной формой ведения подобных работ было бы сосредоточение всего дела исследования в руках общественных организаций», то есть нужен был буфер между экспедицией и кредиторами, с помощью которого можно было бы улаживать возможные конфликтные ситуации.

В перспективе Аверинцев рассчитывал на поддержку «крупнокапиталистической организации». Необходимы, считал он, «планомерные научно-промысловые исследования по примеру Западной Европы и пробуждение интереса к делу и расширение инициативы у русских промышленников и местного населения». Однако найти соответствующую масштабам этих замыслов финансовую поддержку для продолжения научно-промысловых исследований на Мурмане в то время не удалось.

В 1914 году началась Первая мировая война, Баренцево море находилось в черте боевых действий, так что никаких шагов к развитию морских промыслов края сделано не было. Забегая вперед, скажем, что через несколько лет Аверинцеву все-таки удалось воплотить в жизнь свою идею о научно-промысловой экспедиции. Существовала она не на деньги «крупнокапиталистической организации», а на собственные средства от продажи рыбы. Для этого он сам становится рыбопромышленником, что в 1990-е годы также характерно для предприимчивых и энергичных ученых-практиков.

2. Рыбопромышленники

Первыми рыбопромышленниками Севера в данном случае мы называем предпринимателей, которые попытались шагнуть вперед и, отойдя от кустарно-сезонного промысла рыбы, заняться траловым ловом.

Для начала напомним, что из себя представляет сам трал. Это буксируемое судном мешкообразное отцеживающее орудие лова. Первыми его изобрели англичане, хотя славяне, и, очевидно, не только они, испокон веков в реках и озерах пользовались бреднем, который вполне можно считать примитивным «ручным тралом». В английских документах 1376 года упоминается сеть, растянутая в поперечном направлении распорным шестом (бимом) длиной около трех метров и оборудованная для перемещения по грунту салазками. Это так называемый бим-трал. В середине XIX века длина бима возросла до 15 метров, а в 1870-х годах появились распорные тралы (оттер-тралы), горизонтальное раскрытие которых обеспечивалось специальными досками.

Современные тралы, конструкция которых сформировалась в XX веке, делятся на донные, придонные и пелагические (разноглубинные). Тралы, буксируемые двумя судами, называются близнецовыми. Трал состоит из «крыльев» – залавливающей сетной части, мотни, мешка и кутка, служащего для накопления и выборки-выливки улова. «Устье» трала образуют верхнее и нижнее сетные полотна, посаженные на подборы – стальные канаты. Верхняя подбора оснащается кухтылями, нижняя – грузом, что обеспечивает вертикальное раскрытие трала. Для увеличения прочности сетную часть трала снабжают системой тросов, называемой остропкой трала. Продольную прочность всей конструкции обеспечивают канаты-топенанты... Для тех, кто знаком с парусным вооружением корабля, все эти названия-термины известны. По сути дела и сам трал можно назвать подводным парусом, который, в отличие от верхнего, обычного, ловит не ветер, а рыбу. И является не двигателем для судна, а его плавучим якорем: опять-таки для яхтсменов вещь вполне обыкновенная и используемая для снижения хода корабля в том случае, когда нельзя убрать паруса...

Существенное развитие траловый промысел получил в середине XIX века в Северном море, причем промысел велся на парусниках. Первыми паровые суда для рыбного лова применили французы и американцы в середине 1860-х годов. В Англии первый паровой рыболовный траулер спустили на воду в 1870 году, затем, во второй половине 1880-х годов, паровые траулеры появились в Голландии и Германии. Перед Первой мировой войной у немцев траловый флот насчитывал свыше трехсот судов.

На рубеже XIX и XX веков, когда вышел в море траулер «Андрей Первозванный», рыбная промышленность России носила кустарный характер, то есть рыбаки работали в прибрежных водах по старинке, в основном ярусом. Только в мае 1905 года капитан Н. Л. Копытов на зафрахтованном норвежском судне «Эрлинг» стал вести самостоятельный морской промысел рыбы. Первый русский траулер «Опыт», приобретенный в Англии, вывел в море в 1907 году архангельский купец Белявский. Несколько позже на рижских промышленников братьев Малинковых стали работать траулеры «Николай» и «Брейн»*. Начиная с 1910 года траловым промыслом на русском Севере занялась фирма К. Ю. Спаде.

Пока российские предприниматели только начинали новое для себя дело и пытались при этом воспользоваться результатами экспедиции Н. М. Книповича, англичане и немцы организовали в Баренцевом море крупномасштабный траловый промысел. Почему так получилось? Капитан Николай Лукич Копытов по этому поводу имел свое мнение. Он считал, что «Мурманско-научно-промысловая экспедиция с 1898 по 1907 год, в особенности в начале своей деятельности, безусловно, пролила свет на познание запасов естественных богатств

* А. Е. Волков, «Незаметные герои (траулеры в составе Советского флота)». 2011.

разных промысловых пород рыб Баренцева моря, но не подвинув ни на шаг практическую сторону промыслов, волею судеб, затем оставила в зачаточном состоянии материал научно-промысловых исследований. Как на мои вопросы, так и на вопросы других предпринимателей, где удобные места тралового лова, какую, когда и где, хотя бы приблизительно, можно встретить или промыслить рыбу, члены промысловой экспедиции всегда стереотипно отвечали: «идите за район глубин, превышающих стосаженную глубину, т. е. за 15–20 верст от берега — там можно найти траловые места, а может быть и рыбу!»*.

Еще более категоричен в высказываниях по этому вопросу рыбопромышленник Карл Юрьевич Спаде. В докладе на заседании общего собрания членов Архангельского Общества изучения Русского севера в 1911 году он сказал:

«Правительство еще в 1894 году содействовало образованию «Комитета для помощи поморам Русского Севера». С целью поднять мурманские промыслы, при комитете была организована «Экспедиция для научно-промысловых исследований у берегов Мурмана», на которую, за 11 лет ее существования, было отпущено из средств государственного казначейства 1.300.000 рублей. Интересно отметить тот факт, что до образования «Комитета» наши промыслы на Мурмане стояли на должной высоте, и с Мурмана привозилась рыба на архангельский рынок в большем количестве, чем таковая же рыба из Норвегии. В 1908 году, к концу деятельности «Научно-Промысловой экспедиции», наши промыслы упали до минимума, и в Архангельск привозилось в пять раз больше из Норвегии, чем с Мурмана. Ясно, что та цель, которую ставило себе правительство, израсходовав такие крупные суммы из средств государственного казначейства, не была достигнута и непонятно то, что созданная для поднятия промыслов «Научно-Промысловая экспедиция», у которой на глазах наши промыслы с года на год падали, а ввоз норвежской рыбы с года на год увеличивался, не сумела предупредить это нежелательное явление и вообще не приняла мер к тому, чтобы ввести наши промыслы в русло, соответствующее современным требованиям техники и науки. Правда, здесь приходится ставить в связь низкий уровень развития наших поморов и капиталистов, причастных к нашим северным рыбным промыслам...».

Далее К. Ю. Спаде показывает, что английские рыбопромышленники сумели извлечь практическую пользу из результатов работ экспедиции Книповича:

«Этому много способствовал... орган английских рыбопромышленников «The Fish Trade's Gazette», который еще в 1901 году, в номере от 21 сентября, указывал своим читателям, что на основании опубликованных данных «Мурманской научно-промысловой экспедиции» представляется возможным развитие выгодного английского тралового промысла в водах Русского Севера. 27 сентября 1902 года названный журнал снова повторил свои указания и добавил, что согласно данным мурманской экспедиции, промыслы на Мурмане возможны с апреля до конца августа. Предприимчивые английские рыбопромышленники, не стесняясь расстоянием, расходами и очевидной рискованностью подобного предприятия, начали совершать пробные рейсы в воды Русского Севера, и с самого начала дела пошли у них очень удачно. Но обнаруженные места промысла держались отдельными рыбопромышленниками в строгой тайне, и только с 1906 года началась правильная эксплуатация иностранцами наших рыбных богатств.

Вскоре англичане убедились, что данные Мурманской научно-промысловой экспедиции практического значения не имеют и что промыслы на Мурмане возможны не только с апреля до конца августа, как указывала экспедиция, а круглый год и что места для тралового промысла не ограничены отдельными банками у Канинской Земли, а весь океан, омывающий берега Восточного Мурмана, начиная от острова Харлова и дальше до Канина Носа

* Копытов Н. Л. «Мурманские морские рыбные промыслы и их реализация» // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера (№ 10 1910 года).

и острова Колгуева, представляет из себя великолепные воды для производства тралового промысла»*.

Рыбопромышленники, разумеется, не ограничивались лишь критикой деятельности Мурманской экспедиции. Наиболее предприимчивые самостоятельно проводили некоторые исследования. Так, уже упомянутый нами капитан Николай Лукич Копытов составил промысловую карту с указанием местонахождения основных рыбных банок, отметив при этом, что знанием перспективных промысловых районов русские рыбаки обязаны не отечественным экспедициям, а, главным образом, иностранным траулерам.

Н. Л. Копытова по праву можно считать первым рыбопромышленником, взявшимся за траловый лов. «Это был подлинный энтузиаст Севера, смелый новатор, болевший душой за наш промысел, упорно боровшийся за его подъем, за освоение рыбных богатств Баренцева моря», – пишет о Копытове журналист и ученый-ихтиолог Б. К. Москаленко**.

С технологией тралового лова Копытов познакомился, плавая на английских траулерах. В 1907–1908 годах он, промышляя на пароходе «Николай», упорно изучает новое дело, совершенствует технику лова, ищет районы, где можно было бы добывать рыбу круглогодично. Однако «после трудных, зачастую «пустых» рейсов Н. Л. Копытову не раз приходилось выслушивать едкие насмешки крупных рыботорговцев, которые не верили в траловый лов, а капитана «Николая» считали чудаком и неудачником»***.

Тормозила развитие промыслов на Мурмане по пути к «крупнокапиталистической организации» очень малая численность постоянного русского населения, тем более, что среди последнего почти не было людей, которые бы могли (по уровню своих знаний) и хотели участвовать в новых формах промысла. Так, отличные новые суда рыбопромышленника Д. Н. Масленникова простояли без дела почти весь сезон 1909 года, хотя он предоставлял их на выгодных условиях всякому желающему рыбаку.

Между тем отечественный кустарный промысел стремительно сокращался. Несмотря на это, большинство поморов и местных рыбопромышленников относились к перспективе развития тралового лова отрицательно. Трал считался «хищническим орудием, выдумкой иностранцев» – причем такое отношение было характерным для разных слоев общества и выражалось открыто в печати. Одним из оппонентов подобным скептикам стал Н. Л. Копытов. Приведем отрывок из его статьи

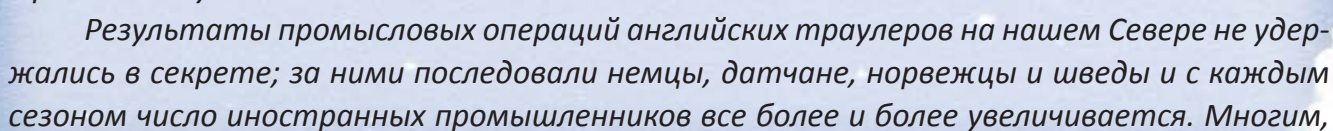
Мурманские морские рыбные промыслы и их реализация

В поисках более продуктивных мест для промысла тралом и недостаточности таковых у берегов Северной Норвегии (Финнмаркена), английские траулеры с 1904 г. начали приходить к берегам нашего мурманского побережья, где в некоторых заливах и на прибрежных отмелях был возможен более или менее продуктивный промысел; но препятствия, в виде береговой территории и недоразумения с ярусными промышленниками, не дали им желательных результатов. На нейтральной зоне, вдали от берега, где меньше встречи с ярусными промышленниками, хотя и возможен промысел на треску и ее спутников, но глубина, превышающая 125 саж., делает работу по опусканию и подниманию трала затруднительной. Но что для иностранных траулеров было не выгодно, так это отсутствие на больших глубинах камбалы, весьма ценной в свежем виде за границей.

* http://qwercus.narod.ru/spade_1911b.htm

** «На траулерах в Баренцевом море». Главсевморпуть, 1946. (Редактор-составитель и автор одной из статей сборника Б. К. Москаленко).

*** Там же.



наверное, теперь приходится читать стереотипную фразу в промысловых телеграммах: «видны иностранные траулеры, промышляют 12 траулеров» и т.д. С половины апреля до половины октября старого стиля траулеры успевают сделать по шести рейсов и увезти, считая за рейс в среднем четыре тысячи пудов, всего за сезон 24 000; всех траулеров собирается на нашем Севере до 60 штук, *минимум*, и следовательно они вылавливают не менее 1 200 000 пуд. рыбы, которая могла бы достаться нам, будь у нас достаточно своих траулеров.

Только с 1906 г. траловым промыслом начали заниматься и русские, но вследствие новизны дела, он у нас почти не развивается.

К нашему стыду нам неизвестно даже, где можно прибыльно промышлять траулером; и это несмотря на дорогостоящую десятилетнюю деятельность Мурманской научно-промысловой экспедиции.

Эта неизвестность в промысловых районах заставляет русские траулеры работать экспедиционным порядком от меридиана Вардэ до Канина-Колгуева, имея в виду добычу главным образом трески и пикшуя, т. к. камбала в соленом виде у нас имеет сравнительно малую ценность и небольшой спрос; а вывоз в свежем виде как камбалы, так и другой рыбы, совсем невозможен из-за отсутствия в Архангельске склада-холодильника и вагонов-ледников для транспортировки рыбы внутрь страны...

Чтобы пойти навстречу зарождающемуся у нас траловому промыслу, современному за границей, нужно, по возможности, скорее устроить для хранения в свежем виде рыбы склад-холодильник в Архангельске, и в то же время необходимо оборудовать на ж.-дор. лишь несколько специальных вагонов-ледников для перевозки рыбного груза в Вологду, Москву и Петербург. С постройкой склада-ледника в Архангельске и вагонов-ледников, можно с уверенностью сказать, явятся предприниматели для покупки свежей рыбы на Мурмане и отправки ее на пароходах-рефрижераторах в Архангельск и далее по железной дороге.

Нечего говорить, что срочный спрос на рыбу, в свою очередь, вызовет оживление тралового промысла, и число траулеров у нас сразу возрастет.

С появлением склада-ледника в Архангельске и вагонов-ледников на железной дороге, свежая рыба будет крупным конкурентом нынешней норвежской соленой рыбе, а поэтому торговцы, в силу необходимости, не будут покупать в Норвегии гнилой рыбы и должны будут улучшить засол, а потому избавят потребителей рыбы от всем известного неудовлетворительного теперь засола.

Эти же приспособления и спасут крупных и мелких торговцев свежей рыбой (навага, сельдь, корюшка, сиги и др.) от ежегодных убытков, которым они подвергаются осенью и зимой во время оттепелей. До чего доходят эти убытки, даже трудно учесть, но они в конечном виде ложатся, так или иначе, на потребителя...

Для тралового же промысла и вообще торговли свежей рыбой, необходимы склад-холодильник в Архангельске и вагоны-ледники на железной дороге.

Без всего этого никакие мероприятия, как тому, так и другому промыслу, не принесут коренной пользы и мы, по-прежнему игнорируя свою рыбу и промыслы, будем закупать ежегодно по 1 500 000 пуд. рыбы в Норвегии, увозя туда для дешевой продажи деньги, муку, крупчатку, крупу, доски и дрова*.

* Копытов Н. Л. «Мурманские морские рыбные промыслы и их реализация» // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера (№ 10 1910 года).

Еще один круг проблем поднимает рыбопромышленник К. Ю. Спаде, вынося в 1911 году на суд общественности свою статью

Северные рыбные промыслы и неотложные меры к их развитию

По данным архангельской корабельной конторы в течение навигации текущего года ввезено из Норвегии в Архангельск 1 655 565 пудов разной соленой морской рыбы. За это же время с мурманских промыслов доставлено в Архангельск всего только 366 405 пудов, т. е. в 4 с половиной раза меньше, чем ввезено из Норвегии.

Сопоставляя эти данные со сведениями официального органа английских рыбопромышленников «The Fish Trade's Gazette» о ежедневных приходах из вод Мурманского побережья в Гуль и Лондон английских траулеров с грузами свежей камбалы, палтуса, пикши и трески, поневоле начинаешь недоумевать, отчего мы, жители Архангельской губернии, имея под боком богатейшие в мире морские рыбные промыслы, предоставляем их использование иностранцам, а сами покупаем нужную нам рыбу у соседей норвежцев. В то время, когда мы едем за рыбой в Норвегию и увозим туда ежегодно около 1.5 миллиона рублей нашего золота, английские траулеры, минуя норвежские промыслы, приходят промысливать в наши воды и ежегодно на несколько миллионов рублей увозят рыбы в Англию.

Не подлежит никакому сомнению, что для наших капиталистов и поморов, занимающихся наводнением русского рынка норвежской рыбой, в ущерб собственным мурманским промыслам, было бы безусловно много выгоднее вместо скупки рыбы в Норвегии развивать собственные мурманские промыслы и на те деньги, которые они ежегодно уплачивают норвежцам за рыбу, покупать современные промысловые суда и снасти и перейти от того первобытного способа промысла, который теперь практикуется на Мурмане, к более усовершенствованным и более продуктивным способам лова, которыми с такими блестящими результатами пользуются заграничные рыбопромышленники.

...Самим англичанам каждый рейс обходится около 300 фунтов стерлингов и ясно, что, оперируя в наших отдаленных северных водах, за тысячи верст от своей базы, английские рыбопромышленники все же получают огромные барыши.

Замечательнее всего то, что подобные результаты получились в январе месяце, когда по авторитетному мнению бывшей «Мурманской научно-промысловой экспедиции» нормальная промысловая деятельность на Мурмане немыслима.

Относительно привоза английскими траулерами из вод Мурманского побережья в Англию рыбы, имеем официальные данные английского министерства земледелия и рыболовства за время с 1906 г. по 1909 г. По этим официальным данным в 1906 году английские траулеры сделали к нашим Мурманским и Канинским берегам 41 рейс, в 1907 году — 76 рейсов, в 1908 году — 112 рейсов, в 1909 году — 215 рейсов...

В январе месяце текущего года мне лично у Семи Островов приходилось неоднократно наблюдать одновременно промысляющих более 20 иностранных траулеров. По мере улова рыбы ежедневно уходили по несколько траулеров с полными грузами рыбы в Англию и их места занимали ежедневно вновь прибывавшие траулеры из Англии, причем по приблизительному подсчету можно было принять, что в то время эксплуатацией наших мурманских рыбных богатств занималось свыше 60 самых больших и современных траулеров.

...Мне лично известно, что на основании опытов зимнего промысла в последнее время в Англии выработан особый тип океанского траулера, предназначенный специально для промысла в водах Мурманского побережья. Таким образом, в то время, когда мы (русские) прилагаем наши капиталы и энергию для поддержки норвежских промышленников, англичане энергично развивают и совершенствуют свои промыслы в наших водах...

В вопросе о развитии русского тралового промысла на Севере несколько странное положение заняли некоторые органы нашей периодической печати, высказываясь за его ограничение и чуть ли не полное запрещение. Авторы, в большинстве случаев, совершенно неосведомленные о своеобразностях мурманских морских промыслов и не понимающие значения для развития наших промыслов тралового способа лова, желая поддержать национальное дело, просто напроосто сыграли на руку нашим соседям норвежцам и тем, находящимся в услужении у норвежцев русским поморам, которые совершенно забросили мурманские промыслы и занимаются исключительно только ввозом норвежской рыбы. Для этой, соединенной экономическими интересами группы поморов и норвежцев, нежелательно развитие русских морских промыслов, обещающих поставить Россию в независимость от Норвегии, и поэтому некоторые наши поморы, якобы в защиту своих исконных прав на мурманские промыслы, поднимают протесты против тралового способа лова и работая совместно с норвежскими агентами, морочат голову русской публике разными доказательствами о том, будто России без норвежской рыбы не обойтись. Будь у нас правильно поставлены мурманские промыслы, не оказалось бы никакой нужды в норвежской рыбе, а что касается норвежских сельдей, то будь у нас паровые дрифтеры и плавные сети, одно Белое море могло бы дать огромные количества русских сельдей. Но производя мурманские промыслы примитивными способами лова и используя в Белом море только те сельди, которые подходят близко к берегу, конечно, нечего рассчитывать на поднятие промыслов: мы всегда останемся в зависимости от норвежских рыбопромышленников.

Вышеприведенные цифры ясно говорят, что у большинства наших поморов нет стремлений к поднятию мурманских промыслов, и они доказывают сильное экономическое тяготение поморов к Норвегии.

Поэтому я считаю, что льгота о беспошлинном ввозе в Архангельск на своих судах норвежской рыбы, которой до сих пор пользуются жители Архангельской губернии, отжила свой век и теперь она, вместо пользы, приносит только вред и громадный материальный ущерб русской рыбопромышленности и русским государственным интересам.

Меновая торговля с Норвегией почти больше не существует, а где ее еще поддерживают, то только в ущерб нашим же поморам, которые нередко принуждены продавать русские товары в Норвегии ниже рыночной цены этих товаров в Архангельске. Рыбу покупают почти исключительно только за наличные деньги, причем часто поморы должны покупать ее через норвежских экспортеров и приплачивать еще солидные комиссионные деньги.

Вред системы беспошлинного ввоза на поморских судах норвежской рыбы не заключается только в том, что этим поморы отвлекаются от использования своих собственных рыбных богатств, но еще в том, что громадный процент следуемой за норвежскую рыбу пошлины, не идет в пользу поморов, а в карманы тем же норвежцам, ибо открытый секрет, что многие жители Архангельской губернии являются лишь подставными лицами норвежских рыбопромышленников и рыбных экспортеров, которые правильно учитывают выгоду для себя этой льготы русского правительства, умеют ее использо-

вать и загребают себе в карманы львиную долю барышей от созданных, на основании этой льготы, коммерческих комбинаций.

Подобное наводнение русского рынка норвежской рыбой в ущерб мурманским промыслам и государственного казначейства, в сомнительную пользу некоторых поморов, требует всестороннего обследования и скорейшего урегулирования, ибо недопустимо, чтобы в интересах соединенной группы поморов и норвежцев, занимающихся исключительно только вытеснением из русского рынка русской рыбы и влияющей на упадки мурманских промыслов, страдали те русские промышленники, которые стараются использовать собственные рыбные богатства и не возят ежегодно русские миллионы в Норвегию, а использованием собственных рыбных богатств влияют на увеличение капиталов внутри страны...

В последнее время замечаются даже такие ненормальные явления, как покупка поморами деревянных парусных судов у норвежцев и все для той же цели беспошлинного ввоза норвежской рыбы, так что в подобных случаях, сверх всего, страдает еще и беломорское парусное судостроительство.

Те жители Архангельской губернии, которые имеют большие капиталы, приобретают старые железные норвежские пароходы, устраивают в Норвегии склады купленной рыбы и в течение всей навигации ввозят норвежскую рыбу усиленным темпом. Тут уж всякие выгоды на их стороне: и железные норвежские пароходы приобретаются беспошлинно и рыба норвежская привозится беспошлинно; одним словом, со стороны русского правительства и русских граждан полное покровительство норвежскому судостроительству и норвежской рыбопромышленности, в прямой ущерб собственным государственным интересам.

Английские траулеры нам снова напоминают о наших неисчерпаемых северных рыбных богатствах, вопреки чему неоднократно подымались «компетентные» голоса, объясняющие упадок наших промыслов отсутствием на Мурмане весенних подходов рыбы. Только эти господа почему-то не объясняют, отчего в Вардэ и в прилегающих к нему норвежских становищах ежегодно до 40 русских судов набирают именно весной полные грузы рыбы и с открытием навигации приходят ею торговать в Архангельск. Всем известно, что норвежские промышленники из Вардэ часто идут промыслять к Рыбачьему полуострову и доходят иногда даже до острова Кильдина, а наши промышленники из Вайда-Губы, Земляной и других становищ за неимением покупателей принуждены возить свои уловы в Вардэ и там продавать рыбу своим же скупщикам поморам. Вот результаты льготы беспошлинного ввоза норвежской рыбы, и пока это коренное зло не будет уничтожено, никакие правительственные меры не в силах поднять мурманские промыслы.

Судя по числу принадлежащих поморам судов, и по той сумме денег, которую они уплачивают ежегодно норвежцам за рыбу, можно смело подтвердить, что поморское население, даже не считая крупных, заинтересованных в рыбной торговле архангельских капиталистов, экономически достаточно сильно для того, чтобы завести себе, по примеру иностранцев, если не траловые пароходы, то палубные суда и моторные боты и перейти с того первобытного способа промысла, который до сих пор еще практикуется на Мурмане, к более современному, усовершенствованному.

При существующей льготе о беспошлинном ввозе норвежской рыбы, все свободные капиталы устремляются в Норвегию, где нажива более легкая и если и не так выгодна, но зато не сопряжена с физическим трудом и знанием промыслового дела, которое требуется при организации и эксплуатации собственных промыслов. Поэтому промыслять на Мурмане остались, за небольшими исключениями, только те поморы, которые за неимением средств не в состоянии начать торговые сношения с Норвегией, и ожидать от

них улучшения способов промысла понятно немыслимо. Многие крупные рыбопромышленники, имеющие на Мурмане собственные промысловые фактории и занимающиеся раньше обширными промыслами, вместо того, чтобы их развивать и улучшить, почти совершенно их забросили и занимаются теперь исключительно только покупкой рыбы в Норвегии. С устранением льготы беспошлинного ввоза норвежской рыбы все эти лица будут принуждены применять свои познания и капиталы к собственным промыслам и тогда, при надлежащем содействии со стороны правительства, наш Мурман в течение немногих лет превратится в главный источник добычи рыбы, и мы оттуда доставим не только нужную нам для наших рынков рыбу, но в течение зимних месяцев можем снабжать ею и Англию, которая так нуждается в ценной мурманской камбале.

Для достижения этой цели необходимо принять следующие меры:

I. Наложить на привозимую жителями Архангельской губернии на своих судах в Архангельский порт соленую рыбу пошлину, одинаковую с существующей пошлиной на ввозимую иностранную сельдь,.. и предоставить право ввоза по этой пошлине только жителям Архангельской губернии на собственных судах; во всех же остальных случаях с ввозимой норвежской рыбы взимать нормальную пошлину в 2 руб. 70 коп. с пуда.

II. Поощрять правительственными льготами и ссудами развитие русских промысловых предприятий для эксплуатации рыбных богатств Северного Ледовитого океана при помощи паровых и моторных судов.

III. Усиленно колонизировать Мурман надежными элементами из русских подданных.

IV. Закрыть по всему Мурману винные лавки и запретить ввоз спиртных напитков даже под видом провизии.

Если все эти меры будут приняты, то в трехлетний срок можно будет поднять свои промыслы настолько, что в норвежской рыбе большой нужды не окажется и тогда с 1915 года необходимо установить на норвежскую рыбу нормальную пошлину, что равносильно запрещению ее ввоза, после чего наши промыслы будут развиваться усиленным темпом.

Только исходя из той точки зрения, что главная и почти единственная причина упадка наших мурманских промыслов заключается в льготе о беспошлинном ввозе норвежской рыбы и что эта льгота, отвлекая поморские капиталы и поморский труд от использования собственных морских богатств, влияет на упадок мурманских промыслов и приносит лишь пользу норвежским рыбопромышленникам, можем надеяться на правильное решение вопроса о поднятии наших северных рыбных промыслов.

Необходимо разрешить этот вопрос в самом ближайшем будущем, ибо наравне с упадком наших мурманских промыслов и увеличением ввоза норвежской рыбы, деятельность иностранных рыбопромышленников в наших Северных водах принимает угрожающие размеры, от которых страдают не только наши экономические интересы, но и наше национальное самолюбие*.

Вопрос о государственных льготах, предоставляемых поморам, имеет давнюю историю. Основанный в конце XVI века Архангельск с первых лет своего существования был связан с развитием внешней торговли, что и определило развитие его экономики и занятости населения. Важность города-порта заключалась в его торговой деятельности. Именно поэтому жители Беломорья могли вывозить из Архангельского порта на собственных судах хлеб во всяком количестве и беспошлинно менять его в Норвегии на рыбу, которую, с некоторыми ограничениями, также беспошлинно доставляли в Архангельск.

* Спаде К. Ю. «Северные рыбные промыслы и неотложные меры по их развитию»//Известия Архангельского общества изучения Русского Севера (№ 21 1911 года).

Около сотни поморских судов ежегодно отправлялись в Вардегуз, Хаммерфест, Тромсё с грузом хлеба, пеньки, крупы, который выменивали на соль, сушеную рыбу (палтус, треску и сайду), мягкую рухлядь, оленин шкуры. Эта торговля вошла в историю как поморская, или по-норвежски – «летняя». Вскоре поморы убедились, что меновая торговля выгоднее и безопаснее рискованных и самостоятельных промыслов, и почти полностью перешли на скупку рыбы в Норвегии. С другой стороны, льготы, предоставляемые правительством России, давали жителям поморских селений источники существования, отвечающие условиям сурового северного климата.

Положение дел резко меняется в начале XX века, когда с появлением парового флота поморские парусные суда становятся все более неконкурентоспособными, а возможности расширения хлебного экспорта и вообще меновой торговли были исчерпаны. Именно об этом и пишет К. Ю. Спаде в своей статье. Сам Карл Юрьевич – умный предприниматель, хорошо знавший морское дело, в 1910 году сделал попытку организовать отечественный траловый промысел. Взяв в компаньоны финансовых воротил из Прибалтики, он основал фирму «Русские северные морские промыслы К. Ю. Спаде – траловый лов и рыбная торговля». Фирма приобрела в Англии старый пароход, назвала его «Север», подобрала команду с английским тралмейстером-наставником и, подняв российский флаг, отправила экипаж на промысел в Баренцево море.

Техника тралового лова была примитивной. Спускали трал только по ветру, так как у судна из-за слабой мощности двигателя не хватало хода, чтобы вытравливать ваера на ветер. Так или иначе, но «Север» вкупе с еще одним траулером «Восток» в первую же совместную навигацию добыли около 30 тысяч пудов рыбы. Кстати, на «Севере» началась трудовая биография Федора Егоровича Шамалуева, чье мастерство сыграло неоценимую роль в первые годы работы отечественного тралового флота.

Первый русский тралмейстер Ф. Е. Шамалуев вспоминал: «"Север", куда я снес в августовский вечер 1910 года свой матросский сундучок, был небольшим старым траулером, давно отслужившим свой срок. В Англии, откуда он прибыл в наши воды, избегали на нем плавать, и Спаде купил судно по дешевке... Трюм был небольшой: вряд ли он вмещал больше пяти тысяч пудов рыбы. В тесном кубрике, где помещались матросы и кочегары, койки располагались в три яруса. Обогревался он чугунным камельком, топившимся углем. Помещение было полно дыма, сквозь который тускло мерцал свет небольшого фонаря – единственное освещение кубрика. Здесь же у камелька матросы развешивали для просушки рабочую робу»*.

В навигацию 1912 года фирма Спаде отправила на промысел уже четыре судна. Улов они сдавали на баржу «Онега», которая доставляла рыбу в Архангельск. Осенью траулеры отправлялись в Ригу, где ремонтировались и готовились к следующей навигации. Для обслуживания своих судов в Баренцевом море Спаде начал строить в губе Порчниха базу с пристанью, складами и жилыми домами. В 1913–1914 годы были предприняты поход на восток к устью Оби и промыслово-разведывательная экспедиция на запад, к берегам Исландии, где на борт были подняты богатые уловы. Получив хорошую прибыль, фирмачи планировали довести численность своей траловой флотилии до 50-ти судов. Но этим планам не удалось сбыться – началась мировая война. А судьба первых русских траулеров такова: «Север» и «Юг» вскоре погибли во льдах Белого моря, два оставшихся судна, «Запад» и «Восток», были угнаны интервентами, обосновавшимися в Мурманске и Архангельске.

*«На траулерах в Баренцевом море», Севморпуть, 1946.

3. На переломе эпох (1914–1920 годы)

Начавшаяся летом 1914 года Первая мировая война заставила Россию озаботиться обустройством своих северных рубежей, куда устремился основной поток военных грузов стран-союзниц. В устье Северной Двины спешно сооружались новые причальные линии. В Архангельске была сформирована Северная ледокольная флотилия, которая пополнялась ледокольными судами для продления навигации. На магистральных фарватерах проводились дноуглубительные работы. В Соломбале был построен судостроительно-судоремонтный завод.

Приводились в порядок и сухопутные тракты. В срочном порядке на широкую колею была переоборудована дорога на Вологду, куда еще в конце XIX века протянули узкоколейку. Принимается решение о строительстве железной дороги Петрозаводск – Кольский залив, на восточном берегу которого в районе Семеновых островов только сооружался торговый порт. Осенью 1916 года железнодорожная ветка дотянулась до незамерзающих вод залива, где был заложен город Романов-на-Мурмане (после февральского переворота 1917 года – Мурманск). Город насчитывал 15 тысяч человек, из которых 5 тысяч – матросы, солдаты, офицеры. Население Архангельска к тому времени возросло до 130 тысяч жителей.

Военные действия германского флота в водах Белого и Баренцева морей были пресечены созданной в 1916 году Флотилией Северного Ледовитого океана, 89 боевых кораблей которой конвоировали суда с грузами, очищали пути караванов от мин. Находилась в северных водах и небольшая эскадра союзников, прежде всего англичан.

Февральская революция в России 1917 года и последовавшее за ней отречение от престола Николая II активизировали создание местных политических и профессиональных ор-



Парад союзников в Мурманске по случаю окончания Первой мировой войны. Ноябрь 1918 года
http://www.kolamap.ru/arh/img/1917_1919_murmansk/img/02_murma.html

ганизаций. В Мурманске, где жизнь во многом поддерживалась благодаря поставкам союзниками продовольствия и топлива, эти организации не ставили перед собой задачу борьбы с властью, а искали с ней компромисс. Свержение Временного правительства в октябре/ноябре 1917 года было поддержано Советом, Центромуром и Совжелдором. Отдал приказ о подчинении Советской власти и главный начальник Мурманского укрепленного района и Мурманского отряда судов контр-адмирал К. Ф. Кетлинский. Временный революционный комитет возглавили большевики. Тем самым на Кольском полуострове Советская власть была провозглашена мирно путем переподчинения органов, созданных Временным правительством, новой власти.

По-своему, с учетом местных особенностей, встретили февральскую буржуазно-демократическую и октябрьскую социалистическую революции 1917 года в Архангельске и Карелии.

Интересны воспоминания о событиях тех лет очевидцев, людей, чьи имена вошли в историю рыбного Мурманска. Вот что писал в 1917 году известный на Севере рыботорговец, владелец нескольких судов и факторий на Мурмане Епимах Васильевич Могучий:

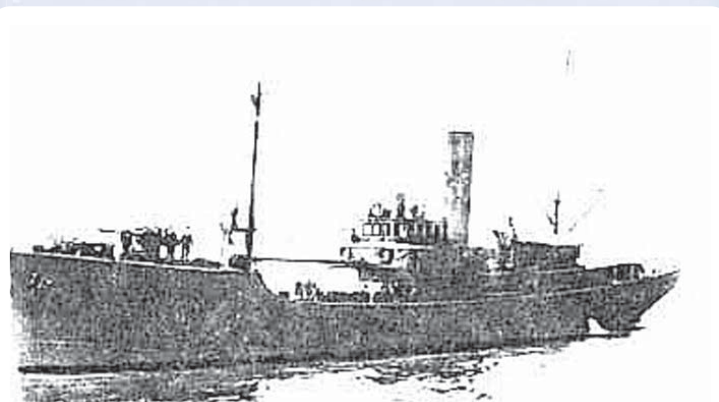
«...В феврале было созвано совещание, на которое были приглашены мелкие судовладельцы и предприниматели Мурманского берега. На этом совещании было решено, что все скупленные частными предпринимателями рыбные и тюленьи продукты, как на Мурманском берегу, так и в Норвегии, по прибытии в Архангельск поступают в распоряжение Продовольственного комитета, который будет уплачивать предпринимателю с пуда тюленьего и трескового жира по 50 копеек, а за рыбу – 15 коп. При такой постановке дела работать вполне было можно, так как до половины марта большевистская власть пока насилия не проявляла.

Имел удостоверение Совдепа, что ехал для покупки продуктов для Архангельска, и пропуск. На вокзале (в Сороках) собралась большая толпа большевиков. Один крикнул: «То-



Т-12. Бывший рыболовный траулер «Запад»

Построен в 1908 г. в Англии. Использовался фирмой К. Ю. Спаде для промысла в северных морях. 19 ноября 1916 г. мобилизован и зачислен в состав ФСЛО. 5 августа 1918 г. захвачен в Архангельске английскими интервентами и в 1919 г. уведен за границу.



Водоизмещение, т	Размерение, м	Мощность, л. с.	Скорость, узл.	Вооружение
322	44,8 x 7,3	550	11	1-57

варищи, у него кольцо с бриллиантом и цепочка у часов золотая, видно, из буржуев будет, не отобрать ли». Другие кричали: «Эй, буржуй, снимай-ка кольцо, довольно носить, пора и меру знать, да видно и крови выпил немало нашей» и т.д.

Сказал, что я послан Архангельским продовольственным Комитетом. Ехал в вагоне третьего класса с двумя представителями Центросоюза и матросом с «Чесмы», который стоял в Мурманске. Матрос боевого настроения где-то здорово нахватался большевистского духа, он не мог сидеть спокойно, все время ругал старую власть, восхвалял новую, он говорил — нужно все старое разрушить, чтобы и основания не было, а потом создать новое...

В становище Териберку пароход пришел утром рано, стал на якорь в губе Лодейной, а колония и моя квартира и фактория в реке Териберка версты за две от парохода. В Лодейном тоже есть постройки мои и других фактористов. По приходе парохода из Лодейного приехала на пароход одна хорошо знакомая колонистка, она с плачем рассказывает, как ее колонисты ограбили, она умоляла их оставить хотя немного ситцу на рубашки, и того, говорит, разбойники не оставили. Сказала, что и ваше имущество из квартиры взято и поделено между колонистами, а хороший самовар ваш достался по жребию мошеннику Петру Иванову, шкафы в лавках тоже все взяты: между прочим, она предупредила меня, чтобы и не показывался на палубу парохода. Боже упаси вам ехать на берег для того, чтобы повидать доверенного, он выгнан колонистами из вашего дома и живет у одного знакомого, которому уже из Совдепа было приказано, чтобы не кормил его и отправлять его куда-нибудь на становища. Мне все-таки захотелось выйти на палубу и посмотреть на становище, и в это время вижу: по реке идут к пароходу колонисты и, действительно, на моих шлюпках и грузовых лодках. Значит, правду рассказала колонистка. Кто бы мог подумать, что мои легкие и грузовые лодки без моего или служащих моих разрешения будут когда-либо кем-либо взяты, не говоря уже о товарах и имуществе.

Меня сильно удивило, что большая часть колонистов Мурманского берега оказались ярыми большевиками*.

Эти записи Е. В. Могучий сделал для опубликования в белогвардейской прессе тех лет.

Любопытна описанная им фигура «матроса с «Чесмы», который (крейсер) стоял в Мурманске. Этим матросом «боевого настроения» вполне мог быть А. С. Нохрин, впоследствии главный капитан Мурманского морского рыбного порта. Воспоминания Арсения Сергеевича также весьма любопытны и дают информацию о настроении людей в те революционные годы.

«Наш тяжелый крейсер «Чесма» бросил якорь на Мурманском рейде, куда мы пришли из Владивостока. На нем я служил матросом, — пишет А. С. Нохрин. — Не знаю почему, но в 1917 году Первомайский праздник Мурманский гарнизон не отмечал. Сказывалось, видимо, отсутствие крепкой спайки между экипажами военных кораблей, находившихся в то время на Кольской военно-морской базе, а также слабое влияние большевиков.

В 1918 году маевка состоялась. Участвовали в ней экипажи «Чесмы», миноносцев «Бесстрашный», «Бесшумный», «Юрасовский», «Сергеев», вспомогательных судов — бывших яхт «Горислава», «Соколица», «Ярославна» и других.

К тому времени в Мурманске уже был создан комитет, приказам которого подчинялись экипажи всех военных судов, находящихся в Кольской базе, — Центромур. Сбор демонстрантов был у штаба Мурманской флотилии, где находился и Центромур. Теперь в этом здании помещается городской военкомат.

Эта демонстрация запомнилась мне на всю жизнь. Я в то время уже был избран от экипажа «Чесмы» членом Центромура. Со всех кораблей мы собрали на демонстрацию

* Газета «Рыбный Мурман» (№ 1 1977 года).

около 500 человек. Прошли по городу с красными знаменами, лозунгами и плакатами. Каков в то время был Мурманск, можно судить хотя бы по тому, что во многих местах демонстранты не могли идти по два человека в ряд, — мешали кочки и болота. Ведь в то время вдоль Варничного ручья, где находится сейчас автобусный парк, бегали лисицы, а на теперешнем проспекте имени Ленина в изобилии росли морошка и черника.

Затем состоялся митинг... Кричали анархисты, провозглашавшие полное безвластие, кадеты, эсеры. Монархисты пытались доказать, что русским людям никак невозможно жить без «батюшки»-царя. Голоса большевиков были слышны реже, но именно к ним-то больше и прислушивались матросы, чуя в их речах ту правду, которая нужна была народу.

Следующий Первوماй я уже встречал в Печенгской каторжной тюрьме. Арестовали нас, двух членов Центромур — меня и Федорова — в июне 1918 года, поздним вечером, когда мы вернулись из так называемого «клуба Скрябина», где сейчас строится новый стадион. Дом, где мы размещались, был окружен взводом английских солдат, а арестовали нас русские офицеры, уже успевшие нацепить погоны...»*.

Находившиеся на Мурмане англичане, французы и американцы, отказавшиеся от сотрудничества с Советской властью в центре страны, взяли курс на взаимодействие с местными властями на Севере. Видя угрозу Мурману со стороны финнов и немцев — в Баренцевом море действовали вражеские подводные лодки, а на севере Финляндии концентрировались войска — в марте 1918 года Мурманский Совет заключил так называемое «Словесное соглашение о совместных действиях англичан, французов, русских по обороне Мурманского края». После этого на Мурман высаживается иностранный десант: англичане с крейсера «Глори», французы с крейсера «Адмирал Об», несколько позже в Мурманском порту бросило якорь американское судно «Олимпия», с которого сошла на берег морская пехота США. Все это происходило уже после того, как 3 марта 1918 года центральная большевистская власть подписала в Брест-Литовске сепаратный мирный договор с Германией и, таким образом, вышла из войны. То есть бывшие союзники России решили поддержать на Севере белогвардейские силы и совместными действиями совершили переворот.

Из воспоминаний белого офицера Г. Е. Чаплина:

*«Архангельск летом 1918 года представлял собой мертвый город. Огромные портовые сооружения на Бакарице и Архангельск-пристань пустовали, колоссальные военные склады лежали без движения... Обыватели Архангельска представляли собой забитую, запуганную массу, занятую лишь вопросами личной безопасности и желудка...»**.*

Началась иностранная интервенция. Отделившийся от Советской России Мурманский край вошел в состав антибольшевистской Северной области с центром в Архангельске.

Власти Северной области пытались построить демократическую модель развития, предоставили жителям края ограниченные свободы и ориентировались на восстановление частной собственности и предпринимательства.

В 1918–1919 годы продолжаются научно-промысловые исследования на Мурмане. В Архангельске было создано белогвардейско-эсеровское временное правительство, и самая северная губерния оказалась отрезанной от Петрограда и центральных областей России. Остро встал вопрос обеспечения жителей края продовольствием. Именно в это время С. В. Аверинцеву удалось воплотить в жизнь свою давнюю идею о научно-промысловой экспедиции, которая стала существовать на средства от продажи рыбы.

* Газета «Рыбный Мурман» (№ 52 1958 года).

** Из книги «Белый Север». Архангельск, 1993.

Предложенная им программа для исследования рыбных промыслов Северного Ледовитого океана была реализована при широком участии местных общественных организаций Архангельска: Общества изучения Русского Севера, губернского продкомитета и созданного к тому времени земства. Экспедиция получила первоначальную ссуду размером в 110 тысяч рублей, которую легко выплатила, продав добытую рыбу. Деятельность экспедиции складывалась весьма удачно: с одной стороны, необходимость эффективно ловить рыбу заставляла активно искать продуктивные промысловые районы; с другой – ученые всегда были обеспечены материалом для исследований. Впервые был составлен подробный отчет о районах, где возможен траловый промысел, детально обследованы открытые еще Книповичем богатые рыбой Канинские банки, и именно экспедиционный траулер «Дельфин» был первым судном, доставившим рыбу в Архангельск в 1918 году. С 31 июля по 17 ноября «Дельфин» сделал четыре рейса и за 61 промысловые сутки добыл 10706 пудов рыбы за 227 тралений.

Экспедиция поддерживала тесные связи с рыбопромышленниками и нарождавшимся кооперативным движением рыбаков. Аверинцев считал, что путь к будущему развитию северных промыслов лежит через привлечение крупного капитала. В конце 1918 года он выступил в Северном отделении Русско-Американского комитета с докладом, в котором призвал крупных промышленников «взять на себя активную организацию промысловых предприятий»*.

Рискуя, но вместе с тем и видя выгоду вкладывания средств в рыбодобычу, фирма «Беззубиков и сыновья» вместе с местными кооператорами – отделением Центросоюза, взяли в аренду 12 минных траулеров английской постройки. К слову сказать, в нашей стране до 1930-х годов бытовало название «тральщики». Арендовали их, очевидно, у командования Флотилией Северного Ледовитого океана (ФСЛО), у которой не было средств на ремонт кораблей для использования их в военных целях. Тральщики эти появились на Севере в начале войны – подрывы судов на немецких минах заставили российское правительство срочно проводить противоминные траления. Для этой цели поначалу использовались реквизированные у Спаде траулеры и другие срочно закупленные за границей суда. Достаточно сказать, что к 1917 году в составе ФСЛО числилось свыше сорока единиц плавсредств. В ходе двух революций, гражданской войны и иностранной интервенции часть кораблей погибла, часть была захвачена англичанами и угнана, иные, так и не успев до октября 1917 года добраться до Архангельска, были проданы за границей.

Итак, арендаторы стали готовить свой первый траловый флот к навигации 1919 года. Переоборудуя суда для промысла, в сроки не укладывались. До наступления зимы траулеры успели сде-



*Тральщики ФСЛО «Foam», «Ripple», «Spray» (справа налево)
Фото периода Первой мировой войны*

* Ю. А. Лайус, «Ученые, промышленники и рыбаки: научно-промысловые исследования на Мурмане, 1898-1933».

лать всего по 2-3 рейса в район Канинского мелководья. Ловили на авось, уловы были маленькими. Осенью из-за отсутствия топлива все 12 траулеров встали на зимовку. Шесть из них (фирмы Беззубикова) обосновались на восточном побережье Мурмана в Порчнице, а суда Архангельского Центросоюза – в Порт-Владимире на западном Мурмане. Там на зимовку остались и несколько десятков русских промысловиков, которые готовили суда к навигации 1920 года. Иностранные специалисты уехали. Для обслуживания траулеров на зиму 1919–1920 гг. в Порчнице было 48 человек, в Порт-Владимире – 37. Среди них известные впоследствии на Мурмане люди: капитан Ф. М. Михов, тралмейстер Ф. Е. Шамалуев, механик И. В. Анкудинов...

Однако не все так «гладко, чинно и благородно» складывалось в белогвардейско-эсеровской Северной области, где власть удерживалась штыками интервентов. Некто П. Нестеров сообщал в газетном очерке, что вдоль Терского берега на военном тральщике курсировал белогвардейский карательный отряд, который «самодурствовал и расстреливал ни в чем не повинных рыбаков. Всех способных носить оружие силой уводили в Белую армию. Политика разгромов и расстрелов привела к острому экономическому упадку края...» И далее автор пишет: «Морской транспорт больше не существовал. Рыбачье население должно было само перевозить хлеб и другие грузы, нужные для промысла. Возили в самодельных карбасах, непригодных для груза и дальнего пути. Бросая промысел, подвергаясь опасностям, рыбаки ехали за хлебом за сотни верст»*.

Для сочувствующих Советской власти бывшая рыбацкая фактория в Иоканье и некоторые стоящие на рейде в Кольском заливе и на Двине корабли были превращены в тюрьмы. Узником такой тюрьмы-концлагеря стал Иван Федорович Ананьин. Выжив в нечеловеческих условиях, он в 1930-е годы будет одним из опытейших капитанов Мурманского тралового флота.

Одним из первых нормативных актов, затрагивающих рыбную промышленность, был подписанный В. И. Лениным 23 января 1918 года Декрет СНК о национализации торгового флота. Этот декрет содержал ряд принципиальных вопросов, относящихся к рыбной про-



Центральная площадь в Соломбале (с 1920 года – площадь Терехина)

* Из статьи П. Нестерова «На Терском берегу». Газета «Рыбный Мурман» (№ 6 1977 года).

мышленности. В частности, он объявлял общенациональной неделимой собственностью Советской республики судоходные предприятия со всем движимым и недвижимым имуществом, активом и пассивом таких предприятий.

По заданию Советского правительства на Кольском полуострове и в Северной Карелии работала экспедиция, которая одновременно с изучением перспектив развития рыбных промыслов заготавливала рыбу для Петрограда и Красной Армии. Докладывая Совнаркому о положении дел, руководитель экспедиции И. И. Подвойский писал, что к середине апреля 1918 года заготовлено 20 тысяч пудов сельди и что, если будут деньги и тара, рыбы можно отгрузить больше.

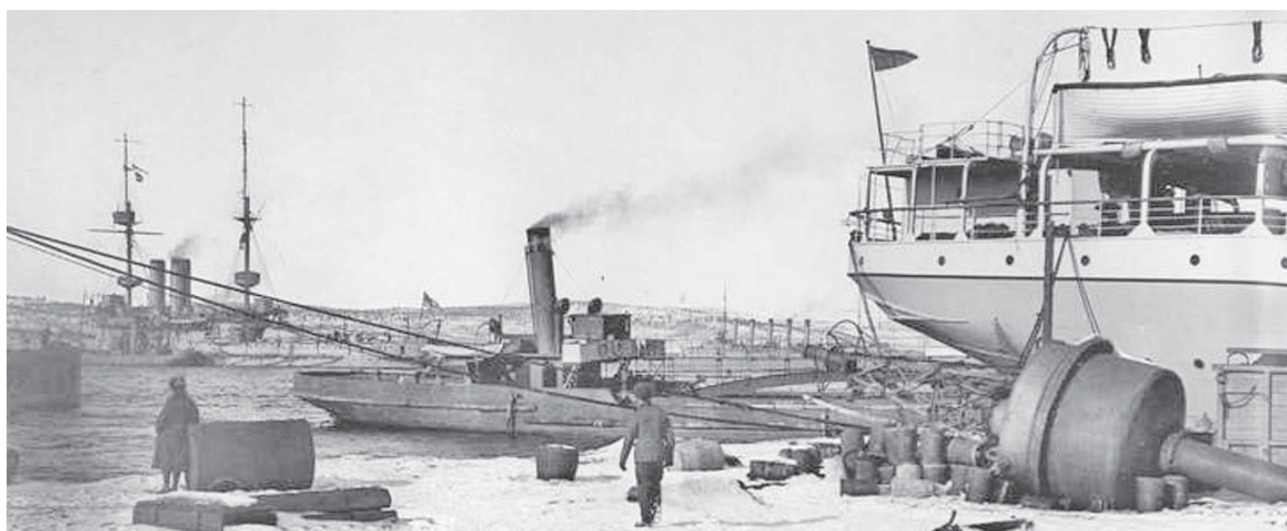
В конце 1918 года при Наркомате продовольствия было учреждено Главное управление по рыболовству и рыбной промышленности («Главрыба»). Возможности такой организации были в то время крайне ограничены, так как большинство традиционных районов промысла оставались за линией фронтов Гражданской войны.

Положение дел на рыбных промыслах Мурмана к концу 1919 года было плачевным. Рыбопромышленная комиссия докладывала уездному собранию:

«Из отраслей земского хозяйства в Александровском уезде одной из первых и важных является рыбопромышленность и зверопромышленность, в зависимости от коих находится благосостояние населения всего Александровского уезда. В настоящее же время рыбопромышленность и зверопромышленность имеется в самом печальном состоянии, отчасти настоящим положением у промышленников нет ни снастей, ни каких-либо принадлежностей для промысла, ни хороших судов, и приобрести все необходимое для таковых составляет громадную трудность и по очень высоким ценам.

Заниматься другим каким-либо делом, чтобы поддержать свое хозяйство, население не может, ибо совершенно в крае отсутствует какая-либо другая промышленность. Значит, с упадком рыбных и звериных промыслов население поставлено в очень тяжелое положение, из которого само затрудняется выйти»*.

Осенью 1919 года «союзники-интервенты» покинули Российский Север. Лишившись опоры, через несколько месяцев пала и Северная область. В Мурманске, после вооруженного восстания рабочих и военнослужащих, Советская власть была восстановлена 21 февраля 1920 года. Вскоре в город вступили регулярные части Красной Армии.



Мурманский порт. 1918 год
На рейде английский линкор «Глори» и русский крейсер «Аскольд»

* Газета «Рыбный Мурман» (№ 6 1977 года).

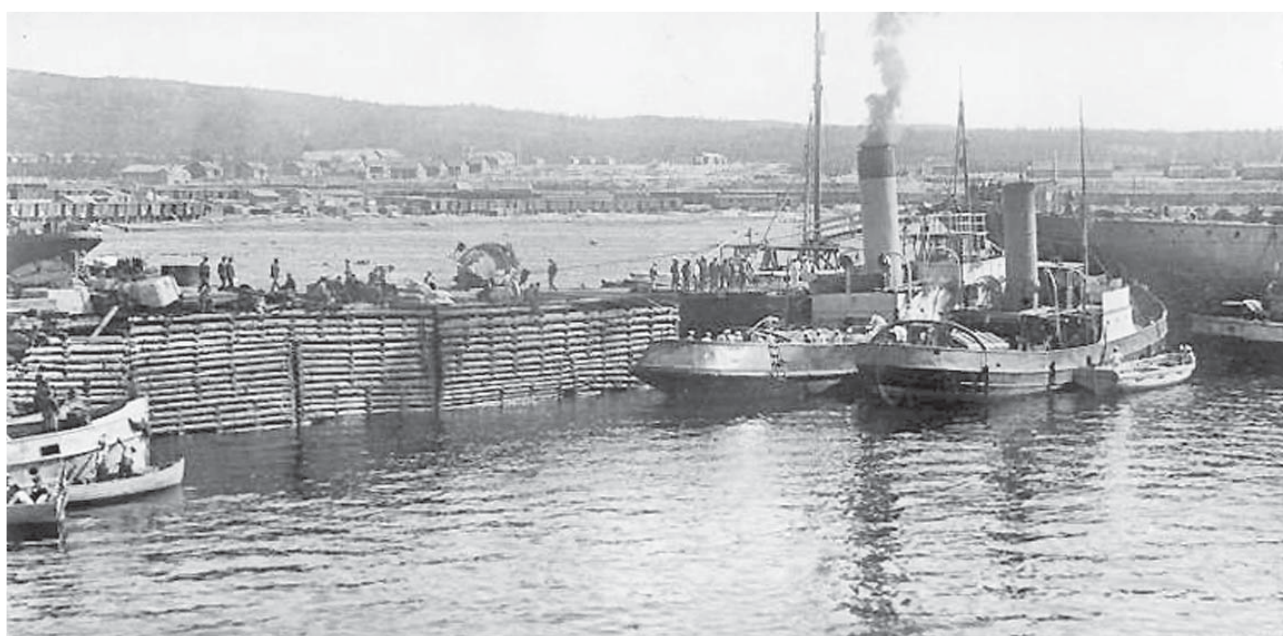
– Революция принесла новый уклад в жизнь, – пишет в своих воспоминаниях первая женщина-механик на промысловых судах тралфлота А. С. Хрусталева. – Царя свергли. Появился новый правитель – Ленин. Новым лозунгом «Кто был ничем, тот станет всем» народ был доволен. Произошла национализация частной собственности. Кто побогаче, кто всю жизнь много трудился, у того богатство отняли. Говорили, что это для равенства людей.

Мой папа, крестьянский мальчик, в 10 лет ушел из деревни и «зайцем» уехал в Питер. Первые годы у хозяина работал за хлеб и крышу над головой, потом стал подмастерьем и только к 25-ти годам получил от хозяина бумагу с печатью нотариуса, что он – мастер. С этой бумагой он открыл собственное дело в Устюге.

Советская власть у него отобрала все, добытое упорным, долгим трудом и назвала эксплуататором.

Призыв большевиков «Землю – крестьянам, заводы и фабрики – рабочим!» вполне устраивал большинство. Те, кого разоряли, возражать боялись, при малейшем протесте ЧК арестовывала недовольного, сажала в тюрьму или отправляла в ссылку. Делалось это без жалости.

Сейчас кажется странным, как такую власть можно было хвалить и одобрять. А ведь одобряли. Я всю жизнь, несмотря на разорение родителей, считала, что мы живем в самой справедливой и самой счастливой стране. Так думало большинство, что бы сейчас ни говорили. И дело не только в страхе перед репрессиями. Хотя страх, конечно, был у каждого. Уж очень правильным казался призыв к равенству и братству между всеми. «Человек человеку друг, товарищ и брат!»*.



**Мурманский порт, лето 1916 года
На переднем плане два тральщика**

* Из книги А. С. Хрусталева «Бриллианты моей бабушки». Мурманское отделение Литфонда России, 2004.

4. У истоков (имена)

В начале 1920 года, после ухода-бегства интервентов и белогвардейцев из Архангельска и Мурманска и последующего восстановления Советской власти на Севере, начался период становления государственного рыбного хозяйства нашей страны. Прежде чем перейти к рассказу о первых годах работы Архангельского тралового флота, а затем и Мурманского тралфлота, ставшего родоначальником всех других флотов Северного рыбопромыслового бассейна, назовем тех, кто стоял у истоков рыбного Мурманска, чьи имена уже встречались на страницах нашей книги. Купцов и рыбопромышленников, поморов и колонистов, ученых и революционеров, капитанов и тралмейстеров – всех, кто внес свой вклад в общее дело (список фамилий дан в алфавитном порядке).

АВЕРИНЦЕВ Сергей Васильевич

6 (18).10.1875, г. Москва, Российская империя – 13.07.1957, г. Москва, СССР

Гидробиолог, ихтиолог, доктор биологических наук (1914), профессор, член-корр. АН СССР.

Окончил физико-математический факультет СПбГУ (1900). С 1900 года – преподаватель кафедры зоологии СПбГУ, лаборант Бологовской биологической станции, в 1902-1903 годы – исследователь на Неаполитанской и других биостанциях Западной Европы, в 1904-1908 годы – заведующий Мурманской биологической станцией, в 1918-1919 годы – начальник экспедиции научно-промысловых исследований Северного Ледовитого океана в Белом и Баренцевом морях на траулере «Дельфин», в 1922-1933 годы – преподаватель Тверского пединститута, с 1933 года – руководитель Северной сельдяной экспедиции на траулере «Кумжа», в 1950-х годах – профессор Московского пединститута.

Участник научной экспедиции в Центральную Африку (1924), правительственной делегации на переговорах в Лондоне с правительством Великобритании. Специалист в области зоологии, сравнительной анатомии, генетики. Автор более 150 научных работ. Лауреат премии Санкт-Петербургского общества естествоиспытателей (1913).

Сын Сергея Васильевича – филолог, член-корреспондент Академии наук СССР С. С. Аверинцев – в статье «Похвальное слово филологии» (первая публикация: журнал «Юность», 1969, № 1) оставил весьма любопытные для понимания личности отца воспоминания:

– Мой покойный отец... глубоко чувствовал музыку латинского стиха и читал мне Горация в подлиннике, когда я был мальчишкой лет двенадцати. Я не понимал ни слова, но радовался очень. Эта радость была мне подарена по-домашнему, как делают подарки детям в семье. Отец родился ещё в 1875 году – ну, в один год с Рильке, с Альбертом Швейцером, на пять лет раньше Блока... Я думаю, что детское общение с отцом как-то сразу привило мне не совсем обычное отношение к историческому времени. Прошрое столетие было не отрезанным ломтём – «это было давно и неправда», как говорили в моё время школьники, – а порой папиной молодости. Старая Россия, Россия XIX века, воспринималась как отцовский мир, то есть «отечество» в этимологическом значении слова*.



* С сайта /lit.1september.ru/.

АНКУДИНОВ Исаак Васильевич**29.05.1888, д. Пустой Двор Архангельской губернии – 16.05.1971, г. Мурманск**

Работник Мурманского тралового флота, в 1920 году один из руководителей вооруженного восстания в Александровске, председатель уездного совнаркома.

Трудовую жизнь начал в 1899 году на лесопильном заводе в Архангельске. В 1906-м вступает в подпольный политический кружок, распространяет прокламации, участвует в первомайской сходке рабочих. Спасаясь от репрессий царского правительства, устраивается угольщиком на пароход «Россия», перевозивший лес за границу. Во время заходов в села Терского берега знакомится с политическими ссыльными, помогает одному из них бежать, доставляет из Лондона нелегальную литературу.

В 1910 году призван на военную службу на Балтийский флот: машинист миноносца № 214, после учебы в машинной школе – старшина, за-

тем, в годы Первой мировой войны, и.о. инженера-механика миноносца. Был ранен и дважды контужен. В 1915 году знакомится с матросом П. Дыбенко (впоследствии председатель Центробалта, нарком по морским делам), участвует в создании на флоте подпольной группы, ведет разъяснительную работу среди моряков. Начало 1917 года встретил в Петроградском морском училище дальнего плавания, где сдавал экзамены на механика третьего разряда. Во время февральских демонстраций моряки встали на сторону путиловских рабочих, создали революционный комитет, в который вошел и Анкудинов. В апреле 1917 года избирается делегатом и участвует в работе первого съезда моряков Балтийского флота. За революционные убеждения с военного корабля был переведен на транспорт вспомогательного флота «Дагмар» третьим механиком, избирается председателем судового революционного комитета. Октябрь 1917 встретил в Ревеле (Таллинн), участвовал в перегоне судов Балтийского флота в Кронштадт.

После демобилизации с июля 1918 года в оккупированном интервентами Архангельске: электромонтер мастерских, затем работал на заводе (впоследствии завод «Красная кузница»), принимал активное участие в деятельности подпольной заводской группы. Уходя от ареста, на тральщике переправляется на Мурман. Работал машинистом мотобота, который совершал каботажные рейсы, вел активную деятельность в подпольной организации Александровска (ныне г. Полярный), где получал свежие новости из Петрограда и передавал их товарищам в населенных пунктах побережья – Териберка, Гаврилово. После ухода интервентов из Мурманска участвовал в аресте белогвардейской администрации в Александровске, в установлении там Советской власти, которую удержали до прихода Красной Армии.

В 1920 году делегирован на первую уездную партийную конференцию и участвует в работе первого съезда Советов, на котором его избрали заместителем председателя, а через неделю он становится председателем Мурманского совнархоза. Участвует в восстановлении и организации производства, по совместительству заведует информационно-организаторским отделом уездкома, с сентября 1922 года – председатель Рабоче-крестьянской инспекции Мурманской губернии. С 1923 года в Петрограде – студент рабфака техническо-

го института, по окончании которого работал на предприятиях Ленинграда начальником монтажного участка, механиком судостроительного завода. Учился на вечернем отделении мореходного училища, без отрыва от производства оканчивает судостроительный институт (1935). Трудится на заводе и в блокадные дни.

С ноября 1943 года – в Мурманском траловом флоте. С 1947 года возглавляет машинную команду РТ-78 «Грозный», участвует в рыбопоисковых рейсах. В 1950–1960-е годы стармех траулеров «Стрелок», «Слава», «Сельдь», механик-наставник МТФ, рационализатор.

Награжден орденом Ленина (1967). Ушел на пенсию в 1967 году в возрасте 79 лет, но продолжал выступать перед молодежью с воспоминаниями о революционных годах и событиях.

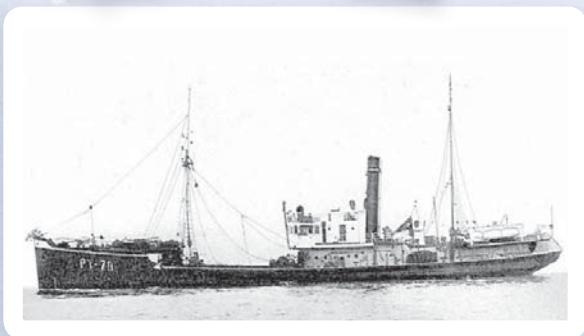
ЭХО ГРОЗОВЫХ ДНЕЙ

Из воспоминаний И. В. Анкудинова

Впервые мне пришлось выполнять поручение руководителя подпольного кружка в Архангельске Лебедева в восемнадцать лет. Поручение было несложным: распространить написанные от руки прокламации. Но я и не знал, какую роль они сыграют. Только потом, когда наши товарищи организовали демонстрацию с требованием 8-часового рабочего дня, стало понятно значение большевистского призыва.

Участие в демонстрации не прошло бесследно. За мной начали следить, и я вынужден был перейти на чужую квартиру, а затем на пароход «Россия» кочегаром. Судно совершало рейсы между портами Мурманск и заграницей. Как-то в Княжей губе встретились со здешними ссыльными. По их просьбе перебросили в Лондон их товарища, а на обратном пути доставили нелегальную литературу.

Если дальше вспоминать о первых моих шагах в революцию, то они коротко будут характеризоваться так. Организованный бунт в машинной школе, где учился по направлению с военного корабля. Встречи с Павлом Дыбенко, видным революционным организатором, работа под его руководством. Февральская революция, в которой принимал участие...



РТ-78 «Грозный»

Место постройки судов данного типа: Северная верфь г. Ленинград, СССР (I серия).

В Мурманске с 1933 г. С 1941 года в Северном флоте: СКР-16 (он же СКР-75).

С 1945 года возвращен в состав Мурманрыбы.

Размерения: длина 49 м, мощность главного двигателя 1х475 (650) кВт, энерговооруженность 475 (650) кВт. Скорость 9 узлов.

Район плавания неограниченный. Грузоподъемность 280 тонн. Количество коечных мест 41.

Орудия лова: бортовой трал.

Вырабатываемая продукция: свежая рыба, соленая рыба, консервы из печени, рыбная мука, технический жир.



**И. В. Анкудинов с женой Екатериной Семеновной.
Конец 1950-х годов**

Фото из семейного архива Чухчиных-Георги

белогвардейцев, буржуазии. За что приниматься, как вести работу? – вот такие вопросы встали передо мной. В первую очередь, я, как специалист, разобрал машину по частям, которые попрятал в разных местах. Сделал это для того, чтобы в случае ухода интервенты не смогли бы угнать и суда. Так же поступили механики и на других тральщиках, стоящих в Порт-Владимире.

Здесь же находился бот № 2. На нем работал моторист, который жаловался на здоровье. Я попросился заменить его. Цель была ясная – найти нужных людей, ведь бот совершал плавание в Александровск и другие места на Мурмане. Вскоре нашел политгруппу.

Работая на боте, я вступил в подпольную организацию Александровска. Тут же определили обязанности. Мне предстояло получать сведения у радистов и докладывать их по инстанции. Связь действовала хорошо. Мы были в курсе всех событий в Советской России, на месте знали, кто сочувствует Советской власти; кто лишь прикрывается маской, а на самом деле является ярым врагом. Живое слово правды передавали в Териберку, Гаврилово.

Может показаться, что работали мы в легких условиях. Нет, обстановка заставляла все делать с большой осторожностью, риском. Однажды понадобилось попасть мне в Александровск. По-доброму этого добиться не представлялось возможным. Тогда я испортил на боте одну деталь. Для ремонта волей-неволей пришлось идти в александровские мастерские. Заведующий их страшно боялся большевиков, но с интервентами не сотрудничал. Человек находился в заблуждении. Не помню уже, как я с ним разговаривал, но все-таки перетянул на свою сторону...

Вновь в родной город – Архангельск – я попал в 1918 году. Здесь повсюду хозяйничали интервенты, грабили народное добро, и шли с ним по Двине корабли под английским, французским, итальянским флагами. Мы не дремали. Вели агитацию, сообщали правду о Советской России, распространяли запрещенную литературу. Конечно, работать приходилось осторожно, соблюдая конспирацию. Но не всегда все обходилось благополучно. Видимо, и я допустил ошибку, потому что однажды мне сказали:

– У нас, товарищ Анкудинов, больше молчат. Смекаешь?

А в дальнейшем посоветовали и помогли перебраться на Мурман...

Поставили тральщик в Порт-Владимир. Здесь так же, как и в Архангельске, хозяйничали интервенты и их пособники из местных

АНТУФРИЕВ (АНТУФЬЕВ) Василий Дмитриевич

В 1918–1919 годы капитан траулера «Треска» рыбопромышленной фирмы «Беззубиков и сыновья».

С помощью тралмейстеров-англичан освоил траловый лов рыбы.

Ходивший на «Треске» старпомом впоследствии прославленный капитан С. Д. Копытов вспоминал, что «капитаном на траулере был северянин, большевик т. Антуфьев, человек высокого роста, энергичный, напористый...»*.

ПОЧЕМУ Я СТАЛ ПРОМЫСЛОВИКОМ

Из воспоминаний капитана С. Д. Копытова

Вступив на борт траулера, я ни малейшего представления не имел ни о работе с тралами, ни о самих орудиях лова. Когда пришли на место лова и начали спускать трал, я не мог себе представить, как можно буксировать с одного борта трал, чтобы он мог иметь раскрытие для прохода рыбы в мотню. Все казалось странным. Капитан** объяснял мне, что нужно делать при спуске трала, какие меры предосторожности следует принимать. Я старался внимательно следить за всем происходящим на палубе при спуске и подъеме трала и в точности выполнял распоряжения капитана. В первом трале подняли около 30 пудов трески. Капитан посмотрел на улов и заметил: «Плохо, надо перейти восточнее, на более мелкие глубины».

Работали мы тогда на Канинской банке. Подошли к карте, где было нанесено место корабля. Пришел англичанин. По-русски он не говорил и все пытался втолковать капитану, что следует идти на север. Капитан предложил идти на восток и утвердился в этом мнении уже окончательно. Прислушиваясь к их спору, я сказал:

– Зачем же переходить на другое место? За час 30 пудов – ведь это неплохо.

– Если будешь так ловить, – рассмеялся капитан, – много не наловишь. Учти, что выловили не 30 пудов, а около 20. Надо считать не то, что поймали, а что в порт привезешь и на склад сдашь, то есть, за что деньги получишь. Голову трески отрубят, внутренности выбросят, разделанную рыбу посолят и останется от твоих тридцати добрая половина.

– Есть, – ответил я, – теперь «дошло».

Когда перешли на другое место, я под руководством капитана спустил свой первый трал. Пришло время поднимать его, доложил об этом капитану.

– Ну и поднимай, – ответил капитан. – Видел, как делали? Так и действуй.

– А ежели что случится? – возразил я.

– Ничего не случится. Раз ошибешься, другой раз знать будешь. Работать надо самостоятельно.

– Да, действительно надо работать самостоятельно, – решил я. Ведь капитану тоже надо отдыхать, работаем в две смены.

Трал пришел с полной мотней пикши. Но капитан, оказывается, был не так прост. Он в иллюминатор наблюдал за моими действиями, прислушивался к командам. И как только всплыла мотня с рыбой, «случайно» оказался на палубе.

– Ну что, подняли трал? А трусили. Вы, оказывается, счастливее меня. Здорово «забагрили». Только бы на две тали удалось поднять. Мотня новая, наверное, выстоит.

* «На траулерах в Баренцевом море (двадцать пять лет советского рыболовного тралового флота)». Ленинград – Москва, издательство Главсевморпути. 1946.

** В. Д. Антуфьев.

Инструктор орудовал на палубе, покрикивал на матросов и все время повторял: «Олл Райт! Олл Райт!» Рыба заполнила всю палубу. Капитан подошел ко мне и одобряюще сказал: «Вот как надо рыбу ловить!» Но я почти не слышал слов капитана, настолько был ошеломлен и зачарован таким уловом. Я смотрел, как рыба переливалась, трепыхалась на палубе, сверкая чешуей. Очнулся, когда ударили склянку, известившую о смене вахты.

— Василий Дмитриевич, — спросил я капитана, — а сколько же теперь записать в журнале, какой улов?

— А как по-вашему?

— Считаю, пудов триста, — неуверенно ответил я.

— Да пожалуй, около того, но я еще раз подчеркиваю, что нужно считать то, что будет сдано с борта судна на склад. Следующий трал надо тащить меньше, а то поднимать тяжело. Делить улов тогда на несколько подъемов не практиковалось.

Я все еще находился под впечатлением этого внезапного для меня обильного улова. Рыбу же начали обрабатывать. А я думал, сколько же имеется этой рыбы в неизведанных просторах Баренцева моря? От этих дум оторвал меня вопрос капитана.

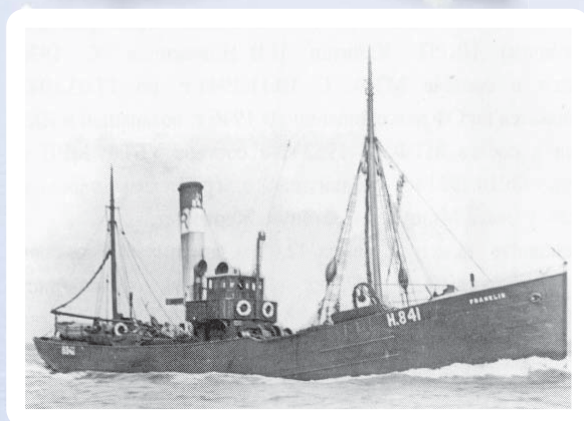
— Что же вы обедать не идете?

Наскоро пообедав, я снова вышел на палубу, хотя имел возможность пойти отдохнуть...

— Что, не спится? — улыбнулся капитан. — Заела, верно, пикша. Только вот уборка идет медленно. Команда совсем неопытная.

Вскоре палуба была до отказа заполнена выловленной рыбой. Траулер лег в дрейф. На следующие сутки я уже самостоятельно спускал и поднимал трал.

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 72, 73 1960 года).*



PT-26 «Треска»

Построен в 1905 году на верфи «Cook, Welton & Gemmel», Беверли, Англия.

Бывший английский траулер «Franklin» (на снимке), с 15.04.1914 года — испанский траулер «Santiago». 07.07.1916 году куплен Морским ведомством России как Т-26 и 05.12.1916 года включен в состав ФСЛО.

Участвовал в Первой мировой войне. 17.02.1918 года перешел на сторону Советской власти. В августе 1918 года захвачен белогвардейцами и продан фирме «Беззубиков и сыновья». С 01.09.1921 года Т-26 «Треска». В качестве рыболовного траулера вошел в состав Облгосрыбпрома (Архан-

гельск). В 1923 году по предложению капитана С. П. Леонтьева на траулере была установлена стрела для подъема трала. В 1935 году переведен в Ленинград.

В 1941-м затоплен в порту Пярну, в 1942-м поднят и отбуксирован в Ригу для ремонта, а в 1944-м взорван немцами при отступлении.

Основные элементы: длина 40,32 м, ширина 6,71 м, осадка 3,81 м, водоизмещение 475 т, вместимость полная/чистая 275/143 брт, вертикальная паровая машина мощностью 500 л.с., скорость 10,5 узла, дальность плавания 2640 миль, экипаж 20 чел.

БРЕЙТФУС Людвиг-Готлиб (Леонид Львович)

19.11.1864, г. Санкт-Петербург – 20.07.1950, г. Бад Пирмонт, Германия

Русско-немецкий гидролог, гидрограф, географ, исследователь Баренцева моря.

Окончил в Берлине политехникум и университет. Учился и в Петербурге. Был членом Полярной комиссии Академии наук России. С 1898 года – в Мурманской научно-промысловой экспедиции, которая положила начало научному изучению северных морей, в 1902-1908 годы руководил ею.

«Те шесть лет, которые я провел безвыездно на Мурмане, – писал он впоследствии, – послужили для меня хорошей морской практикой и позволили познакомиться с тем, что приходится на долю моряка на небольшой палубной яхте в зимнее и осеннее плавание, в крепкий шторм со снегом и морозом». Тепло отзывался о людях Мурманского края, отмечал их доброту, трудолюбие, любовь к своей земле.

Автор и составитель ежегодных отчетов Мурманской научно-промысловой экспедиции, книг и статей по рыбным и звериным промыслам, гидрологическим, гидрографическим и промысловым исследованиям северных морей, по экономике, статистике и мореплаванию. Одновременно, в 1902-1910 годах, являлся уполномоченным по Мурманским спасательным станциям Общества спасения на водах и ведал работой этих станций. Изучал историю исследования Севморпути, разрабатывал проекты оборудования его портами, складами, связью. Заведовал гидрометеорологической частью управления Севморпути, был главным гидрографом. Создавал первые полярные станции в Карском море.

Годы Гражданской войны Брейтфус провел на территории, занятой белыми. В 1918 году приказом начальника Главного гидрографического управления (ГГУ) он был снят с должности заведующего главной гидрографической службой ГГУ в связи с невозвращением из командировки на Мурман, занятый англо-французскими войсками.

В 1920 году Брейтфус был командирован в Норвегию для снаряжения экспедиции по спасению ледокола «Соловей Будимирович», затертого во льдах. После загрузки углем и продовольствием ледокол отправился в Архангельск. Его усилиями из Англии был также получен ледокол «Святогор», совершивший летом 1920 года экспедицию в Карское море.

Находясь в Норвегии, Брейтфус принял решение не возвращаться в СССР и в начале 1921 года перебрался в Берлин, где возобновил работу в Берлинском зоологическом музее, занимался написанием обзорных историко-географических исследований полярных областей и изданием журнала Международного научного общества по изучению Арктики воздушными средствами – «Аэроарктика». В 1923 году консультировал организаторов операции по спасению экипажа У. Нобиле на дирижабле «Италия», потерпевшем аварию в районе Шпицбергена. В 1931 году руководил обработкой материалов, собранных международной экспедицией в советскую Арктику на дирижабле «Граф Цеппелин».

С приходом Гитлера к власти «Аэроарктика» прекратила работу. Брейтфус занялся написанием «Обзора полярных путешествий», содержащим сведения о 3000 полярных путешествиях. Однако объёмная рукопись сгорела в издательстве. С 1945 года до конца жизни работал в Гидрографическом институте в Гамбурге. Автор более 200 научных трудов, свыше половины из которых написаны по-русски и не утратили своего значения по сей день. Оставил мемуары.

Именем Брейтфуса названы мысы на Земле Франца-Иосифа и Новой Земле.



67

От первого граулера
к трагической флотилии (1898–1920 гг.)

ДРЖЕВЕЦКИЙ Всеволод Феликсович

02.10.1875, Полтава – 17.12.1920

68

От первого траулера
к траловой флотилии (1898 – 1920 гг.)

Исследователь северных морей. Потомственный дворянин.

Ассистент Н. М. Книповича, вместе с которым организовывал первую научно-промысловую экспедицию. Вышел из состава экспедиции в 1899 году.

Окончил Петербургский университет по естественному факультету (1903). До 1906 года работал на Биологической станции в Севастополе. Затем в Мюнхенском университете «занимался по рыбным промыслам»*. Читал лекции для рабочих в Народном университете Петербурга. В 1908 году вместе с С. В. Аверинцевым пытался продолжить исследования северных морей в рамках научно-промысловой экспедиции. С 1909 года – в Архангельске. Сначала в Мурманской промысловой экспедиции, затем в Архангельской рыбной инспекции.

В 1910 году в «Известиях Архангельского общества изучения Русского Севера» опубликовал аналитическую статью «Рыбные промыслы Мурмана и его колонизация» о бездарности и провальности переселенческой администрации на Мурмане, которая не сумела создать ни подходящей инфраструктуры, ни улучшить условия промысла. Автор весьма скептически отзывался об успехах деятельности Комитета для помощи поморам Русского севера – как практических, так и научных. Основную нагрузку по экономической поддержке колонистов на Мурмане В. Ф. Држевецкий предлагает переложить на государство и позволяет себе спорить даже с архангельским губернатором**.

До 1914 года начальник Мурманской промысловой экспедиции. До октября 1917 года заведовал продотделом в Архангельском Военно-промышленном комитете. Потом – в Союзе транспортных рабочих. В Архангельск из Москвы и Петрограда вернулся в августе 1919 года. К тому времени он был председателем научно-технической секции Архангельского губернского совнархоза, председателем Архангельского общества изучения Русского Севера. Под его председательством 31 марта 1920 года, в уже захваченном Красной Армией Архангельске, состоялось последнее собрание этого общества.

5 мая 1920 года Држевецкий был арестован. Из материалов его «архивно-уголовного дела»: «Држевецкий бежал из Совдепии в 1919 г. <...> Имел темные дела с Миллером*** <...> пишется беспартийным, но убежденный народник».

По постановлению Архангельской губЧК за контрреволюционную деятельность расстрелян.

Посмертно полностью реабилитирован в 1992 году.

* Из архивно-уголовного дела. Здесь и далее использована информация из книги Ю. Дойкова «Архангельские тени (по архивам ФСБ)», том 1. Архангельск, 2008. <http://www.doykov.1mcg.ru/data/1/Arkhangelsks%20shadows.pdf>

** Создатели интернет-ресурса <http://www.kolamar.ru> делают следующее предположение: «Весь тон (статьи) характеризует Всеволода Феликсовича как довольно резкого и решительного человека, терпеть не могущего т.н. «пролетариат». Возможно, эти свойства его характера обусловили тот факт, что Држевецкого расстреляли в 1920 году».

*** Миллер Евгений Карлович – «белый» генерал, генерал-губернатор Северной области, главнокомандующий белогвардейским Северным фронтом в 1919 году.

ЗЕБЕК Иван Иванович

Шкипер, в 1870 году купец первой гильдии.

В 1850-е годы рижский шкипер, в 1856-1859 годы – владелец шхуны «Бетти», перевозившей грузы рыбы в Санкт-Петербург от кольского купца М. Базарного.

С 1865 года ходил на промыслы близ Цып-Наволока. Пытался ввести «американский способ лова трески» – с выходом в море на шхуне, имевшей 6 гребных лодок с двумя ловцами в каждой. Предприятие понесло убытки и скоро самоликвидировалось.

В «Морском сборнике» опубликовал статью «О рыбном промысле и торговле на Мурманском берегу» (1867).

В статье «Воспоминания о поездке на Ледовитый океан», опубликованной в журнале «Русский вестник» (№ 9, 1876), автор, подписавшийся инициалами «А. П.», упоминает о И. И. Зебеке:

«Насколько мне удалось собрать сведений от старожилов, оказывается, что мурманский промысел был до Крымской войны в состоянии значительного развития, между тем как теперь он только начинает устанавливаться после потрясения 1854 года. Я основываю это на следующем сравнении цен ржаной муки и рыбы — предметов, из коих один составляет первую необходимость, а другой доставляет средства добывать ее, стало быть, отношение между этими двумя ценами может довольно верно определить степень благосостояния промышленников. Вот, что оказалось: до Крымской войны пуд ржаной муки обходился на Мурманском берегу по сорока и сорока пяти коп.; пуд трески промышленники продавали судохозяевам от тридцати до сорока пяти копеек. Года два или три после войны постоянных цен на рыбу вовсе не было, так как не было и постоянного промысла; цена колебалась в самых широких размерах...

Скупщиками рыбы были местные купцы, т.е. коляне и разбогатевшие крестьяне из поморов. Они пользовались полным произволом в назначении цен на рыбу и на хлеб. В 1865 году прибыл на Мурманский берег либавский купец Зебек, с кораблями для своза рыбы в Петербург, что, конечно, вызывало некоторое соперничество между скупщиками. Как говорят, Зебек был в плену у англичан и содержался вместе с несколькими пленными поморами. Рассказы последних о рыбных промыслах на Ледовитом океане навели Зебека на мысль заняться этими промыслами по освобождении из плена. Вероятно, денежные обстоятельства не позволили ему привести свою мысль в исполнение ранее 1865 года. С этого времени начинается движение цен в обратную сторону, т.е. повышение цены рыбы и понижение цены хлеба, причем рыба дорожает быстрее...»



**Мурман. Фактория колонистов
в Цып-Наволоке**

КНИПОВИЧ Николай Михайлович

**25.03. (06.04 н.ст.) 1862, г. Свеаборг, Великое княжество Финляндское —
23.02.1939, г. Ленинград**



Ученый-океанограф, гидролог, зоолог, ихтиолог, организатор рыбохозяйственных исследований, академик Российской Академии наук.

Изучал Азовское, Каспийское и Черное моря, но крепче всего был связан с Севером. Окончил Петербургский университет (1886). В 1887–1892 годах проводил исследования фауны, биологии и гидрологии Белого и Баренцева морей. С 1893 – приват-доцент Петербургского университета. В 1893–1894 годы на крейсере «Наездник» проводил исследования в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане. С 1894 года – сотрудник Зоологического музея.

В 1898–1901 годах возглавил Мурманскую научно-промысловую экспедицию по изучению Баренцева моря, которая обнаружила концентрации промысловых рыб вдали от берегов и обосновала развитие широкомасштабного промысла в открытых водах Баренцева моря. С 1904 года преподавал на Высших курсах им. П. Ф. Лесгафта и в 1-й высшей вольной школе, на педагогических курсах, в психоневрологическом и медицинском институтах.

С 1921 года – на Мурманской биологической станции, руководил экспедициями. Был экспертом в переговорах России с Норвегией и Финляндией о заключении рыболовной конвенции. Автор фундаментальных трудов «Основы гидрологии европейского Ледовитого океана» (1906), «Курс общей зоологии» (ч. 1-2, 1924) и др. Инициатор создания первого в России научно-исследовательского судна «Андрей Первозванный». Заложил основы развития нового научного направления – промысловой океанологии (науки, изучающей воздействие факторов внешней среды на воспроизводство, распределение и поведение промысловых объектов). Последний раз вышел в море в 1935 году.

Его именем названы: подводный хребет в Северном Ледовитом океане, в 1935 году – ПИНРО, а затем и улица в Мурманске, на которой находится этот научно-исследовательский институт. Научно-исследовательское судно во второй половине 1930-х годов.



**Флаг-эмблема ПИНРО –
созвездие Персея**

**Здание ПИНРО
в Мурманске
на улице Книповича**



КОПЫТОВ Николай Лукич

1880-е годы, Архангельская губерния – ?

Первый русский капитан, тралмейстер, выходец из крестьян Архангельского уезда.

Поступил матросом на английский траулер, где изучил траловое дело. В 1905-1906 годах на зафрахтованном у норвежцев судне «Эрлинг» одним из первых среди российских рыбаков начал траловый лов рыбы в Баренцевом море. С 1907 года – капитан пароходов «Николай», «Север», промышлявших в Баренцевом море.

Один из организаторов научно-промысловых исследований по добыче рыбы. Опубликовал в архангельских газетах ряд статей о рыбных банках, удобных для тралового лова, описал грунты в районах промысла, течения и возможности добычи в связи с миграцией рыбы в различное время года в Баренцевом море. Автор первой статистической сводки об объемах добычи рыбы, в том числе по видовому составу улова и районам возможного промысла. С. В. Аверинцев так отзывался о его деятельности: «Если учесть условия работы и те средства, которыми располагал Копытов, то нельзя не удивляться достигнутым им результатам».

Наблюдения над уловами рыбы в Баренцевом море в течение 1906–1910 годов Н. Л. Копытов изложил в статье «Мурманско-канинские рыбные промыслы» и предложил свои меры по стимуляции русских рыбопромышленников на Севере.

По некоторым сведениям до 1921 года работал капитаном на промысловых судах.



71

От первого траулера
к траловой флотилии (1898–1920 гг.)



Рыболовный траулер «Север»



Куплен К. Ю. Спаде в Англии в 1910 году (к этому времени уже списанный, отслуживший свой срок траулер). Промышлял в Белом и Баренцевом морях.

Призван по военно-судовой повинности в 1915 году.

Погиб в Белом море, затертый льдами.

Водоизмещение, т	Размерение, м	Мощность, л. с.	Скорость, узл.	Вооружение
179 брт.	36,6 x 6,2	475	10	1 пул.

КОПЫТОВ Степан Дмитриевич

**26.12.1886, д. Кушкуншара Патракеевской волости Архангельской губернии –
07.12.1971**



Один из организаторов тралового промысла рыбы на Мурмане.

С 13-ти лет ходил коком на парусниках в Норвегию, в 1905 году поступил матросом на пароход «Королева Ольга Константиновна», затем – матрос на судне «Николай» и других судах Архангельско-Мурманского пароходства. В 1908 году окончил двухклассную мореходную школу. С 1909 года – капитан на паруснике «Иоанн Богослов», с 1915-го – штурман на паровом рейдовом ледоколе «Мильнер».

С мая 1918 года – председатель Патракеевского вол-исполкома, за что в сентябре 1918 года был арестован интервентами. В феврале 1919 года освобожден, осваивал траловый лов старпомом на траулере «Треска» рыбопромышленной фирмы «Беззубиков и сыновья», ходил капитаном на судне «Восход», с которого был уволен как неблагонадежный.

С 1920 года – капитан РТ-28 «Камбала»*.

Пять лет представлял Севтралтрест в Ленинграде на судостроительном заводе. С 1935 года снова в море: капитан РТ-82 «Димитров», поискового РТ-17 «КИМ». В 1936 году экипаж траулера «Димитров» под командованием С. Д. Копытова возглавил соревнование рыбаков Мурманска за вылов на траулер 40 тыс. центнеров рыбы.

С 1939 года и до ухода на пенсию в 1955-м работал в управлении промысловой разведки Главсеврыбпрома. Первооткрыватель Копытовской банки — нового промыслового района Баренцева моря. Был общественно активным человеком, часто выступал на собраниях и в прессе. Еще до войны стал председателем Совета старейших капитанов тралового флота.

Именем капитана Копытова названы промысловый район в Баренцевом море и улица в Мурманске.



С женой Татьяной Николаевной

* Как сам Степан Дмитриевич пишет в автобиографии, – сообщает интернет-ресурс b-port. com, – в 1920 году он стал членом ВКП (б), а в 1922 году выбыл по собственному желанию: «Причина – назначение меня на береговую работу. Увлечись промысловым делом, я не хотел бросать морскую службу, не подчинился партийной дисциплине и подал заявление о выходе из партии. В других партийных организациях не состоял. В оппозиции не участвовал».



Экипаж РТ «Камбала». 1922 год

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА В ТРАЛОВОМ ФЛОТЕ

Из воспоминаний С. Д. Копытова

В ноябре 1919 года я вынужден был поступить на рыболовный траулер «Треска», находившийся в аренде у рыбопромышленной фирмы «Беззубиков и сыновья». Идти плавать на траулере и ловить рыбу я не имел никакого желания. Но двери других судовладельческих предприятий в тот год были для меня закрыты. Явившись на корабль, я отрекомендовался капитану и спросил, где я буду помещаться. Мне ответили: «Идите вниз, юнга покажет». Спускаюсь по узенькому крутому трапу в кормовой твиндек, осматриваюсь. Посредине большой стол, кругом стола подковообразно расположены диваны. Видно, столовая комсостава, решил я. Юнга показал мне раздвинутую двухстворчатую высотой три четверти метра дверцу, расположенную выше спинки дивана по левому борту: «Вот здесь помещался ваш предшественник».

– Позвольте, я же старший помощник капитана, покажите мне мою каюту.

– Каюты для вас нет. Отдельные каюты занимают только капитан и старший механик, а остальные размещаются здесь. Вот тут – второй механик, тут – машинист, а рядом с вами – мастер по добыче, – рассказывал мне юнга, показывая на такие же двухстворчатые дверцы.

Раздвигаю дверцы, рассматриваю свою «каюту»: прямоугольный ящик с постельными принадлежностями.

– А куда же поставить чемодан?

— Поднимите тюфак на сидении, там откройте крышку и положите в рундук, поместится, все там кладут.

— Делать нечего. — подумал я, — устроюсь как-нибудь. Хуже бывает, а это еще не беда.

Итак, я — старший помощник капитана на траулере «Треска», хотя других помощников и не было. Старший помощник капитана траулера в то время был одновременно и вторым, и третьим помощником, и боцманом, которого по штату не полагалось. Не то дело теперь. У капитана три помощника, весь экипаж размещается в отдельных каютах, есть столовая, баня, душ, радио, кино.

Вышли в море в осеннее время, попали в шторм. От первой же волны, захлестнувшей кормовую часть палубы, вода через световой люк по бимсу хлынула мне на матрац. Докладываю об этом капитану. Знаю, говорит, арендаторы из рук вон плохо ремонт сделали, не хотели производить лишних затрат. Как-нибудь еще переживем рейс, а там и на зимовку встанем, а что будет дальше — посмотрим.

...После того, как в 1920 году была восстановлена рабоче-крестьянская власть на Севере и организовано самостоятельное управление траловым ловом, я получил назначение капитаном на траулер «Камбала». Когда мне об этом объявили, я сказал шутя: «Какой же я капитан промыслового траулера? С перепугу, что ли? Ведь я всего плавал полтора рейса. Мне еще надо учиться и учиться».

— Кого прикажете назначить? Тех, кто совсем не бывал на траулере, или, может, из-за границы выписывать специалистов? Неужели сами не справимся? Будете работать и учиться.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 72, 73 1960 года).

КАПИТАН КОПЫТОВ

Из очерка инженера главка «Севрыба» Е. А. Вайнбира

Степан Дмитриевич Копытов. Это о нем так тепло писал профессор Сомов: «Вспоминая товарищей по совместной работе в промысловой разведке, я с особой любовью и уважением думаю о своем ближайшем помощнике Степане Дмитриевиче Копытове, с которым у меня связаны воспоминания о радостных минутах успеха и трудных часах раздумья, когда мы вместе, склоняясь над картой, решали задачу как обеспечить траловому флоту достаточную сырьевую базу. Горячая любовь к делу, умение целиком отдаваться жизни моря делали его незаменимым для промысловой разведки человеком».

Да, это был капитан-разведчик большого таланта. Именно таланта... Опыт опытом, мастерство мастерством, трудолюбие трудолюбием — всего этого было ему не занимать, — но он был еще одарен удивительной способностью понимать жизнь моря.

Он очень остро чувствовал то, что ученые именуют «экологическими связями».

Нужно было видеть, как внимательно читал он утром, в самом начале рабочего дня, сводки и радиогаммы; как вникал в смысл каждой фразы, каждой цифры рейсового отчета; как дотошно расспрашивал обо всем возвратившихся с моря капитанов-разведчиков.

Ничто не могло ускользнуть от его внимания. Все для него было наполнено глубоким смыслом, все для него было важно: много или мало в толще воды капшака (маленькие креветки), а на дне — морских звезд, офиур, гребневиков, каков рельеф дна, светлые или пасмурные стоят дни, чем заполнен желудок рыб, откуда дует ветер, сколько накопилось жира в печени трески, какова температура воды на разных горизонтах, как ведет себя чайка, заснежены ли прибрежные сопки, в какой фазе находится луна...



Он пропускал ежедневно через свой мозг огромный поток информации. Его обзорные выступления о промысловой обстановке были всегда исчерпывающе аргументированы, а предложения конкретны.

Он мог предсказать, какими путями будет мигрировать рыба, когда и где будет накапливаться, долго ли там продержится, какие следует ожидать уловы. Ошибался редко (многими это воспринималось как некий дар предвидения).

...Еще до войны крепко задумывался Копытов, рассматривая на карте один весьма обширный участок моря. Это было самое что ни на есть «белое пятно». Промысловые суда – ни наши, ни иностранные – никогда сюда не заглядывали. Одним словом – целина.

Прикидывал и так и этак – по всем статьям, должна там быть рыба и, скорее всего, морской окунь. Об этом говорило все – и характер рельефа дна, и расположение банки по отношению к теплomu течению, и состав уловов в соседних районах.

«Эх, сходить бы туда, сделать бы хоть одно траление», – мечтал Копытов, но не пришлось ему там побывать – все было недосуг, да и лежал этот район где-то в стороне от главных рыбацких дорог, а потом началась война.

Прошло немало лет, кончилась война, а «белое пятно» на карте не давало покоя капитану. Думал он о нем постоянно – и на работе, сидя за своим старинным конторским столом (он и сейчас стоит в Промразведке, этот стол с многочисленными полочками-гнездами и подвижной крышкой типа «жалюзи»), и дома в кругу семьи, и даже во сне.

Потом, вспоминая этот период жизни и состояние, в котором постоянно пребывал, скажет мне полушутя-полусерьезно:

– Знаете, это было как мания... С чем бы это сравнить?.. Вот бывает иной раз, попадет в ботинок махонький камушек – вроде песчинки, и перекатывается там, трет, кровянит ногу, вначале зудит, а потом и печет... И нет тебе покоя, пока не скинешь ботинок и не вытряхнешь его, ирода, оттуда... Так и мысль насчет той банки бередила мне мозги и душу.

Сам Копытов заняться обследованием этого района не мог – было ему уже за шестьдесят. На всех промсоветах упорно предлагал послать туда поисковый траулер, но энтузиазма его предложение ни у кого не вызывало.

Позже в книге «Беседы старых капитанов» Степан Дмитриевич напишет: «Сотрудники ПИНРО меня не поддерживали. Мало кто из промысловиков разделял мое убеждение».

Обратите внимание: «мое убеждение». Не «предположение», не «догадку», а «убеждение». Значит, крепко верил, что есть там рыба. Но вся беда в том, что у него не было прямых доказательств, была лишь цепь умозаключений, построенных на косвенных признаках.

Некоторые воспринимали копытовскую гипотезу как старческую блажь. Помнится, кто-то тогда иронически прозвал его «Леверье», – вот, мол, Копытов тщится открыть в море рыбную банку, не выходя из кабинета, подобно французскому ученому Леверье, открывшему расчетным путем, без телескопа, планету Нептун.

Не хочется рассказывать, как «хитрил» Степан Дмитриевич, давая задания капитанам поисковых судов (был он тогда заместителем начальника Промразведки) «отклониться» от намеченного маршрута, чтобы «заглянуть» в район, который его интересовал. И капитаны-разведчики Иванов, Кузнецов, Черков забежали в «копытовские квадраты», приглядывались, принимались к незнакомым местам, делали пробные траления то в одном, то в другом месте и весной 1952 года нашли, наконец, рыбу. Да еще какую! Это были мощные концентрации морского окуня.

Нашли именно там, куда настойчиво звал Копытов.

Вслед за поисковыми пришли в этот район промысловые суда. Траловые мешки, похожие на огромные розовые матрацы, не всплывали, а выскакивали из морских глубин, будто выталкивала их оттуда могучая катапульта. И полились в рыбные ящики алые потоки морского окуня.

Сейчас точно не помню, когда это было — летом или осенью 1952 года, — на одном из промысловых советов, когда все текущие вопросы были обговорены и все решения по расстановке флота приняты, поднялся со своего кресла Платон Васильевич Сапанадзе, широко улыбнулся, весело сверкнул своим единственным зрячим глазом и сказал не без торжественности в голосе:

— Товарищи, открыт новый промысловый район. Сейчас это уже факт вполне очевидный. Есть предложение назвать его районом Копытова в честь старейшего капитана тралового флота, проявившего в этом деле большую инициативу и настойчивость.

А Степан Дмитриевич, сидевший тут же, неподалеку от Сапанадзе, как-то растерянно заулыбался и смущенно замахал рукой — зачем, мол, мне такая честь...

Двадцать лет спустя, хмурым майским днем 1972 года, встретился я со Степаном Дмитриевичем в скверике, что находится неподалеку от его дома.

О встрече этой мы с ним заранее договорились по телефону: Степан Дмитриевич любезно согласился помочь мне установить фамилии двух капитанов на групповом фото-снимке, попавшем ко мне случайно и очень заинтересовавшем меня. На этом снимке была запечатлена группа мурманских и архангельских промысловиков, руководителей рыбной промышленности Севера на приеме у Анастаса Ивановича Микояна в 1937 году...

— До чего же вы здесь, братцы, молодые и пригожие! — говорил он, и снимок подрагивал в его желтой, морщинистой руке. — Да-а, много лет прошло, но всех-то я вас помню... Вот это Андрей Новожилов, вот это Вениамин Копытов, вот это тоже Новожилов, только Михаил, это Тисленко, это Скорняков, этот, бритоголовый, — это я, а это — Таран...

Вспоминая сейчас тот день, я как бы снова вижу рядом с собой капитана Копытова, вижу его бледное, изрезанное морщинами лицо, его красивые умные и не потухшие, совсем не потухшие глаза... А еще вижу его грустную улыбку, когда неожиданно из уличного репродуктора зазвучал голос Марка Бернеса. Артист пел о том, что «горе забудется, чудо свершится», завершая каждый куплет рефреном: «Все еще впереди, все еще впереди...»

Копытов прислушался, пожевал губами, хмыкнул и сказал:

— Эта песня ко мне уже никакого отношения не имеет... Чудо не свершится и впереди ничего веселого меня не ждет... Но я не тужу... Нет, не тужу! Все, что хотел, я исполнил.

Сухой, холодной рукой пожал мою руку и ушел, тяжело опираясь на палку.

Осенью того же года Копытова не стало.

*«Всего одна жизнь»,
Мурманское книжное издательство,
1976.*

КУЧИН Степан Григорьевич

1867, с. Кушерека Онежского уезда Архангельской губ. – 01.1942, г. Ленинград



Потомственный помор, судостроитель, промысловик.

С 8 лет работал в море на Мурманских промыслах зуйком, наживочником, весельщиком, матросом. Окончил Кушерецкую мореходку. В 24 года стал штурманом, вел рыбный и зверобойный промысел, возил рыбу в Санкт-Петербург и Норвегию.

Обосновался в г. Онега. Став доверенным лицом купца-факториста Е. В. Могучего, собрал на Онежской верфи корпус первого научно-исследовательского судна Плавморнина «Персей» (1917).

Имя Кучина связано со становлением сельдяного промысла на Мурмане. За добросовестный и долголетний труд неоднократно поощрялся и награждался подарками.

В 1934 году «раскулачен», лишился дома в Онеге, после чего переехал к детям в Ленинград. Умер во время блокады. Отец А. С. Кучина.

КУЧИН Александр Степанович

16(28).09.1888, с. Кушерека Онежского уезда Архангельской губ. – 1913

Океанолог, полярный капитан, исследователь Арктики и Антарктики.

В 1900-х годах – юнга на промысловых судах в Баренцевом и Карском морях; в 1905-м – матрос промысловой шхуны (г. Вардё, Норвегия); с 1909 года, после окончания Архангельского торгового мореходного училища – штурман норвежского судна.

Окончил Бергенский университет по курсу океанографии (1910). В 1910-1911 годы – штурман и океанограф шхуны «Фрам» в экспедиции Р. Амундсена к Южному Полюсу (был включен в состав экспедиции вопреки постановлению стортинга (парламента) «ввиду исключительных способностей и таланта А. С. Кучина в области океанографии»).

В 1912-1913 годы – капитан судна «Геркулес» экспедиции В. А. Русанова в район архипелага Шпицберген, в ходе которой были открыты 4 угольных месторождения. Погиб в ходе экспедиции.

Именем Кучина названы 2 острова в Арктике, 3 географических пункта в Антарктиде, учебное судно в Архангельске, морской буксир и переулочек в г. Онега.

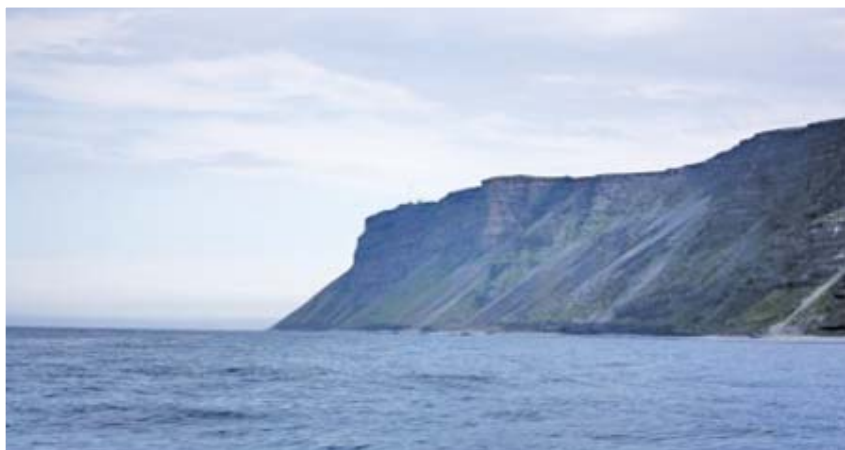
Сын С. Г. Кучина.



МАСЛЕННИКОВ Дмитрий Николаевич

78

От первого траулера
к траловой флотилии (1898—1920 гг.)



Остров Кильдин: скалистая громада в Баренцевом море неподалеку от выхода из Кольского залива, 17 на 7 км. Крутые берега обрываются в море с высоты в добрую сотню метров (высота острова-плато — 300 м). Суровый, безлесый, Кильдин выситя над темными арктическими водами как древняя крепость
Современное фото



Становище Порт-Владимир. Фото конца XIX века



Вид на Цып-Наволоки на полуострове Рыбачий
Современное фото

Организатор рыбо-промыслового дела на Мурмане в начале XX века.

Предприниматель, купец 1-й гильдии из Саратова. На Мурмане с 1907 года. Купленные им за границей несколько рыболовных судов и ледокольный пароход «Святой Николай» (водоизмещение 300 т, длина 43 м, мощность машины 356 индикаторных сил) позволили продлить навигацию на Белом море на 2 месяца осенью и на 1 месяц весной.

На о. Кильдин построил дом для рабочих и склады угля. Оборудовал фактории в становищах Цып-Наволоки и Порт-Владимир. В Александровске создал склад продовольственных товаров и бочек для хранения рыбы. За 3 года работы вложил в свое предприятие около 1 млн. рублей. Участник освоения Арктики. Безвозмездно передал в распоряжение экспедиции В. А. Русанова для обследования Новой Земли моторно-парусную яхту (куттер) «Дмитрий Солунский» стоимостью 35 тыс. рублей.

С 1909 года переключился на кредитование мелких «самостоятельных» промышленников, которые, получив ссуду, обязывались сдавать Масленникову добытую рыбу по сниженным ценам.

МАХИЛЕВ Василий Павлович

?, д. Сумпосад Архангельской губернии – 10.08.1967, г. Петрозаводск

Старейший работник рыбной промышленности Севера, капитан-промысловик.

С 8-ми лет ходил на паруснике с отцом в Норвегию, три навигации был зүйком на Мурманском побережье в становище Гаврилово, затем – помощник матроса на товаро-пассажирском пароходе. Две навигации, 1917–1918 годов, ходил на мотоботах к Мурманскому берегу, промыслял треску на рыболовных дорах. Был матросом на РТ «Сайда».

В 1920 году поступил на двухгодичные курсы судоводителей маломерных парусных судов Сумской мореходной школы. Для получения диплома нарабатывал плавательный ценз на парусниках «Иоанн Предтеча», «Невский», которые ходили в Норвегию (доставляли лес, а возвращались в Архангельск с рыбой).

В 1925 году приехал в Мурманск, стал работать в тралфлоте – матросом, помощником тралмейстера на траулерах «Щука», «Дзержинский». В 1929 году был направлен в Германию для приемки и перегона во Владивосток траулера «Дальневосточник», потом несколько лет ходил в море тралмейстером, обучая дальневосточных моряков траловому лову.

В 1933 году вернулся в Мурманский тралфлот – второй штурман на траулере «Капитан Воронин». После окончания двухгодичных курсов судоводителей работал старпомом на траулере «Ленинград». В одном из рейсов заменил заболевшего капитана, и с тех пор на капитанском мостике – до начала Великой Отечественной войны руководил экипажем траулера «Челюскинец Павлов».

В годы войны командовал морским буксиром Северного флота, водил баржи на полуострова Средний и Рыбачий.

После войны работал на перегонке судов из портов Америки, Финляндии, Швеции, Германии, Польши. Сделал промысловый рейс на калининградском траулере в Северное море, осваивал сельдяной лов.

«Когда я начинал свою морскую карьеру будучи третьим помощником капитана на рыболовном траулере РТ-26 «Треска», – вспоминал капитан дальнего плавания В. С. Шитарев, – нашим капитаном был Василий Павлович Махилёв... Нас поражало его знание Баренцева моря. Определив на вахте место судна по Солнцу, звёздам или радиопеленгатору, мы докладывали капитану о местонахождении траулера. Он не спеша подходил к карте, потом смотрел на трал, на части трала, к которым прилип грунт, водоросли и пр. А потом выносил свой «вердикт» – хорошее определение или – вы ошиблись, проверьте. И главное – он всегда был прав. Я помню, как мы заходили в Кольский залив в туман при нулевой видимости. А капитан, ориентируясь по известным только ему признакам, вёл уверенно судно, удерживая его на фарватере, РЛС-то у нас тогда не было»*.

* Из статьи «Суда семьи Ломоносовых» в журнале «Двигатель» № 5 2010 года (<http://engine.aviaport.ru/issues/71/page70.html>).





Ветераны промыслового флота:
Ф. Я. Котлов, В. П. Махилев,
П. И. Бает, С. Д. Копытов

писал воспоминания, в которых рассказал о многих рыбаках Севера, с которыми приходилось встречаться и работать бок о бок.

ЕСЛИ ТЫ КОМАНДИР

Из воспоминаний В. П. Махилева

...С морем я познакомился рано, когда исполнилось мне 8 лет. С открытием навигации отец взял меня с собой в море. Рейсы тогда, как правило, были у нас в Норвегию. Лес там продавали, а на вырученные деньги покупали рыбу и везли ее в Архангельск. Эта операция занимала целый летний сезон. После выгрузки рыбы суда ставили на зимовку в затон до следующей весны.

После двух походов в море с отцом мой дядя сказал как-то:

— Отпусти, Павел, Василия со мной на Мурман.

А потом ко мне обращается: «Хочешь идти со мной на Мурман зуйком?». Я согласился и три сезона ходил на ёле в становище Гаврилово зуйком. Почем фунт лиха, и не спрашивайте. Одна наживка на ярусы чего стоила!

Попросил я папашу устроить меня на пароход, там мне больше нравилось — он идет, дымит, без парусов.

— Матросом самостоятельно тебя послать еще рано, — говорит он. — Шлыков Гаврила Александрович плавает капитаном на товаро-пассажирском пароходе, схожу, поговорю с ним, может быть он мне что-нибудь посоветует.

Папаша вернулся домой и сказал, что меня берут учеником матроса. Радости моей не было конца. Там научили меня драить медяшки, на руле стоять, у лебедки и при погрузке, и выгрузке. Когда я освоил эти работы, то счастлив был бесконечно.

Две навигации мне пришлось работать на мотоботах судовладельца Беззубикова. Ходили к Мурманскому берегу, промышляли с дор. В 1919 году я узнал от знакомых, что в Архангельске готовят траулеры для трескового лова. Решил я во что бы то ни стало ехать в Архангельск и устроиться на траулер. Парень я был крепкий. Работа по разделке рыбы мне уже была хорошо известна, с обязанностями матроса был знаком.

Меня направили матросом на траулер «Сайда». Это был один из минных тральщиков,

Начинающим штурманом ходил в море под руководством Махилева впоследствии Герой Социалистического Труда капитан А. В. Абакумов. Он всегда с благодарностью вспоминал требовательного, но чуткого, отзывчивого, знающего свое дело капитана-учителя. В очерке о Герое есть такие строки: «Махилев знал Баренцево море как свой дом, знал пути миграций рыб, места их наибольших скоплений в разные времена года, знал, как и где надо вооружать тралы, сколько часов тралить... Знал многое, и делился своими знаниями с молодыми помощниками».

В 1960 году, когда врачи «закрыли» море, вышел на пенсию. На-

которые переоборудовали под траловый лов рыбы. Капитаном на «Сайде» был Андрей Александрович Антипин. Помню, вышли мы в первый рейс. Тралмейстером был у нас рыжий англичанин со вставным глазом. Мы, русские, такелажное дело знали отлично, умели разделявать рыбу, но никто не умел чинить трал. Спускать и поднимать его капитан кое-как умел, а вот чинить – это была проблема. Англичанин все сам делает, ничего не показывает. Наберет сети в руку, даст держать, а сам зашивает. Чуть запутаешься или уж очень внимательно к тралу присмотришься – так тебя с ног до головы передернет – это англичанин тебе по руке иголкой ударит, чтобы не зевал и не любопытничал особенно.

Тралмейстерами тогда были почти все англичане. Секреты свои они хранили крепко и посмеивались над нами: куда, мол, вам, русским, такую премудрость освоить. А вот освоили! Да таких ли еще мастеров имели!

Там родились наши первые траловые капитаны — Федор Михайлович Михов, Степан Дмитриевич Копытов, капитаны Каск, Катц, Леонтьев.

В 1920 году в Сумской мореходной школе открыли двухгодичные курсы судоводителей маломерных парусных судов до ста регистровых тонн. Я поступил на эти курсы. Для получения диплома нужен был 24-месячный плавательный ценз. С открытием навигации в 1922 году я пошел плавать на парусное судно «Иоанн Предтеча». Капитаном там был мой отец.

...Приехал в Мурманск в 1925 году. Здесь тогда была большая безработица. Встал на учет матросом – 175-м по счету. Собрались мы трое с Сумпосада, пошли в торговый порт.

– Нет ли работенки какой? – спрашиваем капитана порта.

– Да дела много, баржи вон разгружать надо, вагоны грузить.

Так мы втроем работали в торговом порту. Потом встречаю как-то капитана знакомого, Якова Алексеевича Богданова.

– Ты где? – спрашивает.

– В порткомводе, на учете, – отвечаю.

– Нужен мне, – говорит, – матрос. И сам пошел в порткомвод. Там заупрямились: – Очередь, – говорят.

Он отвечает:

– Или Махилева, или никого. Я с ним плавал. Матрос – лучше не надо. Потому и беру. Так я пошел сначала матросом, потом помощником тралмейстера на траулере «Щука».

К 1929 году траловый лов мурманчане освоили отлично, разбирались в тралах лучше иностранцев, изобретали новые, наиболее уловистые, удобные в работе. К этому году относится организация тралового промысла на Дальнем Востоке. В 1929 году в Германии построили три однотипных траулера – «Дальневосточник», «М. Горький» и «Большевик». Два пригнали в Мурманск. А «Дальневосточник» мы приняли в Германии и отправились в дальний путь. Шли южным путем, через Суэцкий канал около 2,5 месяцев. 9 декабря 1929 года траулер «Дальневосточник» ошвартовался во Владивостокском порту. Этот траулер поступил в распоряжение «Дальгосрыбтреста». Потом в распоряжение акционерного камчатского общества (АКО) поступил траулер «Балкан». Его осваивали также архангельские моряки. Вся команда состояла из них.

Отдел по добыче рыбы в «Дальгосрыбтресте» возглавлял бывший начальник Сумской мореходной школы Гринер. Встретились мы с ним. Он мне говорит:

– Суда пригнали – хорошо. Но хочешь – не хочешь, а придется остаться. Тралмейстером пойдешь.

Когда мы траулеры укомплектовали, обучили моряков траловому делу, я решил пойти плавать штурманом. Впервые я ступил на судно вторым штурманом в 1932 году. Было это на траулере «Уссуриец». Все хорошо. Все нравится на Дальнем Востоке, а домой тянет. Пришел в Главк.



РТ-77 «Челюскинец Павлов»



Место постройки судов данного типа: Северная верфь, г. Ленинград, СССР (I серия).

В 1934 году пополнил флот Мурманского госрыбтреста.

В 1941 году – СКР № 63 (он же СКР-12) Северного флота.

Водоизмещение 1107 т. Размещения: 53,4х9х4,9 м. ГЭУ котломашинная, 650 л. с. Скорость 9,5 узла, дальность 3800 миль. Экипаж 49 чел.

и вернулся из этого рейса уже капитаном. До войны я плавал на траулере «Челюскинец Павлов». Всю Великую Отечественную был командиром морского буксира. Мы снабжали воинов Рыбачьего боеприпасами, продовольствием. Буксировали по две-три баржи. Вели однажды баржу с авиационными бомбами. В одиннадцать часов 11 вражеских самолетов прошли на бреющем полете над нашим маленьким караваном. Очнулся я в госпитале на полуострове Среднем. Трое осталось нас в живых, остальные погибли.

Интересовался я в это время и работой рыбаков. Опаснейшие были рейсы. От рыбоделов моряки становились к пулеметам. Кончится налет, перевяжут раненых – и снова за рыбодел. Работали самоотверженно.

После Великой Отечественной войны у меня было несколько таких лет, когда я исколесил почти полмира. В основном на перегонах судов. Был в Америке, Финляндии, Швеции, Германии, Польше. Потом правительственное задание – Калининград, первый рейс за селедкой в Северном море, освоение сельдяного лова. И снова перегоны, потом родной Мурманск.

В 1960 году врачи сказали: «Больше в море нельзя». И вот я на пенсии.

Подводя итог жизни на море, могу сказать – она прошла не даром. Вспоминаются десятки людей, с которыми мне довелось делить трудную морскую службу. Прекрасные в большинстве своем это были люди. Вот первые капитаны тралового флота А. П. Новожилов, И. Н. Демидов. Отличные судоводители, всегда спокойные, выдержанные, тактичные. Для них было характерным безупречное знание своего дела, требовательность и большая человечность. Их поведение всегда было примером того, каким должен быть командир. Прежде, чем стать на капитанский мостик, они проходили большую школу матросами, штурманами.

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 42, 43, 45, 46 1962 года).**

– Отпустите, – говорю, – меня домой. Кадры у вас уже есть.

И в 1933 году вернулся в Мурманск. Встретили радушно. Помню, главный капитан Свободин и начальник промыслового отдела Кононов говорят:

– Вот и хорошо, что вернулся. У нас тралмейстеров не хватает.

– Да нет уж, – отвечаю, – я судоводитель.

Направили меня вторым штурманом на траулер, носивший имя моего знаменитого земляка – «Капитан Воронин». Потом я пошел учиться на двухгодичные курсы. Окончил их. И стал работать старшим помощником капитана на траулере «Ленинград». Капитаном на нем был Степан Григорьевич Пайкачев. Однажды в рейсе он заболел. Я принял командова-

МИХОВ Федор Михайлович

1887, с. Кушерека Архангельской губернии – 20.03.1960, г. Мурманск

Капитан и инженер Мурманского тралового флота.

Окончил трехклассную приходскую (1899 год) и двухклассную мореходную (1907) школы в Сумском посаде на Карельском берегу. Зуйком, поваром, матросом промышлял на судах купца Демидова на Мурмане. С марта 1919 года капитан траулера «Навага» Архангельского отделения Центросоюза.

С установлением на Севере советской власти и национализацией траулеров работает в траловом флоте. 30 июня 1920 года вывел из Архангельска на промысел рыболовный траулер Т-39 «Зубатка». За четыре промысловых дня добыл 22 тонны рыбы.

В 1923 году Ф. М. Михов во время спуска трала получил тяжелую травму левой руки, после перенесенной операции был назначен заведующим тралово-такелажной мастерской. Затем еще 5 лет ходил на промысел на траулере «Скат», а с 1930 года работает на берегу в промысловом отделе флота, с 1934-го – руководитель группы орудий лова.

Разработал отечественные 11-, 12-, 15-, 18-, 25-, 31-, 34- и 39-метровые тралы, подал десятки рационализаторских предложений по их совершенствованию. Автор конструкций распорных траловых досок с высокими гидродинамическими качествами. Автор первых пособий по тралам: «Траловое дело» (1930 год), «Устройство трала и работа с ним» (1937 год), «Сборник по тралам и траловому вооружению».

Награжден орденами Ленина, «Знак Почета», медалями.

Вышел на пенсию 20 сентября 1955 года.

Похоронен в Мурманске (могила затерялась).



83

От первого траулера
к траловой флотилии (1898–1920 гг.)

ТРАУЛЕР «НАВАГА» И ЕГО ЭКИПАЖ

Из воспоминаний Ф. М. Михова

В то время, когда мне предложили вступить в командование рыбопромысловым траулером «Навага», я не имел ни малейшего представления ни о траловом промысле, ни о самих траулерах. Однако люди, приглашавшие меня на должность капитана, не видели в этом никакой помехи.

Придя в порт, я не без труда разыскал занесенную снегом «Навагу», тщательно осмотрел ее и пришел к заключению, что имею дело со старым и запущенным судном. В таком виде оно не годилось даже для выхода в море, а уже о промысле и говорить нечего.

Было это в марте 1919 года. В апреле на судно начала прибывать команда, и мы принялись за ремонт. Обшили досками трюм, устранили в нем переборки, соорудили рулевую рубку. Но о том, как взяться за основную работу – за подготовку промыслового вооружения, ни я, никто из команды не знал.

Я обошел стоявшие в порту траулеры, внимательно осмотрел все сохранившиеся на них приспособления для тралового промысла и на основании этого осмотра стал вооружать свое судно. Между тем мы узнали, что, как только откроется навигация, в море выйдет траулер научно-промысловой экспедиции «Дельфин». Можно ли было найти более благопри-

ятный случай для практики наших людей? Мы обратились к начальнику экспедиции, и он согласился взять на борт судна по одному человеку с каждого промыслового траулера.

К сожалению, из этой затеи ничего не получилось. Как только «Дельфин» вернулся из плавания, все «практиканты» разбежались. Видимо, траловый промысел пришелся им не по вкусу.

И не удивительно, команды наших траулеров были набраны, что называется, с бору по сосенке. Были здесь и рыбаки с Летнего берега, никогда не выходившие в открытое море, и мезенские зверобои, и люди, совершенно не знакомые с морскими промыслами. Нужда, царившая в дореволюционной деревне, оторвала их от земледельческого труда и заставила искать заработка на море.

Но вот приехали инструкторы. Прибыло и траловое снаряжение. Приняв на борт тралы, «Навага» вышла в море...

Решили искать рыбу у мыса Канина. Приготовили трал к спуску, но тут на судно налетел шквал. Я решил, что шквал — явление недолговременное и закреплять трал на палубе не стоит, переждем и начнем ловить. Однако шквал перешел в шторм, и на палубу стали накатывать валы, угрожая снести трал за борт. А в этом случае он неизбежно наматывается на винт, и произойдет авария судна.

И вот, привязав себя к надстройкам, моряки по пояс в воде стали крепить трал. Не успели они окончить эту работу, как — новая беда. Волна сорвала с места железную бочку для граксы, и она, носясь с невероятным грохотом по палубе, ударялась о борт и надстройку. Пока укрощали это грохочущее чудовище и исправляли снесенный бочкой вентилятор, в кормовых помещениях набралось столько воды, что она покрыла обеденный стол в салоне.

Это было не только неприятно, но и крайне опасно, так как вследствие раскачивания судна вода била в переборки кают и систематически разрушала их. Я объявил аврал, и, растянувшись цепью, моряки всю ночь вычерпывали ведрами воду.

Выдержав борьбу со штормом, мы быстро исправили все повреждения и продолжали промысел. И только придя в порт, узнали, что траулер «Палтус», попавший в шторм одновременно с нами, вынужден был спешно вернуться назад, так как у него вода, залив кормовые помещения, разрушила все переборки.

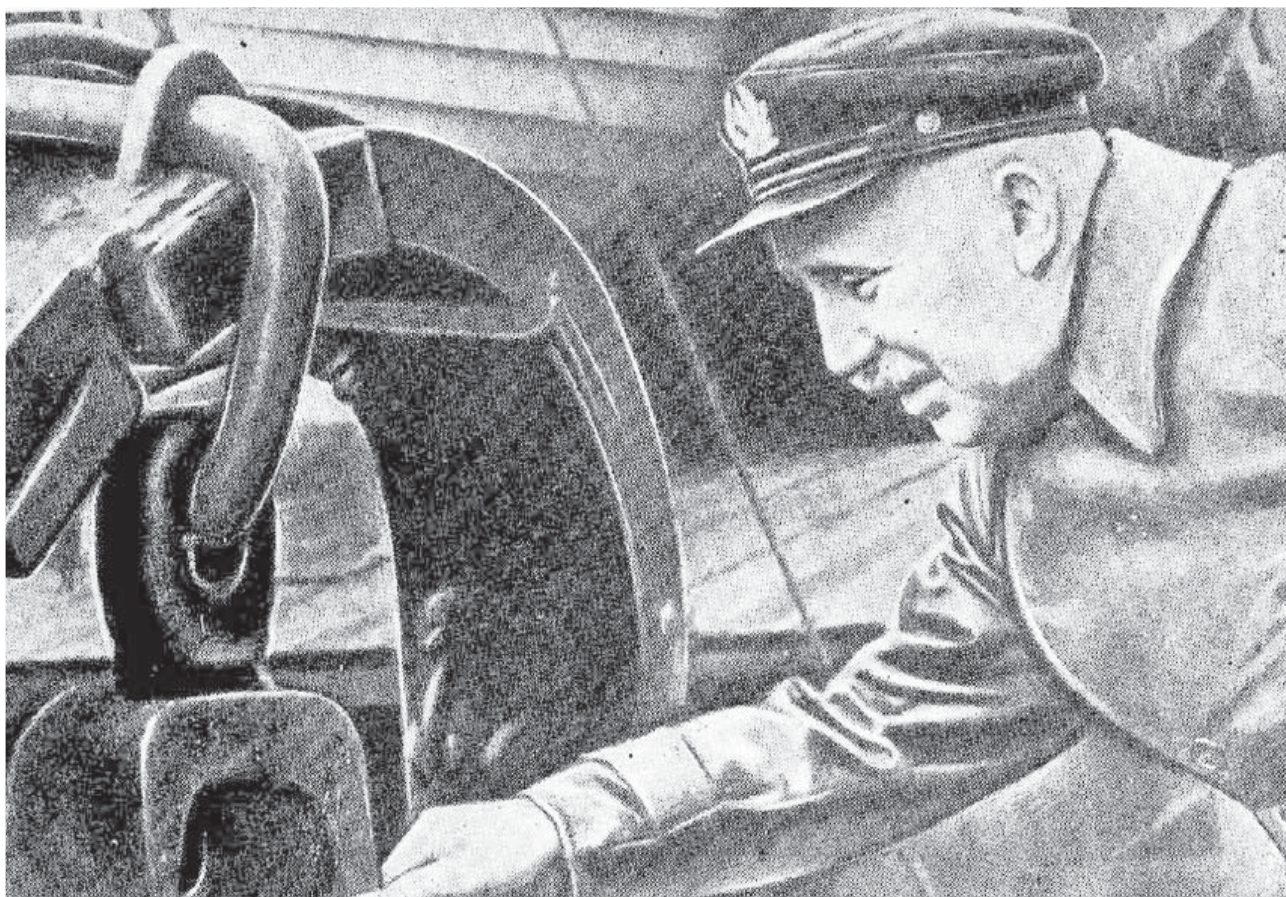
В таких условиях вели мы в то время промысел. «Техника» лова была несложна. Трал выбирали на палубу руками. Для этого вся вахта во главе с капитаном или штурманом становилась вдоль борта и, принаравливаясь к волне, под напев «Дубинушки» тащила сети.

Этот способ был не только малоэффективен, но и опасен. Это я испытал на самом себе. Дело было так. Стоял ясный сентябрьский вечер. В лучах заходящего солнца ясно выделялся мыс Канин. Из-за сильного южного ветра некоторые суда прекратили промысел. Но мы продолжали ловить. Вот наступило время поднимать трал. Мы выстроились вдоль борта, затащили «Дубинушку».

Сначала все шло как обычно, но вдруг большая волна положила судно на подветренный борт, сети рвануло, и команда не удержала их, отпустила. Один лишь я не успел сделать это и вместе с тралом был сброшен за борт.

Очутившись в воде, я попытался вынырнуть, но сверху была сеть. Оставалась одна надежда — добраться под водой до кромки трала. Но хватит ли в легких воздуха? На мое счастье в ту минуту, когда я очутился за бортом, на палубу вышел штурман. Он быстро принял необходимые меры, и меня благополучно извлекли из воды.

В другой раз я отделался не так дешево. В 1923 году в свой первый рейс мы вышли в конце мая, после того, как Белое море очистилось ото льда. Придя на место лова, опустили трал, но он пошел неправильно и завернулся. Второй и третий спуск дали те же результаты. Я понял, что марки на ваерах размечены неправильно. И действительно, на одном ваере



промежутки между марками составляли не по 50 метров, как полагается, а по 45 метров. Исправив этот дефект, приготовились спустить трал снова. Для того, чтобы помочь команде, я сошел с мостика. В это время судно накренилось. В поисках опоры я схватился за планширь, и через мгновение кисть моей левой руки, попав между ваером и подвесным роликом, была разможена.

В Мурманске, куда мы прибыли через сутки, мне сделали перевязку, а для операции пришлось ехать в Ленинград, так как в Мурманске в то время хирурга не было.

После возвращения из Ленинграда в Архангельск я был назначен заведующим тралово-такелажной мастерской. Познакомившись с работой этого предприятия, убедился, что тралы здесь вяжут не так, как, по моим соображениям, следовало бы. Печатного же руководства по изготовлению тралов не существовало. Тогда я задумал создать такое руководство и стал писать книгу «Траловое дело», которую окончил в следующем, 1924 году.

Затем я в течение пяти лет плавал на траулере «Скат», а после этого снова перешел на береговую работу.

Здесь мне по роду деятельности приходилось разрешать поступающие с траулеров разнообразные вопросы, относящиеся к технике тралового лова. Вскоре я убедился, что знаний для этого у меня не хватает. Необходимо было учиться, а как учиться, когда нет специальных учебников? И вот я перерываю целые вороха технической литературы, разыскивая сведения, которые можно было бы применить к траловому делу.

В результате у меня накопился богатейший материал, и, когда перед траловым флотом остро встал вопрос о подготовке новых квалифицированных кадров, я засел за составление учебника...

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 65 1965 года).*

ВСЕГО ОДНА ЖИЗНЬ

Из очерка инженера главка «Севрыба» Е. А. Вайнбура

86

От первого траулера
к траловой флотилии (1898—1920 гг.)

Небольшого роста, плотный, в широком черном пальто, в выцветшей морской фуражке, с неизменной трубкой-носогрейкой во рту, он каждое утро мелкими, стариковскими шажками прогуливался по дорожкам скверика у памятника В. И. Ленину. Проходили мимо люди и не догадывались, что этот старичок с крупным, немного оплывшим лицом и добрыми глазами приходил сюда, к пустынным берегам Кольского залива, еще в конце прошлого века, когда не было не только этих многоэтажных домов и этого широкого проспекта, но не было еще и самого Мурманска. Не догадывались идущие мимо люди, что рядом с ними — живая история Мурмана, что это — Федор Михайлович Михов, один из зачинателей и основателей советского тралового промысла.

В сентябре 1955 года Федор Михайлович в возрасте 68 лет вышел на пенсию и это свое пенсионное положение, по всему видно было, переживал тяжело. Старость не погасила в нем живого интереса к делу, которому была отдана жизнь. Главным смыслом прогулок старика было стремление встретить знакомого человека, с которым можно поговорить о делах флотских, узнать, где ловят рыбу, какими промышляют тралами, куда снаряжаются экспедиции, кого назначили капитаном такого-то траулера. Это приобщало его к той жизни, которая была ему бесконечно дорога и которая осталась по ту сторону пройденного им Рубикона.

— Ну расскажи, что нового, — спрашивал он, и такая жадность звучала в этой просьбе, что отказать старику было невозможно. Вообще Федор Михайлович был человеком на редкость доброжелательным, общительным, разговорчивым.

— Давай посидим, погутарим, — говорил он в тех случаях, когда видел, что я не тороплюсь.

Мы садились на скамью в скверике, и Федор Михайлович «отводил душу» — рассказывал о себе, о давних временах, о людях, которых уже нет. И сейчас, спустя много лет, звучит в моих ушах его тихий, сипловатый голос, его быстрый архангелогородский говорок. Слушать его было очень интересно.

Рассказывал он о родном поморском селе Кушерека, об отце — плотнике и мореходе, о страшном воспоминании детства — пожаре, который в одночасье уничтожил отчий дом со всем крестьянским скарбом; о вкусе лепешек из «заболони» (одна четверть муки ржаной и три четверти муки из сосновой коры). Рассказывал о переезде в большое село на карельском берегу — Сумской посад, где он «прошел все образования»... Рассказывал о том, как в темные осенние ночи ходил с отцом «лучить» семгу, о том, как десятилетним мальцом ходил он две навигации на Мурман зүйком, как на обледенелой шняке под Цып-Наволоком наживлял ярусные крючки коченеющими от холода, покрытыми болячками руками — и все это без всякой платы, за одно пропитание...

30 июня 1920 года вслед за Т-30 вышел на промысел траулер Т-39 «Зубатка» под командованием Федора Михайловича Михова. Памятна была ему «Зубатка» не только тем, что открыла она «траловую навигацию», но и тем, что здесь весной 1923 года раздавило Михову кисть левой руки. Доставили его срочно в Мурманск, но не было в то время в нашем городе хирурга, и повезли его в Ленинград. На вопрос: — Где потерял кисть? — он неизменно отвечал: — «Зубатка» откусила.

Надо думать, что произошло это несчастье исключительно по причине необычайной увлеченности Федора Михайловича делом своим. Он был не из тех капитанов, которые всю жизнь взирают на палубу с высоты штурманской рубки. Он признавался, что за много лет работы так и не смог выработать в себе спокойного отношения к поднимаемому из морских

глубин тралу. Ему надо было самому поворачивать мокрые сетные скопища, пощупать своими руками потертости, помозговать, откуда они, почему после каждого траления в одном и том же месте дыра, посмотреть — нет ли где перекоса, сделать перебивку грунтропа, зачинить дыру, пересадить трал. И все это делалось с огромным «аппетитом», радостно и жадно, и при этом он не скупился на шутки-прибаутки, сдобренные солеными морскими словечками.

Надо сказать, что не единожды из-за беспокойного характера Федор Михайлович попадал в очень сложные и опасные ситуации.

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 32 1972 года).*



РТ-39 «Зубатка»

Построен в январе 1906 года на верфи «Hall, Russell & Co», Абердин, Англия. Бывший аргентинский рыболовный траулер «Princess Maud» компании «River Plate Tr. Co. Ltd, Buenos Aires», с 1914 года «Nueve» судовладельца F. Dumas.

29.09.1916 года куплен Морским ведомством России и 21.01.1917 года включен в состав ФСЛО как Т-39.

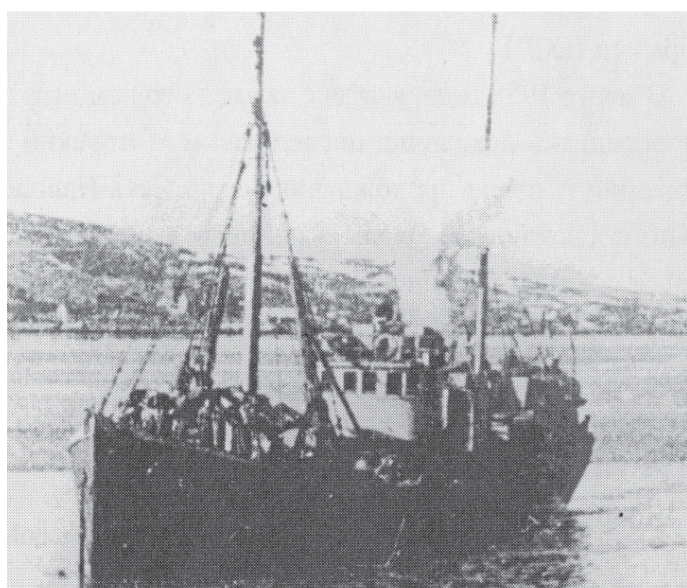
Участвовал в Первой мировой войне. 17.02.1918 года перешел на сторону Советской власти. 22.05.1918 года выделен для передачи Норвегии в счет погашения долга Морского ведомства, но в августе 1918 года захвачен белогвардейцами и продан Центросоюзу.

19.03.1920 года национализирован и передан в распоряжение Беломорского Управления рыбо-зверинными промыслами (Архобластьрыба) под наименованием «Мезень» (с 01.09.1921 года Т-39 «Зубатка», с 1935 года РТ-39 «Зубатка»), в качестве рыболовного траулера входил в состав Облгосрыбпрома (Архангельск).

29.06.1920 года экипаж РТ-39 «Мезень», возглавляемый капитаном Ф. М. Миховым, тралмейстером Ф. Е. Шамалуевым, вторым вышел в промысловый рейс под флагом РСФСР.

В 1941 году мобилизован и в качестве тральщика ТЩ-53 был включен в состав Северного флота. После окончания войны был возвращен МТФ и прослужил до 1957 года.

Основные элементы: длина 41,12 м, ширина 6,65 м, осадка носом/кормой 2,89/3,96 м, водоизмещение 500 т, вместимость полная/чистая 272/93 рег. т, вертикальная паровая машина тройного расширения мощностью 480 л. с., скорость 11 узлов.



МОГУЧИЙ (ПЕТРОВ) Епимах Васильевич

30 октября (ст. ст.) 1873, с. Кушерека Онежского уезда Архангельской губернии –
после 1933, Бельгия)

88

От первого траулера
к траловой флотилии (1898 – 1920 гг.)

«Крупный архангельский предприниматель, факторист Мурманского берега, прасол*, рыбопромышленник, судовладелец и... самая загадочная личность», – так охарактеризовала Е. В. Могучего архангельский краевед и историк Т. Ф. Мельник**. В полтора года, после смерти матери, карельской девки-батрачки Параскевы, был взят в приемную семью Василия Ивановича Могучего из села Малошуйка, шкипера на судах богача и судовладельца Иосифа Хохлина. Повзрослев, получил навыки работы в море и штурманское образование.

Где Епимах приобрёл начальный капитал и как из мальчика-сироты превратился в очень преуспевающего человека – доподлинно неизвестно. В 1910-х годах он организовал наживочный промысел по всему Мурманскому берегу, на полученную от правительства ссуду в размере 100 тысяч рублей

создал в Тюва-губе Кольского залива заповное хозяйство для лова сельди.

Главным и основным его занятием была рыботорговля: скупка рыбы на Мурмане и организация рыбных и зверобойных промыслов. Начав свою деятельность в качества прасола, он со временем стал рыбопромышленником – снаб-



Пристань в Тюва-губе



* Торговец, скупавший оптом в деревнях рыбу для розничной продажи и производивший ее засол (отсюда, предположительно, название).

** Здесь и далее из книги Т. Ф. Мельник «Могучая империя Епимаха Могучего». Архангельск, 2012.

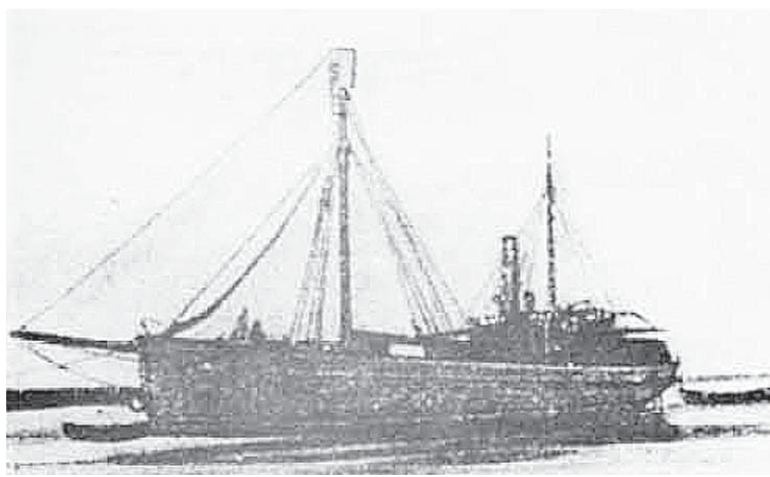
женцем и организатором всего процесса рыбодобычи, причём в крупных, промышленных масштабах. Могучий нанимал ватагу, снаряжал рыбаков орудиями лова, провизией, обеспечивал транспортным средством. Складировал, обрабатывал, морозил, солил, перерабатывал рыбу. Производил рыбий жир, реализовывал продукцию. Во всех становищах, где находились фактории Епимаха Могучего, процветала торговля, всюду работали его хозяйские лавки. Бесперебойная доставка промышленных и продовольственных товаров была налажена напрямую из норвежского порта Вардё.

Могучий шесть лет возглавлял Союз поморов-судовладельцев (1914–1920), а в марте 1916 года его избрали в комиссию по «отысканию» следов полярных экспедиций Русанова и Брусилова.

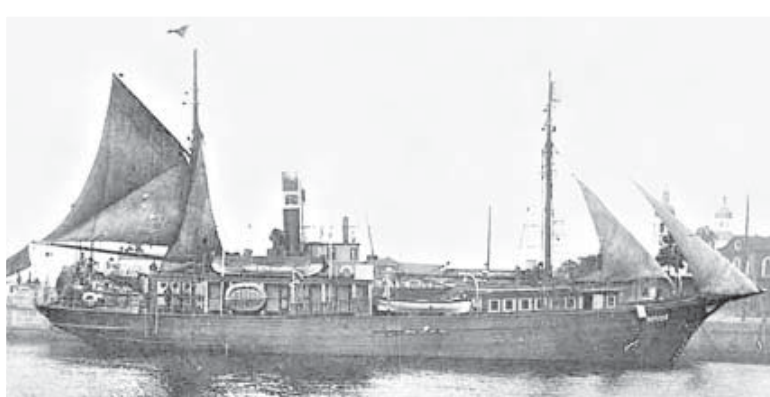
В 1920 году, когда интервенты и белогвардейцы покинули Поморье, Могучий с женой успели перебраться в Финляндию, а затем благополучно отбыли в Норвегию. Епимах Васильевич занялся своим привычным поморским делом – промыслами морского зверя и рыбы. Оставив Норвегию, он вскоре поселился в Бельгии.

Одно из судов Е. В. Могучего – парусно-моторная шхуна «Андромеда». Была построена для ведения зверобойных промыслов у берегов Новой Земли. Шхуна досталась Епимаху в наследство от отца Василия Могучего.

Второе судно – «Персей». После того, как в 1919 году корпус спустили на воду, Могучий хотел перегнать его для оснастки в Норвегию. Деревянный корпус был очень прочным: со сплошным набором шпангоутов, изнутри с ледовыми подкреплениями. Весной 1920 года корпус «Персея» был национализирован, отдан на дооборудование Северной научно-промысловой экспедиции. Таким образом корпус преобразился в парусно-паровую двухмачтовую гафельную шхуну. Технические характеристики: длина по палубе – 41,5 метра, мощность главной паровой машины – 360 лошадиных сил, скорость – до 7,5 узлов. В палубных надстройках шесть лабораторий, экипаж с научными специалистами – 40 человек. В 1922 году в Архангельске во время митинга, посвящённого пятой годовщине революции, на мачте «Персея» подняли Государственный флаг, а с наступлением весенней навигации проводили в первый рейс. К началу Великой Отечественной войны «Персей» совершил 84 научные экспедиции. Легендарный пароход затонул в губе Эйна от прямых попаданий бомб при следовании с грузом продовольствия и медикаментов.



***Зверобойная шхуна-куттер «Андромеда»
Епимаха Васильевича Могучего***



«Персей» у Соборной пристани. Архангельск. 1920-е годы

НОХРИН Арсений Сергеевич

**03.03.1893, д. Гусевка Бийского уезда Тюменской губернии (ныне Алтайский край)
– 16.03.1961**

Главный капитан Мурманского морского рыбного порта.



В 1915 году был призван на военную службу и отправлен во Владивосток. После окончания Владивостокского мореходного училища (1916) служил в военно-морском флоте. В марте 1917 года матрос второй статьи Нохрин пришел в Мурманск на линкоре «Чесма». В сентябре 1917 года избран в состав ЦК Мурманской военной флотилии (Центромур). Арестован высадившимися в Мурманске иностранными интервентами, содержался в Печенгском концлагере и на линкоре «Чесма», превращенном в плавучую тюрьму.

После ухода интервентов, в 1920–1922 годах, снова на военной службе – старшим помощником капитана на линкоре «Чесма». После демобилизации с 1922 года работает в Архангельске: в местной таможне, капитаном на гидрографических судах (район от Канина Носа до Югорского Шара). В 1935 году переведен в гидроотдел Северного флота.

С 1942 года главный капитан Мурманского морского рыбного порта, где и проработал без малого 20 лет до своей смерти.

Именем капитана Нохрина назван спасательный морской буксир (СМБ), построенный в Финляндии в 1962 году и пополнивший флот Мурманского морского рыбного порта.



Морской спасательный буксир «Капитан Нохрин»

ПОСТНИКОВ Степан Васильевич

Рыбопромышленник конца XIX века.

Очевидно, судоводитель и владелец одного или нескольких промысловых судов. В 1896 году выступал в Санкт-Петербурге на одном из заседаний Общества для содействия русскому торговому мореходству (впоследствии Императорское Общество судоходства) как «представитель поморского населения Мурмана», ратуя за планомерные научно-промысловые исследования северных морей.

В 1910 году в «Известиях Архангельского общества изучения Русского Севера» опубликовал публицистическую статью «К оживлению мурманских промыслов», выступив с обвинениями в адрес норвежских колонистов на Мурмане. В частности, он пишет:

«Обсуждая нужды жителей побережья Белого моря, многие склонны думать о необходимости правительственных ссуд и других льгот как промышленникам, так и торговцам-судовладельцам, имеющим торговые дела с Норвегией, как будто бы у первых с последними – одно общее дело и тем и другим можно идти не вразрез друг другу, а рука об руку...

Разумно ли помогать делу мурманского торгового флота вразрез с интересами другого, более нужного нам дела мурманских промыслов? Только легкость личной наживы, хотя бы в ущерб общественных интересов, заставляет хозяев судовладельцев стремиться в Норвегию за покупкой рыбы и бросать свои промыслы, когда рыбы у родных берегов столько же, сколько и у норвежских» (цитируется с сайта «Терский берег» – <http://qwercus.narod.ru>).

В 1898 году помор и капитан С. В. Постников в беломорском селе Колежма (близ Сумского посада) строит для художника А. А. Борисова яхту «Мечта», на которой последний совершает арктические походы.

Председателю поморского отдела Архангельского общества изучения Русского Севера С. В. Постникову было предоставлено право в декабре 1913 года открыть 1-й съезд рыбопромышленников Поморско-Мурманского района. Этот съезд, проведенный в селе Сорока, на котором обсуждался вопрос о причинах упадка мурманских промыслов, стал важным событием для жителей поморских сел Беломорья.

Источник: <http://pomorskibereg.ru/category/belomorsk/page/5/>



Судно во льдах (яхта «Мечта»). Холст на картоне, масло. 1899 г.

Репродукция картины из музея художественного освоения Арктики им. А. А. Борисова в Архангельске

СПАДЕ Карл Юрьевич**1879, Курляндия (Латвия) – после 1917**

Капитан дальнего плавания, купец 1-й гильдии, рыбопромышленник, один из зачинателей тралового лова на Севере России.

С 14 лет служил юнгой на коммерческих судах, затем начальник шхуны «Беринг». В 1905 году штурман ледокола «Ермак», участвовал в экспедиционном плавании по Северному морскому пути, после чего остался в Архангельске.

В 1910 году совместно с группой ревельских предпринимателей при участии петербургских компаньонов основал фирму «Русские северные морские промыслы К. Ю. Спаде – траловый лов и рыбная торговля» с управлением в Архангельске. Весной того же года организовал промышленный лов рыбы тралом на небольших приоб-

ретенных им траулерах «Север» и «Восток», базировавшихся в Кольском заливе. О начале своей деятельности на Мурмане Спаде поведал следующее: «К несчастью, я выбрал своей промысловой базой Александровск, где имеется казенная винная лавка. Получился сплошной «кошмар» – вместо 2-3 суток стояли в гавани по 6-7 суток, рабочие брали водку в море и были там беспробудно пьяны. Кончил сезон с «дефицитом».

Убедившись, что поморы и колонисты непригодны для дела, Спаде «на следующий год набрал команду из рыбаков Балтийского моря, и этот опыт дал блестящие результаты». Месячное содержание судна и команды обходилось в 2150 рублей, а выручка от улова за тот же срок достигала 4-6 тысяч рублей.

Наплыв иностранных траулеров в Баренцево море вызвал недовольство русской общественности. В печати, с одной стороны, били экологическую тревогу – многие боялись уничтожения всего живого на дне моря; с другой стороны, протестовали против разграбления естественных богатств северных морей. Рыболовная комиссия Государственной Думы подготовила законопроект о запрещении тралового лова в пределах 12-мильной береговой полосы как иностранным, так и русским судам. Однако данный законопроект был отклонен – во многом благодаря хорошо аргументированному докладу, который 19 апреля 1911 года сделал К. Ю. Спаде на общем собрании архангельского Общества изучения Русского Севера. Собрание решило, что нет оснований «для огульного запрещения русского тралового промысла».

Рыбопромышленник считал ненормальным тот факт, что в 1911 году 80,8 процента всей добываемой в русских водах рыбы выловлено англичанами. 30 октября 1911 года он выступил на очередном собрании Общества изучения Русского Севера, изложив свою программу подъема рыбного Мурмана. Он предлагал:

- правительственными льготами и ссудами поддержать тех русских промышленников, которые приступят к ведению промыслов «при помощи паровых и моторных промысловых судов»;
- способствовать заселению Мурманского берега тружениками-поморами;
- закрыть «по всему Мурману винные лавки и запретить ввоз туда спиртных напитков под видом провизии».

В 1912 году Спаде приобрел еще два судна – «Запад» и «Юг», стал посылать свои траулеры на промысел в Норвежское море, на запад вплоть до берегов Исландии. Рыбную

продукцию сбывал не только в Архангельске, Риге и С.-Петербурге, но и в Англии, где на вырученные деньги закупал каменный уголь.

В 1913 году создал промышленную базу своего флота в Порчнице (Зеленецкая губа Мурманского берега). В 1913 году архангельские газеты сообщали: «Прибыл первый на русском Севере пароход К. Спаде, специально приспособленный для ловли сельди. Вся команда набрана исключительно из английских рыбаков, с шотландским специалистом по засолке сельди во главе. По отзыву знатоков, беломорская сельдь по своим качествам гораздо выше шотландской, и, при хорошем засоле, сбыт ее в России может считаться вполне обеспеченным». Всего в 1910-1914 годы фирма Спаде траловым способом добыла около 52 тыс. пудов рыбы, что составило менее 2,7 процента общей рыбодобычи на Мурмане за эти годы. Так что кустарный характер северной рыбопромышленности изменен не был, но возможность и выгодность тралового способа лова рыбы в условиях Русского Севера были доказаны. Фирма провела несколько экспедиций для изучения запасов рыбы у берегов Исландии. Планировалось приобрести до 50-ти новых судов и создать солидное предприятие. Эти помыслы и расчеты спутала начавшаяся мировая война.



Дом К. Ю. Спаде в Архангельске

Дальнейшие события обнажили слабость русского торгового флота на Севере, так как основная масса грузов от стран-союзниц России доставлялась иностранными кораблями. Это обстоятельство побудило северных предпринимателей обратиться к насущным проблемам развития морского судоходства и наметить обширную программу развития северного торгового флота.

Осенью 1916 года Архангельское общество изучения Русского Севера, членом которого был К. Ю. Спаде, сформулировало концепцию создания крупной акционерной морской пароходной компании. Вместе с другими архангелогородскими купцами в октябре 1916 года Карл Юрьевич Спаде учредил свой торговый дом. Целью товарищества являлось «производство всякого рода торгово-промышленных операций как внутри империи, так и за границей». Основной капитал составил 100 тыс. рублей, 80 тыс. из которых внес К. Спаде, а 20 – его жена Эльза Георгиевна. В момент учреждения товарищества фирма имела пять пароходов, склады, 2 пристани для разгрузки океанских судов и обоз 45 лошадей. В этом же 1916 году в центре Архангельска Спаде построил большой жилой дом.

В августе 1917 года К. Ю. Спаде участвовал в выборах гласных (депутатов) Архангелогородской думы. Состав кандидатов определялся по партийным спискам, а не по размерам недвижимого имущества, как это было раньше. Лишь три имевших широкую известность промышленника с иностранными фамилиями (в том числе Спаде) участвовали в выборах – и ни один из них избран не был. Сказался антинемецкий настрой выборщиков.

К. Ю. Спаде – автор публицистических статей о поморских рыбных промыслах, о проблемах отечественного тралового лова рыбы.

Очевидно, покинул русский Север после 1917 года. Имущество торгового дома Спаде было национализировано. Первые русские траулеры «Север» и «Юг» погибли во льдах Белого моря, подорвавшись на поставленных немцами минах, два оставшихся судна, «Запад» и «Восток», были угнаны интервентами в период гражданской войны.

ДИРЕКТОР ФИРМЫ «РУССКИЕ МОРСКИЕ ПРОМЫСЛЫ»

Из воспоминаний Ф. Е. Шамалуева

94

От первого траулера
к траловой флотилии (1898—1920 гг.)

...Помню, был праздничный день. «Север» стоял у Банковской пристани в Архангельске. На берегу толпились гуляющие, рассматривая наше судно. Траулеры были тогда редкостью и привлекали всеобщее внимание.

Тралмейстер Джус, желая укрыться от любопытных взоров, устроился с сетями и бутылкой водки у противоположного борта за палубными надстройками. Он спокойно орудовал иглой и ножом, прикладываясь время от времени к бутылке. Потом окликнул проходившего мимо матроса и знаками предложил ему выпить. Матрос взял бутылку, но в этот момент из-за лебедки вынырнул К. Ю. Спаде. Его хозяйское сердце возмутилось таким нарушением порядка, он вырвал из рук матроса бутылку и разбил ее о борт стоявшего рядом парусника. Одновременно на голову Джуса обрушилась целая куча отборных ругательств. Старый тралмейстер в долгу не остался. Он вскочил, засучил рукава и бросился с кулаками на хозяина. Собравшаяся на пристани публика, обрадовавшись даровому развлечению, заплодировала. Раздался смех, свистки.

Взбешенный К. Ю. Спаде потребовал от капитана, чтобы Джус был немедленно уволен. И вот передо мной неожиданно открылась заманчивая перспектива всецело отдаться любимому делу. Я знал, что заменить старика, кроме меня, некем. Но мог ли я обидеть человека, который обучил меня и всегда хорошо ко мне относился? Поэтому, когда капитан предложил мне занять место Джуса, я ответил, что знаю дело еще недостаточно и с работой не справлюсь. В конце концов все обошлось. На следующий день Джус извинился перед хозяином и тот вынужден был оставить его на судне, так как другого тралмейстера в Архангельске не было.

Больших капиталов К. Ю. Спаде не имел, но кое-какие средства у него были. Говорили, что нажил он их не совсем законным путем при ремонте ледокола «Ермак», на котором плавал штурманом. Потом мы застаем его капитаном увеселительной или, как ее называли матросы, «гулящей» яхты какого-то ревельского купца. Тогда же ему удалось втереться в доверие ревельских богачей и составить из них компанию по эксплуатации северных рыбных промыслов. В новую фирму он вошел в качестве компаньона и директора. Это были годы, когда английские фирмы, посылавшие свои траулеры в Баренцево море, получали большие прибыли, и К. Ю. Спаде понимал, что траловый лов значительно более выгоден, чем скупка рыбы у рыбаков-поморов, которой занимались местные купцы.

Вскоре на одном из домов Архангельска в районе рынка появилась большая вывеска: «Русские северные морские промыслы К. Ю. Спаде – траловый лов и рыбная торговля».

Однако, первый год не принес фирме ожидаемых прибылей, и ревельские компаньоны К. Ю. Спаде отказались продолжать дело. Но это его не смутило, нашлись другие компаньоны из «большого света» Петербурга. В 1912 году фирма приобрела еще два траулера: «Запад» и «Юг». Последний был примерно того же размера, что и два прежних – его трюм вмещал не больше пяти с половиной тысяч пудов рыбы; «Запад» же резко отличался от них как грузоподъемностью, так и оборудованием. Он мог брать до 12 тысяч пудов рыбных грузов, имел рефрижераторную установку и в его трюмах, оборудованных тепловой изоляцией, можно было поддерживать температуру на уровне пяти градусов ниже нуля. «Запад» доставлял в Архангельск значительную часть улова в охлажденном виде.

Летом 1913 года «Запад» пошел в устье Оби для осетрового лова. Экспедиция была снаряжена основательно. Из Астрахани пригласили опытного мастера по приготовлению икры, трюм загрузили банками. Во главе экспедиции стал сам К. Ю. Спаде. Поход, однако, потерпел неудачу...

«На траулерах в Баренцевом море», Севморпуть. 1946.

ШАМАЛУЕВ Федор Егорович

27.12.1890, с. Нюхча Беломорского района Архангельской губернии –
08.1957, там же

Тралмейстер.

С 1903 года работал на строительстве тракта Сорока – Онега, с 1906 года выходил на ярусный лов на рыбные промыслы (становище Шельпино), рыбачил на мотоботах Териберской артели. Затем – матрос на траулере «Север» рыбопромышленника Спаде.

Благодаря личной настойчивости обучился траловому делу у английского специалиста, самостоятельно работал тралмейстером на судах научно-промысловой экспедиции профессора Аверинцева. Зимой 1919-1920 годов наладил работу сетевязальной мастерской в Порт-Владимире, где обучал траловому делу экипажи первых национализированных советской властью траулеров.

С 1920 года – инструктор-тралмейстер тралфлота. Непосредственно на промысле оказывал практическую помощь десяткам экипажей судов (РТ «Смена», СРТ «Фазан», «Алдан», тральщик «Красный рыбак» и др.). Сконструировал несколько тралов, которыми успешно работали промысловики. В 1932 году с группой специалистов (С. П. Леонтьев, Ф. М. Михов, Н. П. Амосов) создал 34-метровый трал, ставший по своим промысловым качествам и простоте конструкции одним из лучших в мире. Доказал эффективность использования кошелькового невода при добыче сельди, за что в 1935 году был премирован... патефоном.

Специалист по орудиям лова ПИНРО. С 1953 года работал в Мурманском мореходном училище.

Награжден знаком «Отличник соцсоревнования Наркомрыбпрома» (1940), медалью (1946), удостоен звания «Мастер по добыче первого класса» (1952).



95

От первого траулера
к траловой флотилии (1898–1920 гг.)

НА ЗАРЕ ТРАЛОВОГО ЛОВА

Из воспоминаний Ф. Е. Шамалуева

Это было в августе 1910 года. В бухте Лодейной, недалеко от становища Териберка бросило якорь небольшое паровое судно. От него отделилась шлюпка, и через несколько минут на прибрежный песок выпрыгнул человек с длинными рыжими усами. Зашедшее в бухту судно принадлежало архангельской фирме Спаде и занималось траловым ловом рыбы.

Расспросив рыбаков, как ловится рыба, где они ставят яруса, человек с рыжими усами задал вопрос: не найдется ли среди нас желающих поступить матросами на судно? Требовались два человека.

Не раздумывая долго, я дал согласие поступить на судно и к вечеру со своим матросским сундучком уже спускался вслед за боцманом в кубрик.



Так началось мое плавание на русском траулере «Север».

...Команда готовилась к подъему трала. Какой бы то ни было порядок при этом отсутствовал. Надо сказать, что тралмейстером на судне был англичанин Джус, ни слова не говоривший по-русски. Команды мы понимали плохо. Навыков работы с тралом ни у кого еще не было. Джус, высокий старик лет шестидесяти, отдавал приказания, пользуясь для этого десятком интернациональных морских терминов да короткими энергичными жестами. Но этого было недостаточно, и люди часто делали не то, что нужно. Тогда на бритой физиономии Джуса появлялись суровые складки, он бросался к тралу, отталкивая матросов. Сумятица от этого увеличивалась, дело же шло не лучше.

Наконец трал подняли на палубу. Началась уборка рыбы. Специальных столов для разделки улова, существующих на современных траулерах, тогда не было и в

помине. Матросы шкерили треску кто как умел. Те, которым довелось побывать в Норвегии, работали по принятому там способу: клали рыбу на палубу и, прижимая ее к левой ноге, быстрым движением ножа разрезали вдоль спины. Все внутренности, в том числе и ценная тресковая печень, шли за борт. Ни утильустановки, ни салогрейки на траулере не было.

Ловили мы на Кильдинской банке, милях в 20-25 от берега. Уловы были не особенно велики, но с уборкой рыбы команда все же не справлялась. На подвахту матросы выходили неохотно, так как платили им за работу гроши.

Когда начинался шторм, хотя бы и небольшой, мы поднимали трал на борт, уходили к берегу и отстаивались на якоре у какого-нибудь становища, большею частью у Малооленъе-го. Здесь находилась фактория норвежца Пильфельда — приятеля и собутельника нашего капитана. Став на якорь, мы спускали шлюпку, в нее сходил капитан, и мы отвозили его на факторию. В продолжение всей стоянки мы должны были два раза в день — утром и вечером — навещать капитана и справляться о его здоровье.

Штурманы и механики, оставаясь на судне, тоже даром времени не теряли и пили не меньше, чем капитан на берегу.

Каждое утро мы подходили на шлюпке к фактории, убеждались в великолепном самочувствии нашего капитана и вместе с распоряжением повторить наш рейс к вечеру, получали от него по стакану рома.

На траулере для меня открылся новый мир. Как ни плохо был организован здесь промысел, все же он не мог идти ни в какое сравнение с ярусным ловом, к которому я, как и другие поморы, привык с детских лет. Там мы были привязаны к небольшому участку берега, не имели возможности выходить далеко в море. Наша жизнь ежедневно, ежечасно подвергалась опасности. Уловы были незначительные; иной раз неделями приходилось оставаться без заработка, так как треска не ловилась. Здесь же трал поднимал за один раз по 150-200 пудов рыбы — улов, который поморская артель не брала и за неделю. Когда рыба не лови-

лась, судно меняло район и находило места более благоприятные для промысла. Наконец, траулер много меньше зависел от погоды, чем утлые поморские карбасы. Мне не потребовалось много времени, чтобы узнать все преимущества тралового промысла, а вслед за этим явилось желание изучить его как можно лучше.

Техника лова была такова. Трал спускали только по ветру, так как машина была слабой и при вытравливании ваеров на ветер у судна не хватало хода. Стрел не было, поэтому мешок и бобенцы приходилось сбрасывать за борт вручную. Марок на ваерах не пробивали, а для того, чтобы учитывать длину вытравливаемого троса, на нем делали белой краской отметки. Эти отметки быстро сходили, их надо было возобновлять при каждом спуске трала. Делалось это так: у ваера стоял матрос с банкой белой краски и, подновляя отметки, громко сообщал тралмейстеру, сколько вытравлено троса.

Циркуляции при подъеме трала не делали. Лишь в том случае, когда нужно было отойти от поднимавшегося из глубины мешка с рыбой, машине давали несколько оборотов. Вспоминается, что эта операция не всегда проходила гладко. Бывало, что мешок всплывал у противоположного борта или выворачивался, и вся рыба уходила.

Выбирали трал на борт вручную по команде тралмейстера. Удавных и дележных стропов не было. Мешок поднимали на борт с помощью талей; джильсонов тогда не применяли. Случалось, что мешок обрывался, и мы теряли весь улов. Куток завязывали узлом. Для того, чтобы его развязать, приходилось лезть под мешок. При большом улове это было не безопасно – мешок мог оборваться и задавить матроса насмерть. В лучшем случае он вылезал из-под мешка промокшим до нитки.

Весною «Север» ловил треску у Рыбачьего полуострова и на Кильдинской банке, летом – около острова Харлова и в южной части центрального района, с августа – у Канина. Промышляли главным образом в западной и юго-западной частях этого района. Места еще не были изучены и опускали мы трал на авось. Если рыба попадала, производили повторные траления; не было ее – шли дальше. Сколько-нибудь ясного представления о промысловой обстановке ни тралмейстер, ни тем более капитан не имели.

Уловы мы сдавали в Александровске на старый трехмачтовый барк, служивший плавающей базой. На нем были запасы угля и тралового вооружения. Здесь же производилась торговля необходимыми в матросском быту товарами. Из этой торговли владелец базы и траулера К. Ю. Спаде извлекал немалую выгоду.

**«На траулерах в Баренцевом море»,
Севморпуть. 1946.**

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ ТРАЛОВЫЙ МАСТЕР

Из очерка журналиста, штурмана МТФ В. Хряшкова

Журналистский поиск свел меня с людьми, знавшими первого русского тралмейстера – Федора Егоровича Шамалуева. Их воспоминания, рассказы родственников, десятки архивных материалов, – все вместе взятое воспроизводило облик мастера «золотые руки», человека доброй и чистой души.

Я побывал на родине Федора Егоровича. Старинное поморское село Нюхча. Деревянные, норвежского образца, дома облепили берега реки того же названия. Среди них затерялся и домик Шамалуевых. Сейчас он опустел, полуобвалился. Возле него тонкие березки, посаженные, может быть, самим хозяином, по-молодому тянутся вверх.

В Нюхче Федор Егорович провел последние дни своей жизни. Как всегда бывает: сколько бы ни прожил на стороне, а в родные места все равно тянет. Только раньше редко удавалось походить по знакомым тропинкам, послушать неумолчный шум реки или полюбоваться беломорскими зорями. Все хлопоты, заботы, рейсы за треской. Море занимало



Село Нюхча

Старинная фотография и снимок 2007 года



Дом купца Пономарева в Нюхче, где в наши дни создан музей поморского быта, одна из экспозиций которого посвящена Ф. Е. Шамалуеву

каждую минуту. Таким и запомнился Федор Егорович Шамалуев своим соплавателям: беспокойным за дело, которое стало для него единственным на всю жизнь и которому он служил верой и правдой.

Передо мной письма, присланные в редакцию людьми, знавшими Шамалуева. Их хочется привести полностью. И лишь жесткие газетные требования не позволяют этого сделать. Капитан дальнего плавания Павел Павлович Давкнис вспоминает о первом знакомстве с Федором Егоровичем на борту траулера «Смена»:

«Экипаж был скомплектован в основном из молодежи, многие не знали даже рыбацких аздов. А рейс предстоял ответственный: следовало доказать маловерам, что суда отечественной постройки ничуть не уступают иностранным.

Июньским утром 1933 года приходит на борт человек и говорит: «Вахтенного штурмана мне». Знакомимся. «Федор Егорович Шамалуев – инструктор-тралмейстер. Пойду с вами в море». «Очень приятно», – отвечаю. «А помощника прислали?» «Нет, не видел». В это время с кормы идет Борис Тарунтаев (тогда его Федоровичем еще не величали).

«Ну вот и хорошо, –

говорит Федор Егорович. – Давай приниматься, Борис, за дело. Вызывай людей на палубу. Разберемся, что к чему».

Команда повеселела. По-хозяйски все готовились к лову рыбы. Руководил работами Шамалуев. Он старался и матросов, и комсостав обучить до выхода в море. Приглашал на палубу всех, кропотливо разъяснял устройство трала, требовал, чтобы знали рыбацкую терминологию. Ведь такие слова, как «джильсон», «мессенджер», «сушилка», «чекель» услышишь только на траулере».

И далее Павел Павлович Давкнис рассказывает о конфузе, который приключился с молодыми судоводителями «Смены». Никто из них не мог спустить трала. Поэтому каждый спуск и подъем производился под руководством Федора Егоровича, пока штурманы не освоили профессию. Борис Тарунтаев под конец рейса стал работать самостоятельно – тралмейстером.

В своем письме капитан Давкнис с восхищением отмечает:

«Сколько замечательных последователей он вырастил. Таких, как Тарунтаев, Стрелков, Коровинский и многих других. Всегда он стремился внести что-нибудь новое в тралы... Федор Егорович был исключительно внимателен к людям, не терпел расхлябанности, недисциплинированности».

Одно письмо. Оно написано на четырех страницах плотным почерком. Его достаточно, чтобы представить характер, взгляды, стремления первого русского тралмейстера. А вот еще одно из свидетельств людей, с которыми свела Федора Егоровича хлопотливая рыбацкая жизнь.

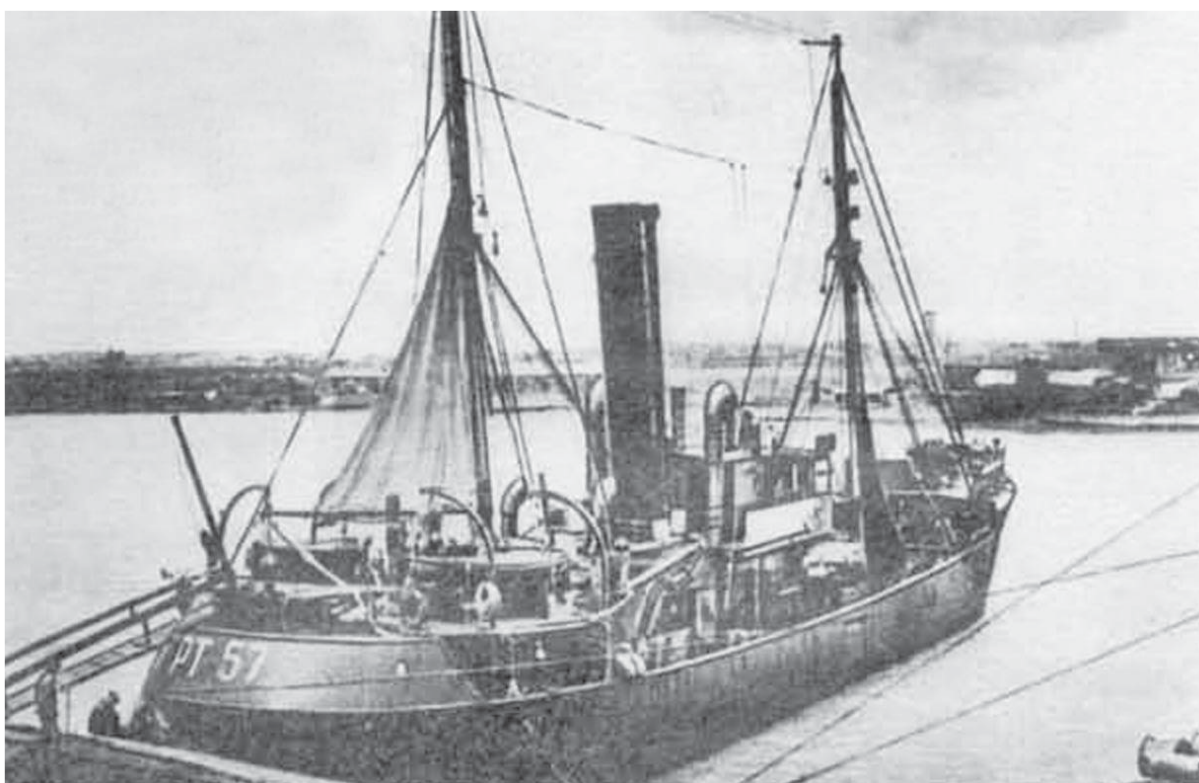
«Я встретился с ним в 1928 году на экспериментальном судне «Красный рыбак» (типа старого тральщика), на котором осваивали кошельковый лов. Руководил этими работами Ф. Е. Шамалуев. Плавая потом капитаном в траловом флоте, мне много пришлось ходить в море с Федором Егоровичем. За рейс он пересаживался на многие траулеры, находившиеся в пролове, искал дефекты в тралах и устранял их», – пишет Павел Андреевич Овчинников.

«На СРТ «Фазан», где познакомился с Шамалуевым, он говорил мне: «Не о себе беспокоюсь, не за своей славой гонюсь, а о вас, молодых, думаю, чтобы вы не тащили вот так сети, не убивались, тряся их. А сельдь можно ловить и тралом», – вспоминает Павел Иванович Шубин.

«В бытность мою на среднем рыболовном траулере № 153 «Алдан» Федор Егорович работал тралмейстером-наставником, обучал молодежь траловому делу, – пишет Михаил Иванович Селянинов. – Шамалуев отдавал все свои силы и знания быстрой подготовке специалистов по добыче рыбы. Этот человек был примером для всех моряков, скромным, удивительно трудолюбивым, честным и отзывчивым товарищем».

В 1950-х годах Федор Егорович помогал промысловикам Мурмансельди осваивать орудия лова, в частности, он испытывал там свой трал для лова сельди. Об этом-то и вспоминают Шубин и Селянинов.

Мы говорим «первые», что равносильно слову «первооткрыватели». Это люди, на плечи которых всегда ложится наибольшая тяжесть. Мы говорим «первый», и как-то трудно сейчас представить, что полвека назад в захудалом рыбном хозяйстве, оставшемся нам в наследство от прошлого, был всего один человек, который мог без помощи иностранцев-инструкторов скроить, сшить трал, спустить его, подсказать судоводителям, как лучше пройти, чтобы не порвать орудие лова. Именно к двадцатому году относится коротенькая выдержка из документа, хранящегося в Архангельском государственном архиве: «В тралово-такелажном деле «Областьрыба» имеет первоклассного специалиста для работы в море – тралмейстера Ф. Шамалуева».

**РТ-57 «Смена»**

Заложен в 1929 году (Северная верфь, Ленинград), спущен на воду в 1930 году, вступил в строй в 1931 году (Северный государственный рыбопромышленный трест, Мурманск).

Мобилизован 20.09.1941 года, переоборудован и переклассифицирован в сторожевой корабль и вошел в состав Северного флота. Носил бортовой № 78.

Последнее донесение об атаке корабля торпедоносцами противника получено 5.11.1942 года. Предположительно получил повреждения и 7.11.1942 года был потоплен германским эсминцем «Z-27», истратившим для этого 2 торпеды (прошли мимо) и 46 150-мм артиллерийских снарядов.

Водоизмещение 1200 т. Размерения: 53.5 х 9 х 4.3 м. ГЭУ котломашинная, 650 л. с. Скорость 9.5 узла, дальность 4500 миль. Экипаж 42 человека.

ЭРИКСЕН Юхан (Иоган) Петер

22.10.1842, г. Брейвик района Харстад (Норвегия) –
1903, остров Кильдин Архангельской губернии

Норвежский колонист Мурманского берега*.

В 1867 году переехал с семьей в г. Вардё, затем выехал на Зубовские острова. В 1871 году Архангельская казенная палата утвердила его в правах мурманского колониста.

В 1874 году переселился с семьей на остров Кильдин, где оказались свободные пастбища и богатые рыбные промыслы. Семья Эриксенов к концу XIX века насчитывала 17 детей (5 мальчиков и 12 девочек), вела большое хозяйство, имея промысловое палубное судно и несколько более мелких судов. Ю. Эриксен промыслял треску, акулу, кита, тюленя; успешно вел торговые дела, сдавал в аренду суда.

До конца жизни он сохранял за собой исключительное право пользования береговой линией Монастырской бухты о. Кильдин.

Похоронен на о. Кильдин.



101

От первого траулера
к траловой флотилии (1898–1920 гг.)

КИЛЬДИНСКАЯ ОДИССЕЯ ЭРИКСЕНОВ

Из очерка Сергея Аксентьева

В 70-х годах XIX века в бухте Могильной на месте разрушенного англичанами становища Соловецкого монастыря обосновалась молодая норвежская пара Юхан Петер (29 лет) и Каролина Мартея (24 года) Эриксены с двумя малолетними дочерьми. Место было прекрасное: обильные выпасы для скота, по берегу много плавника, пригодного для строительства, недалеко озеро и ручей с отличной пресной водой... и почти необитаемый остров. Лишь на западном побережье несколько летовищ кольских лопарей. А до ближайшего населенного пункта Териберки, расположенного на берегу материка, 20 морских миль.

Обстоятельства, вынудившие Эриксенов покинуть родину и перебраться на чужбину, до конца не ясны... В Норвегии было принято, что молодой человек, прежде чем обзавестись семьей, обязан обзавестись собственным домом. А тут двадцатидвухлетний Юхан в октябре 1864 года неожиданно женится на восемнадцатилетней Каролине. Отец, которому

* Колонизация способствовала развитию рыбных промыслов на Мурмане. Многочисленные контакты между колонистами разных национальностей привели к взаимообогащению поморской и норвежской промысловых традиций, но при этом норвежская промысловая культура была представлена на побережье более широко, чем поморская, оказывая сильное влияние на последнюю (русские и карельские колонисты перенимали способы лова рыбы, материалы для изготовления снастей, применяли на промысле норвежские ёлы, фембурины и другие суда).

Многие финны и норвежцы покинули Мурман в 1920–1930-е годы, другие были репрессированы в 1920–1950-е годы.



**Каролина Эриксен с дочерьми Анной Кристоф
и Джулией Антони**
Из книги «Arbok for Skjerstad», 1998

пополняясь такими же, как и они, переселенцами. Предприимчивый Юхан видел, что особо размахнуться с хозяйством здесь не получится. Погрузив на большую ёлу домашний скarb, орудия лова и домочадцев, он отправился на поиски лучшей доли на Мурман. Там была отличная рыбалка. Ходили упорные слухи, что на необитаемом острове Кильдин вскоре вырастет город – центр Мурманского края, по благоустройству не уступающий Вардё. На нем он и решил обосноваться.

Приняв российское гражданство, Юхан Эриксен получил неплохую государственную поддержку: лес для строительства дома, большие сенокосные угодья на южном берегу Кильдина, несколько коров холмогорской породы, ссуду на приобретение плавсредств, орудий лова и охоты на морского зверя. А главное – право беспошлинной торговли своими товарами. Благодаря исключительной целеустремленности, рачительности и умелому ведению хозяйства, рос достаток в постоянно увеличивающейся семье. С открытием регулярного пароходного сообщения между Архангельском и Вардё появилась возможность прибыльно сбывать продукты и за границу. В отличие от многих своих земляков, Эриксен не занимался торговлей дешевым норвежским ромом, дававшей бешеные и быстрые деньги, не наживался на перекупке товаров и эксплуатации наемных рабочих.

К 1890 году в дружной семье было уже 11 детей (5 сыновей и 6 дочерей). Усадьба Эриксена на берегу кильдинской бухты стала достопримечательностью края... Нажитое тяжелым трудом добро глава семейства, человек по натуре властный, бдительно охранял, не разрешая никому селиться в окрестностях своих владений. Поэтому в течение почти тридцати лет Эриксены оставались единственными постоянными жителями острова. Несмотря на крутой нрав, Юхана на Мурмане уважали, почтительно называя «Кильдинский король».

тогда не было и 50-ти, конечно, возмущился, но приютил молодых в своем доме. Однако делиться хозяйством не собирався, поскольку сам был физически крепок и полон энергии.

Выходя на рыбные промыслы в Лафонтены и Финнмаркен, Юхан присматривался к новым местам, прислушивался к рассказам бывалых людей. А между тем, жизнь на родине дорожала, росла конкуренция среди местных рыбаков, тяжелее становилось налоговое бремя. Особо неурожайным выдался 1867 год. Цены на все товары подскочили невероятно. Многие норвежские семьи эмигрировали в страны Европы и набиравшие силу американские штаты. Покинули отцовский дом в Брейвике и Эриксены. Сначала попытались счастья в Вардё, но вскоре перебрались на северное побережье полуострова Рыбачий в колонию Сесбуска (Зубовские острова). Там проживало всего шесть норвежских семей. Но колония быстро росла,

В начале 1900-х от сердечного приступа скончалась Каролина, а двумя годами позже от рака горла умер Юхан. Большое хозяйство поделили между собой сыновья. С началом Первой мировой войны на Кильдине расквартировали небольшой военный гарнизон, а в бухте Могильной появились дома русских поморов.

Окончание Гражданской войны на Мурмане (март 1920 года) не оправдало надежд на восстановление семейного достатка. Новые власти смотрели на «русских норвежцев» как на людей с подозрительным «буржуазным прошлым». В 1931 году всех поморов, живших на Кильдине, объединили в рыбколхоз «Смычка». Однако 59-летний Карл Юхан (старший на тот момент представитель рода Эриксенов) вступать в колхоз не захотел. Тогда на сельском сходе его обязали отдать в общее хозяйство моторную лодку, которая с детства «кормила» семью. Эту несправедливость Карл не стерпел: вывел из строя мотор и утопил его в море. А вот дети – дочь Ингрид и сын Эрлинг новую власть с энтузиазмом поддержали. Ингрид вышла замуж за одного из организаторов колхоза «Смычка», а пятнадцатилетний Эрлинг стал шкипером на колхозном рыболовном судне «Кралик». Унаследовав от своих предков независимый и прямой характер, он открыто критиковал местную колхозную власть за головотяпство и вредительство. И она не осталась в долгу. В феврале 1938 года Эрлинг, по доносу в шпионаже и антисоветской агитации, был арестован НКВД становища Кильдин Териберского района и, находясь под следствием, скончался 28 декабря 1938 года. Ещё нескольких Эриксенов постигла такая же участь.

Тяжелый удар по норвежскому роду нанесла предвоенная эвакуация с острова всего гражданского населения. Мало кто дожил до победного дня 1945 года. Выживших жизнь разбросала по городам и весям огромной страны. Некоторым удалось вернуться на родину своих предков в Норвегию. А вот на остров не вернулся никто. Так закончилась семидесятилетняя кильдинская одиссея трудолюбивого норвежского рода Эриксенов.

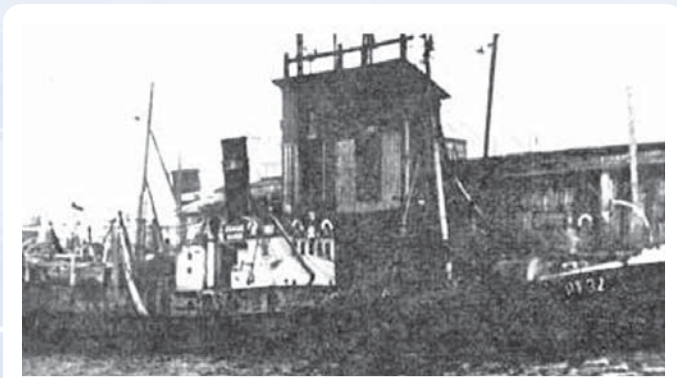
«Мой остров»
(журнал «Север», № 3-4 2010 года).



Дом Эриксенов на Кильдине (начало XX века)



РТ-32 «Кумжа»



Построен до 1907 года в Англии. Бывший аргентинский траулер «Dos» компании «Sociedad Pescadora Argentina», Буэнос-Айрес.

29.09.1916 года куплен Морским ведомством как Т-32 и 20.01.1917 года включен в состав ФСЛО (Флотилии Северного Ледовитого океана).

Участвовал в Первой мировой войне. 22.05.1918 выделен для передачи Норвегии в счет погашения долга Морского ведомства, но в августе 1918 года захвачен белогвардейцами и продан Центросоюзу.

19.03.1920 года национализирован и передан в распоряжение Беломорского Управления рыбо-звериными промыслами (Арх-областьрыба) в качестве рыболовного траулера Т-32 «Кумжа».

22.06.1941 года мобилизован и в качестве спасательного судна включен в состав Северного Флота. Участвовал в Великой Отечественной войне. 13.07.1941 года был обстрелян тремя немецкими эсминцами, получил повреждения и выбросился на берег в бухте Порчни-ха. Дальнейшая судьба судна не установлена.

Основные элементы: длина 34,13 м, ширина 6,57 м, осадка 3,66 м, водоизмещение 481 т, вместимость полная/чистая 207/94 рег. т, грузоподъемность 85 т, паровая машина тройного расширения мощностью 480 л. с., скорость 11 узлов.

РТ-6 «Кит»

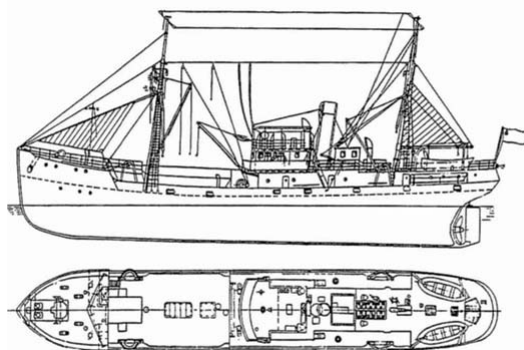
Место постройки судов данного типа: F. SCHINAU, Данциг, Германия (РТ II серии).

Спущен на воду 6.07.1931, вступил в строй в 1931 году как рыболовный траулер Севгосрыбтреста.

Мобилизован 24.06.1941 года, переоборудован в тральщик и 26.07.1941 вошел в состав Северного Флота. Носил бортовой № 33. Участвовал в высадке десанта в губу Западная Лица в июле 1941 года. После войны возвращен Наркомату рыбной промышленности.

Списан в 1960 году.

Водоизмещение 1416 т. Раз-мерения: 51.3 х 9 х 4.5 м. ГЭУ котломашинная, 675 л. с. Скорость 10/8 узлов, дальность 5000 миль. Экипаж 52 чел.



Часть третья

СТАНОВЛЕНИЕ ТРАЛФЛОТА (1920-е годы)

1920-е годы
Группа работников «Архобластерной»
Первая рота (1921 и 1922 годы)
капитан И. П. Костин, справа налево:
К. Г. Хожин,
капитан П. Е. Конолов, механик Г. А. Гудинский,
родоначальник отечественной школы тралмейстеров
Ф. Е. Шамагуев, капитан П. К. Моксеев.
Третья рота, справа налево:
капитан А. И. Сухоруков, М. В. Михеев, штурман
И. Н. Демков, капитан П. Н. Колытов,
капитан Я. А.
Четвертая рота, справа налево: капитан
Постников, механик К. С. Демков,
инструктор-тралмейстер Н. П. Амосов, капитан
С. П. Леонтьев.



1. Первая навигация

После освобождения Севера от интервентов и белогвардейцев советское правительство приступает к созданию рыбного хозяйства молодой республики. Приступает без промедления, потому что, как говорится, «кушать хочется всегда» – и при царе, и при Советах. В разоренных Гражданской войной селах и деревнях свиней и коров давно съели, а нового урожая зерновых можно и не дожидаться. А вот рыбка в морях и богатой реками и озерами России растет сама по себе, не обращая внимания на смену власти и не требуя ни кормов, ни ухода. Хотя «без труда ее не вытащишь и из пруда», но ради общего дела постараться можно.

Структура и функции «Главрыбы», образованной еще в 1918 году, были уточнены и конкретизированы декретом Совнаркома «О реорганизации Главного управления по рыболовству и рыбной промышленности в России и его органов на местах». В декрете подчеркивалось, что «в Северном бассейне рыболовство имеет общегосударственное значение». По тем временам такая формулировка многого стоила. Здесь тебе и первоочередные поставки материалов, и увеличенные пайки для работников, и даже валюта для закупки необходимого сырья и оборудования у капиталистов: от угля для паровых котлов тральщиков до крючков ярусного лова. В ведение «Главрыбы» было передано производство сетных, бондарных и других предметов промыслового снаряжения, а также ремонт и постройка всего рыбопромыслового флота. В декрете впервые предусматривалось образование местных рыболовных органов не по административному принципу, а с учетом дислокации бассейнов. Конечно, если того требовали интересы общего рыбного дела.

Как только Архангельск покинули войска Антанты и белые офицеры генерала Миллера, на основании этого декрета Совнаркома 10 марта 1920 года Архгубревком, губсовнархоз и губпродком принимают постановление о национализации предприятий рыбной промышленности и создании Беломорского управления рыбо-звериными промыслами*. Этой организации и было поручено восстановление разваленных кустарных рыбо-звериных промыслов, а также налаживание и развитие государственной рыбной промышленности на Севере.

Налаживать и развивать... Но как? Естественно, за счет уже существовавших на тот момент производственных сил и средств производства. Читаем параграф первый данного постановления:

«1. Все частные предприятия, фирмы, акционерные общества и капиталистические товарищества, как занимающиеся добычей и обработкой рыбо-звериных промыслов, так и имеющие подсобное для промыслового дела значение, со всеми их активами объявляются собственностью РСФСР и передаются в ведение Беломорскому Управлению в порядке особой инструкции, каковую поручается выработать Архгубсовнархозу в кратчайший срок».

Вот так, господа-товарищи, надо действовать: отобрать и передать на основании инструкции, которую еще надо составить! То есть бежим впереди паровоза, который уже все равно никому не остановить. Ну как не вспомнить здесь слова предпринимателя Епимаха Могучего о том, как в феврале 1917 года, то есть после свержения царского и установления Временного правительства, «было созвано совещание, на которое были приглашены

* Под «рыбо-звериными промыслами» подразумевались как рыбный промысел, так и добыча морского зверя, в первую очередь гренландского тюленя, который приходил в Белое море для воспроизводства, а весной лежбища тюленя с народившимися детенышами-бельками вместе со льдами проходили через Беломорское Горло в Баренцево море. Добыча тюленя велась как с берега, так и со зверобойных судов.

мелкие судовладельцы и предприниматели Мурманского берега. На этом совещании было решено, что все скупленные частными предпринимателями рыбные и тюленьи продукты, как на Мурманском берегу, так и в Норвегии, по прибытии в Архангельск поступают в распоряжение продовольственного Комитета, который будет уплачивать предпринимателю с пуда тюленьего и трескового жира по 50 копеек, а за рыбу — 15 коп. При такой постановке дела работать вполне было можно...»*.

Но выигравшим Гражданскую войну большевикам полумеры уже не нужны. Во втором параграфе цитируемого нами постановления значится:

«2. Все учреждения и организации, занимающиеся рыбными и морскими звериными промыслами, передаются в ведение Беломорского Управления и становятся техническим аппаратом, приводящим в исполнение все решения и постановления последнего».

То есть данным параграфом предпринимателю Могучему четко указано его место, как сейчас говорят, «руководителя среднего звена», которое он должен занять и работать на благо революции. (В скобках заметим, что через десять лет «старорежимные» специалисты — хотя других-то спецов не было! — будут объявлены вредителями и врагами народа с вытекающими отсюда последствиями.)

И лишь третьим параграфом в цитируемом нами постановлении говорится:

*«3. Для организации и управления рыбными и морскими звериными промыслами на Севере при Архангельском губернском совете народного хозяйства образуется Беломорское управление рыбо-звериными промыслами под руководством коллегии из трех лиц»**.*



Первое управление Архобластьрыбы

Фото из Государственного архива Архангельской области

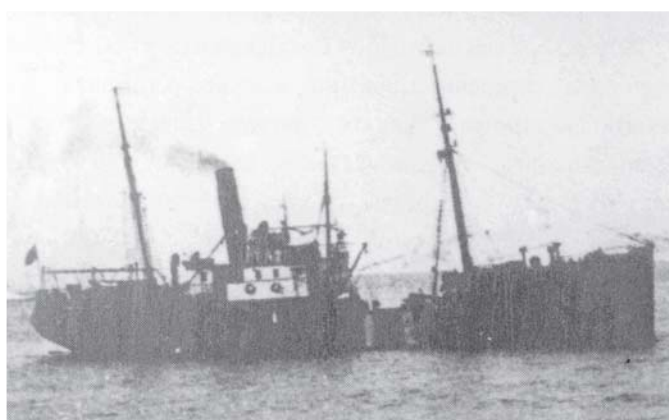
* Цитата из статьи «...Большевицкая власть насилия не проявляла», опубликованной в газете «Рыбный Мурман» (№ 1 1977 года) в подборке материалов под рубрикой «Рожденная Октябрем» (страницы истории рыбной промышленности Севера, год 1917).

** Цитируется по сборнику документов и материалов в двух томах «Развитие рыбной промышленности Мурманской области (1920–1985 гг.)». Мурманское книжное издательство. Том 1. 1986.

В состав коллегии были назначены: председателем тов. А. П. Попов и членами тт. Виноградов и Станиславский. Эти товарищи подошли к порученному делу со всей серьезностью и через две недели, к 25 марта 1920 года, создали вверенное им Беломорское управление с утвержденной структурой: «отдел административный, а также отделы финансово-счетный, снабжения, заготовительный, технико-строительный, оперативный, научно-технический»*. Так вот, в оперативном отделе был подотдел тралового лова, в ведение которого и передали 12 отчужденных траулеров: 6 – рыбопромышленника Беззубикова, 6 – губернского Центросоюза и еще один, чуть позже, от частной научно-промысловой компании (очевидно, траулер «Дельфин» экспедиции Аверинцева). Этот подотдел «фактически выполнял функции управления тралового флота, поскольку ведал эксплуатацией тринадцати национализированных траулеров, их снабжением, комплектованием команд, планированием промысла, учетом уловов, товарно-материальных ценностей и другими вопросами, которые обеспечивали работу первого тралового флота советской России...»



РТ-42 «Пинагор»

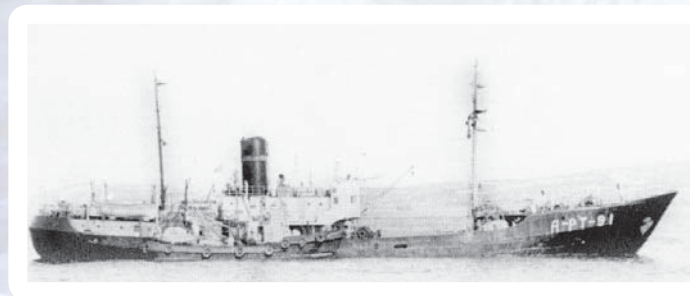


Построен в 1899 году на верфи «Edward Brothers», North Shields, Англия. Бывший норвежский рыболовный траулер «Albatros».

21.01.1917 года куплен Морским ведомством России и зачислен в состав ФСЛО как Т-42. Участвовал в Первой мировой войне.

17.02.1918 года перешел на сторону Советской власти. 08.05.1918 года разоружен и продан фирме «Беззубиков и сыновья». 19.03.1920 года национализирован и передан в распоряжение Беломорского Управления рыбо-зверинными промыслами (Архобластьрыба). С 01.09.1921 г. – Т-42 «Пинагор». В качестве рыболовного траулера (капитан Г. А. Епифанов) вошел в состав Облгосрыбпрома (Архангельск). Списан в 1932 году.

Основные элементы: длина 36,98 м, ширина 6,35 м, осадка носом/кормой 2,59/3,50 м, водоизмещение 470 т, валовая вместимость полная/чистая 205/105 брт, 1 паровая машина тройного расширения мощностью 360 л. с., скорость 10 узлов, дальность плавания 1000 миль.



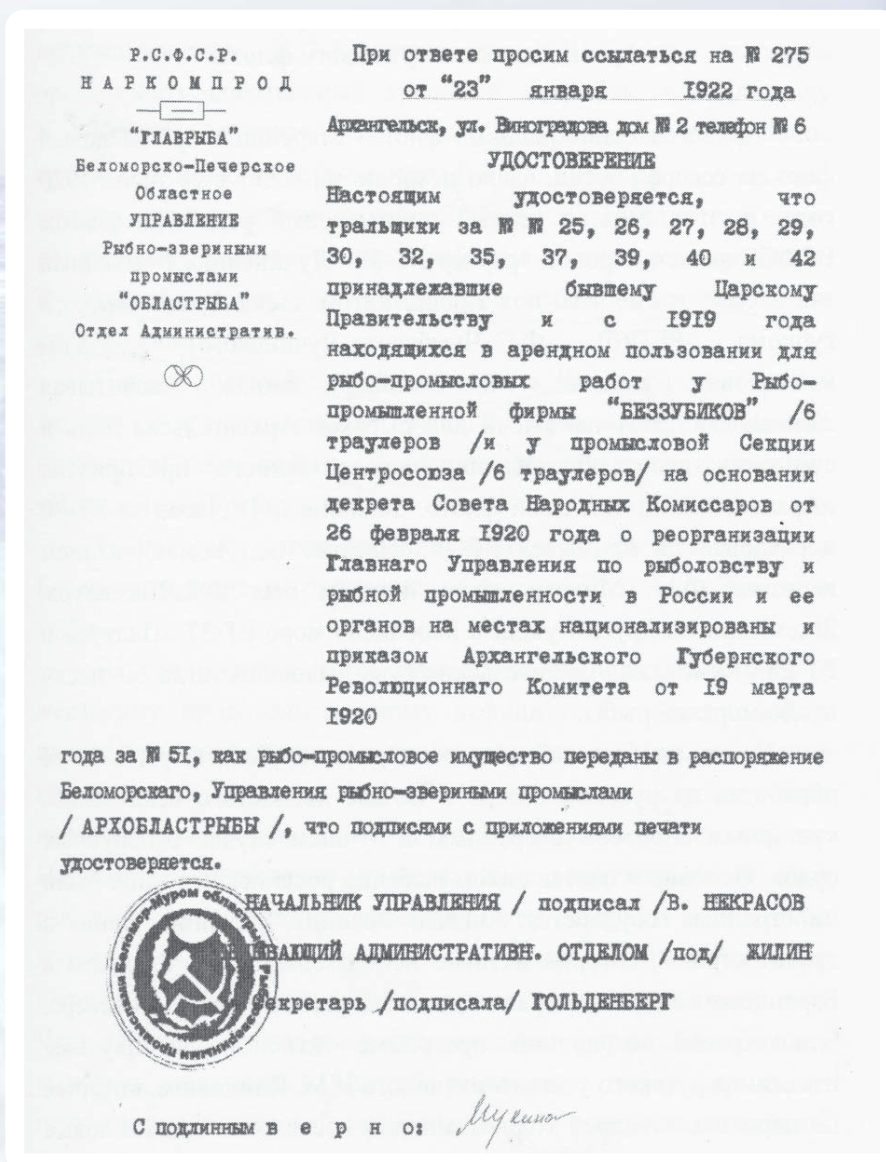
Название одного из первых отечественных траулеров «Пинагор» было дано еще одному судну – РТ-91 «Пинагор» (в Архангельском траловом флоте с 1951 по 1972 г.).

* Здесь и далее используются материалы и цитируется из книги «90 штормовых лет», Архангельск, 2010.

Обратим внимание: создается губернское управление рыбо-зверинными промыслами в Беломорье и на Мурмане, и лишь подотдел одного из отделов данного управления ведает траловой флотилией. Что это, недооценка эффективности тралового лова? Очевидно, да, как очевидно и то, что гладко лишь на бумаге, а кто знает, где они, эти траулеры, как они там зимуют на Мурманском берегу и есть ли они вообще в наличии? Эти вопросы в первую очередь интересовали капитана Ивана Павловича Буркова, которому и поручили «выступать от имени Управления по всем вопросам промыслового дела». Первое, что надо было сделать Буркову – выехать к месту базирования траулеров. И не забыть взять с собой документ, который хранится сейчас в госархиве Архангельской области:

«Удостоверение

Настоящим удостоверяется, что тральщики за №№ 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 35, 37, 39, 40 и 42, принадлежащие бывшему царскому правительству и с 1919 года находящиеся в арендном пользовании для рыбопромысловых работ у рыбопромышленной фирмы «Беззубиков» (6 траулеров) и промысловой секции Центросоюза (6 траулеров), на основании Декрета Совета Народных Комиссаров от 26 февраля 1920 года о реорганизации Главного управления по рыболовству и рыбной промышленности в России и ее органов на местах национализированы и приказом Архангельского губернского революционного комитета от 19 марта 1920 года за № 51, как рыбо-промысловое имущество переданы в распоряжение Беломорского, Управления рыбо-зверинными промыслами / АРХОБЛАСТРЫБЫ /, что подписями с приложениями печати удостоверяется.



«Данный документ приведен в полное соответствие с оригиналом», – так утверждают архивные работники.
(Из книги И. В. Паролова «Суда Архангельского тралового флота», Архангельск, 2013)

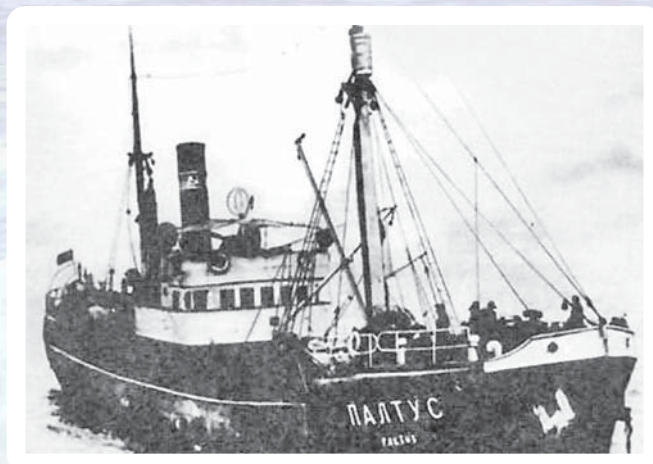
* А. А. Киселев, А. И. Краснобаев. «История Мурманского тралового флота (1920-1970 гг.)». Мурманское книжное издательство, 1973.

Что же за картину увидел капитан И. П. Бурков в Порчницах* и Порт-Владимире**, где на зиму был оставлен ныне национализированный флот? Прежде всего скажем, что добраться туда в марте-апреле было нелегко: лед в Белом море еще не сошел и пароходы не ходили, а берегом по весенней распутице... Была железная дорога, через Петроград, но и на нее, как мы понимаем, весной 1920 года надежды было мало. Так что, надо думать, в первую очередь сработала более цивилизованная связь – телеграф, по которому передавались распоряжения и команды представителям в Александровске и Мурманске.

В местах зимовки траулеров прежние хозяева предусмотрительно оставили по несколько десятков человек, которые охраняли и по мере возможности готовили суда к лет-



РТ-37 «Палтус»



Построен в апреле 1911 года на верфи «Hall, Russell & Co», Абердин, Англия. Бывший аргентинский траулер «Siete» компании «Sociedad Pescadora Argentina», Буэнос-Айрес.

29.09.1916 года куплен Морским ведомством как Т-37 и 20.01.1917 года включен в состав ФСЛО (Флотилии Северного Ледовитого океана).

Участвовал в Первой мировой войне. 17.02.1918 года перешел на сторону Советской власти. 22.05.1918 г. выделен для передачи Норвегии в счет погашения долга Морского ведомства, но в

августе 1918 г. захвачен белогвардейцами и продан Центросоюзу. 25.02.1920 г. захвачен в Архангельске частями РККА. 19.03.1920 г. национализирован и передан в распоряжение Беломорского Управления рыбо-зверинными промыслами (Архобластьрыба).

В качестве рыболовного траулера вошел в состав Облгосрыбпрома (Архангельск). С 01.09.1921 г. – Т-37 «Палтус», с 1935 г. – РТ-37 «Палтус». Капитан П. К. Моисеев. В 1938 году передан в состав МТФ. В 1941 г. мобилизован, в 1942 г. возвращен тралфлоту.

В марте 1958 года, выйдя с заводского ремонта в Мурманске и не определив девиацию, последовал в Мотовский залив. Через сорок минут, после прохождения маяка Сеть-Наволоок, во время сильного снежного заряда с полного хода вылетел на берег. Экипаж покинул погибшее судно на шлюпках. Жертв не было.

Основные элементы: длина 43,15 м, ширина 7,25 м, осадка 3,50 м, водоизмещение 550 т, вместимость полная 276 рег. т, 1 вертикальная паровая машина мощностью 450 л.с., скорость 10,5 узла.

* ПОРЧНИХА (в поморской лоции — Поршниха), населенный пункт в одноименной губе, к востоку от устья р. Воронья. В 1920 году постоянных жителей не было. По переписи 1926 года проживало 4 человека.

** ПОРТ-ВЛАДИМИР, населенный пункт на о. Шалим, при входе в Ура-губу Баренцева моря. Прежнее название — Еретики. В 1905 стояло 2 дома, 3 стана, 4 амбара. Населенный пункт зарегистрирован в 1920 году. До 1930-х годов был обитаем только в промысловое время.

нему промыслу. Как это обычно бывает, им, наверное, были выданы авансы, оставленные зимовщиками дома на прокорм семей. Сами же работники занимались порученным делом, время от времени судача о приходящих из Питера и Архангельска революционных событиях. Ближе к весне надо было готовить траулеры к перегонке в Архангельск, потому что другого пути попасть домой и быть «в деле» – а вдруг в навигацию все же удастся выйти на промысел и подзаработать денег? – у людей не было. Вот как описывают события тех дней авторы книги по истории Мурманского тралфлота:

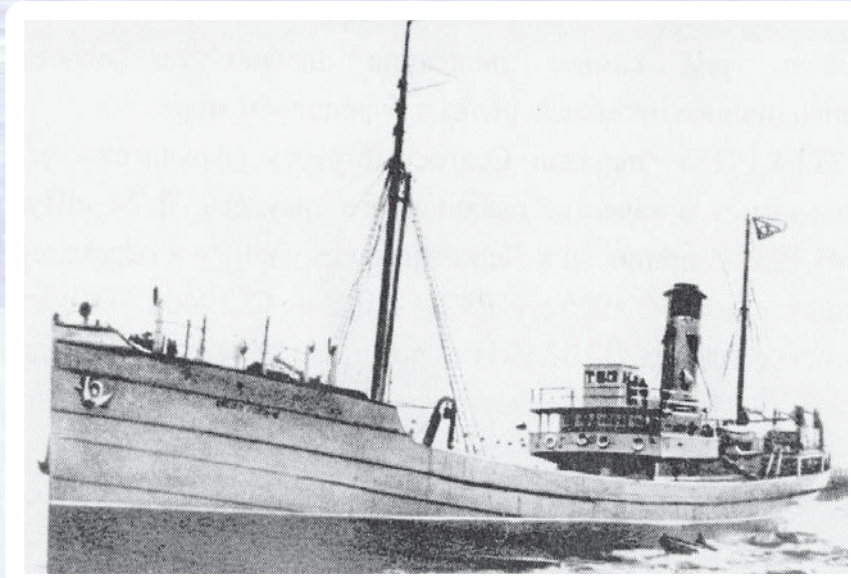
«К весне из разных мест стали приезжать новые люди, которые включились в подготовку судов к промыслу...



РТ-25 «Сайда»

Построен в 1905 году на верфи «Cook, Welton & Gemmel», Беверли, Англия. Бывший английский траулер «Дупато», с 15.04.1914 года испанский «Villa de see».

07.07.1916 года куплен Морским ведомством России как Т-25 и 05.12.1916 года включен в состав ФСЛО (Флотилии Северного Ледовитого океана). 17.02.1918 года перешел на сторону Советской власти. В августе 1918 года захвачен белогвардейцами и продан Центросоюзу.



25.02.1920 года захвачен в Архангельске частями РККА. 19.03.1920 года национализирован и в качестве рыболовного траулера «Канин» передан в распоряжение Беломорского Управления рыбо-зверинными промыслами (Архобластьрыба). С 01.09.1921 года – Т-25 «Сайда», с 1935 года – РТ-25 «Сайда», с 1947 года – РТ-40 «Сайда».

Входил в состав Севгосрыбтреста (Архангельск). Капитан Н. И. Новожилов. С 1938 года находился в составе МТФ. С 10.11.1941 по 17.03.1942 из-за плохого технического состояния использовался Северным флотом как отопитель. В 1946 году вновь вошел в состав МТФ. С 1952 года использовался как сухогруз. 06.10.1961 года столкнулся с греческим пароходом «Glifada» у мыса Мишуков и затонул. Жертв нет.

Основные элементы: длина 42,02 м, ширина 6,71 м, осадка 3,91 м, водоизмещение 475 т, вместимость полная/чистая 265/134 брт, 1 вертикальная паровая машина тройного расширения мощностью 500 л. с., скорость 10,5 узла, дальность плавания 2640 миль, экипаж 20 чел.

Главная задача, которую решали 85 человек первого состава тралфлота, заключалась в том, чтобы как можно быстрее привести суда в Архангельск, отремонтировать их и начать промысел. В Порчнихе и Порт-Владимире не было ни ремонтных мастерских, ни угля. Архангельская тралбаза на запрос ответила: «Угля нет. Ждите дальнейших распоряжений».

...Майским утром из Порчнихи, держа курс на восток, вышел караван тральщиков.

«Добыча» угля в Иоканье оказалась делом нелегким. Из трюма полузатонувшего транспорта достать уголь было невозможно, и морякам пришлось с помощью кувалды и зубила снимать палубный настил. Таким образом, все шесть порчнихинских траулеров за получили уголь и благополучно прибыли в Архангельск.

Группа судов, зимовавших в Порт-Владимире, оказалась еще в более худшем положении. Моряки буквально наскребли угольной смеси и кое-как дотянули суда до Александровска. Здесь на пристани случайно обнаружили штабель заросшего травой и перемешанного с мусором угля. Расчистили землю и, выбирая каждый кусочек, погрузили уголь в бункера.

...Началась хлопотливая и нелегкая подготовка флотилии к выходу на промысел. Механические мастерские Архангельска задыхались от заказов, и траулеры пришлось ремонтировать по очереди: полностью готовили одно судно, а затем переходили на другое.

Выглядели первые суда малопривлекательно: черный с низкими бортами корпус, высокая, чуть откинута назад, труба, деревянная, кое-как сколоченная и не всегда даже покрашенная рубка.

Траулер имел паровую машину и мог перевезти не более ста тонн груза. Для размещения команды (23 человека) на тральщике было четыре жилых помещения: две маленькие каюты (для капитана и старшего механика), каморка для инструктора-иностранца и общий кубрик для всех остальных, служивший морякам и столовой, и спальней, и сушилкой для одежды.

Экипажи первых судов набирались по вольному найму в основном из числа поморов архангельских, мезенских и терских деревень»*.

— Излишне говорить и о том, что трудности при подготовке судов к выходу в море были во всем: в снабжении промысловым оборудованием, солью, льдом, запчастями, рабочей одеждой, продовольствием, — пишет редактор газеты «Рыбак Севера» Н. И. Зеленина в книге «90 штормовых лет», изданной к юбилею Архангельского тралфлота. — Только к середине июля вместо запланированного мая с невероятным трудом удалось отправить в рейс лишь несколько траулеров.

Первым под флагом РСФСР ушел 29 июня 1920 г. из Архангельска на промысел траулер Т-30 под командованием капитана Микеля Андреевича Викмана. Эта дата традиционно считается днем рождения первого государственного тралового флота России... Второй траулер, Т-39, вышел 30 июня. Его повел на промысел капитан Федор Михайлович Михов. Вслед за первыми двумя в рейс из Архангельска направились в июле еще несколько траулеров: Т-28 (капитан С. Д. Копытов), Т-25 (капитан Н. И. Новожилов), Т-29 (капитан А. П. Новожилов), Т-26 (капитан С. П. Леонтьев), Т-35 (капитан П. П. Катц)... — они были вооружены тралами и промысловым оборудованием, оставшимися от прежних хозяев.

Непростым был тот первый советский промысел. Рейс Т-30, например, продолжался чуть более 13 суток с переходами в район лова и обратно. Экипаж сделал 49 тралений и добыл 2850 пудов рыбы — в основном пикши. Приблизительно так же сработала и команда Т-39.

* А. А. Киселев, А. И. Краснобаев. «История Мурманского тралового флота (1920-1970 гг.)». Мурманское книжное издательство, 1973.

В ту навигацию судам молодого тралфлота не удалось поработать в полную силу. Сказались затруднения с углем и промысловым снаряжением. Траулеры сумели сделать в том году лишь по три-пять рейсов. Средний вылов на судно составил тогда 8400 пудов (135 тонн).

На выгрузку траулеры ходили в Архангельск на Факторию. Там уже были причал, склад. Все это принадлежало прежде Торговому дому «Беззубиков и сыновья». Там же находились трало-такелажная и небольшая механическая мастерская с кузницей, в которой работали 4-5 человек. И то и другое служило некоторым подспорьем для вооружения и ремонта траулеров. Тем не менее промвооружение для судов закупалось за границей, в частности, в Норвегии.

...О подготовленности к работе экипажей В. Гринер* писал после окончания промыслового сезона 1920 года следующее: «Имеющийся личный состав траулеров Областьрыбы не может считаться достаточно опытным. Большинство лиц, занимающих должности 1-й категории, работают на траулерах второй год, причем промысловые плавания совершали, начиная со второй половины сезона. Наиболее опытный, капитан Викман, имеющий общий стаж тралового промысла около 7 лет, уехал в Латвию. Есть лишь один первоклассный специалист для работы в море с тралами – это тралмейстер-инструктор Ф. Шамалуев».

В навигацию 1921 года траулеры выходили в рейс не только под номерами, но и с названиями, присвоенными им. Вместо прежних, дореволюционных типа «Грумант», «Надежда», «Мезень», «Патрон», траулеры получили названия рыб: «Треска», «Пикша», «Окунь», «Сайда», «Зубатка», «Пинагор», «Камбала», «Навага», «Кумжа», «Палтус», «Налим», «Скат», «Дельфин», за что моряки окрестили флот «рыбьей флотилией». При этом один, Т-30, получил нехарактерное название – «Лучинский» – в память о погибшем в марте 1921 года революционном деятеле Чумбарове-Лучинском. Почему особое имя было присвоено именно этому траулеру? Он открыл навигацию 1921 года. Кроме того, по сравнению с другими траулерами Т-30 был в лучшем техническом состоянии, располагал более мощной машиной — 600 л. с.**

Вот полный список первых судов тралового флота и капитанов этой «рыбьей флотилии»:

- РТ-25 «Сайда» – капитан Н. И. Новожилов;**
- РТ-26 «Треска» – капитан С. П. Леонтьев;**
- РТ-27 «Окунь» – капитан М. В. Михеев;**
- РТ-28 «Камбала» – капитан С. Д. Копытов;**
- РТ-29 «Навага» – капитан А. П. Новожилов;**
- РТ-30 «Лучинский» – капитаны М. А. Викман и Г. Я. Каск;**
- РТ-32 «Кумжа» – капитан Г. А. Шлыков;**
- РТ-35 «Пикша» – капитан П. П. Катц;**
- РТ-37 «Палтус» – капитан М. К. Моисеев;**
- РТ-39 «Зубатка» – капитан Ф. М. Михов;**
- РТ-40 «Скат» – капитан А. М. Овчинников;**
- РТ-42 «Пинагор» – капитан Г. А. Епифанов.**

* Заведующий траловым подотделом Архобластьрыбы.

** Книга «90 штормовых лет», Архангельск, 2010.

2. «Дело государственной важности»

Область рыба наряду с траловым старалась наладить и все другие виды обычного, так называемого кустарного промысла: сельди, семги, прибрежный лов трески с помощью ярусов и уд, добычу морского зверя. Вернее будет сказать, что именно этим занимались новоявленные управленцы в первую очередь. Хотя и без их помощи по всему побережью Белого и Баренцева морей собирались сотни артелей, приводились в порядок моторные боты и малые суда. «Море – наше поле», – в эту поговорку поморы вложили смысл и уклад своей жизни. На селе каждый шаг, каждая работа подчинены сезонной разумности, многовековому ритму жизнедеятельности. И чтобы подладиться под этот ритм, чтобы затем постараться втиснуть его в жесткие рамки декретов и ценных указаний, в приморские районы направлялись уполномоченные со специальными оперативными заданиями как можно скорее наладить промыслы, доставку в Архангельск, в центр страны рыбы и других морепродуктов. Созданы были на территории губернии и районные управления Областьрыбы.

Как два года назад острота продовольственного вопроса в изолированной своим политическим режимом Архангельской губернии явилась своего рода импульсом для развития местных научно-промысловых исследований, так и после восстановления советской власти на Севере в обстановке царившего в стране продовольственного кризиса развитие рыбных промыслов стало «делом государственной важности». В Архангельске начала действовать Северная научно-промысловая экспедиция ВСНХ (Высшего Совета Народного Хозяйства) под руководством Н. М. Книповича. Преемственность между ней и экспедицией Аверинцева не ограничивалась одним названием: рыбопромысловые работы были начаты с продолжения работ Аверинцева и фактически выполнялись теми же методами. Все работы были сосредоточены главным образом в руках организаций государственных, притом центральных. В 1921 году специальным декретом Ленина в Москве был основан Плавучий морской институт (Плавморнин), в дальнейшем преобразованный в Государственный океанографический институт (ГОИН).

Наука наукой, а без производства, без конкретной помощи самим рыбакам дело не сделаешь. Тем более дело государственной важности. И уже в 1920 году на Мурман отправляются маршруты с хлебом, солью, одеждой, тарой и строительными материалами. Несколько позже прибывают три тысячи трудармейцев. Осенью того же года В. И. Ленин подписывает декрет Совета Народных Комиссаров об улучшении продовольственного снабжения Мурманска. Рыбаки, как люди, занятые тяжелым трудом, стали получать красноармейский фронтной паек в полуторном размере.

А в последние дни, под занавес этого первого для советского Севера года, в решении Совета Труда и Оборона от 29.12.1920 было записано о необходимости «удовлетворять все заявки и требования Главрыбы на материалы для выработки и заготовки орудий лова или предметов, необходимых для снабжения рыбной промышленности, и удовлетворять в первую очередь после военных заданий».

В следующем, 1921-м году, 30 марта Совет Труда и Оборона принимает решение о приобретении для Мурманского орудий лова и промыслового оборудования на более чем миллион золотых рублей. В. И. Ленин лично следит за доставкой рыболовного снаряжения из Норвегии: мотоботов, лодок, манильского троса и т. д. В апреле рыбакам Мурманского было послано из центра страны 20 вагонов с продовольственными и промышленными товарами, в мае — еще 12 вагонов.

Надо сказать, что правительство Республики Советов, Архангельский губсовнархоз, а затем и власти Мурманска (до лета 1921 года Мурман был уездом Архангельской губернии) подписывали немало декретов и постановлений с целью быстрее развития рыбной



Выгрузка улова с траулера в 1920-е годы

отрасли Севера и мурманских промыслов. Вчитаемся в строки отдельных, теперь уже архивных, документов.

Вот резолюция, то есть решение, принятое Первым Мурманским уездным съездом Советов о развитии народного хозяйства уезда от 22 марта 1920 года. Этот стратегический документ поражает масштабом поставленных задач. Съезд, который проходит в первые дни после изгнания с Севера интервентов и белогвардейцев, по сути дела дает развернутую программу развития края на 10-15 лет вперед. И, как показала история – верную программу:

– *Максимум улова возможен только при условии снабжения рыбаков новейшими промысловыми судами. Для этого необходимо выработать тип наиболее совершенных моторных судов...*

– *Необходимо устроить на Мурмане эллинги для постройки судов, ботов и прочее, а также судоремонтных мастерских.*

– *Приспособить пристань в Мурманске для приемки рыбных грузов.*

– *Для холодного транспорта свежей рыбы вглубь Советской России необходимо оборудовать вагоны-холодильники и ледники по станциям, а также судов-холодильников.*

– *Принять меры к устройству консервных заводов и улучшению способов засола и обработки рыбы.*

– *Создать траловый флот для использования океанских банок.*

– *Построить бондарные заводы и бондарные мастерские.*

– *Построить дома, столовые, общежития, пекарни для местных и приезжих рыбаков.*

– *Организовать промыслово-научные станции.*

– *Произвести статистико-экономическое обследование промыслов в текущую навигацию*.*

Вдумаемся, дорогой читатель: вместе с текущими, насущными задачами дня, как бы между прочим делегаты съезда решают создать траловый флот для океанского промысла рыбы. Не организовать траловый лов, не изучить перспективы, а сразу – создать траловый флот! И это на фоне полнейшего упадка и запустения мурманских рыбных промыслов. Вот что пишет в докладной записке от 1 мая 1920 года в Главрыбу заведующий Мурманской биологической станцией, ученый с мировым именем Г. А. Ключев:

«Как это ни странно, но нужно сознаться, что постановка наших рыбацких промыслов на Мурмане находится в настоящее время почти во всех своих отраслях в точно таком же положении, в каком она находилась в конце 50-х и начале 60-х годов прошлого столетия...

За все эти десятки лет на Мурмане не прибавилось выработки ни одного нового про-

* Здесь и далее документы цитируются по сборнику документов и материалов в двух томах «Развитие рыбной промышленности Мурманской области (1920-1985 гг.)». Том 1. Мурманск, 1986.



**Мелкие парусные рыболовные суда ёлы и шняки.
1917–1920 гг.**

и в своей деятельности руководствуется распоряжениями и указаниями последней, лишь в исключительных, не терпящих отлагательства случаях сносится непосредственно с Главрыбой, известив потом Областьрыбу».

Причем в данном документе непосредственное подчинение Областьрыбе созданного райуправления подчеркивается дважды. Очевидно, тому были свои причины. Мурманск в те годы привык к самостоятельности и получению прямых распоряжений от правительства республики из Питера и Москвы. Подчинение Архангельску, тем более в столь важном вопросе, как рыбный промысел, вне сомнений тяготило мурманские власти. Этот нарождающийся конфликт между губернским Архангельском и уездным Мурманском получил неожиданное продолжение на втором Мурманском уездном съезде Советов, который, рассмотрев работу районного управления рыбо-зверинными промыслами, в принятой резолюции записал:

«Заслушав доклад представителя рыбзверпрома тов. Бородин... работу райрыбзверпрома признать неудовлетворительной, настоящий рыболовный сезон был детально не подготовлен, и ввиду этого громадный приток рыбы в данный сезон полностью использован не был. То количество рыбы, которое выловлено в данный рыболовный сезон, ничтожно...»

Надо думать, что данное решение во многом было принято «в пику» Областьрыбе, чтобы указать республиканским властям на невозможность руководить мурманскими промыслами из Архангельска.

Реакция центра не заставила себя ждать: приказом Народного комиссариата продовольствия от 21 декабря 1920 года было организовано Мурманское областное управление рыбными и зверинными промыслами. При этом сам Мурман до лета 1921 года оставался уездом Архангельской губернии! Председателем Муробластьрыбы назначается П. А. Смирнов, техническим руководителем (управляющим промыслами) Ф. Н. Пивоваров.

В это же время центр принимает еще ряд важных для рыбаков решений. Это постановление Совета Труда и Оборона от 29 декабря 1920 года о мерах, обеспечивающих успешность рыбных заготовок. Эти меры, то есть требования Главрыбы перед правительственными учреждениями, ставятся на второе по значимости место после военных заданий. Подписываются и два Декрета Совета Народных Комиссаров: «об охране рыбных и зверинных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море» от 24 мая и «об установлении государственной

дукта, а вырабатываемые продукты не улучшились в качественном отношении...»

В 1920 году создается Мурманское районное управление Областьрыбы (Беломорско-Мурманского управления рыбо-зверинными промыслами в Архангельске). В положении о Муррайуправлении от 13 июня 1920 года, в частности, говорится:

«Во всех своих работах Мурманское райуправление подчиняется непосредственно Областьрыбе

монополии на рыбные промыслы» от 31 мая 1921 года. Названия декретов СНК говорят сами за себя: первым охрана отечественных рыбных и звериных угодий возлагается на суда военного флота и пограничную охрану РСФСР; вторым – отменяется государственная монополия на производство рыбных промыслов в водных угодьях республики. «Исключительное право эксплуатации водных угодий для целей рыбной промышленности принадлежит Главрыбе», – гласят строки декрета.

31 мая 1921 года Мурманский уездный исполком на своем расширенном заседании рассматривает вопрос о положении дел в Муробластьрыбе и оказания содействия ей для успешного развития рыбо-звериной промышленности. В протоколе этого совещания в мажорном тоне записано: «Обязать все учреждения в ударном порядке оказывать всяческое содействие Муробластьрыбе... Все требования Муробластьрыбы должны быть исполнены в срочном порядке... Всех рыбаков и специалистов по рыбному делу в срочном порядке изъять из всех учреждений без исключения и немедленно откомандировать в распоряжение Областьрыбы...»

Как видим, одно дело признать неудовлетворительной работу районного управления Архангельской Областьрыбы, и совсем другое – дать «карт-бланш» своей, Мурманской Областьрыбе. Мало того, выступая на заседании первого Мурманского губернского съезда Советов 16 июля 1921 года, начальник Муробластьрыбы Я. П. Бронштейн резко критикует своих бывших руководителей и нынешних коллег.

Надо сказать, что обозначившиеся в 1920 году трения между руководителями рыбной отрасли Мурманска и властями Архангельска имели свое продолжение в будущем и уперлись в, казалось бы, принципиальный вопрос: чей траловый флот, Мурманский или Архангельский, был первым в Советской России? Да, 29 июня 1920 года в 3 часа ночи капитан М. Викман вывел из Архангельского порта на промысел траулер Т-30. Эту дату берут за точку отсчета как моряки Архангельского, так и Мурманского траловых флотов. И правильно делают, потому что флот был один, базировался он в Архангельске, который был административным центром губернии, в которую входил и Кольский полуостров. Тому, что впоследствии была образована Мурманская губерния, а флот был перебазирован на Мурман и стал называться Мурманским траловым, есть свои объективные причины. Рыбаки-поморы, в основном выходцы из Архангельской губернии, образовали костяк тралфлота. Кто мог – переехал

СОСТОЯНИЕ ТРАЛОВОГО ПРОМЫСЛА в 1922 году

Число траулеров – 13
Общая добыча: – рыбы в центнерах – 36 409
– жира в центнерах – 984
Количество рейсов – 66
Средняя продолжительность рейса в сутках – 23,00
Добыча за рейс рыбы в центнерах по соленому весу – 552
Добыча за рейс рыбьего жира в центнерах – 14,9
Число тралений за рейс – 107,5
Добыча за подъем трала в центнерах – 5,8
Добыча на 1 тонну угля:
Рыбы – 4,46 ц
Жира – 0,12 ц
Простой в порту – 8 с. 23 ч.
Улов за сезон
на 1 ч. судокоманды в центнерах – 116,4
Улов за рейс
на 1 ч. судокоманды в центнерах – 22,9

Здесь и далее по тексту в оформительских информационных блоках использованы материалы из газеты «Рыбный Мурман» за 1977 год, помещенные в тематических «разворотах» под рубрикой «Рожденная Октябрем» (страницы истории рыбной промышленности Севера)

ХРОНИКА 1922 ГОДА

Летом из Петрограда на Север пришли два военных тральщика — «Патрон» и «Светлана». Военное ведомство передало их Архангельскому Облгосрыбпрому. После переоборудования для рыбного промысла эти суда получили названия «Налим» и «Форель».

* * *

20 сентября. Совет Труда и Оборона принял постановление «О переводе на хозяйственный расчет государственных рыбопромышленных предприятий», по которому государственные предприятия рыбной промышленности были сняты со всех видов государственного снабжения.

* * *

Соотношение пород рыбы в уловах траулеров (в процентах) в 1922 году составило: треска — 45,9, пикша — 47, камбала — 1,7, зубатка — 2,4, остальные породы — 3,0.

* * *

Промысловый период начался 1 апреля, закончился 27 ноября.

* * *

В Мурманском прибрежном тресковом промысле участвовали 864 малых промысловых судов, ловцов — 3171 человек, улов рыбы (в соленом виде) составил 39 149 центнеров.

на постоянное место жительства в Мурманск. Их заслуга в деле становления и подъема первого и самого крупного в СССР тралового флота неоченима. Как не оценим и вклад специалистов из Одессы, Херсона, Ленинграда, других городов страны, пославших выпускников своих мореходок в Мурманск. Тех, кто наравне с рыбаками-поморами добывал рыбу в северных морях. И хотя официально Архангельский тралфлот был восстановлен лишь во второй половине 1940-х годов путем переподчинения опергруппы Мурманского тралфлота в Архангельске, рождение АТФ произошло в 1920 году. Работала Архангельская контора Севгосрыбтреста, а в 1930-е годы — Северный траловый трест (Архангельская траловая база). И не надо вот уже почти столетие ворошить заскорузлые, как ладони рыбака-помора, старые обиды и никому не нужные амбиции...

Поставив точку в этой теме, продолжим разговор о «деле государственной важности» — становлении тралового флота Страны Советов. И вернемся в Мурманск начала 1920-х годов. В город, который становится центром периферийной губернии, где «единственным видом всей уже существующей промысловости» (так записано в протоколе заседания первого Мурманского губернского съезда Советов) является Областьрыба, в ведении которой находится рыбный промысел. И вдруг в 1922-1923 годы над Областьрыбой нависает угроза ликвидации. В чем дело? А происходит то, что всегда случается при переходе от авторитарного способа управления экономикой к рыночным отношениям. На Севере России таких переходов в XX веке можно насчитать как минимум пять. Первый — до 1914 года, когда империя пыталась встать на капиталистические рейсы, а на Мурмане налаживали траловый лов первые отечественные рыбопромышленники. Второй — в годы антибольшевистской Северной области (1918-1919 гг.), когда в новых экономических условиях заработала Северная научно-промысловая экспедиция Аверинцева. Третий — годы НЭПа, ленинской новой экономической политики. Четвертая попытка перехода к рыночной экономике была предпринята во время стахановского движения середины 1930-х годов. Пятый переход начался в начале 1990-х годов и характеризуется развалом рыбной отрасли и океанического флота страны в целом.

В данный момент нас интересует третий этап, так называемый НЭП. Вновь обратимся к архивным документам. Итак, в июле 1921 года первый Мурманский губернский съезд Сове-

СОСТОЯНИЕ ТРАЛОВОГО ПРОМЫСЛА в 1923 году

Число траулеров — 14
 Общая добыча (в центнерах) — 46 383
 Общая добыча жира (в центнерах) — 1306
 Количество рейсов — 87
 Средняя продолжительность рейса (в сутках) — 22,96
 Добыча за рейс рыбы (в центнерах по солен. весу) — 534
 Число тралений за рейс — 79
 Добыча за подъем трала (в центнерах) — 6,74

 Добыча на одну тонну угля:
 Рыбы — 4,33
 Жира — 0,12
 Простой в порту — 10 сут. 8 час.
 Улов за сезон на 1 ч. (в центнерах) — 137,6
 Улов за рейс на 1 ч. — 22,2

тов дает «карт-бланш» руководителям Муробласть-рыбы, а уже через год в протоколе заседания Мурманского губернского экономического совещания от 5 июля 1922 года записано:

«Слушали: О рыбо-звериных промыслах.

Тов. Роцкан указывает в кратком докладе на общее состояние Область-рыбы, характеризующееся недостатком во всем. Нет судов, нет тары, нет денег. Нищая республика... не может содержать Область-рыбу...

Мы должны добиваться перед Центром раскрепощения промыслов и привлечения к промыслам кооперативного и частного капиталов.

Тов. Голованов говорит, что к такой постановке вопроса нас вынуждает Центр, не снабжая Область-рыбу ни денежными знаками, ни материалами, заставляя нас тем самым, во избежание срыва промыслов, поддерживать Область-рыбу из местных скудных средств, что, несомненно, вредит работе губернских учреждений. Сегодня в губфинотделе получена телеграмма об аресте складов Область-рыбы за невзнос акциза. Совершенно ясно, что государство не может оплатить продукции Область-рыбы.

Постановили:

- 1. Просить Совет Труда и Оборона упроднить государственную монополию на рыбо-звериные промыслы на Мурмане на период 1923 г.*
- 2. Признать необходимым непосредственное участие мурманских хозяйственных органов и коопераций в эксплуатации рыбо-звериных промыслов.*
- 3. Для усиления добычи продуктов промысла привлечь в помощь государственным органам капитал солидных кооперативных организаций.*
- 4. ...предоставить рыбакам право свободного лова и свободной сдачи продуктов своего промысла»*.*

Дальше — больше. Уже через полгода после ослабления государственной узды в рыбной отрасли начинаются необратимые изменения, которые едва не сводят на нет все усилия по организации отечественного рыбного дела. Вновь обратимся к документам, в частности, к протоколу заседания Мургубисполкома о положении дел в Муробласть-рыбе от 3 декабря 1922 года.

«Слушали: Доклад о положении Область-рыбы. Докладчик, временно исполняющий должность начальника Муробласть-рыбы т. Гуцин, и выступавший с дополнением к его

* Здесь и далее документы цитируются по сборнику документов и материалов в двух томах «Развитие рыбной промышленности Мурманской области (1920-1985 гг.)». Том 1. Мурманск, 1986.

ХРОНИКА 1923 ГОДА

В апреле в состав Карелии вошли пять поморских волостей Онежского уезда Архангельской губернии.

* * *

25 Мая Совет Труда и Оборона утвердил «Положение о колонизации Карело-Мурманского узла». Мурманской железной дороге на 70 лет отводилась территория вдоль линии с правом эксплуатации ее лесов, вод, недр. При правлении дороги был образован отдел по эксплуатации рыбных и звериных богатств Севера — «Желрыба», в основном для скупа рыбы и снабжения рыбаков промысловыми материалами.

* * *

За 1923 год «Желрыбой» было скуплено 4339 центнеров рыбы. Собственный улов этой организации — 327 центнеров.

* * *

Заготовку рыбопродуктов продолжало Северное кооперативное объединение по эксплуатации рыбных и звериных промыслов — «Севморрыба».

* * *

В Канинско-Чешском районе большое участие в заготовках наваги приняло Госпароходство, посылавшее в 1923 году специальные пароходы к устьям рек для вывоза этой рыбы в Архангельск.

* * *

В Мурманском береговом тресковом промысле участвовали: ловцов — 3041, промыслов — 891; улов составил 49468 центнеров рыбы.

* * *

За год на Севере было добыто: семги — 5077 центнеров, сельди — 112515 и наваги — 20923 центнера.

докладу т. Алайнис отмечают, что программа промыслов 1922 г. была выработана на основании заинтересованности рыбаков, но положение с самого начала затруднилось вследствие отсутствия кредитов, причем сильный тормоз замечался со стороны железной дороги, которая задерживала как рыбаков, так и грузы за неуплату стоимости провоза. Главрыба не только не снабжала Муробластьрыбу, но даже не отвечала на телеграммы с запросами о снабжении. ...В самой Главрыбе в течение двух месяцев наблюдалась дезорганизация в связи с переводом на хозрасчет и отсутствовало управление местными органами. При отсутствии государственного снабжения Муробластьрыба вынуждена была искать самостоятельно рынки для сбыта своей продукции, чтобы таким путем получить средства для продолжения промыслов».

Что же, в конце концов, происходит и почему

с таким трудом начатое «дело государственной важности» гибнет на корню, так и не дав желаемых результатов? Да, в период НЭПа предпринимаемые правительством меры по преодолению последствий Гражданской войны ставили целью подъем экономики на основе совершенно иных, нежели при «военном коммунизме», принципов. Трудно сказать, насколько эти «иные принципы» эффективны для других отраслей промышленности, а вот в рыбной отрасли без четкой и долгосрочной государственной политики, надо думать, дела не сделать. И слава Богу, что в первой половине 1920-х годов в нашей стране нашлись руководители, сумевшие не только это понять, но и изменить ход событий. (В скобках замечу, что в 1990-х годах в России таких людей не нашлось.)

Да, надо было заменить продразверстку продналогом, чтобы ослабить петлю на шее

крестьянина. Да, необходимы рынок и различные формы собственности, без которых нет и не будет инициативных работников. Да, надо привлекать иностранный капитал и укреплять национальную валюту. Надо. Но во всей этой смешанной экономике с использованием плановых и рыночных механизмов на первом месте должны стоять интересы дела. Именно поэтому, что это «дело государственной важности».

Вернемся к событиям 1920-х годов. В рамках новой экономической политики страны была учреждена Экономическая комиссия Совнаркома по систематизации и разработке законодательства в экономической области. Экономические комиссии (ЭКОСО) создавались и в губерниях как региональные органы Совета Труда и Обороны. И вот в январе 1923 года президиум Северо-западного областного экономического совещания принимает решение об образовании Мурманского рыбопромышленного треста. Летом 1924 года Совет труда и обороны СССР принимает постановление об объединении Архангельского и Мурманского облгосрыбпромов в одно предприятие общесоюзного значения – Севгосрыбтрест с управленческой конторой в Ленинграде. Казалось бы, все идет своим чередом, без громких слов о возможном изменении намеченного Лениным курса. Но Ленина-то уже нет в живых, а созданную им партию прибирает к рукам другой человек. И не в кремлевских кабинетах, а на открытом партийном собрании Севгосрыбтреста 18 сентября 1924 года по докладу управляющего И. А. Мурашева о работе треста принимается следующее постановление:

«Заслушав доклад т. Мурашева, общее собрание коллектива констатирует, что разрозненное выступление государственных и кооперативных организаций в деле оборудования северных промыслов приносит материальный ущерб республике, воздвигаемые кустарным способом постройки не соответствуют задачам развития промыслов и улучшения обработки продукции. Поэтому поручаем правлению Севгосрыбтреста выработать план строительства по оборудованию северных промыслов, который бы обеспечивал развитие их, и выйти с ходатайством в высшие советские, партийные организации, настаивая на проведении этого плана, привлекая к участию его осуществления все организации, работающие на Севере».

Надо думать, что с принятием данного постановления НЭП для рыбаков Севера благополучно закончился. Хорошо это или плохо – пусть каждый решит сам. А мы попробуем «заглянуть в глубинку», понять, чем и как жили рыбаки Севера в первой половине 1920-х годов.

В Поморье после всех революций и войн сохранялась самобытная структура крестьянского хозяйствования, а местные Советы мало чем отличались от созданных после февраля 1917 года земских учреждений. Сложилась парадоксальная ситуация: в поморских селах действовали две силы – с одной стороны, сельские Советы, олицетворяющие новую власть, с другой – дореволюционные сельские общества, сохранившие за собой привычное право распоряжаться своей землей, промысловыми угодьями и собственностью. Подобное двоевластие партийцам, то есть советским руководителям, было ни к чему. Но те и другие понимали, что вести морской промысел можно только сообща, так что промысловики, как и сто лет назад, объединялись в артели. А партийцы, чтобы легче было управлять, пытались эти артели укрупнять, заключали с каждым производственным коллективом договор, думали, как принять добытый улов и чем расплатиться с промышленниками. Как власти привлекали-принуждали рыбаков к работе на благо республики? Члены стоящих на учете артелей освобождались от воинской мобилизации и имели право на получение дополнительного промыслового пайка, снабжались орудиями промысла и материалами. Однако, несмотря на все усилия властей, особого трудового энтузиазма рыбаки не проявляли «ввиду отсутствия среди местного населения сознания необходимости сплотиться в крупные производственные единицы – артели, а также наблюдающегося распада ранее существовавших артелей и укло-



**Руководители строительства морского порта.
1920-е годы**



**Территория тралбазы Севгосрыбтреста.
Конец 1920-х годов**

нения от трудовых мобилизаций, вызванных интересами республики»*.

Проходит еще несколько лет жизни «при Советах», а изменений как не было, так и нет.

«Хотелось бы верить, что жизнь рыбака-промышленника при его упорной борьбе с океанской пучиной даст возможность не быть голодными и холодными. Но так только кажется. Зависимость рыбака от предпринимателя была и есть. Рыбак настолько связан по рукам и ногам этой зависимостью, что ему приходится отдавать предметы своего промысла по очень низкой расценке, чуть ли не даром, сравнивая с расценкою мануфактуры, сахара, муки и других предметов первой необ-

ходимости...». В каком году написаны эти строки: во второй половине 19-го века после отмены в России крепостного права – или в начале века 20-го? Как ни странно, но эта цитата взята из газеты «Полярная правда» от 28 июля 1923 года.

И далее в корреспонденции «Рыбаки берутся за ум» газета пишет: «В Териберке созывается съезд рыбаков. Перед ними стоит целый ряд важных вопросов как о поднятии рыбной промышленности, так и нормальной расценке их промыслового труда. Неужели рыбаки не пойдут дальше старых изношенных карбасов и худых снастей? Они должны отлично учесть, что им никто и ничего не даст, если они сами не подумают об улучшении своего родного дела...»

А теперь посмотрим на положение дел в рыбной отрасли Севера первой половины 1920-х годов, опираясь на сводки и показатели тех лет. Отчитываясь о работе в 1924 году, руководство Севгосрыбтреста сообщало, что производственное задание по промыслу тюленя выполнено лишь на 6,7 процента, из пяти судов, задействованных на зверином промысле, два погибли, сжатые льдами. Задание по кошельковому лову сельди выполнено на 12,5 процента, добыто за год 8185 пудов сельди...

А что наша траловая флотилия? В 1921 году, по существу за три летних месяца, суда

*Здесь и далее из книги «История Мурманского тралового флота (1920–1970 гг.)». Мурманск, 1973.

ХРОНИКА 1925 ГОДА

В Мурманском тресковом береговом промысле в 1925 году принимало участие 3445 рыбаков, из них пришлых 2835 и местных колонистов 610. На Восточном Мурмане работало 3080, на Западном — 365 человек. Лов производился на 1056 малых судах. Наиболее распространенным типом промыслового судна в 1925 году являлась ела (40 процентов от общего числа судов). Резко увеличилось число карбасов и уменьшилось число шняк. Количество моторных судов составило только 3,3 процента.

* * *

Организация наживочного дела на Мурмане в 1925 году была поручена «Севгосрыбтресту», имевшему в Гаврилове и Териберке по одной артели для добычи наживки. Заготовка трестом наживки составила 185,5 центнера. Самими ловцами было добыто 3281,5 центнера наживки.

* * *

Осуществлялся опытный лов рыбы ставными неводами, выписанными из Японии, которые показали высокую продуктивность и перспективность. На приобретение неводов в «Севгосрыбтресте» выделен кредит, который намечен к распределению среди рыбацкого населения.

* * *

В целях повышения материальной заинтересованности экипажей траулеров «Севгосрыбтрест», помимо зарплаты, ввел выдачу морякам 10 процентов их улова.

тралового флота, сделав 40 рейсов, добыли 126,6 тысячи пудов рыбы. В 1924 году число траулеров увеличилось с 12 до 15, возросло количество рейсов, выросли уловы. Несмотря на это, группа специалистов, ссылаясь на высокую себестоимость и невысокое качество тралфлотовской продукции, считала, что вообще нет смысла тратить деньги на дальнейшее развитие отечественного тралового промысла, а лучше покупать рыбу в Норвегии, где пуд трески стоил 50 копеек. Пуд же тралфлотовской трески первоначально стоил на порядок выше — 5 рублей.

Первые годы тралфлот работал сезонно. Суда выходили из Архангельска на промысел лишь после того, как Горло Белого моря очищалось ото льда, то есть не раньше конца апреля. Поздней осенью все траулеры собирались на зимовку в устье Двины. Большая часть моряков разъезжалась: кто в деревню, к родным, кто искать другую работу. К весне команды возвращались на свои корабли. Нерациональность такой организации работы флота, промышляющего в незамерзающем Баренцевом море, видели все и понимали, что флоту нужна база на Мурманском побережье, омываемом теплыми водами Гольфстрима. Руководитель образованного весной 1924 года Севгосрыбтреста И. А. Мурашев был сторонником перевода главной базы флота из Архангельска в Мурманск. К тому времени траловый флот добывал столько же рыбы, как и кустарный лов.

К концу 1925 года Мурманский тралфлот насчитывал 17 промысловых единиц и заметно набирал темпы работы. Если за 1924 год траулеры сделали 88 рейсов, то в 1925-м — 138, Средняя продолжительность рейса составила 17-18 дней.

На вторую половину 1920-х годов перед флотом и властями стояли две стратегические задачи: повысить производительность труда и построить в Мурманске тралбазу.

На вторую половину 1920-х годов перед флотом и властями стояли две стратегические задачи: повысить производительность труда и построить в Мурманске тралбазу.

3. Мурманск: строительство тралбазы и тралфлота*

Мурманск, в котором к середине 1920-х годов было около восьми тысяч жителей и электроэнергии едва хватало на освещение, переживал второе рождение. При впадении в Кольский залив Варничного ручья началось строительство причалов, посолочного рыбозавода, складов. С 1 декабря 1920 года на базе переведенных из Полярного мастерских берет свое начало Мурманская судовой верфь. Летом 1926 года были забиты первые сваи будущего рыбного порта, электростанции, на тралбазе начали проводить узкоколейку, водопровод. Надо было строить не только производственные сооружения, но и жилые дома.

Траловая база создавалась ценой величайших усилий. Как это всегда бывает, к чисто хозяйственным вопросам прибавлялись организационные: в Москву отправлялись настоячивые ходатайства о финансировании стройки.

Так или иначе, но район так называемой «гражданской пристани» довольно быстро рос и застраивался. В заливе шли землечерпательные работы, углублялись подходы к причалам, строились новые пирсы. К концу 1926 года полностью был построен склад для хранения 120 тысяч пудов соли, материальный двухэтажный склад, железнодорожные пути к причалам... В 1929 году вступил в строй фильтровочный завод, рядом с первым деревянным корпусом посолочного склада строился холодильник. Доживал последние дни «Юпитер» – так называлась баржа, на борту которой вырабатывали рыбную муку. Началось строительство мощного по тем временам консервного завода. В 1927–1928 годах вся рыбная промышленность Мурманска состояла из тралбазы, судовой верфи, механической мастерской и электростанции, которые обслуживали около 500 рабочих.

До 1922 года, пока действовали постановления военного времени, в тралфлоте текучести кадров не было. А с отменой мобилизационного закона положение резко изменилось. Экипажи рыболовных траулеров обновлялись каждый год почти полностью. На судне постоянным оставался, как правило, лишь костяк команды – 6–7 человек (капитан, штурман, тралмейстер, механик, боцман). С началом путины экипаж набирался до полного штата и, как мы понимаем, народ на траулеры приходил всякий – и хороший, и плохой. Их надо было не только обучать работе, но и воспитывать. А главное – готовить кадры для флота в Мурманске.

15 апреля 1924 года Мурманский губисполком принимает постановление об организации Севгосрыбтрестом школы рыбного дела, в которой моряки могли бы изучать технику лова, методы обработки рыбы, заграничный опыт тралового промысла. Преимущественное право поступления в школу имели местные жители, рыбаки Мурманска и члены их семей. В 1925 году в Александровске была открыта школа рыбацкой молодежи, которая стала готовить мотористов и рыбообработчиков.

Как же работал траловый флот после перевода его из Архангельска в Мурманск? В 1925 году, когда траулеры в основном базировались в Архангельске, ими было сделано 138 промысловых рейсов и добыто 126,5 тыс. центнеров рыбы. В 1927 году, когда флот полностью находился в Мурманске, траулеры совершили 175 рейсов и выловили 175,3 тыс. центнеров рыбы. То есть число рейсов выросло на 27 процентов, а уловы – почти в полтора раза. Большую часть улова составляла треска (64 процента), затем – пикша (28 процентов) плюс морской окунь, зубатка, камбала, палтус. Средняя продолжительность рейса 18 суток, средний улов за рейс – 1 тысяча центнеров, средний улов за траление – чуть более 10 центнеров.

*При подготовке этой главы использованы данные из книги А. А. Киселева и А. И. Краснобаева «История Мурманского тралфлота (1920-1970 гг.)». Мурманск, 1973.

Очень важным показателем работы траулеров в те годы являлся расход угля. В 1927 году тралфлот израсходовал 20890 тонн угля и добыл в среднем на каждую тонну угля по 839 килограммов рыбы и по 21 килограмму рыбьего жира.

Как видим, близость флота к районам промысла дала немалые выгоды. Если переход из Архангельска на рыбные банки Центрального Гольфстрима занимал до 50 ходовых часов, то из Мурманска – 26 часов. А за каждым часом стояли тонны угля, который по-прежнему приходилось закупать за границей. Если в Архангельске 5-6 месяцев, пока Белое море было сковано льдом, суда стояли на приколе, то Кольский залив не замерзал, и рыбу стали ловить даже в самые студеные зимние месяцы. В 1920-х годах Севгосрыбтрест передал кооперации свои многочисленные фактории на побережье и главное внимание уделил траловому флоту, его техническому оснащению и подготовке кадров.

В тралфлоте уже был накоплен определенный положительный опыт ведения промысла, снабжения и обслуживания судов. Ушло в прошлое время, когда капитаны вязали и чинили сети, а штурманы вместе с матросами спускали и поднимали тралы. Командный состав вынужден был братья за учебники, судоводители штудировали книги по астрономии, ведь начинался круглогодичный лов в открытом море, вдали от береговых ориентиров.

Что же к 1927 году представлял собой траловый флот в техническом отношении? Траулерам-первенцам исполнилось по 20 и более лет. Некоторые суда были совершенно непригодны для промысла в зимнее время. На многих траулерах отсутствовала радиосвязь. Только в 1929 году береговые радисты впервые установили связь с РТ-38, промышлявшим на «Медвежке». Это стало большим событием в жизни флота.

В те годы на Мурмане не существовало промысловой разведки. Каждый капитан искал и ловил рыбу на свой страх и риск. Обычно удачливый траулер созывал к себе других, и на косяке работала группа судов. Постепенно обмен промысловой информацией стал входить в норму поведения, в систему работы.

Долгое время флот работал отечественными тралами, сконструированными Ф. М. Миховым и С. П. Леонтьевым. Однако новые районы и новые условия промысла требовали более совершенных орудий лова. Почти год испытаний потребовался, чтобы перенять у иностранцев работу тралами с кабелями, что позволило увеличить уловы за одно траление почти вдвое. Появились кухтыли, то есть поплавки для вертикального раскрытия трала. Сети рыбаки выбирали вручную с помощью железных крючьев, и вытащить на борт полный трал таким образом было невозможно. Здесь-то и вошло в практику еще одно новшество – де-лежный строп с линем.

С 1927 года траловый флот стал пополняться новыми судами из Германии: «Ф. Дзержинский», «Большевик», «Мурманск», «Архангельск», «М. Горький». Это были по тем временам крупные и мощные траулеры, которые брали больше топлива и, следовательно, могли ходить в более отдаленные районы промысла. Начались работы по проектированию и строительству рыбопромысловых судов на отечественных верфях.

В стране развернулась сталинская индустриализация. К концу 1920-х годов индустриализация и «свертывание» различных форм хозяйствования затронули рыбные промыслы Мурманска: превращенная в годы НЭП в промышленно-транспортный и колонизационный комбинат «Желрыба» была ликвидирована. Мурманская железная дорога, куда входил и Мурманский порт, вела освоение края, развивала промышленность и промыслы. С ее помощью были построены лесопильные, кирпичные, деревообрабатывающие заводы. «Желрыба» занималась добычей рыбы. Теперь эти функции были монополизированы государством.

В 1930 году началась спешная коллективизация мурманского рыбачества и создание на побережьях рыболовецких колхозов. Шли годы первой советской пятилетки (1928-1932).

4. Они были первыми (имена)

126

Становление тралфлота
(1920-е годы)

Из доклада по обследованию
Мурманской Областьрыбы,
произведенному представителями
Главрыбы Эппелем З. Л. и Цесарским Л. Я.
8–13 октября 1922 г.

...В распоряжении Мурагенства имеются 2 небольших домика, служащих одновременно конторой и жилым помещением для рабочих и служащих, а также для многочисленных приезжающих по делам Областьрыбы. Отдаленность Александровска при плохой телефонной связи сильно затрудняет руководство операциями, местами затрудняет сношения с Центром и вызывает лишний расход по перевалке различных товаров. Перевод Управления в Мурманск является задачей дня.

4. ШТАТ. Состояло по всей Областьрыбе рабочих и служащих на 10 августа 832 человека, а на 1 сентября — 752, дальнейшее сокращение производится. Из вышеуказанного числа состояло в Управлении на 10 августа — 63 человека, а на 10 октября — 46 человек. До 10 августа Управление состояло из многочисленных отделов, возглавляемых начальниками, в настоящее же время отделы слиты в единый орган с персональным распределением функций между ответственными работниками.

первых промысловых траулеров, чьи воспоминания невозможно заменить самым искусным пересказом. Повествования участников, их современников и очерки о них более поздних лет дают правдивую картину событий почти вековой давности. Во всяком случае, на это надеются создатели книги.

Деление работников рыбной отрасли Севера на отдельные временные группы (до 1920 года, 1920-е годы и т.д.) весьма условно, потому что человек мог достойно заявить о себе и в начале, и в середине XX века. В данном случае автор-составитель руководствовался наиболее значимой информацией о человеке в тот или иной период его жизни.

Список фамилий дан в алфавитном порядке.

АЛАЙНИС Эмиль Карлович

*1891, Баунская волость Вольмарского уезда Лифляндской губернии (ныне Латвия)
— 20.03.1938, г. Москва*

До февраля 1923 года зам. начальника Муробластьрыбы.

В Гражданскую войну — комиссар 95-го стрелкового полка. Награжден орденом Красного Знамени (1920). В 1923 году — зав. организационно-инструкторским отделом Мурманского губернского комитета РКП(б). В 1937 году — пом. управляющего 4-й стройконторы треста блочного строительства Москвы.

Арестован в 1937 году по обвинению в принадлежности к латышской контрреволюционной фашистской организации, расстрелян в 1938-м. Реабилитирован.

АНАНЬИН Иван Федорович

1900, д. Шуерецкая Архангельской губернии – 21. 12. 1972, г. Мурманск

Старейший промысловый капитан Северного бассейна.

В 19 лет попал в Иоканьгскую тюрьму, где белогвардейцы держали сочувствующих советской власти людей. Выжил в нечеловеческих условиях. С тех пор, по воспоминаниям современников, никто не видел на его лице улыбки.

Ходил штурманом на РТ «Окунь». С 1924 года в Мурманске, на судах тралового флота. С 1931 года – капитан РТ-36 «Большевик», которым командовал и в годы Великой Отечественной войны (траулер вошел в состав Северного флота и был переоборудован для военных целей). С 1945 года – капитан, морской инспектор, ст. морской инспектор, и.о. главного капитана управления МТФ.

Награжден орденами Ленина (1950), Отечественной войны I и II ст.

КАК МОЛОДЫ МЫ БЫЛИ

Из очерка журналистки Т. Васильевской

Анна вместе с матерью и сестрой поднялась по трапу.

– Нюша, познакомься. Это мой второй штурман, – капитан Кононов, ее дядя, показывал на светлоголового и светлоглазого парня, стоявшего неподалеку. Анне тогда показалось, что слишком серьезно и даже сурово было лицо совсем еще молодого человека.

– Молчун он у нас. Говорить много не любит, – заметил капитан.

А в семье Анны любили пошутить-посмеяться. И хоть много было детей и достаток небольшой, никто никогда не унывал. Даже в то тяжелое время, когда северный край страдал от белогвардейщины и интервентов, Кононовы сохранили свой оптимизм и веру в лучшие времена. И вот сейчас люди налаживают свою жизнь, восстанавливают хозяйство. Рыбаки выходят в море, в Архангельске появляются новые строения.

Анна стоит на борту РТ «Окунь» и смотрит на этого невысокого сурового парня. Капитан называет его уважительно Иван Федорович, а она всматривается в его лицо, пытается понять что он за человек. Так произошло их первое знакомство. Потом прошел целый год, прежде чем они снова увиделись. Рыбаки уходили на зимовку в Мурманск.

В эти двадцатые годы быстро шло восстановление рыбных промыслов. Гражданская война и интервенция оставили на Севере глубокие раны – разруху, голод и, главное, искалеченные человеческие души. Надо было заниматься не только подъемом промышленного потенциала, но укреплять веру людей в будущее. Рыбаков поддерживали и морально, и материально. Для этого предназначался специальный натурально-премиальный фонд. Подпись В. И. Ленина стояла под текстом телеграммы, в которой говорилось о выделении рыбакам и зверобоям 127 тысяч аршин мануфактуры, 348 пудов чая, 811 пудов сахара, 415 пудов махорки, 62 тысячи коробок спичек. И это в то время, когда в стране были разруха и голод.

Вернулись с зимовки рыбаки, и Анна снова встретилась со штурманом Ананьиним, чтобы не расставаться с ним до конца его дней. Уже вместе поехали в Мурманск, и началась для Анны жизнь жены рыбака – разлуки и встречи. Это ее не страшило, она выросла в рыбацкой семье. Отец ее, Петр Егорович Кононов, с 12 лет ходил в море, работал по найму у рыбопромышленников. В свадебное путешествие из Архангельска в Мурманск Анна отправилась с мужем на траулере. Потом еще раз выходила с ним на промысел. Море ее принимало.

А в Мурманске шло строительство траловой базы. Городок был маленький, рабочих рук не хватало, техники тоже. Да и суденышки старые. Только из-за самоотверженного труда моряков вылов рыбы увеличивался.

С 1927 года Мурманский траловый флот стал получать новые суда, среди которых и РТ «Большевик». Через несколько лет пошел на нем капитаном Иван Федорович Ананьин.

Много сил приложила Анна, чтобы отогреть душу своего мужа. Теперь она уже знала, что он может быть ласковым и нежным, веселым и разговорчивым, что он не так суров, как кажется. Но в иные минуты каменело его лицо, и тогда даже Анна старалась не говорить с ним. На работе его называли «веселым», именно так – в кавычках, потому что не видели на его лице улыбки. Что-то надломилось в нем еще в юности. Об этом он не рассказывал, а спрашивать стеснялись.

...Анна Петровна перебирает семейный архив. Вот черновик письма, которое он послал школьникам из Грехихи в ответ на их просьбу. Они искали бывших узников Иоканьги. И первый, к кому школьники обратились, был Иван Федорович Ананьин. «Вы должны быть честными, смелыми, искренними, прилежными в труде и учении, чуткими и заботливыми, – писал им человек, прошедший через многие жизненные испытания и сохранивший мужество и стойкость, – на фактах, событиях истории нашей Родины вы должны учиться, чтобы стать достойной сменой своих отцов и дедов».

Газета «Рыбный Мурман» (№ 129 1978 года).



РТ-36 «Большевик»



Построен в октябре 1928 года на верфи «Union-Giesserei A.G.», Königsberg, Германия (РТ I серии). В 1929 году вошел в состав Севгосрыбтреста (Архангельск). Затем был переведен в Мурманск. С 13.08.1941 по 28.09.1945 входил в состав Северного флота в качестве тральщика Т-909. Носил бортовой № 63. После войны возвращен Наркомату рыбной промышленности.

Погиб 18.02.1961 года на камнях.

Назначение судна: лов рыбы бортовым тралом, обработка посолом, консервирование печени, изготовление муки. Водоизмещение 1100 т. Основные элементы: длина 53,45 м, ширина 8,54 м, осадка 4,18 м, вместимость валовая/чистая 504/168 рег. т, дедвейт 480 т, паровая машина тройного расширения мощностью 660 л. с.

БАРАНОВ Федор Ильич
01.04.1886, г. Орел – 30.07.1965, г. Москва

Заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор технических наук, профессор (1915).

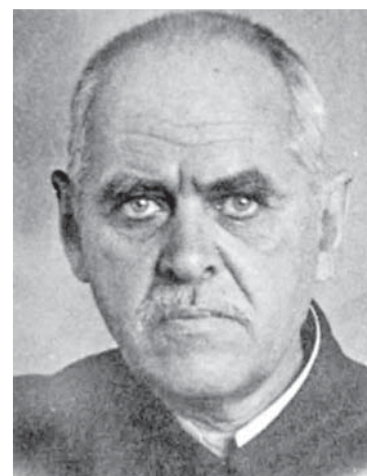
В 1909 году окончил кораблестроительный факультет Санкт-Петербургского политехнического института, преподавал. С создания (1930) Московского технического института рыбной промышленности и хозяйства (Мосрыбвтуза) готовил инженеров и учёных на кафедре промышленного рыболовства. Заложил научный фундамент, создал инженерную школу мирового научного рыболовства. Обосновал теорию максимального вылова, которая и сегодня обеспечивает экологически целесообразную эксплуатацию живых ресурсов морей и океанов.

Награжден орденом Ленина (1951).

С 1959 года на пенсии.

В 1969-1971 годы вышел трехтомник «Избранные труды Ф. И. Баранова». На базе принципов и идей, заложенных Барановым, строится обучение во всех вузах России, где готовят бакалавров, инженеров и магистров промышленного рыболовства, а также в вузах Японии, Китая, Кореи, Вьетнама, Германии, Дании, Англии, Австралии и др. стран.

Именем ученого названы улица в Калининграде, плавбаза Севрыбхолодфлота (Мурманск).



129

Становление траулфлота
(1920-е годы)

ПРОФЕССОР

Из очерка инженера главка «Севрыба» Е. А. Вайнбура

...Впервые увидел я Федора Ильича Баранова в 1944 году. Поднимался по институтской лестнице ссутулившийся, насупленный, погруженный в какие-то свои мысли человек.

Темно-синий морской китель, сапоги с высокими голенищами делали его похожим на старого, выдавшего виды шкипера. Это впечатление усиливалось жестковатым абрисом лица, густыми пучками бровей и глазами, в которых смешались синие и зеленые краски холодного осеннего моря.

Профессор показался мне каким-то обозленным, колючим.

В двадцать два года мы легко и быстро выносим приговоры. «Мизантроп» – решил я про себя, но опрометчивость этого моего определения стала очевидна уже после первой лекции Федора Ильича, когда я как-то сразу ощутил большую интеллигентность этого человека, увидел его глаза, в которых уже не было той, подсмотренной мною на институтской лестнице, студености, обращенности внутрь, в себя, а была мысль, идущая к вам...

В дальнейшем я не раз убеждался, что люди, впервые увидевшие профессора, впадали в такую же ошибку, как и я. Увы, он не относился к числу тех, кто покоряет «с первого взгляда», хотя незаурядность его воспринималась сразу.

...Детские годы его прошли в городе, где встречаются Волга с Окой, – в Нижнем Новгороде. Учеба в гимназии давалась легко (память у него была прекрасная, схватывал все «на лету»), оставалось много свободного времени. А вокруг – речное приволье, сверкающие плесы, голубизна воды, переходящая в голубизну неба...

Большая инженерно-математическая эрудиция, глубина и широта его познаний были столь очевидны, что в 1915 году Баранов, в возрасте 29 лет, был избран профессором Московской сельскохозяйственной академии по кафедре промышленного рыболовства.

Ветры Октябрьской революции ворвались в тихие зеленые улочки Петровско-Разумов-

ского, в учебные аудитории сельскохозяйственной академии, всколыхнули жизнь будущей Тимирязевки, выдули из нее вековую академическую пыль...

Он был великий труженик, мой профессор. Он создал науку там, где ее вовсе не было. Он начинал с нулевой отметки, с закладки фундамента. У него много последователей, но – ни одного предшественника.

...Движение, только движение вперед признавал он. Может, именно поэтому не терпел он в науке прозябания, инертности, делячества. Нелегко жилось аспирантам на его кафедре. Он воспитывал в них выстраданные им принципы...

Жизнь Баранова могла бы сложиться куда спокойней, если бы он ограничил деятельность свою исследованиями технических проблем промышленного рыболовства, но не мог он остановиться на этом. Техника лова и объект лова – это звенья одной цепи. Создав теоретические и практические основы техники промыслового рыболовства, ученый вплотную подошел к проблемам динамики запасов рыб, взаимосвязей между интенсивностью добычи и состоянием рыбных ресурсов, и уйти от решения этих проблем не мог. Таково уж свойство сильного, острого ума: проникнув в толщу непознанного, захватывать все новые и новые пласты – и вглубь, и вширь...

Каким должен быть качественный и количественный состав рыбного стада, чтобы обеспечивался наибольший годичный его прирост? Каким должен быть качественный и количественный состав улова, чтобы обеспечивалась стабилизация стада? Сколько следует вылавливать рыбы, чтобы рациональным образом использовать водоем? Все это непростые вопросы. Пытливый ум ученого не мог обойти их.

...Не раз ему приходилось вспоминать знаменитые слова: «Ступивший на дорогу науки, помни: это не только дорога науки, это – дорога борьбы». И надо отдать должное Баранову: бой вел он мужественно, стойко, с открытым забралом. Когда его упрекали в излишней полемичности, в резкости, он неизменно отвечал (с шутливым пафосом, подняв кверху указательный палец): «Нельзя пронести факел истины, не опалив кому-нибудь бороды»....

Вот такой он был всегда, всю жизнь. В науке – неуступчивый, бескомпромиссный, а в личном, в быденном – мягкий, по-детски незащищенный. Абсолютно беспомощен был там, где надо было чего-то добиться для себя... Много лет не мог устроить, как хотелось, свои жилищные дела. Однажды уже приглашен был за ордером на квартиру, но домой возвратился ни с чем: «уплыл» ордер прямо из-под профессорского носа – достался другому...

Время все расставило по местам.

В области научного и инженерного обоснования техники промышленного рыболовства заслуги Федора Ильича Баранова общепризнаны, авторитет его бесспорен.

...Баранов жил в науке трудно и беспокойно. Но, наверное, во сто крат ему было бы труднее, если бы не книги. Они окружали его везде – и дома, и в институтском кабинете, и в дачной светелке, под Дмитровом. Читал он много. В книгах искал ответы на мучившие его вопросы. Однако интерес его к книгам был избирателен... О нем можно судить хотя бы по следующему далеко не полному перечню тех, кого цитирует, кого упоминает в своих печатных работах профессор: Маркс, Энгельс, Ленин, Гегель, Аристотель, Дарвин, Лейбниц, Геккель, Линней, Ломоносов, Тимирязев, Менделеев, Павлов, Гаусс, Барроу, Бертолле.

...Профессор любил и понимал музыку – это несомненно, но восхищаться, говорить о том, какие эмоции она у него вызывает – не мог, а скорее всего не хотел. Он как бы стыдился быть заподозренным в сентиментальности.

...Давно известно, что учитель продолжает жить в своих учениках. В этом смысле «долголетию» Баранова можно позавидовать, так как учеников у него – не одна тысяча. С 1915 года и до ухода в 1959 году на пенсию он был Учителем.

«Всего одна жизнь», Мурманское книжное издательство, 1976. (Публикуется в сокращении).

БОГДАНОВ Яков Алексеевич
1878, г. Кемь Олонецкой губернии –
1968, г. Новая Ладога Ленинградской области

Помор, старейший капитан-промысловик Севера.

Окончил Кемское училище, мореходную школу (1896) по специальности «штурман малого плавания», сдал экзамен на капитана дальнего плавания в Архангельской мореходной школе (1913).

С 1896 года – штурман на пароходах и парусных судах Англии, участник кругосветного плавания. В 1905 году – штурман на частных судах; с 1908 года – на судах Мурманского пароходного общества.

В 1920 году – капитан траулера «Щука» Архангельского тралфлота. В конце ноября 1924 года РТ «Щука» вышел из Архангельска, чтобы проверить условия зимнего тралового промысла рыбы. Прошел с тралом по склонам Гусиной банки и Центрального района и на всем пути имел уловы промыслового значения. Так было положено начало круглогодичного лова рыбы в Баренцевом море (в экипаже РТ «Щука» матросом начинал свой трудовой путь в Мурманском тралфлоте прославленный капитан В. П. Махилев).

Возглавлял экипаж РТ-36 «Большевик». С 1930 года – представитель структур, контролирующей постройку траулеров в Германии, затем (1932) – зам. начальника МТФ по промыслу.

С 1933 года вновь на судовом мостике: капитан РТ-10, -43, -76. Внес большой вклад в развитие стахановского движения среди рыбаков Северного бассейна. Возглавляя экипаж РТ-62 «Ворошилов», в 1936 году выловил 36 тысяч центнеров рыбы – в два раза больше запланированного.

После 1936 года работал на предприятиях рыбной промышленности в Астрахани, Архангельске, Ленинградской области. В ходе советско-финской войны 1939 года участвовал в тралении Петсамофьорда.

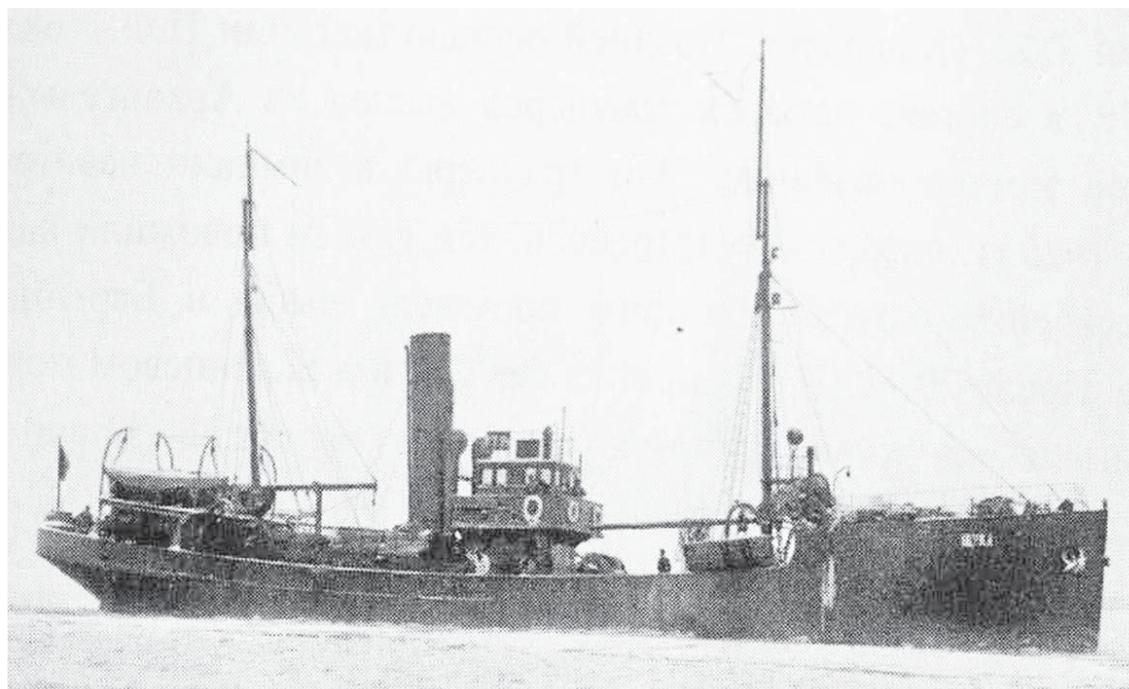
Награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Я. А. Богданов привил любовь к морю трем своим сыновьям и по праву считался патриархом мурманских капитанов. Он не любил длинных речей, громких обещаний. «Умеючи, – повторял он, – можно ловить рыбу на любом траулере». О том, каким авторитетом пользовался капитан, говорит такой случай. Однажды на одном крупном совещании рыбаков, которое проводил нарком А. И. Микоян, выступали работники управления «Мурманрыба». Их самоотчеты всем основательно поднадоели, и Микоян спросил у соседей в президиуме: «А где же капитаны, где, к примеру, Яков Алексеевич Богданов?» Оказывается, этого старого, опытного промысловика забыли пригласить на совещание. Разыскали, и капитан Богданов дал собравшимся много дельных советов по организации промысла.





РТ-24 «Щука»



Построен на верфи «Smith's Dock Co Ltd», Middlesbrough, Англия. Спущен на воду 27.09.1916, 11.09.1916 года зачислен в ФСЛО как Т-24.

Участвовал в Первой мировой войне (боевое траление в Горле Белого моря). 17.02.1918 года перешел на сторону Советской власти. В августе 1918 был захвачен в Архангельске белогвардейцами и в марте 1920 оставлен ими при эвакуации из Архангельска. До передачи Севгосрыбтресту был переоборудован в спасательное судно, использовался в качестве гидрографического и пограничного сторожевого судна. Поздней осенью 1924 года (капитан Я. А. Богданов) в составе четырех траулеров вышел из Архангельска в первое зимнее плавание. Эти траулеры в зимнюю навигацию 1924-1925 годов сделали по 15 рейсов, тем самым положили начало освоению круглогодичного промысла рыбы в Баренцевом море.

23.04.1925 года передан Севгосрыбтресту (Архангельск) для использования в качестве рыболовного траулера Т-24 «Щука». С 20.04.1933 года был приписан к Ленинградскому порту и переведен на Балтийское море. С 1940 года – в составе Балтийского флота. 22.07.1941 потоплен немецким торпедным катером около Моонзунда.

Основные элементы: длина 41,50 м, ширина 7,22 м, осадка 4,40 м, водоизмещение 417 т, вместимость валовая/чистая 316/97 брт, 1 вертикальная паровая машина тройного расширения мощностью 500 л. с., скорость 10,5 узла, дальность плавания 2640 миль, экипаж 20 человек.

Один из первых четырех траулеров с радиостанцией.

БРОНШТЕЙН Яков Петрович (1884 – 1937)

В 1920-х годах уполномоченный Совета Труда и Обороны в Мурманске, начальник Муробластьрыбы.

В начале трудового пути работал бухгалтером, учителем. Отбывал на Мурмане политическую ссылку.

С мая 1921 года – начальник Муробластьрыбы. Одновременно возглавлял Мурманский губисполком, Губернское экономическое совещание (ГубЭКОСО), губернский внешторг.

После отъезда за пределы края (август 1921) – начальник Балтийского морского пароходства, в состав которого входил и Мурманский морской порт.

В 1937 году по надуманным обвинениям арестован, умер в заключении.



Фото 1935 года

С МАНДАТОМ ЛЕНИНА

Из очерка профессора А. А. Киселева

Был он и учителем, был и бухгалтером, еще в 1904 году ступил на путь борьбы с самодержавием, сначала в партии эсеров, потом в рядах большевиков. На заключительном этапе Гражданской войны Я. П. Бронштейн был уполномоченным СТО по мобилизации автомобилей и мотоциклов для нужд Красной Армии. Затем по мандату Ленина направлен на Север.

Трудно пришлось посланцу Ленина на Мурмане. Нужно было решить прежде всего две задачи: найти людей, чтобы заселить побережье, и приобрести мотоботы и рыболовные снасти. Чтобы решить кадровую проблему, Совет Труда и Обороны принял постановление о посылке на Мурман трех тысяч трудармейцев, тогда же на Север приехало несколько сот голодающих из Поволжья. Что же касается промысловой «посуды» и снаряжения, то все это было решено закупить в соседней Норвегии. Именно там было приобретено 19 моторных ботов, 66 лодок типа «дори», 258 тюков снастей, 76 пудов манильского троса, 2 млн. крючков для ловли трески и т. д.

Всей этой работой занимался Яков Петрович Бронштейн. Сохранился протокол первого губернского съезда Советов. Да простит меня читатель, но я не могу своими словами передать колорит этого протокола. Вот что там записано (это было 16 июля 1921 года):

«Раньше существовало Беломорско-Мурманское управление рыбы, затем оно разделилось на два самостоятельных органа: Беломорское и Мурманское.

При разделении Архангельск вывез все ресурсы Мурманского края и оголил его, что называется, огнем и мечом. Приехав, тов. Бронштейн застал голую пустыню и, будучи знаком с краем с прежних времен (отбывал в Мурманске политическую ссылку), подсказал Центру, что Мурманск может стать кормильцем всей республики, но для этого необходимо снабдить его орудиями лова и судами. Центр ассигновал золото для закупки орудий за границей и издал особый декрет о судостроении...»

Далее Яков Петрович рассказал, как налаживались взаимоотношения с рыбаками, как организованы зверобойный и сельдяной промыслы («В нынешнем сезоне наблюдается не-

бывалый ход сельди. В заливах ловили сельдь мешками, но было мало снастей и удалось взять лишь 11 тыс. пудов»). Вот как говорил Я. П. Бронштейн о планах: «Перспективы на будущее у нас весьма богаты. Край может дать миллионы пудов ценной рыбы, дает лишь 300 тыс. Если промыслы снабдить материалами как следует, через четыре года Мурманск даст 5 млн. пудов».

Первый губернский съезд Советов ходатайствовал перед ВЦИК и СТО о предоставлении начальнику Областьрыбы большей самостоятельности и права использования 10 процентов улова для товарообмена с соседними губерниями.

В августе 1921 года Я. П. Бронштейн руководил работой первого съезда рыбаков Западного и Восточного Мурмана. По его предложению был принят такой документ:

«Мы, рыбаки Красного Мурмана, перед лицом всего российского пролетариата заявляем, что признаем внешнюю и внутреннюю политику советской власти правильной и единственно способной вывести наше народное хозяйство из той разрухи, в которой оно очутилось в результате долголетней войны...

Красные ловцы Мурмана будут первыми в рядах российского пролетариата в этой тяжелой борьбе с разрухой и голодом».

И это были не просто красивые слова. Во-первых, из месяца в месяц, из года в год росли уловы рыбы. Если в 1921 году Мурман дал стране около 300 тыс. пудов рыбы, то в 1922 году – уже 429 тысяч, а в 1923 году – 558 тысяч пудов. Во-вторых, Мурман усилил помощь голодающим районам страны. 7 августа 1921 года в «Полярной правде» была опубликована телеграмма уполномоченного СТО Я. П. Бронштейна о проведении на Мурмане дня помощи голодающим Поволжья. А до этого был отправлен целый состав с рыбой в Петроград. 5 июня 1921 года президиум Мурисполкома в присутствии Я. П. Бронштейна принял такое постановление:

«Как можно скорее послать в адрес Петрокоммуны 2000 пудов рыбы по наряду Наркомпрода, 1000 пудов в счет укрепрайона за июнь месяц, 2000 пудов в счет наряда промысловым рабочим Областьрыбы, 1000 пудов в счет упродкома. Провести кампанию среди рыбаков и рабочих Мурманского края об отчислении в пользу питерских трудящихся части месячного пайка. Имеющиеся в наличии 400 пудов сельдей в упродкоме и 200 пудов семги в Областьрыбе немедленно направить в адрес Петрограда, 1000 пудов мойвы, находящейся на продпунктах по побережью, незамедлительно стянуть из становищ к Мурманской продбазе и направить в Петроград. Груз направить как военный с усиленной охраной...»

Связан был Я. П. Бронштейн с Мурманом и в тридцатые годы, когда работал начальником Балтийского морского пароходства, а Мурманский порт входил в его систему. Но тут начались репрессии. В самом начале 1937 года Бронштейн, член партии большевиков с 1918 года, был исключен из ВКП(б). Комиссия партийного контроля при Ленинградском обкоме партии предъявила ему целый ряд обвинений: во-первых, что не отмежевался по-настоящему от троцкизма и даже бравировал какими-то родственными связями с Л. Д. Троцким; во-вторых, что (цитируем дословно) «распространял и держал у себя в кабинете альбом с «проектами» памятника Ленину с явно контрреволюционным содержанием»; в-третьих (даем опять-таки по документу), «вел с подчиненными антипартийные и контрреволюционные разговоры», в-четвертых, Якову Петровичу приписали для солидности обвинения и моральное разложение.

И хотя все это было построено на песке, многое высосано из пальца, шито белыми нитками (даже судя по формулировкам), машина репрессий остановиться не могла. Эхо этого карательного акта отозвалось и на Мурмане – здесь арестовали тех, с кем работал и контактировал Бронштейн.

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 14 1989 года).**

БУРКОВ Дмитрий Афанасьевич

1893, д. Верховье Архангельской губернии – 07.1962



Капитан рыболовных судов.

Первый капитан-директор первого на Севере БМРТ «Пушкин».

Окончил Патракеевское сельское училище, мореходную школу (1913). Выходить в море начал с десятилетнего возраста. С 1906 года – рыбак, кок, матрос на судах разных судовладельцев; с 1913 – штурман малого плавания, с 1917 года – штурман дальнего плавания.

С первой половины 1920-х годов – штурман, капитан на судах тралового флота. В январе 1929 года вывел траулер «Зубатка» на промысел, добился успеха, доказав, что можно эффективно работать в море и зимой. В начале 1930-х годов капитан быстроходного по тем временам дизельного траулера «Судак». В январе 1932 года экипаж этого траулера был застигнут ледяным штормом и лишь благодаря умелым действиям капитана справился с оледенением судна.

С 1933 года – капитан дальнего плавания. С 1934 года – заместитель начальника управления «Моррыбзверпром», в 1936–1957 годы вновь в МТФ: капитан рефрижератора «Комсомолец Арктики» (1939), РТ-65 «Революция» (1944–1946).

Участник перегона судов из-за границы, капитан строящегося первого рефрижераторного траулера «Пушкин», который испытал и привел в Мурманск (1955). Участник освоения новых районов промысла сельди.

Награжден двумя орденами Ленина (1939, 1951), медалями «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».



Первый большой морозильный рыболовный траулер БМРТ-250 «Пушкин» (капитан Д. А. Бурков), построенный за рубежом по заказу СССР

ДИСЦИПЛИНА НА ПРОМЫСЛОВОМ КОРАБЛЕ

Из воспоминаний капитана Д. А. Буркова

Многие опытные капитаны, прекрасно знающие траловое дело, устанавливали на своих судах жесткую дисциплину, они учились сами и обучали всю команду как чинить трал, сообща продумывали как ускорить подъем и спуск его, как быстрее распутать мешок и крылья (в то время были нередки случаи завертов трала во время спуска). И это все происходило потому, что не у кого было учиться, не было такого большого опыта в работе с орудиями лова, который накопился сейчас.

Промысловая разведка в то время не была организована, разведку рыбы производили те же промысловые траулеры, с них не снимался и план вылова рыбы. При обильных уловах на мостике оставался только капитан, у машины – старший механик, у парового котла – вахтенный кочегар. Вся остальная команда участвовала в уборке рыбы. Но, что интересно заметить, когда нужно чинить трал, его приходил чинить и капитан, и совсем не потому, что не хватало людей, а потому, что командиры кораблей досконально изучали траловое хозяйство. И это нужно было бы учесть многим нашим молодым капитанам. Вот поэтому-то такие капитаны, как Степан Дмитриевич Копытов, Спиридон Петрович Леонтьев, Федор Михайлович Михов прекрасно знали траловое дело, обучали матросов, давали полезные советы мастерам по орудиям лова. На судах, где работали эти капитаны, была высокая трудовая дисциплина, команды, как правило, не менялись; люди плавали по несколько лет на одном корабле, они привыкали друг к другу, с одного слова понимали друг друга, все распоряжения капитана выполняли быстро и безоговорочно. Главное в соблюдении дисциплины – это требовательность, а она прививается с детства.

Вспоминаю, когда я мальчишкой плавал на небольших парусных судах в Норвегию, мне приходилось не только готовить для команды кушанья, но и печь хлеб в маленькой судовой печке. Вспоминаю я одного капитана, который в каждой мелочи требовал порядка. Вот мо-
ешь, бывало, палубу в его каюте, он всегда говорит: «Вымой в углах почище, а середину –

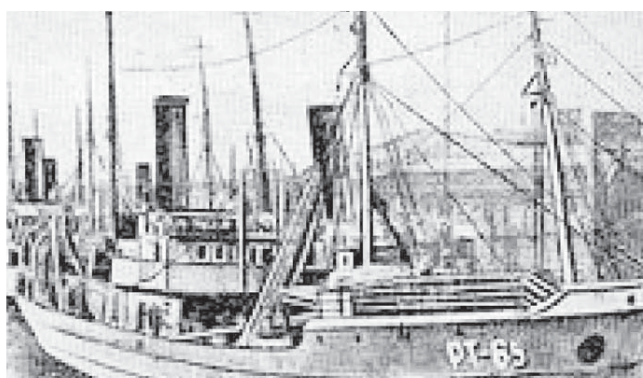
как хочешь». Да! Когда вымоешь чисто в углах каюты, то никогда не оставишь грязи на середине. К чему я это говорю? Да к тому, что исполнительность, дисциплинированность должны быть в любой мелочи.

...Первые годы работы капитаном я плавал на старом небольшом траулере «Пинагор», который считался самым плохим. Скорость хода его без трала не превышала 5–6 миль....Тралировали по ветру и после подъема трала заходили снова на ветер, потому что против ветра с тралом идти не позволяла мощность машины.

Радио на судне не было. Ловили мы рыбу, самостоятельно находя место для промысла, даже не могли связаться с другими кораблями. Барабаны лебедки рассчитаны были всего на 250 сажень ваеров, тележки для раскладки ваеров не было, укладку



РТ-65 «Революция»



РТ-65 «Революция». Место постройки:
Северная верфь, Ленинград, СССР (1 серия).
В Мурманске с 1932 года.
С 1941-го – судно-отопитель.

производили с помощью ручного ломика. Можете судить сами, как тяжело было работать на этом корабле. Трудно было приучать людей к дисциплине и вот почему. Тралмейстерский состав назначался, в большинстве случаев, отделом кадров на один рейс «для исправления» за какой-либо проступок. Да и матросов направляли таких, которых за недисциплинированность или пьянку не держали на других судах. Поэтому «Пинагор» часто называли «исправдомом». Большую получил я на этом траулере практику воспитательной и организаторской работы. И ловили мы все-таки неплохо. Никак нельзя сравнить те небольшие старые траулеры с настоящими кораблями, оборудованными по последнему слову техники. Здесь можно хорошо работать, отдыхать, учиться и стыдно отставать.

Мне много пришлось бывать в заграничных плаваниях, принимать новые корабли на судостроительных верфях в Бельгии, Швеции, Западной Германии, Англии. Неоднократно приходилось мне беседовать с моряками иностранных судов. Завязывались, конечно, разговоры на темы о жизни, о дисциплине. Я сравниваю и вижу, что жизнь экипажа иностранного корабля строго разграничивается между рядовым и командным составом. А ведь у нас этого нет. Там матрос или кочегар не может и не имеет права просто, по-дружески побеседовать на жизненные темы с капитаном. Они знают только один ответ: «Есть». За малейший проступок любой член команды может быть уволен с корабля капитаном, оказаться без работы, а там это особенно страшно, потому что найти работу очень трудно.

За границей, с приходом траулера в порт, вся прежняя команда увольняется, к отходу в рейс набирается новая команда. Зарабатывают они за рейс подчас неплохо, но потом по два-три месяца ждут, когда их возьмут снова на траулер. Редкий случай, когда моряк падает на тот же траулер, на котором работал раньше. На траулерах там всего два штурмана, с приходом на промысел второй помощник капитана работает тралмейстером или его помощником, вахту несут старший помощник и капитан, которые при обильных уловах выходят убирать рыбу. Никакой воспитательной работы и учебы не ведется, никто не думает и не заботится о повышении общеобразовательного уровня членов команды. Хозяин тральщика думает только о прибыли, а остальное его не касается.

Я приведу пример «воспитательной работы», с которым мне пришлось столкнуться в Западной Германии. Я принимал там траулер с кормовым тралением «Пушкин». В течение шести месяцев происходила достройка и приемка траулера, много было исправлений и переделок. В Западной Германии никогда не строили таких траулеров. «Пушкин» был первым. Много раз выходили на испытания в Балтийское море. И каждый раз, возвращаясь в порт, что-нибудь переделывали.

В предпоследний рейс мы вышли на испытания в Баренцево море примерно на сорок суток. В команде было... десять советских моряков, которые принимали судно. Были представители верфи, корреспонденты, переводчики. Капитаном был немец, направленный судостроительной верфью.

Однажды на переходе, когда команда не была загружена работой, многие занялись выпивкой, так как вина и пива на корабле было достаточно и их можно было взять за наличный расчет или в счет заработной платы. Тралмейстер и его приятели уговорили одного матроса из промысловой команды украсть вино из кладовой. Тот согласился, но был пойман с поличным.

Буфетчик, он же заведующий складом, доложил капитану, и капитан стал «воспитывать». Он вызвал к себе в каюту провинившегося, избил его до полусмерти, и тот целую неделю не мог работать. Когда он оправился, с большими синяками, ссадинами и царапинами пошел к капитану просить разрешения работать. Тот разрешил, удержав из зарплаты тридцать пять процентов. Вот так «воспитывают» команды рыболовных судов в Западной Германии.

БУРКОВ Иван Павлович

В марте 1920 года назначен инструктором тралового промысла Областьрыбы (Беломорско-Мурманского управления рыбных и звериных промыслов при Архангельском Губернском совете Народного Хозяйства). Заведовал национализированными и переданными Областьрыбе рыболовными траулерами, руководил подготовкой судов к навигации. Получил право «производить необходимый ремонт траулеров, принимать и увольнять служащих, выступать от имени Управления по всем вопросам тралового дела, ему порученного».

ВИКМАН Микель (Аксель) Андреевич

1865 – 1953

Капитан Т-30 «Лучинский», экипаж которого в 3 часа ночи 29 июня 1920 года вышел на промысел в Баренцево море из Архангельска. Считается днем рождения советского тралового флота.

Викман был по тем временам умелым рыбаком. Вот что говорится в одном из архивных документов: «...имеющийся наличный состав траулеров «Областьрыбы» не может считаться достаточно опытным: большинство лиц, занимающих должность первой категории (капитан, тралмейстер) работают в траловом деле второй год... Наиболее опытный капитан Викман, имеющий общий тралмейстерско-промысловый стаж около семи лет».

В 1920 году уехал в Латвию.



РТ-30 «Лучинский»



Построен в 1906 году на верфи «J. Duthie Torry Shipbuilding Co», Абердин, Англия.

Бывший английский траулер «Ben Cruachan» компании «North British SF Co Ltd», Абердин. С 1910 года – аргентинский «Corbina» компании «River Plate Tr. Co Ltd», Буэнос-Айрес, с 1914 года – «Опсе» компании «F. Dumas», Буэнос-Айрес.

29.09.1916 куплен Морским ведомством как Т-30 и 20.01.1917 года включен в состав ФСЛО (Флотилии Северного Ледовитого океана). Участвовал в Первой мировой войне. 17.02.1918 перешел на сторону Советской власти. 22.05.1918 выделен для передачи Норвегии в погашение долга Морского ведомства, но в августе 1918 года захвачен белогвардейцами и продан фирме «Беззубиков и сыновья». 25.02.1920 г. захвачен в Архангельске частями Красной Армии. 19.03.1920 г. национализирован и передан в распоряжение Беломорского Управления рыбо-зверинными промыслами (Архобластьрыба). В качестве рыболовного траулера Т-30 «Лучинский» вошел в состав Севгосрыбтреста (Архангельск).

В 1931 году затонул, впоследствии поднят и восстановлен. Эксплуатировался в Архангельском порту. 01.06.1934 передан Мурманскому рыбному порту. Во время советско-финской войны 02.12.1939 мобилизован и как ДК-30 вошел в состав Северного флота, с 04.03.1940 – «Заря». После окончания военных действий был возвращен в тралфлот. В 1943 году мобилизован как буксир С-21. Судно сдано на слом в 1960 году.

Основные элементы: длина 40,29 м, ширина 6,77 м, осадка 3,66 м, водоизмещение 320 т, вместимость полная/чистая 268/133 рег. т, 1 вертикальная паровая машина тройного расширения мощностью 650 л. с., скорость 9 узлов, дальность плавания 2626 миль.

ГРИНЕР Владимир Семенович*

Один из первых в России специалистов по рыболовству в открытом море. По воспоминаниям современников «человек кипучей энергии и предприимчивости».

До 1920 года – начальник Сумской (Архангельская губерния) мореходной школы.

В 1920 году заведует траловым подотделом Областьрыбы.

Капитан С. Д. Копытов вспоминал:

«Наконец, был закончен ремонт и нашего корабля «Камбала». Я сам наметил день отхода. Накануне этого дня встречаю начальника отдела тралового флота Гринера и говорю:

– Владимир Семенович, я должен завтра выйти в рейс, а у меня недостает снабжения, нет тралмейстера, нет ни одного готового трала на борту. Завтра выходной день. Если все необходимое не будет доставлено на судно сегодня, отход срывается.

– Я был у вас на судне, – сказал Гринер, – у вас вообще нет ничего на месте, работы много, и вы не справитесь.

– Я отвечаю за свои слова. Если потребуются, будем работать всю ночь.

– Хорошо. Все будет на борту сегодня же... Но помни, если завтра не выйдешь, получишь наказание за дерзость...

15 августа 1920 года в 15 часов траулер «Камбала» вышел из Архангельска в первый советский промысловый рейс. Стоявший на причале Гринер крикнул: «Счастливого пути! А мне все еще не верится, что «Камбала» идет в море»**.

В. С. Гринер был одним из составителей примитивной (1920 год), но первой промысловой карты для рыбаков тралфлота, сделанной на основе рейсовых донесений и личных наблюдений. В дальнейшем эта работа была продолжена.

«Зимой 1922 года нами был поднят вопрос о необходимости издать карту, на которой были бы обозначены все освоенные промысловые районы и банки, с указанием, где и в какое время года взяты наибольшие уловы, отмечены глубины и грунты, – вспоминал С. Д. Копытов. – Обыкновенные меркаторские карты нас не удовлетворяли, так как на них в отдаленных от берега частях моря были сплошные белые пятна. Подготавливая материал для промысловой карты, мы извлекли свои памятные книжки и объединили те разрозненные и весьма еще немногочисленные записи, которые в них были. В результате к началу навигации 1923 года капитаны траулеров получили ценное пособие в виде первой советской промысловой карты. Сейчас эта карта может вызвать лишь улыбку – настолько скудны содержащиеся в ней промысловые данные. Но в то время она сыграла большую роль, особенно для судоводителей, впервые пришедших в траловый флот»***.

В 1929 году руководил отделом по добыче рыбы Дальгосрыбтреста во Владивостоке, организовывал траловый и дрифтерный промыслы.

В ходе сталинских репрессий арестован (1929), более года пробыл в тюрьме. В 1931 году сослан в концлагерь на десять лет.

* В некоторых источниках Гринер Владимир Владимирович, Гриннер Владимир Самсонович.

** «Беседы старых капитанов», Мурманское книжное издательство, 1961.

*** Там же.

ДЕМИДОВ Иван Николаевич**12.06.1899, п. Сумской Посад – 07.05.1942****Капитан-промысловик Мурманского тралового флота.**

В семье было 15 детей. Работать начал с 11-ти лет – зуйком в становище Гаврилово на Кольском полуострове. С 1916 года – матрос на парусных судах «Дмитрий Донской», «Вера». В 1918 году окончил Сумскую мореходную школу, получил диплом штурмана малого плавания.

С 1920 года в траловом флоте: матрос, штурман на промысловых судах, капитан РТ-42 «Пинагор» (1928), затем возглавлял экипажи траулеров «Двина», «Дельфин», «Микоян», «Палтус». В 1930 году сдал экзамен на штурмана дальнего плавания, стал капитаном поискового судна «Уссуриец». С 1937 года – в Промразведке. Открыл промысловую банку в Баренцевом море (230 на 110 км), которая получила название Демидовской (там добывали треску с глубины 300 метров). В довоенные годы на Демидовской банке Мурманский тралфлот брал до четверти своего годового улова.

В Великую Отечественную войну возглавлял отряд судов, который вел промысел рыбы в районах боевых действий.

Умер в море, во время промысла.

Имя И. Н. Демидова было присвоено одному из промысловых траулеров (РТ-19), а когда траулер отслужил свой срок, имя знаменитого капитана появилось на борту большого морозильного траулера (БМРТ-0454).

Ветеран рыбной отрасли В. П. Махилев так отзывался о первых командирах экипажей Мурманского тралового флота: «Отличные судоводители, всегда спокойные, выдержанные, тактичные. Для них было характерным безупречное знание своего дела, требовательность и большая человечность. Прежде чем стать на капитанский мостик, они проходили большую школу матросами, штурманами... Одну навигацию плавал я с И. Н. Демидовым. Человек этот знал и умел выполнять любую работу на корабле. Он никогда не повышал голоса, когда говорил с подчиненными. Учил нас, молодых командиров: «Все люди на корабле равны, только должности у них разные да зарплату разную получают. Человека уважать надо»... Капитанов типа Демидова, Копытова, Новожилова я отношу к первой, высшей категории командиров».

НА ЗАРЕ ТРАЛОВОГО ПРОМЫСЛА***Из воспоминаний капитана С. Д. Копытова***

...Ему было 20 лет. Демидов уже имел диплом штурмана малого плавания. В год поступления в траловый флот он через некоторое время был уже переведен штурманом. Это был самый молодой штурман, а впоследствии и самый молодой капитан тралового флота в то время. Иван Демидов был шустрый, жизнерадостный, с на редкость веселым характером. Он стал всеобщим любимцем. Старые капитаны любили его за то, что он как-то умел устроиться среди пожилых. Впоследствии он сам вспоминал:

– Я многому научился, прислушиваясь к спорам по поводу того или иного промыслового вопроса. Я любил слушать опытных моряков, а они охотно делились своими знаниями.

В первые годы работы промыслового флота на траулерах у капитана был один помощник. Несмотря на большую загруженность, Иван Николаевич постоянно занимался совершенствованием судоводительского мастерства, уделял много внимания изучению



орудий лова. Во время зимовки траулера в Архангельском порту в 1921–1922 годах все штурманы в порядке производственной практики получили задания связать по одному тралу. Мало кто взялся за это дело, а некоторые даже обиделись. «Мы, – говорили они, – судоводители, а не сетевязы». Иван Николаевич охотно согласился выполнить задание и не только связал отдельные части для нескольких полных тралов разных систем, но и сшил их, посадил на подбору и полностью вооружил. Кроме того, им были связаны модели всех тралов того времени. Конечно, Демидов после этого стал разбираться в трале, как в раскрытой книге.

Вскоре Ивану Николаевичу пришлось свои знания применить на деле. В 1923 году траулер «Окунь», на котором Демидов был штурманом, отходил в море. Мастер по добыче не пришел, а заменить его было нечем. Значит, надо было ждать, терять промысловое время.

– Что будем делать? – спросил капитан М. В. Михеев.

– Идем в море, – отозвался Демидов, – я буду и за тралмейстера.

– Смотри, Ваня, справишься ли?

– Справлюсь.

И, действительно, Иван Демидов справился. В рейсе задержек из-за тралов не было, в порт был доставлен полный груз рыбы.

– И досталось же мне в этом рейсе, – вспоминал Демидов, – надо было вахту штурмана нести и вахту тралмейстера. Но ничего, марку выдержал. А в порт пришел, еще бой с тралмейстерами выдержал, они все ругались, не подрывай, мол, наш авторитет.

Он лишний раз доказал, насколько важно для судоводителя знать не только правила промыслового судовождения, но и орудия лова, и технику работы с ними. У Ивана Николаевича было горячее стремление к освоению новых районов тралового промысла в Баренцевом море. Приведу такой пример. В 1928 году Демидов был капитаном траулера «Пинагор», единственного в то время траулера, который не имел радиостанции. Это было в апреле. Весь флот работал на Рыбачьей банке. В трал попадало много мелкого окуня. Демидову это не понравилось и он тихонько, под шумок, никого не предупредив, ушел в восточном направлении. И на северо-западном склоне Мурманской банки обнаружил хорошие скопления крупной пикши и набрал полный груз. А в управлении флота в это время поднялась тревога: траулеры в сводках перестали сообщать о «Пинагоре». Мурманск запрашивает: «Где «Пинагор»? Кто его видел в последнее время?» Никто не знал.

Послали два траулера на розыски. В розысках принимал участие и я. Мы обошли все

прибрежные мурманские районы, Мотовский залив, но «Пинагора» не нашли. А через некоторое время из Мурманска по радио сообщили: «Пинагор» прибыл с полным грузом. Ловил в таком-то районе, рекомендует перейти туда группе траулеров. По сообщению Демидова, там хорошая концентрация крупной пикши».

Мы обозлились на него вначале, ругали: «Мальчишка, ищи его, а он рыбу ловит и никому ничего не сказал, когда уходил!» Но потом, конечно, простили ему это.

Иван Николаевич беспокоился не только о себе. Он сделал хорошее и полезное дело для всех. Молодой капитан рос на промысловой работе, учился сам и учил других. В 1930 году Демидов сдал экзамен на штурмана дальнего плавания. Особенно у него проявился вкус к поисковой работе. Поэтому, когда в траловом флоте были выделены суда для поисковой работы, он был назначен капитаном на траулер «Уссуриец». Это назначение было вполне оправданным: на обнаруженные Демидовым промысловые концентрации рыбы капитаны судов шли уверенно, зная, что Демидов не подведет.

В 1937 году, работая на поисковом траулере «Уссуриец», Иван Николаевич Демидов открыл на Центральной возвышенности новый промысловый район, названный его именем. Это богатейший район, изобилующий рыбой ценных пород. Об открытии этой банки Иван Николаевич рассказывал так:

– Меня давно тянуло на север, я несколько раз докладывал об этом начальству и просил разрешения совершить в этот район один полный рейс, но со мной не соглашались. Зачем, мол, идти, время зря тратить, да и наука вашу идею не поддерживает. Наконец, пользуясь тем, что мой маршрут проходил недалеко от этого района, я решил действовать самостоятельно и перешел в интересовавший меня район. Мои предположения оправдались. Там были обнаружены хорошие условия для траления и обильные скопления трески и окуни. Получив мои радиоинформации об обнаруженных косяках рыбы, в управлении флота сначала не поверили, сомневались в правдивости и моего подробного рейсового отчета, но, как говорят, факты – упрямая вещь.

В новом районе весной 1938 года промысловый флот имел хорошие уловы, а на следующий год за полтора месяца там было выловлено полмиллиона центнеров рыбы. Поэтому сами моряки тралового флота начали называть этот район Демидовской банкой. Название это утвердилось и вошло в историю развития тралового промысла в Мурманском бассейне.

Плавая капитаном на траулерах, Иван Николаевич не раз говаривал мне:

– Вот поработаю еще немного в траловом флоте и уйду. Надо же побывать в дальнем плавании, посмотреть, как люди живут.

Слушая эти речи, я с сомнением качал головой и говорил о том, что по себе знаю, как трудно расстаться с траловым промыслом тому, кто полюбил это дело, сроднился с ним и с просторами Баренцева моря. Впоследствии он признался, что я был прав.

– Раньше не ушел, а теперь не уйду и подавно, – сказал он как-то раз, когда я напомнил ему о прежних намерениях. – Чем больше изучаешь глубины моря, тем больше они манят к себе, тем море становится интереснее и каждый рейс узнаешь что-нибудь новое.

Болезнь заставила его некоторое время работать на берегу, но в конце 1939 года Иван Николаевич снова ушел в море на поисковом траулере «КИМ». Он говорил:

– Береговая работа не для меня – скука, тоска берет по морю.

В 1940 году Иван Николаевич Демидов был награжден значком «Отличник рыбной промышленности». На траулере «КИМ» он работал до Великой Отечественной войны как поисковик, а в годы войны ловил рыбу наравне с другими траулерами, которые были в распоряжении рыбной промышленности.

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 75-77 1960 года).*

ЕГОРОВ Александр Александрович
07.07.1902, г. Архангельск – 09.1957, г. Феодосия

Капитан на промысловых судах Мурманского тралового флота.

Служил в армии. Окончил Архангельский мореходный техникум.

С 1926 года ходил в море штурманом, капитаном на мурманских траулерах. Внес большой вклад в составление промысловых карт Баренцева моря. В 1931 году на траулере «Двина» открыл новый промысловый район, названный Гусиной банкой. С 1938 по 1940 годы – зам. начальника Мурманского тралового флота. В Великую Отечественную войну на Северном флоте – командир тральщика ТЩ-37.

В 1943 году возвращается на мостик рыболовного траулера – капитан РТ-69 «Иртыш», экипаж которого, включившись в движение «тридцатитысячников», в 1944 году добыл 34 тыс. центнеров рыбы. Возглавлял экипажи РТ-45 «Двина», РТ-1 «Акула», РТ-31 «Касатка», РТ-96 «Россия» и других судов МТФ.

С 1952 года – в Мурмансельди на плавбазах.

Награжден двумя орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени.

Умер и похоронен в Феодосии (в последние месяцы уже не покидал кресла-качалки). Именем капитана Егорова названа улица в Мурманске.

Родной брат капитана В. А. Егорова, погибшего в годы Великой Отечественной войны (см. 4-ю часть книги).

УЛИЦА КАПИТАНА ЕГОРОВА

Очерк журналиста К. Тюляпина

Еще совсем недавно она называлась Красноармейской... Теперь это улица капитана А. А. Егорова. Когда я прохожу по ней, то на минуту останавливаюсь у дома № 26/9 и смотрю на знакомое окно квартиры, в которой когда-то жил тот, чьим именем названа улица. Память возвращает меня на тридцать лет назад...

Я видел его на вахте, подолгу беседовал с ним в свободное время и передо мной открывался человек промыслового опыта, влюбленный в свое дело, человек высокой партийности, несущий в своей душе все самое чистое и светлое, что есть у нашего народа.

У него, как и у многих других его сверстников, потомков архангельских поморов, было нелегкое детство. В одиннадцать лет Саша стал мальчиком на побегушках у строптивного купчика. И кто знает, что бы стало с ним, если бы не свежий ветер Великой Октябрьской социалистической революции... Окончив мореходное училище, он пошел штурманом рыболовного траулера, а в двадцать восемь лет стал капитаном.

Прирожденный рыбак, Александр Александрович с морем был на «ты», и море, особенно не балуя, признало и полюбило его. И в тот июньский рейс 1935 года он чувствовал себя по-домашнему. В толстом синем свитере, черных брюках, забранных в шерстяные носки, в комнатных туфлях, он входил в штурманскую рубку, как будто на балкон своей квартиры подышать свежим воздухом. Но все видел его наметанный глаз, все слышало его чуткое ухо.

Он любил море, как смелый буреветник, проносящийся над пучиной, подставляя ве-



тру свое массивное, скуластое лицо с чуть прищуренными глазами, с резко очерченными губами и крепкими зубами, не выпускавшими трубку. Да и домашний вид Александр Александрович принимал только в тихую и ясную погоду, когда солнечные зайчики играли на стеклах штурманской рубки и надраенных медяшках судна. Но когда ветер крепчал и над морем сгущались тучи, капитан преображался, как солдат перед боем.

Как-то я зашел к нему в каюту и увидел на столе перед ним фотографию задорного парнишки в зюйдвестке. Я знал, что у Александра Александровича нет сына и спросил, кто это.

– Наш бывший юнга. Вот не успел до отхода написать ему, – и в глазах этого мужественного, крепко скроенного человека я увидел чуть заметные бисеринки слез, а его низкий голос с хрипотцой звучал мягче и теплее. Александр Александрович показал письмо от бывшего юнга Алеши Абакумова, в котором тот называл капитана отцом.

Алеша был не только исполнительным, но и очень любопытным подростком. Его часто можно было видеть у лебедки, в машинном отделении, около утильустановки. В общем, его занимали все машины и механизмы. За это любопытство ему пришлось дорого заплатить. Однажды, оставленный без присмотра старших, он угодил правой рукой в утильустановку.

Когда его принесли на мостик, он был бледен, лицо вытянулось, нос заострился. Плотно сжав губы, Алеша лихорадочным взглядом смотрел на капитана. Правая рука, перебитая в плече и ниже локтя, висела плетью, на кисти рожками торчали только два пальца. Александр Александрович достал из аптечки скудные запасы спирта, йода, все бинты, какие там были, промыл раны и перевязал руку. Алеша молчал. От него не услышали ни одного стона, только раз чуть слышно и виновато он прошептал: «Отрежьте лучше руку-то».

– Ничего, потерпи. Ты еще будешь механиком, – утешал Александр Александрович. Он распорядился перенести пострадавшего в свою каюту и приставил к нему сиделкой боцмана. «Двина» легла на обратный курс и пошла самым полным ходом. Надо было торопиться, чтобы спасти юнгу.

Вскоре подул свежий ветер. Он быстро нарастал, засвистел угрожающе. Поступило срочное радио: всем кораблям лечь в дрейф или укрыться в ближних бухтах – надвигался ураган.

– Александр Александрович!

Егоров повернулся. На пороге в рубку, силясь закрыть распахнутую ветром дверь, стоял старший штурман. Он весь был мокрый, без фуражки, ветер спутал его волосы, по лицу стекали крупные капли. Когда он закрыл дверь, Егоров посмотрел ему в глаза – они были белыми и неподвижными от страха.

– Александр Александрович! Измените курс, – проговорил старпом, облизывая губы, как будто его мучила жажда, – ляжем в дрейф или отстоимся в ближней бухте...

– Алеша может умереть. Вы хотите его смерти? – строго спросил Егоров.

– Товарищ капитан! Нас никто не осудит. Есть специальная радиограмма. Я не за себя прошу, этого требует вся команда.

– А моряцкая честь и совесть у вас есть?! – загремел Александр Александрович. – Я лучше вас знаю команду. Спросите у боцмана, хочет он этого? Спросите вот его, – и Егоров указал на рулевого, который еле удерживал в руках штурвал.

– Идите к себе. Я освобождаю вас от вахты, а за панику...

И капитан отвернулся, дав этим понять, что разговор окончен. Более полусуток било «Двину» разбушевавшееся море, пока она не вошла в Кольский залив. Старпом приходил сменить капитана, но тот отправил его обратно.

Вскоре ошвартовались в Мурманске. Боцман вынес Алешу на причал и передал санитарам скорой помощи. Александр Александрович поцеловал юнгу в горячие губы и крепко пожал здоровую руку.

Через два рейса капитан снова встретил юнгу на причале. Улыбаясь, он протянул Александру Александровичу левую руку.

– Ну, как твои дела?

– Сами видите, дело мое теперь пропащее.

Александр Александрович понимал состояние Алеши. Тяжело быть инвалидом полусироте в пятнадцать лет. Целый день он не отпускал юнгу с корабля. Александр Александрович рассказывал о своем детстве и говорил о будущем Алеши. Теперь другие времена, советская власть не оставит человека в беде.

– Что же ты намерен делать? – по-отечески спросил Егоров.

– Пока поеду домой к маме, а там видно будет...

– Если придется трудно, обращай ко мне...

– Спасибо, – и он пошел в город, не оборачиваясь, вдруг став сутулым и сильно прижатым к земле. Прошел год и вот письмо: «...Если б вы знали как я рад и счастлив, с какой благодарностью вспоминаю о вас. Нашлись люди, такие же, как вы, с доброй душой, и у меня нет недостатка в друзьях. Они и комсомол помогли мне выйти на большую дорогу. Сейчас я учусь на первом курсе рыбопромышленного техникума и, как видите, пишу левой рукой не хуже, чем писал правой. На будущее лето обязательно приеду к вам на практику, и мы вместе пойдем отыскивать новые рыбные косяки. Крепко жму вашу руку. А. Абакумов».

Я рассказал об этом случае потому, что в нем, как мне кажется, раскрывается не только высокое мужество, верность лучшим морским традициям, но и большая человечность капитана Егорова.

Александр Александрович знал Баренцево море не по карте... Он в совершенстве владел искусством активного промысла и орудиями лова и не раз доказывал это. В предвоенные годы на всю страну гремела слава экипажа «Кирова». Он первым выловил 40 тысяч центнеров рыбы за год. В 1936 году Александр Александрович решил поспорить с кировцами. В этом соревновании кировцы установили мировой рекорд – выловили 61.600 центнеров. А Егоров? Он уступил совсем немного, выловив 60 тысяч центнеров.

С еще большей настойчивостью, умением промыслял капитан Егоров в дни Великой Отечественной войны... Как он радовался послевоенному росту промыслового флота! В 1952 году появились первые дизельные траулеры типа «Кремль». Александр Александрович возглавил экипаж «России». Сбывалась его мечта о выходе с тралом за пределы Баренцева моря, в Северную Атлантику, на Дальний Запад. Ему не пришлось подняться на мостик БМРТ: преклонный возраст, а затем смерть помешали этому.

Улица капитана А. А. Егорова напоминает о нем и тем, кто знал его живым, работал с ним, и тем, кто еще только готовится к первому самостоятельному выходу в море. Здесь не только два первых в городе семиэтажных дома, в которых живут рыбаки. На этой улице общежитие мореходного училища, санчасть главка «Севрыба», и имя Александра Александровича Егорова будет передаваться из поколения в поколение, как пример верности морю, Родине, своему патриотическому долгу.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 132, 133 1965 года).



В 1960-е годы в Мурманске регулярно отмечали День капитана. Праздничное действие проходило на одной из улиц города, носящей имя прославленного промысловика: торжественный митинг, встреча Нептуна, парад курсантов мореходных училищ...

Эти снимки полувековой давности сделаны в День капитана на улице имени капитана Егорова. Из архива газеты «Рыбный Мурман»



КАСК Ганс Янович

1871, д. Саки Пярнуского уезда Эстляндской губернии Российской империи –
28.07.1938, г. Ленинград

Один из первых капитанов тралового флота.

В 18 лет окончил среднюю школу, стал ходить в море матросом, поваром, боцманом на парусных и паровых судах частных судовладельцев, в том числе рыбопромышленника Спаде. Окончил мореходное училище, получил диплом штурмана, а потом и капитана дальнего плавания.

В 1920 году в числе первых капитанов тралфлота вывел траулер на промысел в Баренцево море. В 1927 году за ударный труд от руководства «Севгосрыбтреста» капитану Каску были вручены серебряные именные часы.

В предвоенные годы воспитал немало умелых судоводителей и тралмейстеров, уделял много внимания и времени конструированию новых тралов. Работал лоцманом в Мурманском торговом порту.

Арестован (25.03.1938), осужден (20.07.1938) комиссией НКВД и прокуратуры СССР по обвинению в шпионаже (ст. 58-6-11 УК РФ). Расстрелян.

Реабилитирован в 1957 году Военным трибуналом Северного военного округа.



147

Становление тралфлота
(1920-е годы)

ТРИ ПОКОЛЕНИЯ ОДНОЙ ДИНАСТИИ

Очерк журналиста К. Ильина

...Тех, кто начинал, было только 14. Четырнадцать капитанов. Разных по характеру, с различным уровнем знаний и опыта, работающих прежде каждый своим методом. Именно они открыли первую страницу истории тралового флота.

Молчаливый эстонец Ганс Каск вступил в командование траулером «Лучинский». Рейсы тогда не были дальними. Но вести лов приходилось нелегко. Рассчитывали лишь на свой опыт, чутье да энтузиазм экипажа.

Каска на судне любили. Капитан казался суховатым. Высокий, в кителе, застегнутом на все пуговицы, он был строг, молчалив, официален. Любили его моряки за прямоту и справедливость. А в первую очередь за то, что умел он работать увлеченно, порой сутками не покидал мостика. Каск отлично разбирался в тралах всех существовавших тогда систем. При порывах сам спускался на палубу и первым брался за иглицу.

За плечами у капитана была большая школа жизни. Родился он в Эстонии, в семье лесника. Рано стал помогать отцу. Хорошо разбирался в растениях, умел распутывать хитрые звериные следы. Родные уж думали, что он пойдет по отцовским стопам. И никто не знал, что его мечтой стало однажды увиденное в жизни море. Сын лесника любил, лежа на маленькой полянке, подолгу глядеть туда, куда уходили островерхие верхушки сосен. И воображение рисовало вместо голубого бездонного неба синюю гладь океана.

Жизнь в лесу открывает сердцу красоту природы. А долгое одиночество, редкие встречи со сверстниками воспитывают молчаливость. Вот и рос Ганс неразговорчивым, на первый



Экипаж РТ-30 «Лучинский» (первый слева – капитан Г. Я. Каск)

взгляд, замкнутым. Но зато он научился сдерживать себя, а мечты и переживания выдавала только скрипка, на которой он научился играть.

Сын лесника твердо знал, чего он хочет добиться в жизни. И вот однажды, простившись с родными, пешком ушел в большой портовый город. Там обратился к судовладельцу Граиту с просьбой принять его на судно матросом.

– Матросом? – прохрипел тот, окидывая цепким взглядом ладную крепкую фигуру паренька. – Что ж, ладно. Условия известны?

Условия были известны: не хуже и не лучше, чем у других судовладельцев. А в общем грошовый заработок, тяжелый, чуть ли не каторжный труд, после которого матросы в тумане похмелья забывались в портовых кабаках, за сутки спуская все заработанное в трудном рейсе. Каск сторонился таких. Ему не требовалось сорокоградусной отравы. У него была мечта.

Через несколько лет молодой моряк появился в Гамбурге. Он смело вошел в двери мореходного училища. Деньги для учебы Каск скопил за время работы на судах. Вот что писал впоследствии о своем становлении Ганс Янович в автобиографии: «Окончил сельскую школу, поступил на судно «Отомар», принадлежавшее частному владельцу. Скопив денег, поступил в училище и через три года получил диплом штурмана, а потом и капитана дальнего плавания. До этого ходил матросом, поваром, боцманом».

...На траулер «Лучинский» капитан Каск пришел уже сложившимся опытным моряком. Экипаж под его командованием постоянно добивался высоких уловов. Но это не удовлетворяло Каска. И он постоянно искал новые методы работы, стремился внести новшества и в орудия лова.

Предвоенные годы были годами становления тралового флота. К советам Г. Я. Каска прислушивались и опытные капитаны, и молодые моряки. Отлично понимая, что рыбопромысловый флот Заполярья будет расти год от года, Ганс Янович особенную заботу проявлял о воспитании судоводителей и тралмейстеров. Флот пополнялся судами и ему требовались новые кадры.

Среди учеников Каска были братья Алексей и Иван Грозниковы, другие капитаны. Ясно отдавая себе отчет как нужны флоту современные мощные орудия лова, старый капитан уделял много внимания и времени конструированию тралов, работая в содружестве с А. Я. Макаловым.

...Отличный судоводитель, вдоль и поперек исходивший Баренцево море, культурный человек, знающий иностранные языки, умелый художник, способный скрипач, хороший семьянин, Каск до последних дней жизни вызывал всеобщее восхищение. За что бы он ни брался, все получалось у него добротнo и красиво. Новую молодую смену видел Ганс Янович в своих сыновьях. Он прививал им любовь к морю, к трудному рыбацкому делу.

Старшие сыновья, которые в предвоенные годы уже работали на предприятиях рыбной промышленности Мурманска, учились в мореходном училище – ушли на фронт. Под Харьковом получил тяжелое ранение Александр Гансович Каск. Многие годы он работал в службе связи управления «Мурмансельдь», в морском порту. Всю войну от первого до последнего дня прошел Роман Гансович Каск. День Победы он встретил в поверженном Берлине. Восемнадцать боевых наград украшают его грудь. Работал инженером-экономистом в главке «Севрыба». Готовил кадры для судоверфи в профтехучилище.

Как самую дорогую реликвию хранит Анна Гансовна Каск медаль «За оборону Советского Заполярья». Как и старшие братья, она участница Великой Отечественной войны.

Имя Михаила Гансовича Каска известно не только морякам Мурманского пароходства. Его знают на всем побережье. Вот уже 25 лет Михаил Гансович командует одним из лучших на Севере теплоходом «Вацлан Воровский». За безупречный труд награжден орденом «Знак Почета»*.

Самый младший из династии Борис Гансович в годы войны работал на судоверфи, выпускал мины. Техника стала делом его жизни.

Сейчас в трудовую жизнь выходит третье поколение Касков...

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 23 1976 года).*

«МЫ ЛЮБИЛИ СВОЕГО ОТЦА»

Из письма Михаила Каска

Как мой отец оказался на Севере? В Эстонии у него умерла жена, и он с трехлетней дочкой приехал в Архангельск, где женился на моей матери Марианне Егоровне Силуяновой. Нас народилось пять детей (когда на свет появился я, отцу было уже 50 лет).

Помню, как в раннем детстве папа рассказывал о своем плавании в Буэнос-Айрес. Помню, как на Новый год мы получали от папы посылки. В них были вкусные конфеты и для каждого красочные открытки с пожеланиями. Помню, как летом, возвратившись в Архангельск, папа шел в ларек и расплачивался за продукты, взятые нами зимой в долг. Хозяином того ларька был татарин, все его звали Князь, у него были пять сыновей нашего возраста. В 1927 году ларек закрыли и всю их семью увезли на двух телегах. А мы после этого ждали от отца денежных переводов и отоваривались в государственном магазине...

Помню, как в Архангельске с Красной пристани провожали отца в рейс. Доступ к трапу был свободный, так что у борта собирались семьи моряков. Корабль отходил от берега, разворачивался, ложился на курс и давал три длинных гудка. А мы махали руками, пока он не скрывался из вида...

Каждый приход с моря, каждая встреча с отцом была праздником. Мы любили своего отца. Он часто брал меня на колени, гладил по голове и позволял крутить колесо швейной

* В 2012 году М. Г. Каск стал Почетным гражданином Мурманской области.



**Ганс Янович с супругой
Марианной Егоровной**



**Семья КАСКОВ (к сожалению, лицо старшей дочери
на фото восстановить не удалось). На коленях у отца –
Михаил Каск**

машинки Зингер. Я тоже гладил его по голове и говорил: «Папа, у тебя скоро вместо волос будет лоб...»

В 1933 году по всей стране был голод, Архангельск пополнили тысячи ссыльных. Чтобы не умереть с голоду, мама продала все, что в доме было из серебра, включая ризы с трех больших икон, и свое золотое обручальное кольцо. На детскую продовольственную карточку давали 200 граммов хлеба, на взрослую – 400 граммов, на рабочую – 600. Мама приносила домой хлеб, сразу разрезала его и давала всем поровну. Ставили на стол самовар (заварного чая не было). Лично я разрезал свой кусок на маленькие кубики, которые обмакивал в соль, чтобы было не так вкусно, и сразу съедал весь кусок с кипятком до следующего дня... В 1934 году нам отказали в получении хлебных карточек. Папа выправил бесплатные билеты до Мурманска на теплоходе «Сосновец» (интересно, что в 1948 году я получил должность третьего штурмана на этом теплоходе, а в 1951 году стал его капитаном).

1 апреля 1938 года меня зачислили на первый курс судоводительского отделения Мурманского морского рыбопромышленного техникума, а до этого, 25 марта, отца арестовали – так он и не узнал, что я пошел по его стопам. Старший брат и я писали заявления в НКВД, в прокуратуру, доказывая, что его арестовали по ошибке. Он всегда хвалил советскую власть, что дала нам, детям, возможность получить образование. Ответа на наши письма не было. Лишь потом вызвали в прокуратуру, и пожилой следователь потечески сказал, что все наши заявления они выбрасывали в корзину, что нас они не тронут, а вот отец – лишний. Как же отец может быть лишним? И все-таки потом тронули. Повесили ярлык сына врага народа и пришлось бороться за свое существование до 1957 года, пока не поправили «ошибку».

**16 октября 2013 года.
Мурманск.**

КАТЦ (Кац) Петр Петрович

Один из первых капитанов тралового флота.

В 1920 году возглавлял экипаж Т-35 «Пикша», в начале 1930-х – РТ-5 «Краб», в 1937 году – РТ-4 «Навага». Награжден орденом (1934).

Вот что вспоминал проходивший на РТ «Краб» производственную практику штурманский ученик, а впоследствии известный северный капитан В. П. Корельский:

«Наш траулер всего лишь два рейса сделал после прихода из Германии. Это было новенькое... судно. Добротная отделка помещений, комфортная мебель, красивые шторы, прекрасное постельное белье. Все это впечатляло. Но хаос и беспорядок в каютах рядовых был невероятным! ...Я был настолько молод, что на судне меня принимали за подростка. Это меня огорчало. Как и всякому пацану, мне хотелось выглядеть личностью, быть солидным человеком. Самый легкий способ показать свою «взрослость» – это взять в зубы папиросу и выцедить – пусть и с отвращением – стакан вина. Я до этого не опустился... Как я мог пить или спать ночью, когда вахта матросов ненадежна. Да что вахта – капитан был никуда не гош! Как-то ночью я заглянул в его каюту. Он спал. Раздавался пьяный храп.

Судно отходило в море. Им управлял капитан. Но в каком виде! Без головного убора, в рубашке, поверх нее – подтяжки брюк, на босу ногу валеные туфли... В районе Соломбалы он юркнул к себе в каюту и больше не появлялся. Других штурманов в рулевой рубке не было. Стоял на руле матрос Скребцов и ждал команды. Делать нечего. Я вышел на верхний мостик и стал вести судно, отдавая команды через переговорную трубу...

– Не сразу, но я все-таки понял, что от хорошей жизни моряк не станет пить запоем, – пишет В. П. Корельский. И продолжает: – ...Отрезвевший экипаж «Краба» оказался работающим, дружным и не только споенным, но и спаянным коллективом. Меня на судовом собрании единогласно выбрали председателем судового комитета, решив, что я не растрочу членские взносы и аккуратно сдам в базовый комитет. Капитан Кац подчеркнул, что теперь я представляю власть на судне наравне с ним...

Капитан Кац умел не только пить. Он научил меня многим хитростям и сноровке в управлении тральщиком при спуске и подъеме трала. Уже через несколько «показательных» подъемов и спусков я самостоятельно стал управлять траулером на своей вахте, хотя и числился в штате штурманским учеником. Когда рыба шла завалом, то приходилось работать по 12-14 часов в сутки».

*Из книги «На моем веку»,
Архангельск, 1996.*



РТ-5 «Краб»

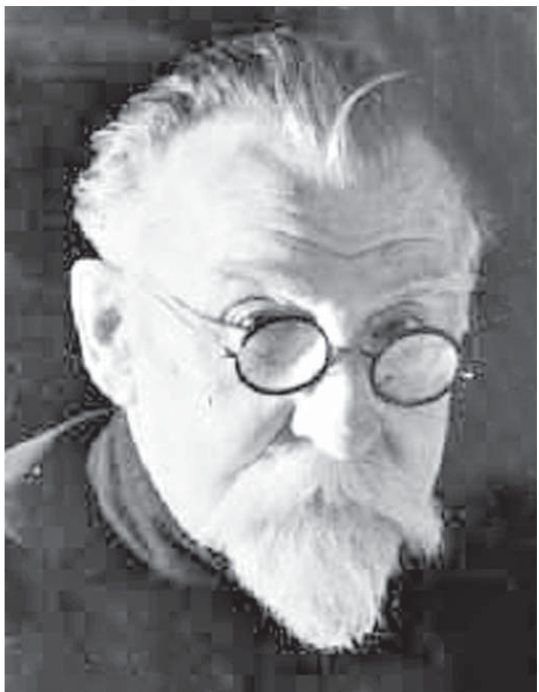


*Место постройки судов данного типа:
F. SCHINAU, Данциг, Германия (РТ II серии).*

В Мурманске с 1931 года (Мурманский госрыбтрест). Мобилизован 2.12.1939 (до 4.03.1940 года – «ДК-5»). Переоборудован и переклассифицирован в сторожевой корабль и вошел в состав Северного флота как СКР № 14 «Прилив».

Погиб 3.08.1943 года в результате прямого попадания авиабомбы противника на Кильдинском плесе у мыса Сеть-Наволоок.

Водоизмещение 1450 т. Размерения: 51.2 x 9 x 4.5 м. ГЭУ котломашинная, 650 л.с. Скорость 11/8.2 узла, дальность 3450 миль. Экипаж 42 человека.

КЛЮГЕ Герман Августович**14.05.1871, м. Чмелёв Радомской губернии (Польша) –****25.12.1956, г. Ленинград**

Зоолог, исследователь флоры и фауны Баренцева моря, учёный с мировым именем, доктор биологические наук.

Немец (в 1893 принял российское подданство).

Окончил Казанский университет (1896). В 1908 году возглавил биологическую станцию в Александровске (ныне Полярный). Во время Первой мировой войны арестован по подозрению в шпионаже, но через месяц освобожден. Продолжал прежнюю работу. Под его руководством станция приобрела общегосударственное значение и мировую известность, превратилась в образцовое научное учреждение.

После Первой мировой и Гражданской войн Ключе сумел не только полностью восстановить станцию, но и возобновить научно-исследовательские работы, в том числе связанные с рыбным промыслом в Баренцевом море.

В 1924 году Мурманский губисполком присвоил ему звание «Герой Труда». В 1926-1929 годах Германа Августовича трижды избирали членом Мурманского окрисполкома. Он стал первым председателем учредительного собрания Общества по изучению края и зав. краеведческим музеем.

В 1933 году был арестован по обвинению во вредительстве, но через несколько месяцев освобожден. В 1934-1935 годы зимовал на Полярной станции на Новой Земле. В 1945-1956 годы работал старшим научным сотрудником Мурманской биологической станции, жил в Ленинграде.

Научные интересы самого Ключе были связаны с систематикой и экологией мшанок. Описал около 125 новых видов мшанок, исследовал других малоизученных морских беспозвоночных. После его смерти, по результатам исследований, была опубликована монументальная монография «Мшанки Баренцева и сибирских морей СССР».

БОРЬБА ЗА СТАНЦИЮ**Из статьи А. Горяшко**

К 1914 году, наконец, была закончена постройка всех станционных зданий. Интенсивно работали два исследовательских судна (парусно-моторная шхуна «А. Ковалевский» и парусный бот «Орка»), станция была оснащена морскими аквариумами и необходимыми приборами. Летом на станцию съезжалось до 25 человек, и Г. А. Ключе уже мечтал о дальнейшем расширении станции, постройке нового аквариального отделения, устройстве курсов практических занятий по биологии и гидрологии... Но всем этим мечтам и планам удалось осу-

ществиться нескоро – началась Первая мировая война. Для Ключе эта война обернулась войной за сохранение станции. И вел ее он фактически в одиночку...

В 1915 г. здания станции заняты Морским Ведомством. Ни одного сотрудника на станции больше нет – только Герман Августович и его жена. «Когда в 1918 г. Морское Ведомство освободило здания Станции, последние представляли из себя грустную картину: сплошь выпачканные и закопченные стены, поломанные печи, ручки и замки у дверей, водопроводные трубы, разбитые стекла и вдобавок ко всему невероятные кучи мусора – вот, что получила станция от Морского Ведомства. Руки опускались при взгляде на этот погром и разрушение, особенно после сравнения с блестящим прошедшим периодом жизни Станции», – пишет Ключе... Однако именно этими самыми руками директор принимается за очистку станции и приводит ее по мере сил в порядок...

Уже в 1920 г. на станции вновь проводятся научные исследования и практические занятия студентов... На Мурманскую станцию снова стремятся исследователи со всех концов России и даже из других стран. «А станция была чудесная! – рассказывает Нина Абрамовна Вержбинская, работавшая там с 1928-го по 1933 годы. – Меня станция поразила тем, что там не было ни элемента бахвальства. Ни элемента, ни капли! Наоборот, было уважение к науке, огромное уважение к науке. И нам, молодежи, это внушали, что это огромная работа, и нужнейшая работа, и труднейшая работа».



Мурманская биологическая станция



Г. А. Ключе с женой на крыльце станции

«Биостанция уходит на север...».
<http://bio.1september.ru/2008/10/1.htm>

КОНОНОВ Петр Георгиевич

Старейший капитан-промысловик.

С 12-ти лет ходил в море на судах архангельских рыбопромышленников. Возглавлял экипаж траулера «Нева» в 1920-х годах. В начале 1930-х был начальником промыслового отдела Мурманского тралового флота. Капитан П. П. Корехов вспоминал:

«В 1934 году меня направили вторым помощником капитана на поисковый траулер «Лосось». Здесь мне довелось проходить выучку у большого знатока морского дела – капитана Петра Георгиевича Кононова. В траловом флоте он работал со дня его основания. Хорошо знал Баренцево море. Почти всегда мог безошибочно сказать, в каком районе находится судно.

Будучи уже капитаном, я часто вспоминал, как терпеливо учил нас Петр Георгиевич Кононов судоводждению, траловому делу, знанию моря, рассказывал, как надо ходить в том или ином квадрате, где и как расположены изобаты, как быстрее распознать, на каких глубинах рыба».

Газета «Рыбный Мурман» (№ 79 1959 года).

154

Становление тралового флота
(1920-е годы)



РТ-46 «Лосось»



Место постройки судов данного типа: NEPTUNE, г. Роттердам, Германия.

Заложен в 1930 году, спущен на воду в мае 1931, вступил в строй в июле 1931 как рыболовный траулер Севгосрыбтреста.

Мобилизован 25.06.1941, переоборудован в тральщик и 19.07.1941 года вошел в состав Северного флота как Т-887. Носил бортовой № 32, поэтому во многих публикациях, где речь идет об орденоносных кораблях ВМФ СССР, этот тральщик упоминается под бортовым номером, т.е. как «Т-32».

31.05.1943 года награжден орденом Красного Знамени.

После войны возвращен Наркомату рыбной промышленности.

Списан в 1966 году.

Водоизмещение 1165 т. Размещения: 51.1 х 9 х 4.5 м. ГЭУ котломашинная, 675 л. с. Скорость 12/8 узлов, дальность 4000 миль. Экипаж 52 человек.



КРОТОВ Клавдий Иванович

*1878, Никитинская волость Пинежского уезда Архангельской губернии –
18.04.1931, г. Ленинград*

Архангельский рыбопромышленник, специалист-практик по морскому рыболовству Севера. После революции один из организаторов и работников государственной рыбной промышленности в Баренцевом море.

В 1920 году добровольно передал государству оборудование и капиталы, стал сотрудником, управляющим Мурманской конторой промыслового флота Северного государственного рыбопромышленного треста.

В 1930 году арестован по обвинению во вредительстве и по приговору выездной сессии Коллегии ОГПУ расстрелян.

Реабилитирован в 1989 году прокуратурой Мурманской области.

155

Становление тралового
(1920-е годы)

ВТОРОЙ ЧЕЛОВЕК В ТРЕСТЕ

Из воспоминаний В. В. Чернавина

До революции он был довольно крупным архангельским рыбопромышленником и богатым человеком, но после революции сразу понял, что возврата к старому не будет, и еще до объявления национализации промыслов передал их государству со всем оборудованием и капиталом. Кротов стал простым служащим на производстве: работал, как и все, а нуждался больше других, потому что у него была многочисленная семья.

Северные промышленники – люди своеобразные: происходя из поморов, людей крепкого быта, безукоризненно честных и трудолюбивых, они нерушимо хранят все эти свойства. Отдав все и перейдя на службу в Севгосрыбтрест, К. И. Кротов остался тем же практиком, каким был в своем деле. Он ведал всем траловым флотом, знал всех от капитана до юнги, жил на траловой базе и всегда был на месте, неся на себе совершенно невероятное количество работы.

В 1925 году трест торжественно справлял юбилей его пятилетней службы в северной рыбной промышленности. В 1930 году, к своему десятилетнему юбилею, он сидел в тюрьме.

Собственно говоря, обвинять его было не в чем, так как не было человека честнее и исполнительнее его, а в вопросы общего характера он никогда не вмешивался, но он был второй величиной в тресте и его надо было убрать, чтобы подтвердить версию о «вредительстве». Его подвергали длительным истязаниям и пыткам, чтобы заставить оговорить тех из сослуживцев, кто еще был жив. Он болел тяжелой формой цинги, страдал галлюцинациями, был близок к помешательству. Мне передали, что совершенно измученный, мечтая о смерти и не решаясь сам наложить на себя руки, потому что это шло вразрез с его убеждениями, он написал три сакраментальных слова: «признаю себя виновным», но следователи ничем не могли его заставить сделать именно то, что им было нужно – оговорить других.

Из книги «Записки "вредителя". Побег из ГУЛАГа»,

СПб. Канон, 1999.

<http://www.rulit.net/books/zapiski-vreditelya-pobeg-iz-gulaga-read-4341-49.html>

ЛЕОНТЬЕВ Спиридон Петрович

**10.12.1885, д. Толища Онежского уезда Архангельской губернии – 10.1942,
г. Архангельск**



Один из первых капитанов на рыболовных судах тралового флота.

С 1905 года ходил в море матросом. Окончил мореходное училище в Балтийском порту (1907 год). С 1909 года – капитан траулера рыболовной фирмы Беззубикова. В 1916 году в Архангельске выдержал испытания на звание штурмана дальнего плавания.

В 1923 году на РТ «Треска» первым применил стрелу для подъема и спуска трала («стрела Леонтьева»). Открыл Колгуевский промысловый район (квадрат 211), склон Гусиной банки в Баренцевом море. Изготовил несколько собственных моделей тралов («трал Леонтьева»). В 1932–1935 годах – инспектор Мурманского тралового флота. Затем снова возвращается на капитанский мостик. В 1936

году экипаж стахановского РТ-66 «Урал», которым он руководил, почти вдвое перекрыл план по добыче рыбы-сырца.

Скоропостижно умер от сердечного приступа, идя на службу.

ЗАЧИНАТЕЛЬ ТРАЛОВОГО ЛОВА**Из воспоминаний С. Д. Копытова**

Я хорошо знал и много лет работал со Спиридоном Петровичем Леонтьевым. Познакомился с ним в 1919 году в Порчнихе, когда он был капитаном траулера «Камбала». Это был исключительно скромный человек. Его трудно было вызвать на откровенный разговор. Для того, чтобы Леонтьев разговорился, его нужно было задеть за живое. А единственное, за что он болел всей душой и чему отдал 23 года своей жизни, была работа тралового флота. Он часто повторял: «Эх, как мы мало знаем свое море, какие у нас еще несовершенные орудия лова, как мало механизированы процессы выборки тралов».

Спиридон Петрович Леонтьев первым открыл Колгуевский промысловый район, потом северо-западный склон Мурманского мелководья, и позднее – юго-западный склон Гусиной банки. Помимо освоения новых промысловых районов, Спиридон Петрович подробно изучил орудия тралового флота, им изготовлено несколько моделей тралов. Последней его работой был трал, названный тралом Леонтьева, который на испытаниях показал неплохие результаты, но война прервала работу по его изучению и не позволила довести дело до конца.

В 1923 году Леонтьев для облегчения выбрасывания за борт мотни и центральных бобинцев предложил поставить на траулерах стрелу около мостика. Многие тогда над ним посмеялись и не согласились с его предложением, полагая, что это испортит вид судна. Спиридон Петрович с помощью судовых умельцев судовыми средствами установил стрелу на траулере «Треска», на котором он в то время плавал, и начал применять стрелу в работе. Когда все увидели, что это дело облегчило физический труд команды, ускорило спуск трала, начали устанавливать стрелы на других траулерах. Ее так вначале и называли «стрела Спиридона». Сейчас эта стрела вошла в быт работы с тралом, ее можно видеть не только на советских, но и на иностранных судах.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 75 1960 года).

МУРАШЕВ Иван Александрович

1880-е – ?

С февраля 1923 года начальник управления «Муробластьрыба», в 1924–1931 годы председатель правления Северного государственного рыбопромыслового треста.

Трудовую жизнь начал кровельщиком в Санкт-Петербурге. Участник революционных событий 1905 года, член партии социалистов-революционеров. В 1905–1917 годах был послан, жил в г. Кемь тогда Архангельской губернии. С 1917 года – комиссар Петроградского водопровода.

В годы работы на Кольском полуострове перенес базу тралового флота из Архангельска, а правление треста – из Ленинграда в Мурманск. При нем первый в стране траловый флот пополнялся новыми промысловыми судами. Доля Мурманска в добыче рыбы по стране возросла с 22 % в 1925 году до 58 % в 1928-м. Начался экспорт рыбы за границу.

Автор статей по проблемам рыбного хозяйства.

В 1931 году, после ликвидации Севгосрыбтреста, уехал с Кольского полуострова.

ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА – В МУРМАНСК

Из воспоминаний И. А. Мурашева

На зиму 1925–1926 гг. было оставлено в Мурманске 12 РТ. Они дали, считая ноябрь–декабрь 1925 г. и январь–май 1926 г., 3 610 т рыбы и 87,6 т жира.

Для зимней работы годились не все РТ «Севгосрыбтреста». Всю зиму работали обычно «Налим», «Форель», «Треска», «Дельфин».

Береговая база в Мурманске была очень слабая. РТ сдавали рыбу в Александровске и Мурманске. Ни в том, ни в другом месте не было берегового хозяйства для обслуживания РТ. Правда, в Александровске поставили на пристани паровую лебедку для разгрузки рыбы, но не только разгрузка держала РТ, держали снабжение, уголь, вода. Междурейсовые простои РТ выросли до 13 суток, при простое в Архангельске в среднем 5 суток.

Выгоды зимней и в особенности весенней работы РТ, несмотря на все неурядицы берегового хозяйства, были очевидны. Для летнего промысла базирование на Мурманск также давало большие выгоды. Продолжительность перехода из Архангельска к месту лова и обратно была значительно выше, чем из Мурманска и обратно.

РТ стали и летом заходить в Мурманск для сдачи рыбы.

Архангельская траловая база «8-я верста» в первые годы работы «Севгосрыбтреста» приводилась в порядок, обустроивалась. Относительно Мурманска шла словесная борьба с архангелогородцами, отрицавшими необходимость постоянной базы на Мурмане. Мы, мурманцы, видели выгоду и целесообразность постройки основной траловой базы на Мурмане. Архангелогородцы соглашались, что на Мурмане нужно иметь какое-то хозяйство, обеспечивающее зимовку отремонтированных в Архангельске РТ, чтобы пустить их на раннюю весеннюю работу с тем, однако, что РТ должны идти в Архангельск, как только очистится ото льда проход. Летом РТ обязательно должны ходить в Архангельск. Основой этих соображений являлись потребительские интересы – дать возможно больше соленой рыбы Архангельской губернии и по возможности влиять на других потребителей. Такова была традиция архангелогородцев, бывших всегда распорядителями всей трески, как отечественной, так и привозимой из Норвегии.

Работники Архангельской конторы «Севгосрыбтреста» мотивировали необходимость оставления основной базы в Архангельске тем, что Мурман не может дать людей для пополнения команд, которые комплектовались в Архангельске. Поэтому команды, несмотря на выгоду сдавать рыбу в Мурманске (больше заработок), старались идти в Архангельск, иногда даже вопреки прямому распоряжению.

Доказать выгодность постройки базы на Мурмане рыбному директору ВСНХ было трудно. Трудно было получить деньги. При утверждении отчета «Севгосрыбтреста» в ЦУГпроме ВСНХ, под председательством Пятакова, когда подняли вопрос о необходимости развития треста и о вложениях в строительство, Пятаков заявил, что «дело это темно и непонятно»*.

Денег в 1925 г. на строительство базы в Мурманске не дали. Однако мы не оставляли мысли о строительстве базы. Велись споры где строить. Предполагалось в Мурманске, Териберке, Иоканье. Териберку предлагали, как находящуюся ближе всех к местам лова, занимающую центральное положение – есть пресная вода, хорошая стоянка, мехмастерская. Как точку строительства определили бухту Лодейную, находящуюся в северной части Териберского залива. Сторонники Иоканья мотивировали постройку базы в Иоканье близостью к Архангельску, наличием готовой пристани (бывш. военная), обилием пресной воды. Иоканья была более всех приемлема для архангелогородцев, так как при всех обстоятельствах она могла быть только подсобной базой к Архангельску.

После моей поездки за границу в конце 1925 г. для ознакомления с постановкой рыбопромышленного дела, я вполне отчетливо представил себе, чем и какой должна быть наша траловая база на Мурмане.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 40 1977 года).

«СВОЙ И ТОЛКОВЫЙ МУЖИК»

Из статьи профессора А. А. Киселева

И. А. Мурашев был страстным поборником переноса базы тралового флота из Архангельска в район Кольского залива. Много дней он провел на Варничном мысу, шагами измерил всю площадь будущей тралбазы и лично выбрал места, где строить склады для рыбы, соли, угля, помещения посолочного завода.

Специально для того, чтобы познакомиться с постановкой рыбопромышленного дела в некоторых странах Европы, И. А. Мурашев получает заграничную командировку. Зарубежный опыт пригодился – Севгосрыбтрест передал кооперации многочисленные фактории на побережье, которые отнимали много внимания, времени и средств, но давали мало рыбы, и вплотную занялся траловым флотом, его техническим оснащением, кадрами, береговой базой...

Помимо выполнения судостроительной программы Мурашеву пришлось решать много других проблем. Одной из главных была проблема кадров.

Александровская школа ФЗУ, готовившая мотористов и рыбообработчиков, не могла обеспечить растущий флот специалистами – требовались тралмейстеры, кочегары, механики. Мурашев распорядился открыть курсы на тралбазе, где в две смены готовились нужные кадры, и стал пробивать вопрос об открытии в Мурманске рыбопромышленного техникума. И пробил – в конце первой пятилетки его строительство началось... Началось финансирование еще двух береговых предприятий – судоремонтного завода и рыбокомбината.

...В памяти рыбаков того поколения И. А. Мурашев остался «своим и толковым мужиком», к которому можно было прийти в любое время и решить любую проблему.

*Из статьи «И. А. Мурашев»
в газете «Мурманский вестник» (26 апреля 1994 года).*

* Высший совет народного хозяйства (ВСНХ) – общее наименование центральных государственных органов управления народным хозяйством советских республик в 1917-1932 годах. Г. Л. Пятаков – председатель ВСНХ. Для руководства производственной деятельностью трестов в ВСНХ было создано центральное управление государственной промышленностью (ЦУГпром ВСНХ).

ХРОНИКА 1927 ГОДА

На зимовку в Мурманск в 1927 году было отправлено 15 траулеров. Но работало зимой, базируясь на Мурманск, только 2-4 траулера, остальные приступали к лову в марте и апреле. В октябре прибыл в Архангельск из Германии новый, хорошо оборудованный траулер с грузоподъемностью для рыбы 250 тонн и жира в 7,3 тонны. Запас топлива новый траулер брал на 40 суток, его стоимость составила 215 тысяч рублей.

* * *

В 1927 году была достроена траловая база в Мурманске с рыбным складом емкостью на 40 тысяч центнеров. Постройка базы обошлась в 800 тысяч рублей. В течение операционного года (в зимний и весенний сезоны) производились опыты доставки на рынок тралового свежего.

* * *

Общий улов трески и ее спутников в Баренцевом море, включая сельдяной промысел, составил в 1927 году 928 тысяч центнеров рыбы в неразделанном виде.

* * *

Весенний береговой лов трески в 1927 году начался на Мурмане рано, но рыба держалась на значительной глубине, вследствие чего хорошо ловили только крупные суда.

* * *

Всего в 1927 году было сдано 107300 центнеров шкереной рыбы и 8600 центнеров вожексы. Между остальными заготовителями улов распределился следующим образом: государственные организации — 39,1 тысячи центнеров, кооперативные организации — 52,3 тысячи центнеров, частные лица и ловцы — 8,6 тысячи центнеров. На долю местного населения пришлось 48 процентов улова, на долю пришлого — 52 процента.

Основная масса трески по-прежнему обрабатывалась на парусниках, куда она отвозилась тотчас после приемки на берегу.

* * *

Летом 1927 года на Мурмане производились опыты массового приема трески в круглом весе с последующей разделкой рыбы на фактории.

* * *

В 1927 году были израсходованы последние контингенты беспошлинного ввоза из-за границы промыслового снаряжения, вследствие чего наблюдалась острая нужда в дождевой одежде и других предметах промыслового снаряжения, часть которого удалось заменить, организовав кустарную выработку в Архангельской губернии.

* * *

Спрос на моторы для рыбачьих судов по-прежнему превышал предложение. Стоимость одной силы моторного двигателя составляла в среднем 150 рублей, не считая 10 процентов расхода по установке. Несмотря на оживление судостроения, около 50 процентов промыслового флота нуждалось в замене или капитальном ремонте.

НОВОЖИЛОВ Андрей Петрович

? – 09.1944, Баренцево море (похоронен в Мурманске)

Старейший капитан Мурманского тралового флота.

С 1900-х годов матрос, штурман на промысловых судах, с 1924 года – капитан траулеров МТФ (РТ-29 «Навага», РТ-34 «Ф. Дзержинский»), первооткрыватель нескольких промысловых районов, в том числе у острова Вайгач.

В 1930-х годах у него в штурманах был впоследствии прославленный капитан В. П. Махилев, который так характеризует А. П. Новожилова: «Андрей Петрович никогда ничего за штурмана не делал. Я плавал с ним. Бывало, стоит в рубке у штурманского стола, не вмешивается в командование, будто его и нет. А в самый тревожный момент всегда услышишь:

– Не торопись, будь спокойнее. Увереннее.

Я никогда не слышал, чтобы он кричал. Бывает, иной капитан по рубке мечется, шумит, кричит, все ему мешают. А Новожилов – нет. Я все думал: «Вот это мне пример. Инициативы у штурмана не отнимет. Подскажет, и в сторону отойдет – будто он тут лишний...»

С созданием промысловой разведки Мурманрыбы (1938) – один из первых поисковых капитанов.

Великую Отечественную войну встретил капитаном поискового траулера «Кит». Вместе с судном Новожилов был призван на военную службу в Северный флот, охранял коммуникации Баренцева моря (Т-888, бывший РТ-6 «Кит»; Т-910, бывший РТ-81 «Коломна»).

Награжден орденами Трудового Красного Знамени (1936), Отечественной войны II степени и медалью.

ПИОНЕРЫ ТРАЛОВОГО ЛОВА***Из воспоминаний С. Д. Копытова***

Капитана дальнего плавания Андрея Петровича Новожилова я знал с 1920 года. Он плавал тогда штурманом. Это был спокойный, выдержанный человек. Не было случая, чтобы он вышел из себя, никто не слышал от него грубого слова. Говорить о себе, о своей работе он не любил, но был одним из лучших капитанов тралового флота.

В 1932 году Андрей Петрович первым ушел далеко на восток Баренцева моря, к острову Вайгач, где ни одно промысловое судно никогда не ловило рыбы. Здесь он открыл новый промысловый район с хорошей концентрацией рыбы, обширным и удобным для траления плато.

Он хорошо знал орудия лова. В первые годы существования тралового флота сам вязал сети и сшивал тралы. В течение ряда лет А. П. Новожилов плавал капитаном на поисковых траулерах и был одним из лучших разведчиков рыбных косяков. В обнаруженных им районах промысловый флот вылавливал многие тысячи центнеров рыбы.

Присущая А. П. Новожилову сдержанность проявлялась и в его сообщениях о результатах поисковой работы. Капитаны говорили, что если А. П. Новожилов сообщает об уловах в три-четыре тонны, то смело можно идти в указанный им район с надеждой брать уловы по пять-шесть тонн.

А. П. Новожилов, как и И. Н. Демидов, иногда поговаривал о том, что надо бы перейти на судно дальнего плавания. Когда же ему отвечали: «А плавание за пределы семьдесят четыре – семьдесят пять градусов северной широты разве не дальше?» – Андрей Петрович задумывался и говорил: «Пожалуй, это верно. К тому же везде работать надо».

...Умер Андрей Петрович на борту военного корабля в сентябре 1944 года.

Из книги «На траулерах в Баренцевом море», Главсевморпуть, 1946.

Промысловик, судоводитель.

Родился в Архангельской губернии, ходил на судах тралового флота.

С 1921 года капитан Т-38 "Дельфин", бывшего траулера научно-промысловой экспедиции С. В. Аверинцева. Участвовал в ледовых зверобойных экспедициях в Белом море.

В 1929 году был послан в Германию на приемку нового траулера «Дальневосточник». Старпомом вошел в экипаж, участвовавший в перегоне траулера во Владивосток. В дальнейшем возглавил команду «Дальневосточника», пополнившего флот Дальгосрыбтреста.

По некоторым источникам (Чернавин В. В. «Записки "вредителя". Побег из ГУЛАГа», СПб. Канон, 1999) Постников Яков Александрович, один из старейших и опытейших капитанов тралового флота, в 1930 году был арестован и в 1931 году сослан в концлагерь на десять лет.

ПРОМЫСЕЛ НА МУРМАНЕ

в 1928 году

ТРАЛОВЫЙ ЛОВ

В траловом промысле на Мурмане в 1928 году участвовало 19 траулеров, в составе экипажей которых насчитывалось в общей сложности 460 моряков.

Период плавания всех траулеров за год составил 3578,5 суток.

За 1928 год траулеры добыли 336000 центнеров рыбы.

В общем улове крупная треска составляла 28,6 процента, пикша — 31,5, зубатка пестрая — 12,9, морской окунь — 12,2 процента.

ПРИБРЕЖНЫЙ ПРОМЫСЕЛ

По данным Мурманского статистического бюро в прибрежном, так называемом кустарном тресковом промысле в 1928 году приняло участие 5078 рыбаков. Годовой улов составил 18775 тонн рыбы-сырца.

В состав судов прибрежного лова в 1928 году входило:

- моторно-парусных ботов — 56;
- моторно-парусных ел — 36;
- парусно-палубных ботов — 217;
- парусных ел — 605;
- карбасов — 609;
- шняк — 42.

РАССКАЗОВ Леонид Васильевич**1904, г. Онега Архангельской области – 02.01.1974, г. Мурманск**

Старейший работник рыбной промышленности Северного бассейна.

В 1922 году – помощник наблюдателя на метеостанции. С 1923 года в Севгосрыбтресте: за-сольщик, клипфискник, агент по приему рыбы в Александровске, инструктор по обработке рыбы на судах Мурманского тралового флота. После окончания курсов судоводителей (1942) – штурман.

В годы Великой Отечественной войны и послевоенное время продолжал лов рыбы на траулерах: старший штурман РТ «Семга», с 1948 года – капитан на промысловых судах, с 1957 года – капитан-наставник. Руководимые им экипажи в сложных условиях выполняли и перевыполняли рейсовые задания. С 1960 года возглавлял береговую бригаду по обслуживанию и ремонту судов (капитан подменного экипажа).

В 1973-м отметил 50-летие работы в рыбной отрасли. В том же году ушел на пенсию.

Награжден орденом Ленина (1948).

Двое сыновей, Юрий и Владимир, тоже связали свои судьбы с морем.

«СТРАНЕ НУЖНА РЫБА...»**Из очерка журналиста Л. Максимова**

Жизнь Леонида Васильевича Рассказова – это целая история рыбного Мурманска. За свои 65 лет, прожитые на Севере, он много видел и много сделал. Возраст у него вполне пенсионный, но работу не думает оставлять. Правда, в настоящее время его судно не штормует во вьюжных и ветреных широтах. Однако связь с кораблем что ни на есть близкая: бывалый мореход капитанит в подменном экипаже № 18 Мурманского тралового флота.

– Приехали мы на Мурман группой из Архангельской области, – вспоминает Рассказов. – Но что это была за дорога! Паровоз топили дровами. Остановимся, дров заготовим – и дальше едем. Вот так и добирались. Здесь же, где сейчас раскинулся город, собирали морошку, стреляли куропаток. Было несколько деревянных домишек. И то их, бывало, за ночь так занесет, что выходили через чердак, чтобы у дверей снег очистить.

Конечно, на берегу нам мало приходилось бывать. Наша работа в море. Тогда я начинал матросом на паруснике. Бывало, ветра нет – судно в дрейфе в открытом море. Тогда спускали шлюпку, весла в руки и... Только хруст в лопатках: буксируем судно.

Пришлось промышлять и тюленя в Белом море. Занятие не из легких. Но зверобойная шхуна «Песец» возвращалась с богатой добычей.

Тогда, в 1923 году, рыбного порта не было. На месте нынешнего торгового порта находилась так называемая лихтерная пристань. Вот к ней и швартовались возвратившиеся с моря и Архангельска суда.

Спустя года два выстроили первый деревянный причал. С этого и начал расти нынешний рыбный порт. Выгружали рыбу при помощи лошади. Отвозили в тачках на склад – низкое дощатое здание. Уголь на борт ботов подвозили тоже тачками.

Иногда подходило сразу несколько суденышек. Тесно им было у одного причала.

Однажды на рейде Кольского залива увидели новые корабли «Дзержинский», «Максим Горький», «Большевик» и другие. Какими огромными они казались по сравнению с бортами! Не мог я тогда оставаться на берегу – молодой и крепкий парень. Ушел в море на «Большевике». Продолжительность рейса была сорок суток. Тут ковались истинные мореходы. Кстати, на «Большевике» впервые стали делать клипфиск.

Буквально на всех рабочих участках судна нужны были квалифицированные кадры. Лучших производственников направляли на курсы усовершенствования. В их числе оказался и я. А вернулся штурманом на траулер «Аскольд». С тех пор судьба моя крепко связана с морем. Даже в суровые годы войны продолжал рыбачить. Да как еще рыбачить!

– Черные это были дни, – вспоминает Рассказов. – В темноте спускали, поднимали и чинили трал. Во время травления ваеров двое матросов «щупали» палками «марки». А перед тем, как выбирать трал, заходили в сушилку, чтобы глаза привыкали видеть в темноте. Сейчас-то вроде даже и смешно. А тогда было крайне грустно и тяжело. На ощупь обрабатывали рыбу. Мороз щипал руки, лицо. Обдавало колючими брызгами. Ветер швырял снежные заряды. А чуть рассвет – немецкие самолеты бомбят. Ад, да и только! А фронту, стране нужна рыба...

**Статья «Династия Рассказовых» в газете «Рыбный Мурман»
(№ 3 1970 года).**



РТ-7 «Семга»



Место постройки судов данного типа: F. SCHINAU, Данциг, Германия (РТ II серии).

С 1931 года в Мурманске. В 1941-м неоднократно был поврежден бомбами в порту. С 1943 – судно-отопитель.

Списан в 1967 году.



РОМАНОВ Яков Георгиевич

**05.08.1892, с. Кушерека Онежского района Архангельской губернии –
02.1962, г. Мурманск**

**Старейший капитан Мурманского тралового флота.**

После трех лет обучения в сельской школе ходил в море зуйком, поваром на ёлах и шняках. В годы Первой мировой войны служил на Балтийском флоте, с февраля 1917 года примкнул к революционно настроенным матросам, стал краснофлотцем. В 1920 году ходил штурманом на ледоколе «Иван Сусанин», участвовал в первомайском субботнике в Мурманске – строил первые в городе детские ясли.

В 1921 году – старший штурман экспедиционного судна «Таймыр», проводившего гидрологические работы в Карском море. В 1927-1928 годах возил грузы в Голландию, Англию, Германию, Италию, Норвегию на первом отечественной постройке лесовозе «Мироныч».

В тралфлот пришел в сентябре 1928 года, в начале 1930-х занял место на капитанском мостике: командир РТ «Камбала», РТ «Лещ». Участвовал в перегонке построенных в Германии дизельных траулеров в Мурманск (1931).

В своих воспоминаниях начальник Мурмансельди и Севрыбхолодфлота Г. М. Бородулин, который в 1933 году был вторым механиком у капитана Я. Г. Романова, пишет, что моряки РТ-51 «Лещ» в шутку своего капитана называли «сельдяным королем». Дело в том, что экипаж этого судна, единственный в тралфлоте, приспособился обычным донным тресковым тралом облавливать сельдяные косяки, что требовало от штурманов ювелирного судовождения.

В 1935 году за отличную промысловую работу капитан Романов был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Участвовал в войне с белофиннами (1939), в годы Великой Отечественной войны командовал экипажем танкера «Буг», который снабжал топливом боевые корабли. В 1945 году за образцовое выполнение боевых заданий награжден орденом Отечественной войны II степени.

В послевоенные годы участвовал в экспедиции по изучению южной части Карского моря, осваивал сельдяной лов. В 1950 году был награжден вторым орденом Трудового Красного Знамени.

Когда возраст и здоровье не позволили выходить на промысел, работал в порту на ремонтирующихся судах.

На пенсию вышел в 1959 году.

Похоронен в Мурманске.

ПОЛВЕКА НА МОРСКИХ ПРОСТОРАХ**Из воспоминаний Я. Г. Романова**

...Декабрьское морозное утро 1930 года. Ветер окончательно стих после трехдневного шторма. Полярная ночь. На тесной маленькой палубе траулера «Камбала» полным ходом идет подготовка к выходу в море. Это будет последний, четырнадцатый рейс 1930 года нашей «каравеллы».

...«Каравеллой» прозвали траулер за низкие борта и плохой ход. Но в основном пла-

вали на нем старые моряки, выдавшие виды, с юных лет прошедшие тяжелую школу. Некоторые из них работали в старое, царское время и знали, как тяжел и как мало ценился труд рыбака.

Мало того, что траулер наш был старенький и маломощный, он, как и другие рыболовные суда, был в море предоставлен самому себе. Поисковой работы тогда не существовало, радиосвязи между кораблями не было, так что шли наугад. Бывало, придет траулер с хорошего косяка, расскажут моряки, где ловили, да ведь рыба-то ждать не будет. Поэтому экипаж каждого траулера, вышедший снова на промысел, искал рыбу сам.

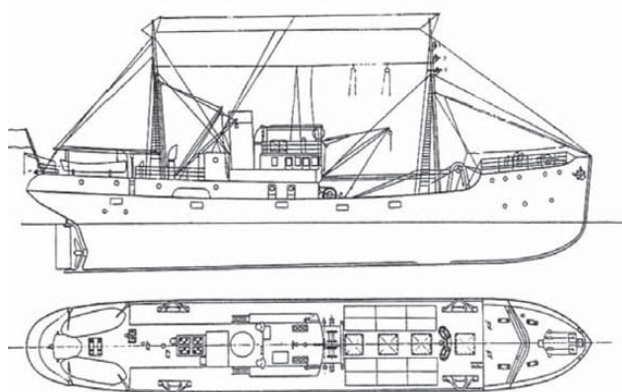
Теперешняя техника и аппаратура новых судов даже и не снились тогда нам. Глубину измеряли с помощью ручного лота. Выбрасывали свинцовую гирю с лотлинем, рассчитывая на дрейф, а потом — одевай рукавицы и вирай. Сколько раз волна вымочит! Было время, когда совершенством считали механический лот, а сейчас он стоит на корме многих траулеров забытый, и никто его, бедного, даже не почистит. Трал с рыбой подбирали к борту вручную, крючками. С выходом в море за техническим состоянием траулеров почти никогда не следили. Именно поэтому в тот раз в море и вышла наша «Камбала», хотя были подозрения на то, что заклепки в корме изнашивались. Кончились сборы, отдали швартовы и пошли по заливу. Через 20 часов перехода спустили первый трал. Видов на улов не было. Прошли еще два часа. Нашли рыбу, но мастер по добыче В. Качук был недоволен: машина не могла дать нужного хода (Василий Павлович Качук сейчас занят на руководящей работе в Архангельском траловом флоте). Но кое-как справились, рыба пошла.

Вскоре начался шторм. В жилых помещениях потекло, и, чтобы избежать холодного душа, над койками подвешивали брезент. К концу шторма зашел в каюту старший механик и сказал, что в левом угольном бункере появилась течь, видимо, стали пропускать швы или ослабли заклепки. Расхлябилась наша «каравелла» окончательно, но ведь рыбу-то надо ловить. Добрали последние тонны и пошли в порт. На переходе при встречном ветре течь усилилась. Шли мы двое суток, и уже в порту, у самого причала, две заклепки не выдержали и вылетели...

Из книги «Беседы старых капитанов». Мурманское книжное издательство, 1961.



РТ-51 «Лещ»



Место постройки судов данного типа: HOWALDSWERKE, Киль, Германия (дизельный).

Заложен в 1930 году, спущен на воду в июле 1931, вступил в строй в 1931 году как рыболовный траулер Севгосрыбтреста (Мурманск).

Мобилизован 19.10.1939, переоборудован и переклассифицирован в сторожевой корабль и включен в состав Северного флота. Участвовал в советско-финской войне.

Повторно мобилизован 26.06.1941 и 2.07.1941 вошел в состав СФ. Носил бортовой № 20. Участвовал в обороне Заполярья.

Погиб 19.07.1941 года в результате прямого попадания авиабомбы противника в губе Ура.

Водоизмещение 1200 т. Размещения: 53.5 x 9.1 x 4.3 м. ГЭУ дизельная, 650 л. с. Скорость 12.5/8.5 узла, дальность 8500 миль. Экипаж 42 человека.

ХОХЛИН Павел (Прокопий) Федорович

Старейший капитан тралового флота.

В 1924 году командовал экипажем траулера «Пикша», в 1925-м – «Налим». Вместе с первыми советскими капитанами-промысловиками С. Д. Копытовым, А. А. Егоровым и другими осваивал промысловые районы Баренцева моря.

В 1930-е годы внес большой вклад в развитие стахановского движения среди рыбаков Северного бассейна.



Первые капитаны тралфлота (П. Ф. Хохлин крайний справа сверху). 1921 или 1922 год



Построен в 1913 году на верфи в Англии, зачислен в состав Сибирской флотилии как портовое судно. В июле 1914 года вооружен и переоборудован в ТЩ «Патрон». С 1915 г. вошел в состав Балтийского флота. В апреле 1918 года совершил переход из Гельсингфорса в Кронштадт (Ледовый поход). В 1921 г. передан рыботделу Петрокоммуны. 23.01.1923 передан тресту «Главрыба» и переведён на Север в Архангельск как Т-31 «Налим». В 1924 г. вышел из Архангельска в первое зимнее плавание. Капитан Н. П. Костин. В 1933 г. переоборудован в тральщик и включен в состав Северного флота как Т-890. В 1941 г. при высадке десанта в губе Западная Лица был поврежден в результате авианалета, выбросился на берег. Во время второго удара авиации получил прямые попадания авиабомб, загорелся и затонул. Погибли 10 человек.

Длина 44,55 м, ширина 7,71 м, осадка 4,1 м, вместимость валовая/чистая 322/84 рег. т.

Т-31 «Налим»



ЧЕРНАВИН Владимир Вячеславович

1887–1949

Управленец Севгосрыбтреста. Автор мемуаров.

Работал коллектором-зоологом в экспедициях на Алтае. Учился в Петербургском университете (1912–1917). Работал преподавателем в Агрономическом институте.

В 1925 году – в Мурманске, в Севгосрыбтресте на хозяйственной и научно-исследовательской работе (был назначен «заведовать отделом нормирования, то есть становления правил рыболовства и регулирования промысла»).

В 1930 году был арестован, в 1931 году сослан в Соловецкий концлагерь на пять лет.

В августе 1932 года с семьей бежал в Финляндию. Получив вид на жительство, переехал в Англию.

Вместе с женой написал книгу «Записки «вредителя». Побег из ГУЛАГа» – СПб. Канон, 1999.



167

Становление тралфлота
(1920-е годы)

РАБОТА В «СЕВГОСРЫБТРЕСТЕ»

Из воспоминания В. В. Чернавина

...Новизна, размах предприятия, намечавшийся в совершенно исключительном масштабе <на севере>, нас манил. Это должно было быть первым русским траловым делом. Мы, как и англичане и немцы, могли выйти в океан. Мы могли положить основание расцвету этого края.

... В два-три года русский промысел овладел океаном наравне с англичанами и немцами, в распоряжении которых были огромные траловые флотилии. Последовательно систематизируя промысловые данные, специалисты «Севгосрыбтреста» изучили Баренцево море и жизнь его рыб так, как ни одно из научных учреждений, работавших в этом районе.

Капитаны траулеров открыли много новых мест лова – «промысловых банок», расширили границы промысла и совершенно изменили эту картину...

Достаточно сказать, что к улову местных рыбаков, оставшемся примерно на прежнем уровне в 9 000 тонн, присоединился быстро повышавшийся траловый улов, который в 1929 году достигал 40 000 тонн. Успех этот был достигнут не только приобретением нескольких новых траулеров, но главным образом коренным улучшением дела: переходом на круглогодичный лов, ускорением оборота траулеров, усовершенствованием самого лова.

Обработка рыбы была совершенно изменена... Готовился товар белый и чистый, не уступавший астраханскому.

Впервые трест начал сдавать на петербургский и московский рынки свежую морскую рыбу и, наконец, успешно выступил с экспортной рыбой на английском рынке. Такого успеха не имел еще ни один рыбный трест в СССР...

Труднее всего обстояло дело с постройкой судов. Пределом наших мечтаний было иметь семнадцать новых траулеров, так как семнадцать старых, переделанных из военных, по сроку службы должны были выйти из строя. Русские заводы траулеров никогда не

строили; для заказа за границей нужна была валюта, получить же разрешение на ее затрату было невероятно трудно. Количество инстанций, необходимых для такого разрешения, в Мурманске, Петербурге и в Москве составило бы целый список. Препятствия ставились самые нелепые и разнообразные...

Тем не менее за пять лет «Севгосрыбтресту» удалось купить за границей один траулер и построить четыре. Со старыми это составляло двадцать две единицы.

Все знали, что рыбное дело рискованное, азартное и требующее большой гибкости.

Планированию такое дело поддается чрезвычайно трудно...

Счастливой особенностью северного, далеко не богатого района было то, что промысел здесь шел круглый год, день и ночь, и мог быть гораздо более планомерным. Рыба давалась нелегко: за ней надо было ходить тысячи километров в полярном океане, как летом, так и в штормовое зимнее время, в сплошную ночь, в морозы, когда толстая ледяная корка одевает не только палубу и верхний мостик, но и мачты до самых вершин. Надо было нащупывать рыбу иногда на трехсотметровой глубине, но зато ее не надо было ждать. Целый траловый флот искал рыбу, сносаясь по радио, давал знать всем судам, преследовал стаи, которым некуда было скрыться. Какие бы ни были особенности данного года, какие бы пути кочевья ни выбрала рыба, от траулеров она не могла спастись, поэтому траловый лов давал гораздо более регулярные уловы и легче поддавался системе планирования...

Из книги

«Записки "вредителя". Побег из ГУЛАГа» – СПб. Канон, 1999.



РТ «Кемь»

Построен в 1909 году на верфи «NylandsVarksted», Христиания (Норвегия).

Бывший английский китобойный пароход «Naldane». С 1915 г. норвежский «Fisk 1». В 1915 г. куплен Морским ведомством: тральщик № 18, с 27.04.1916 г. – Т-1. Вошел в состав ФСЛО. 08.05.1918 г. разоружен и передан Северному кооперативу военных моряков и служащих Морского ведомства для использования в качестве рыболовного траулера. Затем был переименован в «Кемь». 23.08.1918 г. захвачен английскими интервентами. 21.02.1920 г. захвачен в Архангельске частями РККА. 18.04.1920 г. передан в качестве гидрографического судна в состав Гидрографической экспедиции Белого моря.



На январь 1922 г. входил в состав судов Областьрыбы. С 15.06.1922 г. находился в порту на хранении. 06.07.1923 г. сдан в аренду Мурманской железной дороге. В 1928 г. передан пограничной охране в качестве посыльного судна ПС-2. Разобран в 1930-х годах.

Основные элементы: длина 29,40 м, ширина 5,49 м, осадка носом/кормой 2,10/3,25 м, водоизмещение 215 т, вместимость полная 117 рег.т, мощность паровой машины 350 л.с., скорость 10 узлов, дальность плавания 1950 миль, экипаж 23 чел.



Место постройки судов данного типа: Мурманская
судоверфь (г. Мурманск).

РТ-101 «ИВАН ПАПАНИН»

Заложен в 1937 году, спущен на воду
в 1939 году, вступил в строй 29.05.1940 г.

Мобилизован 25.06.1941 г., переоборудован в тральщик и 29.07.1941 г. вошел в состав СФ. Носил бортовой № 35. 26.09.1941 г. поврежден близкими разрывами авиабомб противника в р-не м. Шарапов.

После войны возвращен Наркомату рыбной промышленности.

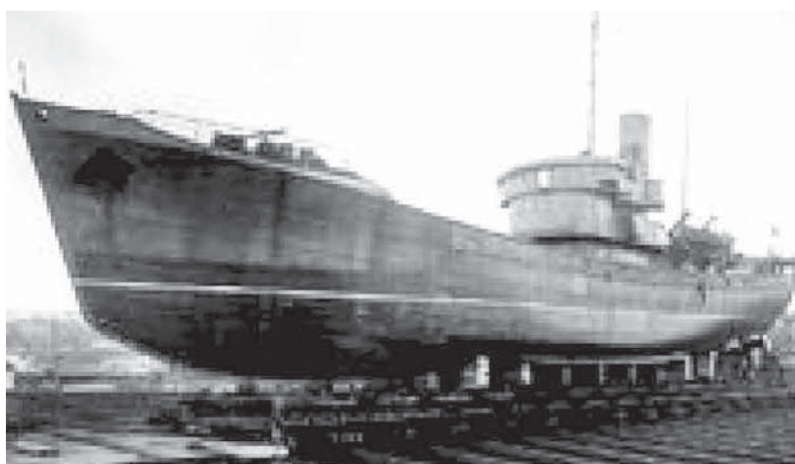
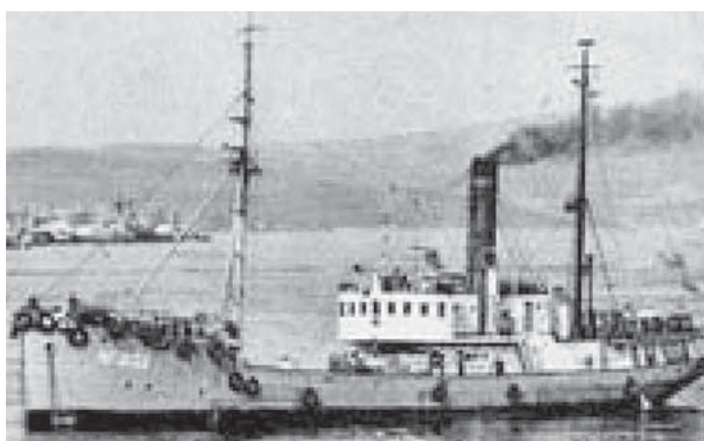
Водоизмещение 1500 т. Размещения 51.3 х 9 х 4.5 м. ГЭУ котломашинная, 650 л.с. Скорость 10.5/9 узлов, дальность 6000 миль. Экипаж 52 человек.



РТ-106

«СТАЛИНСКАЯ КОНСТИТУЦИЯ»

В Мурманске с 1939 года.



РТ-107 «МИХАИЛ ГРОМОВ»

На Севере с 1938 года
(Мурманск, Архангельск).

ЧУХЧИН Константин Петрович

**03.06.1896, д. Кушкуншара Приморского района Архангельской губернии –
06.05.1968, г. Мурманск**



Капитан на промысловых судах Мурманского тралового флота.

С малолетства ходил в море зуйком (в том числе в Норвегию) на парусной шхуне отца. Окончил семилетнюю сельскую школу и двухклассную – мореходную, получил диплом штурмана малого плавания. Работал на промысловых судах в Архангельске, окончил техникум водного транспорта.

С 1927 года в Мурманске. Ходил капитаном на РТ «Макрель», «Форель», «Акула», «Уссуриец» и др. В его экипаже начинал свою работу на Севере будущий начальник объединения «Мурманрыба» Г. Г. Тисленко.

В 1943–1946 годах – заместитель главного капитана Мурманского рыбного порта, затем вновь в тралфлоте – капитан рыболовных траулеров. С 1953 года – главный капитан портнадзора Мурманской судовой верфи.

В числе наград орден Ленина (1950), знак «Отличник рыбной промышленности», медаль «За оборону Советского Заполярья».

По выходе на пенсию (1957) жил в пос. Рожино Ленинградской области и в Рязани. Похоронен в Мурманске.

ПУТЬ ПОМОРА: ОТ ЗУЙКА ДО КАПИТАНА**Из воспоминаний дочери К. П. Чухчина**

В Двинской губе Белого моря, между Соловецкими островами и Архангельском лежит небольшой остров Мудьюг. Предки мои родом из тех мест – четыре брата Чухчины. Судя по семейным преданиям, они были из новгородских купцов... Мой дед владел яхтой «Святой Николай», был богатым человеком, ходил в море на промысел, торговал рыбой с норвежцами, финнами. Говорили, что даже во время одного из посещений Норвегии был на приеме у короля.

Семьи у братьев Чухчиных были большие. Сначала, пока не построили дома, все жили под балаганом (крыша из брезента), кроме рыболовства занимались крестьянским трудом. Все сыновья моего деда стали моряками: штурманом, радистом, капитанами. Старший, Иван, служил на Балтийском флоте, на крейсере «Диана» (1916 г.). Во время интервенции находился в Мурманске. В 30-х годах работал здесь штурманом на РТ в тралфлоте. Во время Великой Отечественной войны сражался в Заполярье, погиб в боях за Титовку...

В начале двадцатых годов громко заявил о себе Мурманск с его незамерзающей зимой гаванью, здесь создавали тогда круглогодичную траловую базу. Требовались кадры промысловиков. Целая когорта поморов-моряков с острова Мудьюг пришла в ту пору в Мурманский траловый: знаменитые Копытовы, Дмитрий и Петр Бурковы, Егоров. Вместе с ними был и мой отец, Константин Петрович Чухчин.

Отец рано начал трудиться, познал крестьянский труд и уже в одиннадцать лет связал

свою жизнь с морем. Весной, когда заканчивалась учеба в школе, и до поздней осени сначала с отцом, потом с другими владельцами шхун и яхт («Святой Николай», «Святой Георгий», «Отважный», «Мария») ходил зуйком в море на промысел: драил палубу, чинил сети, варил уху, выполнял другую работу. В то время яхты поморов нередко заходили в порты Норвегии, Финляндии.

С 1927 года отец работал в Мурманске капитаном на РТ «Макрель», «Форель», «Акула», «Уссуриец». В 1943-м году сделал последний рейс в море.

С морем прощался тяжело. В нем была вся его жизнь. Он любил порядок, дисциплину, честность и среди моряков пользовался большим уважением.

Когда отец возвращался с моря, в доме всегда был праздник. Он очень ценил трезвое, дружеское, веселое застолье, чтобы был действительно праздник – не только для него, но и для жены и детей, для друзей. Папа любил петь, танцевать.

Мама пекла на встречу отменные пироги с палтусом. Приходили друзья-моряки с женами. Танцевали под патефон кадрили, тустеп, краковяк. Играли в лото, преферанс, бильярд. А пели так, что за душу брало, даже мы, ребята, стихали – слушали.

Между рейсами побывать в семье выпадало два-три дня, редко больше. Отец занимался с нами, детьми, рассказывал о своей жизни, как трудился и учился, что видел и узнал во время плавания, о других странах и городах. Играл с нами в шашки, домино. Случалось, брал нас с собой на судно, показывал все «морские премудрости». Эти дни запомнились в деталях на всю жизнь...

Работая последние годы на берегу, отец, когда узнавал о приходе знакомого судна – как «старого друга» приходил его встречать. В этот момент он забывал хворь и усталость. Убеленный сединой



К. П. Чухчин с сыном Валентином



К. П. Чухчин с женой, дочерьми и зятем



Константин Петрович Чухчин на пенсии с внуками
Фото из семейного архива Чухчиных-Георги

капитан шел по пирсу медленно, чуть враскачку, как в былые времена. Он был так счастлив каждой встречей! Не забывал и проводить судно в море: «Семь футов тебе, дорогой, под килем», – и долго смотрел вслед...

За большую работу в женсовете Мурманского тралового флота знак «Отличник рыбной промышленности» вручили моей матери, Марии Дмитриевне. В те годы женщины старались облегчить тяжелый труд мужей-рыбаков, сами шили для экипажей простыни, занавески, рукавицы. Ухаживали за престарелыми, больными людьми.

Мои родители воспитали четырех детей, всем дали высшее образование.

Анна Мелкиседикянц
(Чухчина).

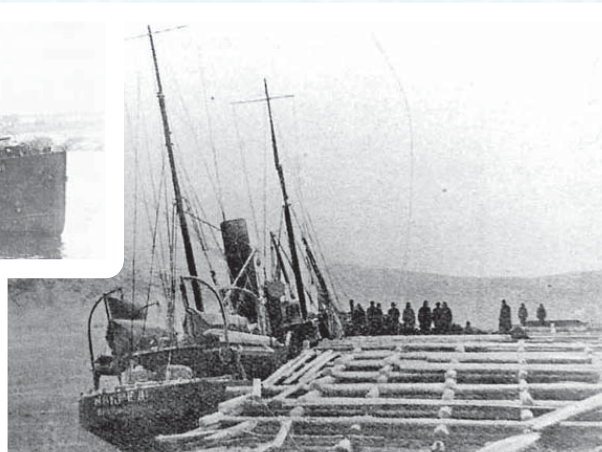
Газета «Мурманский вестник»
(№ 181 2006 года).



РТ-23 «Макрель»

Место постройки судов данного типа: SMIT DOCK & CO, (SOUTH-SHIELDS BANK), Англия. Спущен на воду 27.09.1916. Зачислен в ФСЛО (Флотилию Северного

Ледовитого океана) как Т-23. 1918 год: в феврале перешел на сторону советской власти, в августе захвачен в Архангельске белогвардейцами. С апреля 1920 года в качестве траулщика был включен в состав БВФ, затем – сторожевое судно охраны рыбных промыслов, учебное гидрографическое судно. 23.07.1924 передан Севгосрыбтресту (Архангельск). Поздней осенью (капитан П. Ф. Хохлин) 1924 года в составе четырех траулеров вышел из Архангельска в первое зимнее плавание. Эти траулеры в зимнюю навигацию 1924-1925 годов сделали по 15 рейсов, тем самым положив начало освоению круглогодичного промысла рыбы в Баренцевом море. После 20.12.1931 года пропал без вести в Баренцевом море на промысле во время шторма. Наиболее вероятная причина – обледенение и потеря остойчивости.



ЩЕРБАКОВ Семен Васильевич

1883, с. Поим Пензенской губернии – 24.09.1930, г. Москва

В десять лет, выучившись грамоте в сельской школе, поступил «мальчиком» на один из рыбных промыслов фирмы Беззубикова в Астраханской губернии. Через некоторое время стал заведующим промыслом, а затем доверенным лицом фирмы в Архангельске.

В 1920-е годы продолжал работать на предприятиях рыбной отрасли Севера. Член правления Севгосрыбтреста. Проживал в Мурманске.

Арестован (29.03.1930), осужден (24.09.1930) коллегией ОГПУ по обвинению во вредительстве. Расстрелян (24.09.1930). Похоронен в Москве на Ваганьковском кладбище.

Реабилитирован в сентябре 1957 года.

«ЕГО ИНТЕРЕСОВАЛА ТОЛЬКО РАБОТА»

Из воспоминаний В. В. Чернавина

Немаловажной причиной успеха «Севгосрыбтреста» в те годы был очень небольшой, но превосходно работавший и фактически руководивший делом аппарат беспартийных специалистов и исключительный состав капитанов – природных поморов, выросших в суровых условиях полярного плавания. За немногими исключениями, все они работали в государственной рыбной промышленности на Севере с самого основания, то есть с 1920 года. Такой постоянный состав – большое достижение.

Во главе этих людей стоял Семен Васильевич Щербаков. Он был фактическим создателем северного тралового промысла и, благодаря исключительному уму и выдержке, человеком, на котором держалось все.

Я не могу без волнения вспоминать о нем. Его не забудет и никто из тех, кому приходилось с ним работать.

...Он встретил революцию так же спокойно, как и вообще все в жизни. Никогда не вспоминал былых «хозяев», не говорил ни об обидах, ни о наградах. Слишком рано начал жить и слишком много видел в жизни, чтобы от чего-нибудь приходить в волнение. В революции он принял новое дело, не потеряв ни минуты, потому что его интересовало всегда одно – работа, с которой он органически сливался.

Человек он был необыкновенно одаренный, а непрерывный труд и скрытый внутренний рост ставили его выше очень образованных и культурных людей. Не получив никакого образования, он мгновенно делал в уме сложнейшие вычисления, понимал сокровенную бухгалтерскую мудрость так, что «главбуха» видел насквозь со всеми его тонкими профессиональными махинациями; следил за всей выходящей специальной литературой, с удивительным чутьем угадывал все ценное и смело вводил в производство. Руководя всем делом и строя его заново, он никогда не отрывался от самого производства, знал всю текущую жизнь предприятия до последних мелочей и вместе с тем действовал в пределах ясной системы, как могут действовать только крупные администраторы.

У него не было ни честолюбия, ни личных интересов: и дома и на службе он одинаково жил делом без усилия и напряжения, находясь в постоянной работе. Я могу честно сказать, что среди нас, специалистов, людей с высшим образованием, не было человека такого ума и выдержки.

Работать, когда основным орудием каждого недовольного была клевета и ложный донос, и относиться к этому невозмутимо, считаясь со всем этим, как со скверной погодой и



штормами, которые заставили траулеры лежать в дрейфе, или как с другими неизбежными препятствиями в деле, умел он один. Но надо сказать, что большевики легче прощали превосходство нам, интеллигентам, чем ему, так как он понимал их лучше, чем мы. С его умом и чистой совестью многим неприятно было встретиться, и он погиб одним из первых, хотя его никак нельзя было считать «классовым врагом».



РТ-62 «Ворошилов»



**Место постройки судов данного типа: Северная верфь, г. Ленинград, СССР (I серия).
В Мурманске с 1932 года. С 1945 года – «Моряк».
В 1960-е – «Кола» Беломорской базы гослова.
Списан в 1967 году.**

5. Дополнительный список капитанов и руководителей рыбной отрасли Севера 1920-х годов

175

Становление тралового
флота
(1920-е годы)

АНТИПИН Андрей Александрович, промысловый капитан. Возглавил экипаж траулера «Сайда», переоборудованного из военного минного тральщика, еще в 1918 году. Капитан РТ-25 «Сайда» в середине 1920-х годов.

АНТУФЬЕВ Алексей Иванович, штурман Т-42 «Пинагор» в начале 1920-х годов.

БОГДАНОВ Василий Иванович, капитан дальнего плавания, специалист по траловому делу, старший капитан Мурманского тралового флота. В 1932 году сослан в концлагерь на пять лет.

ВИНОГРАДОВ И. А., член коллегии Беломорского управления рыбо-зверинными промыслами при Архангельском губернском совете народного хозяйства с марта 1920 года. Архангельский губернский комиссар продовольствия.

ГАШЕВ Ф. Б., заместитель председателя правления Севгосрыбтреста (с 1924 года). Представитель Архгубисполкома.

ГРОЗНИКОВ Иван Андреевич, капитан на судах тралфлота в 1920–1930-е годы. Брат капитана Алексея Грозникова.

ГУЩИН, заместитель начальника Муробластьрыбы в 1922 году.

ДЕРЖАВИН М. К., председатель правления Беломорского управления рыбо-зверинными промыслами в Архангельске в 1920 году.

ЕПИФАНОВ Григорий Я. (А.), капитан Т-42 «Пинагор» в 1920 году.

ЖИЛИН, в 1920 году секретарь Беломорского управления рыбо-зверинными промыслами при Архангельском губернском совете народного хозяйства.

КОСТИН Николай П. (по другому источнику инициалы **В. С.**), работник Архобластьрыбы начала 1920-х годов. В 1924 году вывел в первое зимнее плавание Т-31 «Налим». Один из капитанов-промысловиков периода зарождения и становления на Севере государственной рыбной промышленности.

КРУТИКОВ Виктор Иванович, гражданский инженер. С 1927 по 1929 год главный инженер и строитель траловой базы «Севгосрыбтреста» в Мурманске. Приговорен к ссылке в концлагерь на пять лет.

ЛЕОНОВ, капитан одного из траулеров, зимовавших в 1919-1920 годы в Порчницах.

МЕЙСНЕР В. И., руководитель «Главрыбы» (главного управления по рыболовству и рыбной промышленности Наркомата продовольствия РСФСР). Ликвидировано в мае 1924 года.

МИХЕЕВ Михаил Васильевич, старейший капитан тралового флота. В 1923 году командовал экипажем траулера «Окунь», где старпомом был И. Н. Демидов – впоследствии прославленный капитан-поисковик. В середине 1920-х годов матросом ходил на «Окуне» будущий капитан М. В. Титов, который впоследствии так отзывался о Михееве: «О нем я вспоминаю с благодарностью. Уже в то время он был немолод, имел большой жизненный и мореходный опыт. Он охотно объяснял мне назначение и устройство компаса, помогал разбираться в карте, прокладывать курс».

МОИСЕЕВ Петр (М.) К., капитан Т-37 «Палтус» в 1920 году, один из капитанов-промысловиков периода зарождения и становления на Севере государственной рыбной промышленности.

НЕКЛЮДОВ, штурман одного из траулеров, зимовавших в 1919-1920 годы в Порчницах.

НЕКРАСОВ В. Д., из крестьян Архангельской губернии. Начальник управления Мурманской области с августа 1921 года, в 1923 году – начальник управления Архангельской области, в 1924 году зам. председателя правления Севгосрыбтреста.

НОВОЖИЛОВ Н. И., капитан Т-25 «Сайда» в 1920 году.

ОВЧИННИКОВ А. М., капитан Т-40 «Скат» в 1920 году. Капитан РТ-33 «Форель», на котором в навигацию 1924–1925 года положил начало круглогодичному промыслу рыбы в Баренцевом море.

ОВЧИННИКОВ Павел Андреевич, капитан на судах тралфлота. В 1928 году на тральщике «Красный рыбак» осваивал кошельковый лов.

ПИВОВАРОВ Ф. Н., технический руководитель (управляющий промыслами) Мурманской области с 1921 года. По некоторым источникам (Чернавин В. В. «Записки «вредителя»». СПб. Канон, 1999) Пивоваров, специалист-практик по рыбному промыслу и торговле, обладавший большим стажем, во второй половине 1920-х годов работал в Лондоне в фирме «Аркус», в 1930 году был вызван в СССР, назначен заведующим производственным отделом Севгосрыбтреста в Мурманске, через месяц арестован и затем бесследно исчез.

ПОПОВ А. П., председатель коллегии Беломорского управления рыбо-зверинными промыслами при Архангельском губернском совете народного хозяйства с марта 1920 года.

ПОТЯЕВ А. И., руководитель «Главрыбы» (главного управления по рыболовству и рыбной промышленности Наркомата продовольствия РСФСР). Ликвидировано в мае 1924 года.

РУЛЕВ Василий Федорович, секретарь партийной ячейки РКП(б) Мурманского областного управления (на момент организации в апреле 1922 года ячейка насчитывала 10 членов). Родился в 1897 году, член РКП(б) с 1919 года.

СКРЯБИН Николай Иванович, заведующий планово-статистическим отделом Севгосрыбтреста. Из крестьян-поморов. В 1930 году арестован, в 1931 году сослан в Соловецкий концлагерь на пять лет.

СМИРНОВ П. А., первый начальник Мурманской Области с февраля по май 1921 года.

СТАНИСЛАВСКИЙ П. В., член коллегии Беломорского управления рыбо-зверинными промыслами при Архангельском губернском совете народного хозяйства с марта 1920 года.

СУХОРУКОВ Александр И., один из капитанов-промысловиков периода зарождения и становления на Севере государственной рыбной промышленности.

ЦЕСАРСКИЙ Л. Я., представитель Главрыбы в 1922 году.

ШЛЫКОВ Гавриил А., капитан Т-32 «Кумжа» в 1920 году, один из капитанов-промысловиков периода зарождения и становления на Севере государственной рыбной промышленности.

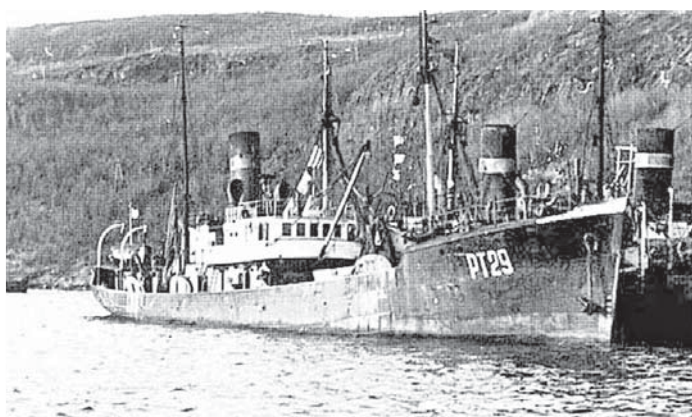
ШУЛЫГИН П. Д., начальник Мурманрайрыбы в 1920 году.

ЭППЕЛЬ З. Л., представитель Главрыбы в 1922 году.

Часть четвертая

ГОД ЗА ДЕСЯТЬ

(1930-е годы)



1. Флот в первой пятилетке

Во второй половине 1920-х годов, при полной экономической блокаде Запада, промышленное производство СССР достигло уровня 1913 года – периода «наивысшего развития» царской России. После денежной реформы курс рубля стал высоким и устойчивым. Были утверждены директивы по составлению первого пятилетнего плана, и страна Советов стала жить по своему, революционному календарю – пятилетнему. (К слову скажем, что шли эксперименты и с рабочей неделей: вводились то пятидневки, то шестидневки, выходным уже было не воскресенье – это «церковно-буржуазное» слово пытались вообще вычеркнуть из советского словаря.)

«Мы отстали от передовых стран на 50-100 лет. Мы должны пробежать это расстояние в 10 лет. Либо мы сделаем это, либо нас сомнут», – изрек И. В. Сталин 4 февраля 1931 года. Одержав верх во внутрипартийной борьбе за власть и став единоличным руководителем страны, вождь взял курс на форсированную индустриализацию промышленности. Переход в кратчайшие сроки от традиционного аграрного общества к индустриальному потребовал всемерной мобилизации внутренних ресурсов. Одним из таких ресурсов и был революционный пятилетний календарь. Но и он не отвечал планам Сталина: с первых месяцев первой пятилетки (1928-1932 гг.) в СССР развернулось движение за выполнение пятилетних заданий в четыре года. И это советскому народу удалось: объем валовой продукции промышленности за 4 года вырос вдвое. Заново создавались не только тракторная, автомобильная, авиационная промышленность, станкостроение, сельскохозяйственное машиностроение, заново создавалась и рыбная промышленность.

Поставленные цели достигались любой ценой. И можно долго перечислять достижения генерального курса тех лет, но нельзя забывать, что в огромной стране жили миллионы людей, для которых каждый прожитый день, месяц, год были не просто этапами пятилетнего плана, а временем их жизни. Необратимым временем любви и страданий, стремлений и достижений, радости и смирения – всем тем, из чего складывается жизнь каждого человека, жизнь, которую не втиснешь ни в какой революционный календарь...

* * *

Рос траловый флот. В 1928 году на его долю приходилось уже три четверти всего улова рыбаков Севера*. В Мурманский рыбный порт прибывали закупленные за рубежом траулеры: «Ленин», «Коминтерн», «Профинтерн», «Сталин», «Баклан»...

Согласно решению Москвы в 1929 году был образован Северный край, объединивший пять огромных по территории округов – Архангельский, Вологодский, Северодвинский, Ненецкий, а также автономную область Коми. В 1931 году в Ленинграде создано проектно-конструкторское бюро деревянного рыбопромыслового судостроения Рыбсудострой с филиалом в Архангельске, в ведение которого была передана судостроительная верфь № 1 (бывший Поморский эллинг). Были созданы условия для строительства деревянного рыбопромыслового флота: мотоботов типа «Касатка», малых рыболовных сейнеров, мотолодок, кошельковых брам, зверобойных шхун. В рыбной промышленности Поморья началось техническое перевооружение**.

В первой пятилетке ленинградские заводы получили заказ на постройку отечественных траулеров. Вот что вспоминает капитан С. Д. Копытов, который в те годы принимал непосредственное участие в постройке новых судов:

* Из книги «История Мурманского тралового флота (1920-1970 гг.)», Мурманск, 1973.

** «Поморская энциклопедия», том 3, Архангельск, 2006.

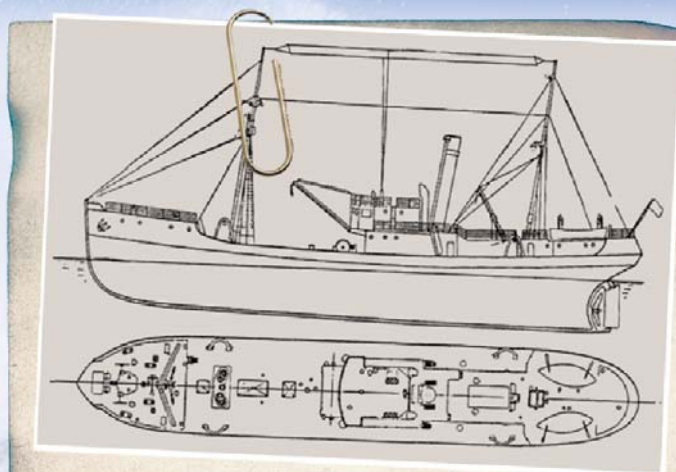
«В 1928 году правительство приняло постановление об освоении постройки промысловых судов на отечественных верфях. В том же году приступили к их проектированию и был дан заказ Ленинградской судостроительной верфи имени Жданова на постройку 28 траулеров первой отечественной серии. 27 декабря 1929 года на этой верфи были заложены первые два траулера, а в следующем году – уже 20. В 1931 году начата постройка 10 траулеров второй серии, которая включала 30 судов. Если к этому добавить, что для всех строящихся судов на отечественных заводах изготавливались главные машины, котлы и все вспомогательные механизмы и оборудование, то можно представить, какие громадные средства были вложены в постройку рыболовного флота и какие грандиозные работы были развернуты по его созданию. Одновременно в постройке находилось 38 судов.

Первые два траулера были сданы заказчику в ноябре и вторые два – в декабре 1931 года. В следующем году верфь сдала 9 судов и в 1933 году – 12. Всего в Мурманск поступило 25 траулеров первой серии, а три были переданы в другие бассейны. Постройка траулеров первой серии была закончена полностью в 1933 году.

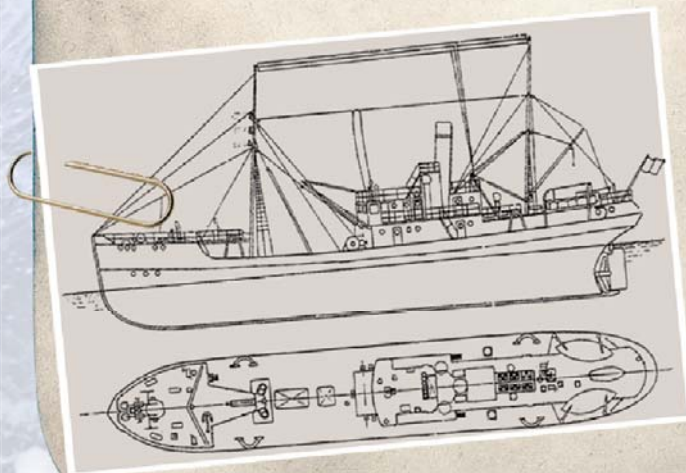
Я выполнял там обязанности наблюдающего капитана. В первое время было много неполадок и рабочие упускали очень много важного и нужного для работы промысловых судов в море. Мне пришлось часто беседовать с инженерами и рабочими верфи, рассказывать им о Баренцевом море, о промысловиках, о том как ловится рыба, с какими трудностями встречаются моряки. Я рассказывал им о Заполярье, где по указанию Коммунистической партии и Советского правительства рождался новый большой город, а промысловики богатства северных морей добывали для народа. И тогда люди на верфи работали уже с большей ответственностью, вкладывали в это дело всю душу»*.

Приведем воспоминания еще одного работника «Севгосрыбтреста» тех лет – В. В. Чернавина. Управленец-специалист, он смотрел на события тех лет с иных позиций:

«То, что с 1924 по 1929 годы «Севгосрыбтрест» из года в год выполнял все увеличивавшийся план и получал реальную прибыль – явление настолько исключительное, что наш трест был прозван «белой вороной». План нам увеличивали ежегодно, но



Траулер советской постройки, 1-я серия



Траулер советской постройки, 2-я серия

* Газета «Рыбный Мурман» (№ 77-78 1960 года).

Хроника 1929 года

Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР от 25 июня 1929 года рыбная промышленность страны из ведения ВСНХ СССР передана в Наркомпищеторг СССР.

* * *

На Ленинградской судостроительной верфи заложены два траулера для тралфлота Мурманска.

* * *

Траулеры «Максим Горький» и «Архангельск» совершили рейсы к острову Вайгач и возвратились в порт с большими уловами пикши.

* * *

В 1929 году в состав тралового флота Мурманска входило 23 траулера, что на 4 судна больше, чем было в 1928 году.

За год траулеры добыли в общей сложности 377 тысяч центнеров рыбы-сырца.

нам все же удавалось его выполнять, вследствие того, что предприятие это было новое, хорошо поставленное, искавшее новых путей и с каждым годом улучшавшее дело. Переход на круглогодичный лов, отыскание новых банок, улучшение работ по разгрузке и погрузке траулеров и ускорение их оборота давали нам возможность несколько лет подряд увеличивать производство так, что мы успевали за планом. Но мы прекрасно представляли себе, что без конца так продолжаться не может, что должен наступить год, когда мы не сможем больше увеличивать улов, и не выполним план, который увеличивался без всякого смысла, по приказу свыше...

До объявления пятилетки мы, как и другие предприятия, стремились возможно шире развить дело, получить максимум кредитов, увеличить объем производства, ускорить постройку новых заводов, судов и т. д. Центр же урезывал наши аппетиты. Теперь из центра шли категорические предписания «развертываться» с быстротой, которая не соответствовала ни наличию материалов, ни рабочей силе.

Так, в начале 1928 года мы после двух лет просьб, докладов, обсуждений добились разрешения на покупку за границей десяти траулеров, однако лицензия была аннулирована прежде, чем наш представитель, выехавший в Германию, успел заказать их, и мы сомневались в том, что нам удастся в течение пяти лет заменить наши семнадцать устарелых траулеров. Во второй половине того же года, после объявления пятилетки, нам было предписано исходить из расчета постройки 70 новых траулеров, на предстоящие пять лет довести улов, насколько помню, до 175 тысяч тонн в год, то есть превратится в огромное предприятие. Наша траловая база, построенная в 1926-1927 годах, при крайнем напряжении могла пропустить не более трети этого количества; пристань же едва справлялась с наличным количеством траулеров. Надо было строить во что бы то ни стало и при таких исключительно трудных условиях, когда только что были пропущены сравнительно благоприятные 1926-1927 годы.

Летом 1929 года, когда все условия строительства, особенно в Мурманске, ухудшились так, что вставал не раз вопрос, как вообще дальше строить, когда рабочие бежали с голодного пайка куда придется, когда, несмотря на все усилия, производственная работа отставала от плана на 10-15 процентов, «Севгосрыбтрест» получил лаконичное телеграфное предписание из Москвы: пятилетний план перестроить из расчета 150 новых траулеров, улов на судно принять в 3 000 тонн в год вместо предположенных 2 500. Три последующие телеграммы, одна за другой, еще увеличивали задание, доводя число траулеров до 500, а годовой улов до 1 500 000 тонн.

Вскоре после этого было объявлено, что ввиду необычайных успехов пятилетка

заканчивается в четыре года, то есть к 1 января 1932 года. Наш нормальный улов в 40 000 тонн мы должны в течение трех лет превратить в 1 500 000 тонн, то есть увеличить примерно в 40 раз.

Получив это предписание, председатель правления, ввиду важности вопроса, срочно устроил себе командировку в Москву, предоставив оставшимся право разрешать неприятный вопрос без него»*.

* * *

Как бы там ни было, но факт остается фактом: всего за годы первой пятилетки трал-флот пополнили 34 паровых и 10 дизельных рыболовных судов, которые составили ядро флота. Более мощные суда надо было оснащать новыми тралями. И в 1932 году флотские специалисты создали 34-метровый трал, который по своим промысловым качествам и простоте конструкции стал одним из лучших в мире. Кабели, поставленные между концами крыльев и распорными досками, значительно увеличили горизонтальное раскрытие траля, а следовательно и площадь облова.

Оснащение судов радиоустановками, пополнение флота новыми траулерами, которые имели на борту более совершенные орудия лова – все это требовало от флота новых специалистов, качественных изменений в организации самого процесса работы. Нужны были квалифицированные кадры, взрастить которые на месте не было ни времени, ни возможности. О положении дел с трудовой дисциплиной на флоте дают представление факты, изложенные в газете «Полярная правда» в 1931 году:

«При стоянке судов на базе и при отходе их на промысел наблюдаются массовые случаи пьянства, дебошей, отставания от судна. Массовые случаи не только рядового, но и нередко командного состава ведут к большим простоям траулеров, серьезным авариям судов и судовых механизмов, к возврату с промысла ранее срока, к падению труддисциплины среди команд и к другим неизбежным спутникам пьянства отрицательным последствиям».

Другим страшным бичом в тралфлоте являлась высокая текучесть кадров плавсостава. Вот некоторые из примеров. На РТ-32 «Ерш» за 1931 год сменилось 2 капитана, 2 механика и штурман; на РТ-1 «Акула» за полгода сменилось 2 капитана, старший штурман, второй штурман, старший механик и два механика. На «Лебедке» сменилось за 15 месяцев 10 старших

СОЗДАНИЕ «СЕВРЫБЫ»

Интересы выполнения задач пятилетнего плана диктовали необходимость совершенствования организационной структуры и управления рыбной промышленностью, приближения хозяйственного руководства к производству, рыбохозяйственной специализации.

Исходя из этого, бюро Мурманского окружного комитета ВКП(б) разработало предложения о реорганизации «Севгосрыбтреста».

Ленинградский областной комитет ВКП(б) поддержал предложение Мурманского окружкома партии и 22 августа 1931 года приказом по Народному Комиссариату снабжения СССР из «Севгосрыбтреста» выделились две новые организации: Мурманский государственный рыбопромышленный трест («Мургосрыбтрест») и Северный траловый трест («Севтралтрест»).

Этим же приказом Наркомснаба СССР из Всесоюзного объединения «Союзрыба» было выделено отдельное самостоятельное объединение всесоюзного значения «Севрыба» (Севсоюзрыба), с центром в Ленинграде, в которое входила рыбная промышленность Северо-Западной области, Северного края и Карельской АССР.

* В. Чернавин. «Записки "вредителя". Побег из ГУЛАГа» – СПб. Канон, 1999.

ХРОНИКА 1931 ГОДА

В марте 1931 года Народный Комиссариат снабжения СССР перевел на хозяйственный расчет рыболовные траулеры, все цехи Мурманской промысловой конторы «Севгосрыбтреста», механические мастерские, береговые рыбообрабатывающие предприятия, строительные подразделения рыбной промышленности.

* * *

За первое полугодие 1931 года рыбная промышленность Мурмана увеличила добычу рыбы на 20 процентов больше уровня того же периода 1930 года. Рыбный Мурман стал давать около 10 процентов всей рыбной продукции страны.

* * *

С 1931 года «Севгосрыбтрест» выделил специальные поисковые суда.

* * *

На Мурманской судостроительной верфи в 1931 году было построено 71 моторное судно, на 39 единиц больше, чем в предыдущем году.

* * *

На Терском берегу в 1931 году было добыто 570 тонн семги.

* * *

5-6 марта 1931 года в селе Кузюмени состоялся первый съезд трудового рыбачества Терского берега, обсудивший итоги и задачи колхозного движения.

УЛОВ РЫБЫ В СЕВЕРНОМ БАССЕЙНЕ в 1931 году (в тыс. центн.)

Сельдь — 267,9,
крупный частик — 68,0,
мелкий частик — 180,4,
тресковые — 626,0,
лососевые — 14,2,
камбала — 3,2 прочие — 74,0.

механиков и 10 штурманов. Не проходило рейса, чтобы с траулера не ушло на берег 6-8 человек команды*.

Основной причиной текучести кадров было комплектование команд случайными людьми, приехавшими на Север лишь ради заработка, как тогда говорили, «за длинным рублем». На деле оказывалось, что ни оплата труда, ни жилищно-бытовые условия не соответствовали представлениям моряков. Слабая дисциплина, неумелое обращение с механизмами, плохое знание правил судовождения неопытных новичков приводили к серьезным поломкам и авариям судов. Выходили из строя рулевое управление, котлы, траловые лебедки. Только за 1931 год в трал-флоте произошло 72 аварии судов. В отдельные недели в ремонте находилась почти половина траулеров. Зимой 1931/32 года РТ-33 «Дельфин», РТ-3 «Касатка», РТ-23 «Макрель», РТ-47 «Союзрыба», РТ-53 «Осетр» погибли в море.

* * *

Не все ладно было и на берегу. Возвратившись с промысла, суда подолгу стояли на рейде, ожидая, когда освободится место для разгрузки — в порту не хватало причалов. С начала пятилетки флот увеличился в три раза, а причальная линия осталась старой и могла принять для одновременной обработки лишь пять траулеров. Механические мастерские не справлялись с междурейсовым ремонтом. Береговые предприятия не успевали перерабатывать улов. Если общая добыча рыбы флотом увеличилась с 366 до 540 тысяч центнеров, но так как число траулеров возросло с 19 до 46, то средний годовой улов на траулер упал до 13,3 тысячи центнеров, снизился почти вдвое в 1931

* Здесь и далее из книги «История Мурманского тралового флота (1920–1970 гг.)». Мурманск, 1973.

году по сравнению с 1928 годом.

В соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) об укреплении кадров рыбной промышленности на Мурман приехала большая группа инженерно-технических работников из центра страны, по партийной мобилизации прибыл отряд специалистов из Ленинграда. Новые кадры были брошены на самые трудные участки, в том числе на корабли.

«На многих траулерах были созданы партийные ячейки, коммунисты повели решительную борьбу против пьяниц, рвачей и прогульщиков», — пишут авторы советских изданий. Газета «Полярная правда» тех лет сообщает о том, что:

— драки, случившиеся на РТ-58 «Спартак» и РТ-50 «Мойва», были приравнены к выступлениям классового врага;

— команда РТ-45 «Двина» потребовала организовать общественный показательный суд над нарушителями трудовой дисциплины;

— экипаж РТ-6 «Кит» предложил не только изгнать разгильдяев из флота, но и сообщить об этом во все порты страны...

В директиве Наркомснаба в августе 1931

ХРОНИКА 1932 ГОДА

3 января 1932 года Ленинградский обком ВКП(б) предложил «Севсовхозрыбе» обратить особое внимание на расширение причальной линии в Мурманском рыбном порту, форсировать строительство судоремонтного завода, береговых промысловых сооружений, механизацию погрузочно-разгрузочных работ.

* * *

8 января 1932 года в Мурманск пришел первый траулер отечественной постройки. К концу года в составе тралового флота было уже 11 таких судов.

* * *

12–15 января 1932 года IV Мурманская окружная партийная конференция через областную газету обратилась к ленинградцам с просьбой усилить помощь Мурманскому округу, в частности, сократить сроки постройки рыболовных судов.

* * *

В середине марта 1932 года по поручению ЦК ВКП(б) в Мурманск прибыла специальная комиссия Ленинградского обкома ВКП(б) во главе с А. И. Микояном и секретарем обкома П. А. Иркисом, которые 7 апреля сделали сообщение о работе тралового флота и очередных задачах рыбной промышленности Мурманска на объединенном заседании секретариата Ленобкома и ЛК ВКП(б).

* * *

7 апреля 1932 года Центральный Исполнительный Комитет и СНК СССР приняли постановление «О дополнительных льготах для рабочих и служащих, работающих в Мурманском округе».

* * *

Весной 1932 года Ленинградский обком ВКП(б) прислал в Мурманск группу коммунистов для политработы на судах тралового флота.

* * *

9 июня 1932 года в Мурманск приехал С. М. Киров. Он осмотрел траловую базу и береговые предприятия «Севтралтреста», ознакомился с работой тралового флота, строительством Дома культуры. В итоге его поездки были приняты меры к усилению жилищного и культурного строительства в Мурманске и ускорению постройки на Ленинградской верфи 15 рыболовных судов для Мурманского тралового флота.

* * *

Осенью 1932 года с состоянием рыбного хозяйства и культурным строительством на Мурмане знакомилась бригада Президиума ВЦИК.

года указывались причины отставания тралфлота: плохая организация производства на траулерах, несовершенная система оплаты труда рыбаков, неумелое руководство работой траулеров в море, неудовлетворительное береговое обслуживание. Требовались решительные меры, чтобы улучшить техническую эксплуатацию судов, поднять квалификацию кадров плавсостава, укрепить дисциплину.

Положительную роль в наведении порядка на флоте сыграла реорганизация управления рыбной промышленностью. 22 августа 1931 года Северный государственный рыбный трест был ликвидирован и на его базе возникли две организации: Мурманский государственный рыбопромышленный трест (Мургосрыбтрест) и Северный траловый трест (Севтралтрест). Первому поручался облов рыбы в прибрежной полосе Баренцева моря, второй должен был развивать траловый лов в открытом море. В Севтралтресте было организовано пять управлений: промыслового флота, рыбообработки и сбыта, кадров и быта, подсобных предприятий, капитального строительства. Основным звеном являлось управление тралового флота, которое руководило работой траулеров, погрузочно-разгрузочной конторой, тралово-такелажной мастерской и плавсредствами рыбного порта. Управлению рыбообработки и сбыта подчинялись посолочный и консервный заводы, филейно-холодильный и жи-ро-утилизационный комбинаты. С 16 марта 1931 года стал вести отсчет своей деятельности Мурманский рыбокомбинат.

— Очень пестрым и разнообразным был флот Мургосрыбтреста — организации, которая руководила рыбными промыслами в прибрежных районах Кольского полуострова, — вспоминает первая женщина-механик на судах тралфлота А. С. Хрусталева. — В ее ведении находились рыбозаводы, рыболовецкие колхозы и артели, разбросанные по всему побережью. Он состоял из полусотни моторно-парусных ботов, нескольких дрифтеров-ботов, парусников, трех старых тральщиков — «Сайда», «Треска» и «Окунь», служивших буксировщиками для парусников, которые принимали рыбу от колхозников в губах побережья. Ветхий «Окунь» был вскоре переоборудован на судоремонтном заводе в баню с дезкамерой («во-



Сетной запор

шебойкой»), и его тоже таскали по губам побережья для обслуживания рыбаков-колхозников.

В ведении Мургосрыбстреста находились два предприятия: «Морзверрыбпром» и запорное хозяйство. Суда «Морзверрыбпрома» назывались «комбайнами». Они имели смотровые бочки на мачтах и траловые лебедки на палубах. Ежегодно весной они выходили в сопровождении ледокола на зверобойный промысел в Горло Белого моря, а в остальное время года занимались траловым ловом рыбы или дрифтерным ловом сельди в открытом море. Поэтому и называли их «комбайнами».

Совершенно другую роль исполняло запорное хозяйство. Эта организация имела станции, которые вели наблюдение за миграцией мурманской сельди, и как только она заходила... в губы Кольского полуострова, «запорники» перекрывали эти губы запорными неводами. Из губ сельдь «вычерпывали» кошельковыми неводами колхозные боты и тральщики*.



В рубке рыболовного траулера



У причалов судоверфи

* * *

Понемногу, с трудом удалось тралфлотовцам выправить сложившееся положение. Можно отнести это на счет социалистического соревнования, развернувшегося на флоте. Вместо демагогических призывов «выполнить, добиться, достичь» в обязательствах экипажей стали появляться вполне конкретные рубежи. Так, команда РТ-40 «Скат» решила подготовить одного засольщика и одного тралмейстера. Соперничество в вылове рыбы между экипажами флота переросло в соревнование между Северным и Дальневосточным промысловыми бассейнами. Свою роль играли материальные стимулы: ударникам труда в первую очередь предоставляли жилье, они имели льготы в снабжении продовольственными и промышленными товарами.

Время нахождения траулеров на промысле увеличивалось как за счет освоения новых районов, так и за счет работы в зимние месяцы. В эти годы были сделаны первые шаги по организации промысловой разведки, появились специальные промысловые суда, которые повели в море самые опытные капитаны. Необходимо было в срочном порядке укреплять береговую базу.

* Из книги А. С. Хрустальной «Бриллианты моей бабушки». Мурманское отделение Литфонда России, 2004.

Инициатива рыбаков была поддержана центром: в январе 1932 года СНК СССР принимает специальное постановление о перспективах развития Мурмана, в котором особое внимание уделялось развитию тралового флота. Строительство в Мурманске было отнесено к ударным стройкам в части снабжения кредитами, стройматериалами, оборудованием и рабочей силой. Началось возведение судоремонтного завода со слипом, новых цехов рыбообрабатывающего комбината, еще одной причальной линии в порту. Ленинградский домостроительный завод получил заказ на изготовление стандартных жилых домов для рыбаков. В Мурманске был создан морской техникум. Строители Севтралтреста сдали в эксплуатацию электростанцию мощностью 1000 киловатт, холодильник с пропускной способностью в 32 тонны мороженой рыбы и 20 тонн заготовки льда в сутки, бондарный завод производительностью 400 бочек в сутки, железобетонный склад посола, водопровод...

В апреле 1932 года приказом Наркомснаба зарплата рыбаков повышалась на 25 процентов, в тралфлоте устанавливалась сдельная оплата труда. Кроме гарантированного оклада члены экипажа получали надбавку за каждый центнер добытой, переработанной и сданной рыбы. Предоставлялись дополнительные льготы за продолжительный и непрерывный стаж работы на одном траулере. Капитанам рыболовных судов было дано право с разрешения управления флота устанавливать повышенные должностные оклады специалистам и лучшим промысловикам.

Тогда же, в апреле 1932 года, СНК и ЦИК СССР приняли постановление «О дополнительных льготах для рабочих и служащих, работающих в Мурманском округе». Устанавливалось право на увеличенный отпуск с бесплатным проездом туда и обратно раз в три года, право на полярные надбавки.

Удачно сложился для тралфлота промысел 1932 года. Кроме донных пород флот дал 63 процента всей выловленной на Мурмане сельди. Несметные косяки этой рыбы подошли к берегам, были заперты в губах, но Мурманский госрыбтрест не мог справиться с доставкой и обработкой ее. На помощь пришли траулеры тралфлота, работая в транспортном варианте и доставляя сельдь из бухт побережья в Мурманск. Эшелон за эшелоном с рыбной продукцией шли на юг страны.



РТ-18 «Профинтерн»



Заложен в 1929 году (Данциг, Германия). Спущен в марте 1930 г., вступил в строй в 1930 году (Севгосрыбтрест).

Мобилизован 13.08.1941 и 24.09.1941 вошел в состав СФ как тихоходный охранитель от мин ТОК-1. Носил бортовой № 56. После войны возвращен Наркомату рыбной промышленности.

В 1948 году – «Иван Сивков». Списан в 1960 году.

Водоизмещение 1100 т. Размерения: 48.2 x 8.5 x 4.4 м. ГЭУ котломашинная, 650 л. с. Скорость 9.5 узла, дальность 4100 миль. Экипаж 43 человека.

2. Вторая пятилетка и предвоенные годы

Суда отечественной постройки

Уверенно начали рыбаки Севера вторую пятилетку (1933-1937). В июне 1933 года официально был воссоздан Архангельский траловый флот, в состав которого вошли 20 траулеров. Первый морской порт России, родоначальник тралового промысла, он вернул, наконец, себе часть траулеров – через семь лет с тех пор, как они ушли в Мурманск. На Севере стали действовать два траловых флота, выросших из одной колыбели порта Архангельска – той, теперь уже далекой, «рыбьей флотилии»*.

Новыми судами пополнялся траловый флот. Однако если раньше старенькие траулеры доставляли в порт по 15-19 тысяч центнеров рыбы, то в 1933 году новые, более мощные траулеры добывали лишь по 12,5 тысячи центнеров в среднем на корабль**. Стояла задача как можно скорее освоить новую технику, повысить производительность труда. Казалось бы, улучшилась организация промысла: берег регулярно получал с моря промысловые сводки, у руководителей флота была возможность оперативно оценить обстановку, принять меры по расстановке судов. Штурманы имели хорошие промысловые карты и, располагая радиостанциями, могли держать связь как с Мурманском, так и друг с другом. Необходимо было мобилизовать людей на выполнение плановых заданий. Не случайно в апреле 1934 года стала издаваться газета «Тралфлот», газета, которая в дальнейшем вошла в историю как «Рыбный Мурман» и до 2000 года освещала проблемы тружеников Северного бассейна.

В 1935 году траловому флоту исполнилось 15 лет. В его составе было уже 69 траулеров. Среди них из прежней «рыбьей флотилии» малых паровых остался лишь один траулер «Палтус», остальные – 25 судов отечественной постройки, 30 «иностранцев», 8 дизельных траулеров и ряд других. Летом 1935 года на мурманском рейде появился красавец-рефрижератор «Пищевая индустрия», пришедший из Англии. После переоборудования «Пищевая индустрия» стала первой плавбазой на рыбных промыслах Севера. Однако основное пополнение тралфлота получал из Ленинграда.

– Первые промысловые суда отечественной постройки, прибывшие в Мурманск, были холодно встречены добытчиками, – вспоминал капитан С. Д. Копытов. – Да оно и понятно. К этому времени мурманчане получили значительное количество импортных траулеров, которые поражали пришедшего на них моряка блеском латуни надраенных иллюминаторов и эмалевой краски. Тогда как, вследствие недостатка материального снабжения и цветных металлов, остро ощущавшегося в то время в стране, покраска корпусов, жилых и служебных помещений отечественных трауле-



Рыболовный траулер I серии отечественной постройки

Длина 49 м. Мощность главного двигателя 1х475(650) кВт (л.с.). Энерговооруженность 475(650) кВт (л.с.) Скорость 9 узлов. Район плавания неограниченный. Количество коечных мест 41. Грузоподъемность 280 т. Орудия лова: бортовой трал. Вырабатываемая продукция: свежая рыба, соленая рыба, консервы из печени, рыбная мука, технический жир.

* М. И. Каргин, «Океанская вахта». Мурманск, 2010.

** Здесь и далее из книги «История Мурманского тралового флота (1920–1970 гг.)». Мурманск, 1973.

ров производилась простыми красками, а медь и бронза в менее ответственных местах заменялась черными металлами. Отсюда и создавалось ложное впечатление о первых судах как о нарядных «джентльменах», а о вторых, как о «рабочем, одетым в робу». В действительности же отечественные траулеры по качеству постройки корпусов, палубных устройств и механизмов выгодно отличались от импортных прочностью и надежностью в работе. Например, траловые лебедки на них были почти в два раза мощнее, чем на импортных. В дальнейшем это было доказано на деле.

Плохую славу отечественным траулерам на первых порах создали не суда, а люди, работавшие на них. Там, где командный состав, экипаж отнеслись с должным вниманием и ответственностью к освоению новых отечественных траулеров, они работали не хуже, чем импортные. Примером этому мог служить траулер «Ворошилов», капитаном которого был старый помор Я. А. Богданов и старшим механиком Н. Т. Федотьев. Под их руководством этот траулер работал в течение десяти лет без ремонта и по добыче рыбы был в числе передовых.

Когда я в эти годы приезжал в Мурманск, то с болью в сердце слушал отзывы о плохой работе отечественных судов. И не потому, что был причастен к их постройке. Нет. Я представлял себе эти суда, построенные по последнему слову техники того времени, обладающими прекрасными мореходными качествами, мощными машинами и думал: «Не может быть, чтобы они были хуже, например, траулера «Камбала», на котором я работал семь лет!» Поэтому я рвался обратно в Мурманск для работы на отечественных траулерах, но меня не отпускали. Наконец, я обратился с просьбой непосредственно к наркому пищевой промышленности А. И. Микояну. Анастас Иванович понял меня и дал указание освободить меня от обязанности наблюдающего капитана и направить в Мурманск.

Приняв на судоверфи новый траулер «Димитров», я в конце октября 1935 года прибыл в Мурманск. Провожавшим меня мастерам и производителям работ судоверфи я дал слово не посрамить чести и марки траулеров отечественной постройки. Свое обещание я с честью выполнил. В 1936 году годовой план добычи рыбы «Димитрову», как и многим другим отечественным судам, был установлен в 18 тысяч центнеров. Экипаж «Димитрова» принял обязательство выловить 25 тысяч центнеров. Государственный план мы выполнили первыми на флоте, 10 июля, то есть за шесть месяцев 10 дней и приняли новое обязательство – выполнить до конца года удвоенный план. Это обязательство также было перевыполнено. К концу года вылов «Димитрова» достиг 40 тысяч центнеров. Мы заняли третье место по флоту.

Однако следует отметить, что и у нас не все шло нормально. Были кое-какие неполадки. Из-за неисправности питательных насосов у нас один рейс был сорван, и мы ушли в порт.

Успехи «Димитрова» были бы значительно большими. Дело в том, что только на сверхплановых междуреисовых простоях в порту мы потеряли 22 суток, а это значит, что был потерян еще один промысловый рейс. Годовая добыча рыбы могла быть значительно выше. Пример работы траулера «Димитров» сломал недоброжелательное отношение многих капитанов к судам этого типа. Траулер «Коломна» сумел выловить 37 тысяч центнеров рыбы, «Ворошилов» – 36, «Урал» – 33, «Ленинград» и «Спартак» добыли по 32 тысячи центнеров. Средний вылов по флоту на один траулер составил 27 тысяч центнеров. А траулер «Москва» в 1937 году выловил 50 тысяч центнеров. Этим еще раз было доказано, что промысловые суда отечественной постройки могут работать не хуже траулеров заграничной постройки того времени.

Когда на судоверфи имени Жданова узнали, что за успехи на промысле в 1936 году я удостоен высокой правительственной награды – ордена «Знак Почета», руководители верфи, начальники разных цехов направили в адрес «Димитрова» много поздравительных телеграмм. Честь траулеров отечественной постройки была восстановлена*.

* Из газеты «Рыбный Мурман».



РТ-48 «Севгосрыбтрест»



Место постройки судов данного типа: HOWALDSWERKE, Киль, Германия (дизельный).
В 1941-1945 годы – ПС-58 (почтовое судно).
Списан в 1960 году.

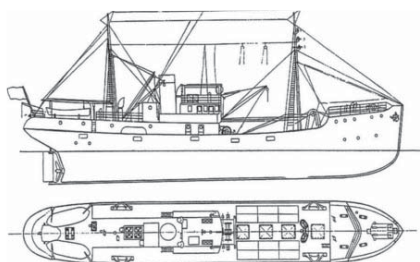
РТ-55 «Кета»

Место постройки судов данного типа: HOWALDSWERKE, Киль, Германия (дизельный).

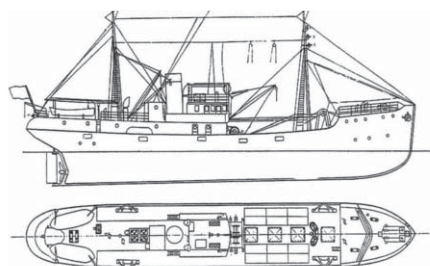
Построен в 1931 году, поступил в состав Мурманского госрыбтреста.

В 1939 году – ДК-55, в 1939 – СКР «Град». В 1941-1945 годы – в Главсеврыбпроме.

Списан в 1960 году.



РТ-47 «Союзрыба»



Место постройки судов данного типа: HOWALDSWERKE, Киль, Германия (дизельный).

В Мурманске с 1931 года.

Погиб в море зимой 1931-1932 года.

Наука и производство*

Ломка привычного образа жизни и деятельности привела к тому, что прежде не отличавшиеся, мягко говоря, особым доверием к науке рыбаки начали предъявлять требования к промысловикам и ученым, чтобы те научили их «как жить и работать дальше». Как отмечал тогдашний директор ГОИНа профессор Иван Илларионович Месяцев, «рыбачество,.. организованное в колхозы, осознало необходимость использования достижений науки в своей практике и предъявляет нашему Институту целый ряд требований, часто не легко выполнимых».

В это же время Мурман стал районом пристального внимания партийных руководителей страны. В 1932 году в Мурманске побывал нарком снабжения А. И. Микоян. Его поездка была вызвана усугублением продовольственного кризиса (надо отметить, что даже рыбу в те годы распределяли по карточкам) и, в частности, неблагоприятным положением дел в мурманском промысле. О последнем свидетельствовало, например, то, что в 1932 году, несмотря на двукратное увеличение тралового флота по сравнению с 1931 годом, улов составил только 30% от уровня прошлого года. В Мурманске рыбы совсем не было в продаже.

В незавидном положении оказались тогда и ученые. С 1930 года ГОИН вел исследования на Мурмане по договорам с рыбопромысловыми организациями, которые требовали от ученых не столько изучения биологии промысловых рыб, сколько своевременных и правильных прогнозов подходов рыбы. В те годы еще не существовало такого подспорья для прогностической работы, как промысловая разведка. Вдобавок, 1930 и 1931 годы выдались необычными: имело место мощное усиление теплого течения, в результате чего треска ушла на восток от Мурмана, а в 1932 году туда в не-

* При подготовке этой статьи использованы материалы из работы Ю. А. Лайус «Ученые, промышленники и рыбаки: научно-промысловые исследования на Мурмане, 1898-1933» (<http://ihst.ru/>).

ТРАЛОВОМУ ФЛОТУ

В мае 1935 года вышел специальный (пятый) номер журнала «За рыбную индустрию Севера», посвященный 15-й годовщине тралового флота. В нем опубликованы воспоминания Ф. Михова, С. Копытова, И. Демидова, В. Некрасова, И. Мурашева, В. Махилева, Н. Амосова и других ветеранов флота.

Открывался этот номер журнала редакционной статьей под заголовком «За высшее качество работы». Ниже воспроизводятся выдержки из этой статьи.

* * *

Советский траловый флот празднует пятнадцатилетний юбилей своей работы. Начатое в 1920 году с 12-ти малых траулеров старой конструкции и со значительной степенью износа, развитие флота шло сначала медленными темпами – в 1927 г. было только 17, в 1928 г. – 19 тральщиков, и только с 1929 г., благодаря исключительной помощи наркома А. И. Микояна, флот начал быстро расти. Сначала, до 1933 года за счет импорта, главным образом из Германии, а в 1933 г. увеличение идет в основном за счет траулеров отечественной постройки (Северная верфь в Ленинграде). На 1 мая 1935 г. флот состоит из 66 крупных единиц: 41 импортной (34 паровых и 7 дизельных) и 25 отечественной постройки. Добавив 6 траулеров «Севгосрыбтреста» (Архангельск), мы имеем к юбилею в Баренцевом море 72 первоклассных траулера. Из судов, на которых начиналась работа советского тралового флота, в настоящее время не оказалось на промысле ни одного, флот обновлен полностью, причем по ряду показателей отечественные траулеры оказались не хуже импортных.

Начав работы без опытных кадров не только по лову и обработке рыбы, но даже судоводителей и судомехаников, на

этот период личный состав тралфлота вырос до 2 500 человек, из них комсостава свыше 600 чел. С первых дней по настоящее время во флоте работают капитаны: Михов, Некрасов, Демидов, Овчинников; тралмейстера: Шамалуев и Махилев. Благодаря своим способностям быстро прошел весь путь от матроса до капитана т. Шунгин, стал лучшим поисковиком и награжден орденом Ленина молодой капитан А. А. Егоров, стал пионером сельдяного тралирования теперь тоже орденосец капитан Я. Г. Романов.

Опираясь на этих энтузиастов и на все увеличивающееся количество квалифицированных капитанов, механиков, штурманов и матросов, бывший управляющий «Севгосрыбтрестом» И. А. Мурашев и руководители флота в течение ряда последних лет, награжденные недавно постановлением правительства СССР орденами Ленина начальник тралфлота И. Б. Богачев, управляющий Мурманрыбой М. С. Светов и начальник Главрыбы Ф. И. Андрианов при неослабевающем внимании и помощи наркома А. И. Микояна превратили этот флот в передовой, технически наиболее мощный отряд советской рыбной промышленности, давший стране в год свыше миллиона центнеров высококачественной продукции.

Руководство и личный состав тралфлота освоили круглогодичный лов в суровых условиях полярного климата. С помощью научных организаций тралфлот знает Баренцево море уже настолько, что перед ним не стоит угроза невыполнения плана. В дополнение к своим обязательствам по плану тралфлот за последний период проводит громадную работу по транспортировке сельди, что обеспечивает грандиозный рост сельдяной промышленности Мурмана.

бывалом количестве пришла сельдь. Между тем ведущие сотрудники ГОИНа не предсказывали никаких заходов сельди, утверждая, что заходы сельди на Мурман вообще носят случайный характер и сколько-нибудь значительный ее промысел в Баренцевом море невозможен. После этого казуса мурманские рыбопромысловые организации отказались от заключения нового договора с ГОИНОм.

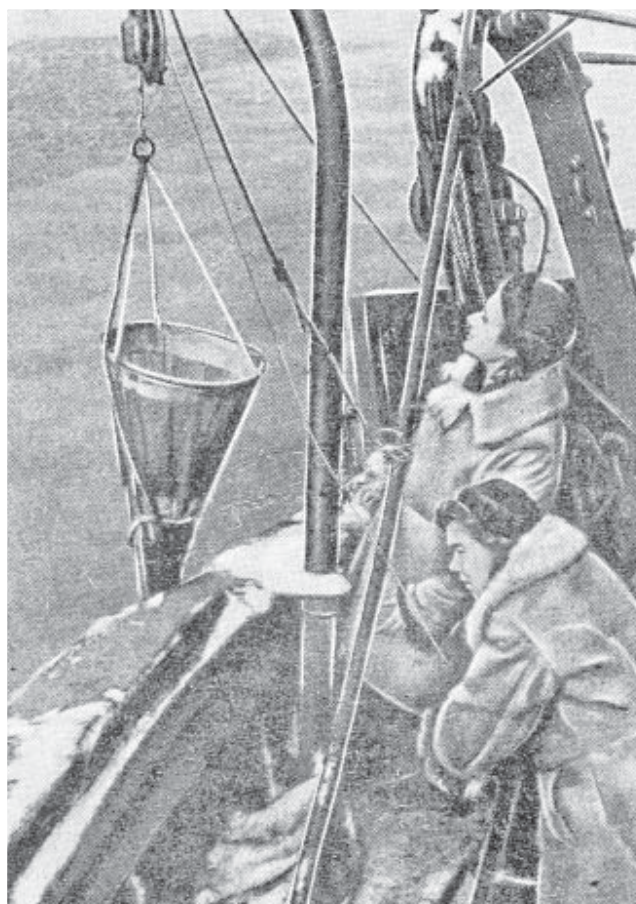
В марте 1933 года в «Ленинградской правде» появилась статья под названием «Осиное гнездо», сообщавшая, что, дескать, «само упоминание о ГОИНе вызывает усмешку на лицах мурманских рыбаков». Директору Мурманской станции Г. А. Ключе и директору ГОИНа И. И. Месяцеву были предъявлены всевозможные обвинения: от некомпетентности до непролетарского социального происхождения большинства работников возглавляемых ими учреждений. Не замедлили последовать и оргвыводы: все руководящие сотрудники были арестованы по обвинению в организации вредительской группы, сорвавшей выполнение плана промысла трески Рыбтрестом. И хотя вскоре их выпустили, впоследствии большинство из них были снова арестованы.

Наступил, по-видимому, наиболее драматический период в развитии мурманских научно-промысловых исследований, тем более что они неожиданно оказались помехой при реализации военно-стратегических интересов в этом районе. Летом 1933 года Сталин лично посетил Мурман с целью выбора удобной гавани для военных кораблей и первых советских подводных лодок (их предполагалось перегонять из Ленинграда на Север через Беломорканал, строительство которого подходило к концу). Екатерининская гавань, где с конца XIX века располагалась Мурманская биологическая станция, приглянулась вождю, и можно ли считать случайным то, что вскорости большинство ее сотрудников были арестованы, а сама станция и ГОИН – закрыты?

Обвинив большевика Месяцева во вредительстве, власти решили обратиться

к услугам «старых специалистов». В 1933 году по приказу Наркомата снабжения на Мурмане было создано новое учреждение – Северная сельдяная экспедиция. Организовать ее работу было поручено Книповичу, но так как последний был уже в преклонном возрасте и не мог сам возглавить экспедицию, то он назначил на этот пост Аверинцева. Экспедиция оказалась очень успешной: в частности, в ходе ее работы была впервые доказана возможность лова сельди в открытом море, что позднее было широко использовано в промысловой практике.

Так замкнулся некий круг в научно-промысловых исследованиях на Мурмане. Дальше – другое время: новые, выросшие уже при советской власти, ученые, объединенные в единую централизованную систему научно-исследовательских институтов во главе с расположенным в Москве Всесоюзным научно-исследовательским институтом рыбного хозяйства и океанографии; новые функционеры-промышленники и новые, согнанные в колхозы, рыбаки; новые проблемы их взаимоотношений...



Сотрудники ПИНРО ведут работы на борту научно-исследовательского судна

* * *

В 1934 году экспедиционное судно «Персей» вернулось из своего пятидесятого научно-исследовательского рейса. За годы работы в морях арктического района (Баренцевом, Гренландском, Карском) экипажем было пройдено около 60 000 миль, из них более 5 000 миль во льдах.

Материалы, полученные в результате этих рейсов, дали возможность выпустить в свет более ста научных работ, являющихся основой наших знаний по Баренцеву морю.



В последующие годы основные научно-промысловые исследования проводились на новом большом траулере «Двина», переданном ГОИНу «Севгосрыбтрестом». Работали на нем, сменяя друг друга, сотрудники ПИНРО Андрей Дмитриевич Старостин и Николай Антонович Маслов.

Стахановские рейсы (РТ-29)

Многое, очень многое зависело от людей, от их нацеленности на победу. Тралфлоту нужны были новые, квалифицированные специалисты. Вот что вспоминает о тех годах ветеран рыбной отрасли, почетный гражданин Мурманска **Александр Сергеевич Храповицкий** (02.08.1916 – 25.02.1992). С 1933 по 1941 годы он ходил в море мотористом и механиком. В годы Великой Отечественной войны служил на Северном флоте. В послевоенные годы работал в конструкторском бюро Мурманского морского рыбного порта.



– Мурманский траловый флот бурно начал расти в 30-е годы, – пишет А. С. Храповицкий. – Кадров не хватало. На призыв Ленинградской партийной организации откликнулась молодежь – водники с Волхова, Невы и Онеги. На палубах и в машинных отделениях рыболовных судов зазвенели молодые голоса. Примеру новгородцев и ленинградцев последовали учащиеся Архангельского мортехникума, Одесского, Ростовского и Херсонского училищ.

Комсомол в тралфлоте до этого пополнения был как-то незаметен. А теперь в комитете и в коридоре у него постоянно слышался молодой говор. Спорили до хрипоты, обсуждали множество проблем – от самых мелких житейских – до международных. Сюда шли с кораблей ребята, только что вернувшиеся из рейса, получали напутствие уходящие в плавание. Один из гвоздевых вопросов – о праве молодежи на занятие командных постов на траулере. Дело в том, что было немало капитанов, которые предвзято судили о молодых моряках, неправильно к ним относились. Их можно было понять: на капитанский мостик многие поднялись, пройдя тяжелый, изнурительный многолетний путь. А здесь, им казалось, «карьеристы»: только что из училища – и подавай мостик!

Этот вопрос обсуждался горячо, заинтересованно. Приводилось много «за» и «против».

Как сейчас помню одно из таких заседаний. Вот встал стройный юноша в распахнутой морской шипели. Это Андрей Стрельбицкий. Он говорит убедительно, приводит много примеров того, как молодые специалисты чувствуют себя уверенно, работают добросовестно. И это не карьеризм, как он сказал, а наш деловой расчет. В заключение он попросил комитет, чтобы ему позволили выйти помощником капитана.

Прошло немного времени, и о работе Андрея Стрельбицкого, Николая Михайлова, Евгения Матвеева, Николая Скорнякова и других комсомольцев, которые были выдвинуты на командные должности, заговорили не только на флоте, но и в области. Лед консерватизма был сломлен, недоверие к молодым на флоте рассеялось.

Не сходил с повестки дня вопрос о трудовой дисциплине. Только не в теперешнем толковании. Обсуждая этот вопрос, мы говорили об умении каждого показать себя в работе так, чтобы труд его оценивался только на отлично. Не случайно при награждении моряков тралфлота в 1936 году были отмечены высокой правительственной наградой тралмейстер комсомолец Николай Студенецкий и другие молодые моряки.

Мы стали взрослыми, самостоятельными. И комитет комсомола решил создать комсомольские экипажи, которые смогли бы на деле доказать, что молодежь может ловить рыбу не хуже «старичков»...

В первый свой рейс я пошел в мае 1933 года. Мне здорово повезло: на РТ-73 был капитаном Демидов. Имя его и до сих пор широко известно. Это был отличный промысловик с

ПОЧИН МОРЯКОВ РТ «ЛЕБЕДКА»***Из письма экипажа перед началом первого стахановского рейса***

В прошлом году наш траулер выловил 25 тысяч центнеров, хотя мы плавали в море только 8 месяцев. Остальное время было потеряно из-за скверной организации работы управления тралфлота и судоремонтного завода.

В этом году мы даем обязательство выловить 30 тысяч центнеров рыбы. Это вполне реальное обязательство. Если мы будем вылавливать за рейс по 300 тонн сырца, то за год нам придется сделать всего 10 рейсов.

Каждый траулер может выловить за год не менее 25 тысяч центнеров, если руководители тралового флота и завода, если моряки флота поставят перед собой боевую задачу ликвидировать простой в порту...

Приступая к осуществлению указаний наркома, мы объявляем свой первый рейс 1936 года стахановским.

Итоги рейса

Из стахановского рейса траулер «Лебедка» вернулся с большой трудовой победой. Его команда на деле доказала, какие неисчерпаемые возможности открывают перед моряками стахановские методы работы. Трюмы «Лебедки» были до отказа набиты рыбой – ее выловили за рейс 3 470 центнеров. Рейсовое задание команда выполнила на 429 процентов, а стахановское обязательство на 115 процентов.

суровой природой. Он доказывал, что расчетливым судовождением, исполнительностью и мужеством молодые моряки победят стихию. И вот траулер «Лебедка» покинул порт, ушел во тьму полярной ночи. По радио об этом рейсе узнали моряки траулера «Киров», которым командовал Георгий Герасимович Тисленко. Старшим помощником у него ходил уже упоминавшийся мною Андрей Стрельбицкий. Возвращение этих кораблей из зимних рейсов убедило всех: открыта богатая рыбная кладовая. А рассказы молодых моряков рассеяли сомнения и страх перед работой в открытом море зимой. И стали промыслять тралфлотовцы на большой волне, без аварий выбирать трал, умело маневрировать главным двигателем. Пришла наша рыбацкая зрелость*.

* Газета «Рыбный Мурман» (№ 58 1968 года).

мышлением ученого. Помню, когда заканчивался рейс, меня вызвали из машинного отделения. Поднялся на мостик. Там уже были многие новички, впервые выходившие в море. Капитан стал нас расспрашивать о жизни. Началась душевная беседа. Здесь я впервые услышал от Демидова такие слова: «море слабых не любит, нужно воспитывать в себе сильный характер, волю, иметь высокий дух, чувство товарищества в лучшем понимании этого слова». Сказал он и о том, что некоторые моряки находят друзей за бутылкой вина, но это – вовсе не друзья. А тот, кто будет обладать хорошими волевыми качествами, тому не страшны морские, рыбацкие трудности. Эта беседа мне запомнилась на всю жизнь.

Флотская молодежь не только научилась побеждать в равных со старшими условиях – она сама выступила застрельщиком многих славных дел. В полярную ночь капитаны не решались уходить далеко от берегов. Ловили в губах, в зоне видимости берега. Но это мешало флоту иметь устойчивые уловы в течение всего года. По стране катилась волна социалистического соревнования, начатая Алексеем Стахановым. Волна соревнования дошла и до нас. Молодой капитан комсомолец Николай Скорняков просит командование флота разрешить ему начать лов рыбы в полярную ночь в открытом море. А обстановка, надо сказать, тогда была не из легких. Всех потрясла морская трагедия: во время зимнего рейса ураган унес жизни моряков четырех траулеров. Комсомолец Николай Скорняков решил побороть страх перед

Лучшие экипажи флота практически доказали, что каждый траулер может добывать за год по 30 и более тысяч центнеров рыбы. Этот рубеж преодолели к 1935 году экипажи РТ-29 «Киров», РТ-45 «Двина» и команды других траулеров.

Инициаторами движения «тридцатитысячников» в трал-флоте выступили и моряки РТ-71 «Москва», записавшие в своих обязательствах на 1936 год: «...выловить в течение промыслового года не менее 30 тысяч центнеров рыбы-сырца» и обратившиеся ко всем экипажам флота с призывом: «Обязательство, которое мы на себя взяли, вполне реально и может быть выполнено каждым траулером. Для этого надо только одно – честная, большевистская работа, настойчивое овладение новейшей техникой промыслового дела»*.

Движение «тридцатитысячников» в трал-флоте развернулось в то время, когда по стране разнеслась громкая слава о рекордах шахтера А. Стаханова. Борьба за повышение производительности труда, за улучшение качества продукции, за максимальное использование техники приобрела массовый характер и особый накал. Для экипажей траулеров «работать по-стахановски означало, во-первых, максимально увеличить время пребывания траулера в море и сократить до предела пребывания его в порту; во-вторых, улучшить режим работы с тралом; в-третьих, заставить машины траулера работать на полную мощность»**.

В первые стахановские рейсы пошли в море траулеры РТ-72 «Ленинград» (капитан Пайкачев), РТ-29 «Киров» (капитан Тисленко), РТ-10 «Лебедка» (капитан Скорняков), РТ-12 «Трал» (капитан Стрелков), РТ-61 «Водник» (капитан Форощук), РТ-71 «Москва» (капитан Урпин), РТ-62 «Ворошилов» (капитан Богданов), РТ-66 «Урал» (капитан Зотов), РТ-81 «Коломна» (капитан Самков) и РТ-75 «Саратов» (капитан Крапоткин). Однако преодолеть 30-тысячный рубеж в 1935 году удалось лишь экипажу траулера РТ-29 «Киров».



Обработка улова в море. 1934 год

«КИРОВ» – НА СТАХАНОВСКОЙ ВАХТЕ

Осенью 1935 года весть о рекорде Алексея Стаханова взволновала и рыбаков Севера.

Первым стахановским коллективом в траловом флоте стал экипаж траулера «Лебедка», которым командовал капитан Н. Е. Скорняков. Команда этого судна обязалась выловить за год 30 тысяч центнеров рыбы.

Инициативу промысловиков «Лебедки» поддержали другие экипажи.

Команда «Кирова», руководимая капитаном Г. Г. Тисленко, одной из первых на флоте усвоила суть стахановской работы: правильное распределение обязанностей среди коллектива, расчленение трудового процесса на отдельные элементы и достижение на этой основе высокой производительности.

Экипаж «Кирова» досрочно выполнил годовой план, выловив 38 тысяч центнеров рыбы.

* Здесь и далее из книги «История Мурманского тралового флота (1920–1970 гг.)». Мурманск, 1973.

** Газета «Полярная правда» (октябрь 1935 года).

РТ-29 под первоначальным названием «Днепр» вошел в состав тралового флота в 1931 году. Он прибыл в Мурманск с группой однотипных судов из Германии. Стармех траулера В. М. Макаревич вспоминал: «...С командой дело было – хуже некуда: у меня всего в штате один кочегар, а сам я – и механик, и машинист, и помощник...». На судне мало кто знал промысловое дело. Но учились все: молодой капитан Г. Г. Тисленко – «держаться на рыбе» и траловому искусству, штурманы – владеть астрономическими приборами и точно прокладывать курс, кочегары – «держат пар на марке», матросы – обрабатывать улов. В 1932 году, доставив из первых рейсов полные трюмы рыбы, моряки траулера приняли повышенные обязательства и обратились с письмом к первому секретарю Ленинградского губкома ВКП(б) Сергею Мироновичу Кирову, в котором просили согласия назвать свой траулер его именем.

Оказанную честь «кировцы» оправдали. Они первыми освоили отечественный трал, который был принят на вооружение всеми судами тралфлота. РТ-29 «Киров» ни разу не возвращался из рейса по причине поломки механизмов или по вине команды. За 1932 год экипаж выловил почти 18 тысяч центнеров рыбы, тогда как другие суда по 11-13 тысяч. Капитан Тисленко не успокаивался на достигнутом и не стеснялся учиться у других. Осенью 1935 года экипаж траулера стал одним из зачинателей общесудового стахановского движения. Именно в те годы суда флота стали переходить на хозяйственный расчет.



РТ-29 «Днепр»



Место постройки судов данного типа: FRERIX, Эйнсварден, Германия.

В Мурманске с 1931 года («Севгосрыбтрест»). С 1932 года – «Киров».

Мобилизован 25.06.1941, переоборудован в тральщик и 29.07.1941 вошел в состав Северного флота как Т-884. Носил бортовой № 38. После войны возвращен Наркомату рыбной промышленности.

Списан в 1968 году.

Водоизмещение 1200 т. Размещения: 57.1 х 9 х 4.5 м. ГЭУ котломашинная, 690 л. с. Скорость 11.5/8.5 узла, дальность 5000 миль. Экипаж 52 человека.

РАЗВИВАТЬ ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ДВИЖЕНИЕ

Из выступления

А. И. Микояна на второй сессии ЦИК Союза ССР (VII созыва) 16 января 1936 года

Меня особенно радует соревнование, которое сейчас началось среди траулеров Мурманска. Вслед за траулером «Киров» выступили капитаны, механики и команды трех лучших траулеров – «Лебедки», «Наваги» и «Москвы», которые сами обещают дать по 30 тысяч центнеров трески на каждый траулер в течение 1936 года и предлагают всем остальным траулерам дать не меньше 25 тысяч центнеров вместо 17 тысяч в среднем за 1935 год.

Пожелаем, чтобы весь траловый флот включился в стахановский рейс и дал не меньше 25 тысяч центнеров рыбы на каждый тральщик.

ПЕРИОД ОСВОЕНИЯ

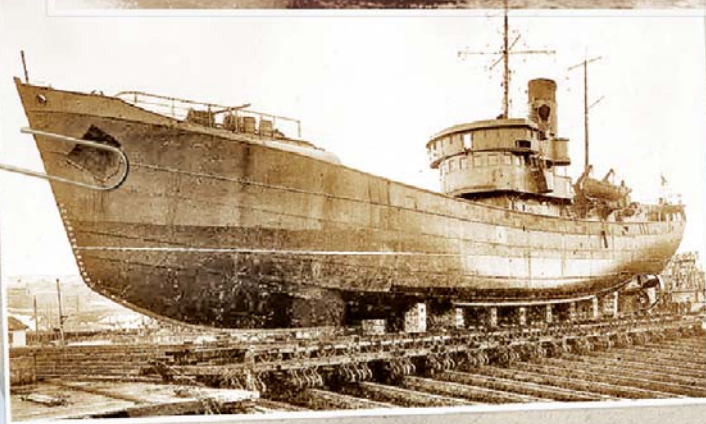
Из воспоминаний бывшего директора Мурманской судовой верфи П. В. Сапанадзе

Судоремонтники были взволнованы. Происходило большое событие: первый подъем траулера на новом слипе. Специалисты еще раз проверили механизмы, расставили людей и отдали команду. Электрики включили рубильники, и мощные моторы заработали. Огромные стальные тросы, протянутые через массивные ролики, медленно потянулись из воды к металлическим барабанам мощных лебедок. Траулер, стоявший невдалеке, качнулся и стал придвигаться к рельсам, терявшимся в воде.

Так в августе 1934 года началось освоение высокой техники судовой верфи. На подъем судна было затрачено тогда более двух с половиной часов. Но вот страну охватило стахановское движение, быстро распространилось оно и в Заполярье, и спустя немного времени судоремонтники на том же слипе стали производить подъем судна вдвое скорее.

Работники литейного цеха нашли способ для многократного перевыполнения норм. Началось с мелочи. В этом цехе отливались грузила для рыболовной снасти – массивные металлические «груши». Обычно в одной форме отливались два-три таких грузила. Рабочие изменили процесс формовки и после отливки вынимали уже не по два-три грузила, а целую гроздь их, насчитывающую 10–12 штук. Формовщик В. Кожевников стал выполнять норму на 250 с лишним процентов.

Стахановское движение перебралось из цеха в цех, порождая все новых новаторов, передовиков производства. Стахановцы появились в кузнечном, котельном, механическом и других цехах.



Во второй половине 1930-х годов работники Мурманской судовой верфи научились не только ремонтировать, но и строить стальные корабли. Вот такими были «первенцы» судовой верфи.

ПОКАЗАТЕЛИ ТРАЛОВОГО ФЛОТА МУРМАНРЫБЫ В 1936 ГОДУ

Траулеры	План 1936 г. (тыс. ц)	Вып. 1936 г. (тыс. ц) (предв. данные)	% выполнения
1. «Пеликан»	31	46,4	149,5
2. «Киров»	30	51,9	173,5
3. «Абрек»	30	40,8	136,0
4. «Сельдь»	26	34,8	134,0
5. «Трал»	26	33,0	127,0
6. «Акула»	25	32,5	141,0
7. «Краб»	25	37,6	150,0
8. «Навага»	25	39,8	159,0
9. «Лебедка»	25	34,1	136,5
10. «Красный онежанин»	25	27,8	111,0
11. «Мудьюжанин»	25	40,4	161,5
12. «Ненец»	25	37,3	149,0
13. «Колгуевец»	25	40,2	161,0
14. «Ерш»	24	33,7	140,5
15. «Красноармеец»	24	29,5	123,0
16. «Ролик»	24	35,7	149,0
17. «Водник»	24	20,9	87,0
18. «Коминтерн»	23	43,7	190,0
19. «Тралмейстер»	29	30,4	132,0
20. «Семга»	22	22,7	103,0
21. «Засольщик»	22	25,2	114,5
22. «Москва»	22	29,1	132,0
23. «Сталин»	21	38,2	156,0
24. «Ленинград»	23	33,0	143,5
25. «Микоян»	21	32,8	156,0
26. «К. Ворошилов»	21	35,0	167,0
27. «КИМ»	21	26,8	128
28. «Профинтерн»	21	33,7	161,0
29. «Чайка»	21	30,4	145,0
30. «Аскольд»	21	33,1	158,0
31. «Стрелок»	21	39,2	187,0
32. «Судак»	21	23,7	113,0
33. «Ваер»	20	32,1	161,0

34. «Большевик»	20	23,1	115,5
35. «Лещ»	20	30,8	154,0
36. «Полярник»	20	20,3	101,5
37. «Коломна»	20	37,0	185,0
38. «Димитров»	19	40,1	210,0
39. «Севгосрыбтрест»	19	25,1	132,0
40. «Революция»	19	31,3	165,0
41. «Жданов»	19	27,0	142,0
42. «Урал»	19	33,2	175,0
43. «Архангельск»	18	23,3	129,5
44. «Мурманск»	18	21,9	121,5
45. «Скумбрия»	18	18,4	102,0
46. «Сом»	18	20,1	112,0
47. «Белуга»	18	1,8	10,0
48. «Рабочий»	18	22,2	123,0
49. «Я. Гамарник»	18	19,2	107,0
50. «Енисей»	18	17,5	97,5
51. «Капитан Воронин»	18	17,9	99,5
52. «Саратов»	18	16,9	94,0
53. «Астрахань»	18	24,1	134,0
54. «Челюскинец Павлов»	18	24,1	134,0
55. «Ф. Дзержинский»	18	31,2	173,5
56. «Кета»	18	3,6	20,0
57. «Смена»	18	15,3	85,0
58. «Тбилиси» («Тифлис»)	17	19,9	117,0
59. «Батуми»	17	11,6	68,0
60. «Спартак»	17	32,9	193,0
61. «Колхозник»	17	17,1	100,5
62. «Грозный»	17	17,9	105,5
63. «Мойва»	17	6,1	36,0
64. «Молотов»	17	22,9	135,0
65. «Куйбышев»	17	20,3	119,5
66. «Ногин»	17	25,4	150,0
67. «Северный»	16	25,1	157,0
68. «Гольфштрем»	16	23,5	147,0
69. «Ленин»	13	5,0	38,5
70. «Кит»	7	0,2	2,9

Хозрасчет на траулерах

Стахановское движение – это 1933-1937 годы, когда страна подошла к самому сложному этапу социалистической революции – созидательному. Надо было изыскать внутренние резервы для повышения производительности труда и лучшее использование техники (в скобках заметим, что именно эти задачи ставили рыбаки и в годы перестройки конца 1980-х). Рыбаки Мурмана наметили для себя три основные задачи: разработать технические и эксплуатационные нормативы работы флота, пересмотреть действующую систему оплаты труда экипажей тральщиков, внедрить хозрасчет на судах. Эти задачи в качестве основных вопросов и обсуждались на технической конференции в 1936 году.

О каких технико-эксплуатационных нормах шла речь? Необходимо было разработать нормы времени нахождения траулеров в порту, на переходах, в море, в том числе нормы времени на работу с тралом, а уже на их основе определить рейсовые нормы вылова рыбы. Вылова с учетом класса судна – дизельного или парового, отечественной или импортной постройки. Технической классификации требовали и виды ремонта тральщиков, его последовательность и длительность – текущий (с докованием и без), средний, капитальный. Разбивка ремонта по группам тральщиков, по срокам, а каждый тральщик (каждый!) имел индивидуальные нормы на основе своих технических характеристик: мощность главной машины, паропроизводительность, скорость хода с тралом и без, предельной скорости работы траловой лебедки, расхода угля и воды, мореходных качеств... Кроме того, необходимо было дифференцировать эти нормы по времени года и районам промысла. И, что самое удивительное, все эти нормы были просчитаны и утверждены! А разработка новой системы оплаты труда экипажей должна была как бы поддержать принятые конференцией нормы и обеспечить их успешное достижение. Исходили из того, что стахановец (передовик 80-х годов) должен получать материальное вознаграждение полностью, в соответствии со своей индивидуальной выработкой. При этом (цитирую): «положение об оплате труда должно быть понятным каждому члену команды и стимулировать дальнейшее развертывание стахановского движения».

Внедрили и новую систему оплаты труда. Работу, конечно, проделали громадную. Только перечисление всех «задействованных» в этой системе условий займет не одну страницу в нашей книге, потому что нормировщики тридцатых годов умудрились даже поминутно (!) расписать время спуска и подъема трала и определить, что при среднем сокращении этого времени на 5 минут тралмейстер получит дополнительно 60 рублей, а на 10... И так далее. Может, учитывая количество судов, а их в единственном тогда траловом флоте было не больше сотни, и возможна подобная арифметика. Но зачем, кому она нужна, если в конечном итоге мы пытаемся перевести тральщики на хозрасчет? Или это была лишь прелюдия, организационно-экономическая основа хозяйственного расчета?

Надо сказать, что против перевода экипажей промысловых судов на хозрасчет выступала группа промысловиков-практиков, не на словах, а на деле знающих специфику работы в море. Но, не изменяя терминологии тех лет, участники конференции теорию «спецов» признали ересью и продолжительными аплодисментами встретили слова представителя наркомата пищевой промышленности, который сказал: «Надо добиться полного, настоящего хозрасчета на тральщике. Чрезвычайно важно, чтобы капитан стал действительным директором предприятия, чтобы капитан стал хозяином на тральщике с достаточной долей самостоятельности, с достаточными правами и с большей ответственностью».

Ну а что, все-таки, думали сами промысловики в том далеком 1936 году, обсуждая проблему внедрения хозяйственного расчета? Вот, например, цитата из выступления капитана

Томсона: «Положение капитана надо сделать более независимым. Капитан траулера называется «капитаном-директором». При существующих условиях это название сами капитаны воспринимают с иронией. Следует заключить договоры с капитанами сроком на 1-2 года на командование данным судном. По истечении контрактного срока с условием выполнения принятых на себя по договору обязательств, капитан получает установленную по договору премию. Капитану должно быть предоставлено право подбора своих помощников и команды. Совершенно недопустима та картина, которая наблюдается сейчас, когда капитана гоняют из одного отдела в другой, от одного стола к другому. При этом каждый столоначальник старается отмахиваться от этих назойливых капитанов». (Как видим, бюрократия сильна и в России неискоренима – такую же «картину» мы наблюдали и через 50 лет).



В пригороде Мурманска «Жилстрой» выросли коттеджи тралового флота

Так перешли ли мурманские тральщики на хозрасчет в тридцатые годы? Очевидно, да. Если верить газетам тех лет. Во всяком случае на текущий счет РТ «Киров» перечислялись деньги за выловленную экипажем рыбу. Себестоимость же доставленной в порт этим тральщиком продукции уменьшилась на 30 процентов, то есть затраты на вылов одного центнера рыбы на РТ «Киров» были в два раза меньше, чем в среднем по флоту. И по итогам года, получив более одного миллиона рублей прибыли, в соответствии с приказом наркома пищевой промышленности в распоряжение капитана Г. Г. Тисленко поступило 50 процентов от вышеназванной суммы. На средства из так называемого «директорского фонда» капитана были куплены новая звуковая киноустановка, музыкальные инструменты, культинвентарь. Экипаж на свои деньги построил восьмиквартирный дом.

Так перешли ли мурманские тральщики на хозрасчет в тридцатые годы? Очевидно, да. Если верить газетам тех лет. Во всяком случае на текущий счет РТ «Киров» перечислялись деньги за выловленную экипажем рыбу. Себестоимость же доставленной в порт этим тральщиком продукции уменьшилась на 30 процентов, то есть затраты на вылов одного центнера рыбы на РТ «Киров» были в два раза меньше, чем в среднем по флоту. И по итогам года, получив более одного миллиона рублей прибыли, в соответствии с приказом наркома пищевой промышленности в распоряжение капитана Г. Г. Тисленко поступило 50 процентов от вышеназванной суммы. На средства из так называемого «директорского фонда» капитана были куплены новая звуковая киноустановка, музыкальные инструменты, культинвентарь. Экипаж на свои деньги построил восьмиквартирный дом.

В целом по флоту показатели работы были более чем хорошие: если в 1935 году трал-фловцы добыли 1 136 тысяч центнеров рыбы, то в 1936-м – 2 083 тысячи.

Способствовал ли тому хозрасчет? Наверное. На состоявшейся в Мурманске первой конференции стахановцев и ударников рыбной промышленности даже было принято обращение к рыбакам Мурманска выполнить вторую пятилетку (1933-1937 гг.) в четыре года. Летом 1936 года команды передовых судов тралового флота направили письмо наркому пищевой промышленности А. И. Микояну о досрочном выполнении плавных заданий и проблемах стахановского движения:

«Дорогой Анастас Иванович!

Мы первыми в траловом флоте досрочно, за пять с половиной месяцев, выполнили годовые государственные планы по добыче рыбы. Но не только мы одни по-стахановски боремся за рыбу. И ряд других кораблей тралового флота (РТ-29, -4, -14, -34, -38, -42, -62, -58, -81) также близки к выполнению годовых планов. Успешно выполняются траулерами не только государственные годовые задания – обязательный минимум, но и стахановские обязательства моряков.

Так, 30 кораблей тралфлота за пять с половиной месяцев выполнили годовые стахановские обязательства больше чем на 50%, а 16 из них дали уже свыше 60%. Все это

достигнуто благодаря стахановским рейсам, благодаря раскрытию и использованию резервов тралового флота.

Где скрывались наши резервы?

Нагляднее всего это видно из сопоставления следующих данных. В 1935 г. с 1 января по 15 июня весь флот затратил на тралирование 23 912 час., сделав за это время 11 540 подъемов трала. Чистое тралирование на одни сутки равнялось в среднем 9,4 часа. За первую половину 1935 г. промысловая работа в море составила 2 540 траулеросуток.

В нынешнем году картина иная: количество промысловых траулеросуток поднялось до 4 917, а затраты времени на тралирование – до 54 104 час.; сделано подъемов 25 998, а тралирование на одни сутки составило 11 час. Увеличился улов за промысловые сутки со 114 ц до 149 ц.

Хотя мы досрочно на полгода и выполнили годовое задание, все же считаем, что наши резервы далеко не исчерпаны, нет никаких оснований для самоуспокоения.

...Команда траулера «Коминтерн» первоначально обязалась выловить за год 25 тыс. ц рыбы против 20 тыс. по плану. А теперь моряки «Коминтерна» решили, что им под силу взять за год и 40 тыс. ц рыбы.

Мы не сомневаемся, что наш почин по пересмотру стахановских обязательств, вызванный раскрытием новых резервов, будет поддержан всеми моряками траловой флотилии. Все моряки тралфлота станут активными участниками борьбы за удвоенный вылов рыбы по сравнению с прошлым годом, за вылов 1 800 тыс. ц рыбы тралфлотом в 1936 г.

Мы хотим, чтобы береговые организации и предприятия активно участвовали в нашем соревновании за высокие стахановские уловы.

Мы требуем, чтобы на берегу нас снабжали высококачественным промысловым снаряжением, чтобы быстро ремонтировали наши корабли, быстро бункеровали их углем, быстро разгружали.

Но берег еще работает плохо. Мы получаем тралы, связанные из низкокачественного сырья, тралы, которые рвутся от высоких уловов, тралы, которые нужно переделывать во время горячей промысловой поры.

И судоремонтный завод Мурманрыбы все еще продолжает отставать в темпах и качестве ремонта промысловых кораблей.

...Свое слово о высоких уловах, уже подкрепленное практической работой, мы сдержим: дадим в 1936 г. уловы, удвоенные против прошлого года, выловим 1 800 тыс. ц рыбы.

От траулера «Коминтерн» капитан Новожилов, помполит Каунэтис, матрос Костин, кочегар Бахирев.

От траулера № 82 «Димитров» капитан Копытов.

От траулера № 11 «Ваер» капитан Калачев»*.

В следующем, печально знаменитом «ежовском» тридцать седьмом году на второй по счету конференции стахановцы обсуждали как «навести большевистский порядок и железную дисциплину на судах». Посчитали, наверное, в Наркомате, что заставить-приказать намного проще и безопаснее, чем возиться с хозрасчетом при уже спущенных с кремлевской горки планах-директивах. Или поняли бессмысленность искусственного создания минирывка в плановой громаде тоталитарного государства. Или просто поэкспериментировали – и бросили, как это у нас часто бывает.

* Газета «Полярная правда» (27 июня 1936 года).

Накануне войны

В грандиозные планы 1930-х годов и предвоенных лет третьей советской пятилетки свои коррективы внес культ личности Сталина. Коррективы в умонастроение людей, которые брались эти планы выполнять. Вспоминает начальник Мурмансельди и первый руководитель Севрыбхолодфлота **Георгий Михайлович Бородулин**:

«В начале мая 1935 года я был внезапно отозван с промысла и по прибытию в порт арестован по обвинению в тяжких государственных преступлениях – шпионаже и контрреволюционной деятельности. Дело в том, что некоторое время мне пришлось в составе машинной команды одного из траулеров работать вместе с иностранными специалистами, приехавшими в Советский Союз. И этого оказалось достаточно...

То была первая волна репрессий тридцатых годов вскоре после убийства Кирова*. Основания для подобного обвинения были настолько нелепы и смехотворны, что я все это считал каким-то кошмарным недоразумением, которое очень скоро разрешится. Поэтому «там» держался твердо, уповая на то, что справедливость восторжествует.

И действительно, примерно через пять месяцев за недоказанностью состава преступления, как было указано в выданной мне официальной справке, я был освобожден. Но приклеенный страшный ярлык «враг народа» еще долго осложнял существование мне и моим близким. В то время людям все настойчивее внушали в сознание тезис «напрасно не посадят, значит, что-то все-таки было».

Сейчас, оглядываясь на прошлое и анализируя события тех лет, о которых теперь открылось многое, я понял, что мне еще крупно повезло, что я попал в первую волну репрессий, когда на допросах еще не истязали, добываясь нужных показаний, когда еще не вышло печально известное постановление о возможности применения физических методов воздействия при допросах «врагов народа». Меня только оскорбляли грубой бранью, всячески унижали мое человеческое достоинство. Но ничего не добились.

...К концу тридцатых годов прошла следующая волна репрессий – опять начались массовые аресты. «Черный ворон» – так в народе называли арестантский автомобиль с зарешеченными окнами и дверями – носился по городу, выискивая все новые и новые жертвы. Коснулись репрессии и работников рыбной промышленности, в основном командного состава**.

Этот «черный ворон», ставший олицетворением тревоги за судьбы своих родных и близких тысяч мурманчан, останавливался ночами и во дворах первых мурманских многоэтажек, построенных для капитанов и механиков тралфлота.

– Мама отгоняла меня, пацана, от выходившего во двор кухонного окна и плотнее задергивала шторы, приговаривала при этом: – Слава Богу, что отец в море, значит, это не к нам... – вспоминал сын капитана К. П. Чухина Валентин. – А я все прислушивался к доносившимся из-за окна голосам и звукам шагов в подъезде: неужели это пришли за соседом по площадке капитаном дядей Васей*** или, этажом ниже, за механиком дядей Колей****?

* 1934 год.

** Бородулин Г. М., «Ничего, кроме правды». Мурманск. 1994.

*** Капитан Василий Сергеевич Земсков.

**** Стармех Николай Григорьевич Дементьев.





Мы жили тогда в квартире со счастливым номером 111 в доме 38 по проспекту Сталина...

А вот председателя Мурманского окружного совета профсоюза рыбаков **Семена Ивановича Кулешова** (на фото), впоследствии почетного гражданина Мурманска, арестовали прямо на заседании бюро райкома партии. Ему инкриминировали 58 статью, пункты 10 и 11 – антисоветская пропаганда и агитация. Дознание вели с пристрастием, а зачастую и с рукоприкладством, но доказать его вину не смогли, продержав в тюрьме 14 месяцев. Семен Иванович вспоминал:

– Сидевший в одной камере со мной командир бригады подводных лодок Северного флота капитан первого ранга Грибоедов Константин Николаевич верил в мое освобождение и эту уверенность вселял в

меня. Пролетарское происхождение меня спасло, а его – выходца из дворянской семьи – нет. В ту страшную пору безвинно пострадали миллионы, и история о них скажет со временем больше, чем я. Клеймо «врага народа» мне еще долго мешало в жизни, в том числе и на фронте. Когда за упорные бои на Мурманском направлении, за высоту 314.9 наш отдельный пулеметный батальон был отмечен командованием, а меня, как политработника, выбрали в политотдел полка, то через некоторое время вышестоящий политотдел указал моему командованию на недопустимость работы «врага народа» на новой должности. Я стал политруком роты, им можно было быть, так как главным в его работе тогда было – первым подниматься в атаку*...

– Были арестованы капитаны Г. А. Калачов, Кошек, Жуков, Добржалский, Раутсен и другие, – пишет Г. М. Бородулин. – Дело дошло и до руководства тралового флота – арестовали начальника флота И. Б. Богачева (вместе с женой), главного инженера флота М. Шошина. Был арестован главный инженер объединения «Мурманрыба» – так тогда назывался штаб рыбной отрасли Мурманска – очень толковый специалист В. Н. Цапенко... В общем, за решеткой оказался почти весь цвет рыбной отрасли Северного бассейна**...

Тревога, недоговоренность, всеобщая подозрительность и молчаливое согласие с действиями органов госбезопасности не способствовали трудовому энтузиазму. Боясь ответственности, некоторые руководители вместо оперативных и действенных мер, необходимых для улучшения работы, принимали половинчатые, расплывчатые решения. И все же страна шла вперед по пути преобразований.

К концу 1930-х годов было осуществлено техническое перевооружение рыбной промышленности. Новыми судами пополнялся траловый флот. Кроме того, активно развивался колхозный прибрежный промысел. В это время работали: Мурманский рыбаколхозсоюз (42 колхоза), Северный рыбаколхозсоюз (54 колхоза), Карельский рыбаколхозсоюз (58 колхозов). Их обслуживали моторно-рыболовецкие станции (МРС). Вылов рыболовецкими колхозами в 1940 году составил: Мурманский РКС – 53 600 центнеров, Северный РКС – 70 600 центнеров, Карельский РКС – 69 600 центнеров рыбы. Из этих цифр видно, что в предвоенные годы прибрежный промысел был достаточно активен***.

Шло большое береговое строительство не только в Мурманске, но и в Архангельске, чей промысловый флот насчитывал 12 траулеров, 137 единиц моторного и 2066 единиц па-

* Газета «Рыбный Мурман» (№ 9 1991 года).

** Бородулин Г. М., «Ничего, кроме правды». Мурманск. 1994.

*** Каргин М. И., «Океанская вахта». Мурманск, 2010.

русного гребного флота. В городе на Двине расширили и реконструировали рыбодобывающие мощности Севгосрыбтреста, который базировал на Архангельск 18 траулеров. Колхозы Севрыбаксоюза обслуживали 7 МРС. В результате этих мер улов рыбы по трем организациям – Севгосрыбтресту, Севрыбаксоюзу и Архморрыбтресту увеличивался и в 1936 году достиг 373,7 тысячи центнеров*.

В мае 1938 года указом Президиума ВС СССР Мурманский округ Ленинградской области был преобразован в Мурманскую область, так что на третью пятилетку рыбный Мурман строил уже самостоятельные планы. В частности, предусматривалось улучшить качество выпускаемой рыбной продукции и расширение ее ассортимента.

В первые годы работы тралфлота большая часть улова разделялась на пласт и шла в посол. Теперь же флот давал стране свежую рыбу, сельдь чанового посола, клипфиск, голландский пласт, рыбную муку, жир, свежую тресковую печень, консервы и граксу. Мурманский рыбокомбинат выпускал более 20-ти наименований рыбных товаров.

Успешно начал 1937 год траловый флот. В числе передовых шли экипажи РТ-29 «Киров», где капитаном был А. И. Стрельбицкий, РТ-71 «Москва», РТ-1 «Акула» и другие. На 1938 год тралфлотовцам была поставлена задача наладить в открытом море и промысел сельди.

Для сельдяного промысла выделили 7 дизельных траулеров. Рефрижераторы тралфлота во время путины должны были принимать рыбу, обрабатывать ее и доставлять в порт. Траулеры и комбайны, работавшие на разведке сельдяных косяков, обеспечивались эхолотами, двусторонними радиоустановками и пеленгаторами. Были повышены заготовительные цены на сельдь, выловленную в открытом море**. Впервые в истории северного рыбного промысла для обнаружения рыбных косяков стали использоваться гидросамолеты.

В предвоенные годы одной из основных задач тралфлота была ликвидация большого разрыва между передовыми и отстающими судами. Флот был разбит на отряды, за которыми закреплялись руководители промысла. После тщательного обсуждения кандидатур на

ХРОНИКА 1937 ГОДА

ЯНВАРЬ. Началось освоение нового промыслового района, названного по имени первооткрывателя – Демидовской банкой.

3–12 МАЯ. Состоялась 2-я Мурманская городская конференция ВКП(б). Делегаты резко критиковали горком за слабую идеологическую деятельность, неудовлетворительную массовую агитацию, недооценку политорганов в рыбной промышленности, запущенность работы с активом. Конференция признала работу Мурманского горкома неудовлетворительной.

28 ОКТЯБРЯ. Приказом А. И. Микояна в тресте Мурманрыба организован отдел промысловой разведки.

8 ДЕКАБРЯ. Моряки траулера «Киров» рапортовали о выполнении обязательства – они выловили за год 60 тысяч центнеров рыбы.

23 ДЕКАБРЯ. На мурманской судовой верфи заложен первый траулер.

29 ДЕКАБРЯ. Бюро Мурманского горкома ВКП(б) приняло постановление «Об обращении стахановцев, ударников и профсоюзного актива предприятий г. Мурманска – «О проведении месячника стахановских рекордов».

* «Поморская энциклопедия», том 3, Архангельск, 2006.

** Здесь и далее из книги «История Мурманского тралового флота (1920–1970 гг.)». Мурманск, 1973.

флагманскую работу были рекомендованы лучшие капитаны: М. И. Кузнецов, В. А. Егоров, Л. М. Шуньгин, С. Г. Пайкачев. В 1939 году экипажи РТ-2 «Ерш», РТ-29 «Киров», РТ-44 «Нева» выловили каждый более 50 тысяч центнеров рыбы, 12 судов добыли по 40 тысяч центнеров, 25 траулеров стали «тридцатитысячниками».

Один центнер выловленной рыбы обходился тралфлоту в 49 рублей вместо запланированных 40 рублей. Однако на РТ-54 «Судак» себестоимость центнера рыбы составляла всего 32 рубля. Экипаж не только перевыполнял план добычи, но и экономно расходовал снаряжение, лед и уголь, снизил расходы на ремонтные работы и большую часть улова сдавал первым сортом. В 1940 году экипажу «Судака» было присвоено звание «Лучший рыболовный траулер СССР».

В предвоенный 1940 год рыбное хозяйство страны добыло 1,3 млн тонн рыбы и морепродуктов, из них почти 60 процентов – во внутренних водоемах, при этом 90 % рыбопродукции выпускалось в соленом и вяленом виде. В составе промыслового флота из 6 000 единиц самоходных судов только около ста единиц имели главный двигатель мощностью 300 л. с. Вылов флота составлял около 30 % общей добычи*.

НА ДРИФТЕРНЫЙ ЛОВ

В январе 1938 года тов. Микоян издал свой приказ, в котором обязывал рыбаков Мурмана освоить технику лова сельди дрифтерными сетями в открытом море и выловить в 1938 году активными видами не менее 5 тыс. тонн. Рыбаки Мурмана выполнили это задание и дали в 1938 году стране 6,8 тыс. тонн дрифтерной сельди. Первый опыт лова сельди в открытом море показал, что Баренцево море обладает огромной сельдяной базой, для использования которой необходим флот, состоящий из сотен крупных деревянных судов типа больших комбайнов, дрифтерботов и сейнеров. К созданию такого флота уже приступили. В настоящее время управление морского государственного лова, входящее в состав треста «Мурманрыба» и имеющее задание организовать большой промысел сельди в открытом море, уже располагает для этой цели 22 крупными судами (12 комбайнов, больших и малых, и 10 дрифтерботов). К началу промыслового сезона 1940 года намечено построить еще 20 дрифтерботов.

Тем не менее огромные возможности развития рыбной промышленности в Баренцевом море еще далеко не освоены полностью. В части сырьевых ресурсов здесь лишь в слабой степени используются огромные запасы сельди: целый ряд районов ее сосредоточения – на западе и на востоке – в частности прибрежных, ловом не затронуто. Даже в отношении трески, являющейся основной промысловой рыбой в Баренцевом море, остаются необловленными самые богатые банки (Медвижинская, Шпицбергенская). Такие ценные рыбы, как пикша и окунь, несмотря на их обилие, вылавливаются в незначительном количестве. Кроме того, остаются неисследованными в промысловом отношении целые районы возможного промысла. Новоземельский, Сев.-Вост. и другие. Все процессы лова рыбы недостаточно механизированы и поэтому остаются чрезмерно трудоемкими.

**Из материалов Оргкомитета
Президиума Верховного Совета РСФСР
по Мурманской области.**

* Каргин М. И., «Океанская вахта». Мурманск, 2010.

МУРМАНСК – ГОРОД РЫБНЫЙ

Траулер возвращается с промысла. Уже мелькнул вдали свет маяка. Судно идет среди снежных гор, окаймляющих узкую ленту Кольского залива. Жарче пылают топки. Чаше подбрасывают уголь кочегары. Матросы выскакивают на палубу из горячей бани и по дороге в кубрик посматривают через фальшборт в темь ночи. Вот впереди мелькнули одинокие огни. Потянулась сияющая нить электроламп на угольных причалах Зеленого мыса. Мурманск близко.

Мурманск сегодняшнего дня – крупнейший в мире заполярный город. Его громадный порт обслуживает многочисленную рыбопромысловую траловую флотилию.

...Годы пятилеток преобразовали лицо города. К 1 января 1931 года в Мурманске было лишь 21 500 жителей, а сейчас его население превышает 130 тысяч человек.

Вместо хаотически разбросанных хибарок, составлявших прежние районы города: «Шанхай», «Порт» и т. д., выросли красивые проспекты с большими двухэтажными деревянными домами. Развертывается строительство многоэтажных каменных жилых домов. Создаются предприятия культурного и бытового обслуживания.

На широком проспекте высятся семиэтажные корпуса домов «Мурманрыбы». В них живут капитаны и механики тралового флота, инженеры верфи и рыбного комбината. Они гордятся своими уютными, благоустроенными квартирами с центральным отоплением, обширными кухнями и ванными ком-

натами, с паркетными полами, хорошей обстановкой, выполненной по специальному заказу в Ленинграде.

Рыбники построили в Мурманске 396 зданий. И все же этой площади не хватает. Рыбная индустрия Заполярья развивается бурными темпами, требует все новых людей. Поэтому надо строить больше и больше домов.

На окраине города расположено внушительное здание морского рыбопромышленного техникума. В светлых аудиториях за партами сидят юноши и девушки, только что окончившие семилетку, и люди, исколесившие немало морей и океанов.

Капитаны, штурманы первых траулеров комплектовались из судоводителей торгового флота. Сейчас большинство капитанов, штурманов, механиков тралового флота – это люди, выросшие на траулерах. Многие из прославленных водителей стахановских кораблей вчера еще были матросами, штурманами. Многие годы плавали они на тральщиках, учились на практике, а затем повышали свою квалификацию в техникуме и, сдав экзамены, получали дипломы на право вождения судов.

Техникум и учебно-курсовой комбинат Мурманрыбы готовят эти кадры, повышают квалификацию практиков, дают им теоретические знания.

Сейчас рыбники Мурманска могут с гордостью сказать: кадры рыбной индустрии Заполярья выросли и воспитаны в Заполярье, в рыбном городе Мурманске.

В. КОВАЛЕВ.
1940 год.

3. Годы и судьбы (имена)

208

Год за десять (1930-е годы)

Судьбы многих из вошедших в этот список людей поломали сталинские репрессии, пик которых пришелся на период так называемого «большого террора» 1937–1938 годов. Сведения о промысловиках и руководителях предприятий рыбной отрасли Севера этого десятилетия подчас скудны, отрывочны. Только в 1980–1990-е годы, когда в нашей стране создавались Книги памяти жертв политических репрессий и КГБ-ФСБ приоткрыло свои архивы, – только тогда появилась возможность получить хоть какую-то информацию о многих, чьи имена не должны быть забыты. Чьи дела, чья жизнь и смерть достойны нашей памяти.

Список фамилий дан в алфавитном порядке.

АНДРИАНОВ Федор Иванович

1894, г. Тула – 08.02.1938, г. Москва

Начальник треста «Мурманрыба» Наркомата пищевой промышленности СССР с 1932 года.

Образование начальное.

До 1930 года – работник уездного исполкома в Туле, представитель Наркомата внешней торговли на Дальнем Востоке. С 1930 года работает на предприятиях рыбной промышленности на Волге, Каспии, затем в системе Союзрыбы.

Арестован (09.11.1937), осужден Военной коллегией Верховного суда СССР по обвинению в участии в контрреволюционной террористической организации (08.02.1938). Расстрелян.

Реабилитирован 24.12.1955 ВС СССР.

АНИСИМОВ Иван Васильевич

25.02.1908, г. Кемь – после 1974

Капитан рыбопромысловых судов.

С 1923 года – рыбак, телеграфист.

С 1931 года, после окончания Архангельского рыбопромыслового техникума – штурман, с 1937 года – капитан на судах Мурманского тралового флота. В 1938 году, когда Мурманрыба пыталась организовать лов сельди в открытом море, возглавлял экипаж траулера «Лещ», который успешно работал на сельдяном промысле.

Участник Великой Отечественной войны, старший лейтенант.

С 1945 года – капитан, капитан-наставник промысловой разведки Мурманрыбы (затем промразведки управления рыбной промышленности Мурманского совнархоза). В 1950-х годах руководитель одного из районов промысла. Из плеяды старшего поколения «баренцевоморских» капитанов, которые, по образному выражению тех лет, знали это море лучше, чем собственную квартиру.

Награжден орденом Трудового Красного Знамени.

С 1974 года на пенсии.

БАЕВ Павел Ильич

28.12.1903, д. Малошуйка Архангельской губернии – 23.01.1972, г. Ленинград

Капитан рыбопромысловых судов.

С 9-ти лет ходил зуйком на мурманские рыбные промыслы, с 1927 года – в рыболовной артели «Мурман» в Териберке.

С 1930 года – в Мурманском траловом флоте: матрос РТ «Сайда», помощник тралмейстера. После окончания учебно-курсового комбината – штурман, старший штурман, в 1940 году возглавил экипаж рыболовного траулера. Капитан Г. С. Попов так отзывался о Баеве: «В молодом штурмане подкупали личная скромность, безукоризненное отношение к служебному долгу и доброжелательность к людям».

В годы Великой Отечественной войны служил в минно-торпедном отделе Северного флота, участвовал в доставке военных грузов и войск на полуострова Рыбачий и Средний. В 1943 году был отозван в тралфлот, ходил в море штурманом, капитаном РТ-29 «Киров», РТ-17 «Комсомолец» и других промысловых судов.

В 1950-е годы возглавлял экипажи СРТ Мурмансельди. Имел не только богатый практический опыт, но и отличался особым, душевным подходом к людям.

С 1963 года на пенсии, но попросился вновь на флот. Вот как сам П. И. Баев об этом рассказал в 1965 году на страницах газеты «Рыбный Мурман»: «Сейчас уже я на пенсии. Под Ленинградом обосновался старость коротать. Ан нет, потянуло к кораблям, к морю, к соленому ветру и крикам чаек, к запаху рыбы, к родным голосам возвращающихся в порт грузно осевших судов. На ремонте вот работаю...».

Награжден орденом Ленина (1954), орденом Трудового Красного Знамени (1950). Избирался депутатом Верховного Совета РСФСР 3 и 4 созывов (1951–1959). В 1970-х годах судоводителям МТФ за безаварийную работу вручался приз имени капитана Баева.

Похоронен в Парголово Ленинградской области*.

«ПАНИКЕРОВ НЕ БЫЛО»

Из воспоминаний П. И. Баева

Я из того поколения, которое сегодня называют ветеранами тралового флота. Это мои сверстники 45 лет тому назад по указанию Ленина пришли сюда создавать промысловый флот. Мы вправе гордиться тем, что дело, которое нам выпала честь начинать, сейчас получило такой расцвет и такой размах. Пусть не посетует молодежь на то, что сегодня мне хочется еще раз вспомнить и напомнить, как мы, ветераны, работали, чтобы вы, молодые, гордились профессией рыбака, знали о традициях отцов, чтобы не роняли морской чести и достоинства.

* В некоторых источниках рассказывается о старшем брате П. И. Баева – Иване Ильиче Баеве. Тоже промысловый капитан, тоже из д. Малошуйка, тоже депутат. Их биографии во многом схожи, вплоть до даты рождения с разницей в один год. Однако в бассейновой газете «Рыбный Мурман», как ни странно, нет ни одного упоминания об И. И. Баеве. О том, что среди пяти братьев Баевых не было Ивана, утверждает и племянница Павла Ильича А. А. Пятышева. Так что ограничимся этой ссылкой.





Павел Ильич Баев
 Фото из архива А. А. Пятышевой

Мне довелось в море ходить с малолетства. Зуйком был. А когда приехал в Мурманск, уже крепко знал, что такое рыба, уважал труд тех, кто промышлял ее. Думаю, не стоит рассказывать, как нам приходилось работать на шняках и ёлах. Каторжный был труд. Да разве можно себе было представить, какие будут корабли?

В 1932 году стали технику применять — поставили кормовые стрелы, стали лебедкой трал поднимать...

Пришлось мне на ремонте доковать БМРТ «Некрасов». Жалею, что по состоянию здоровья не довелось походить на таких великолепных судах. Невольно вспомнил: в 1930 году плавал я на траулере «Сайда». Все матросы — 12 человек, жили в одном кубрике. Тут же кушали, тут же отдыхали, тут и рабочую одежду сушили. Но жили дружно, уважительно относились друг к другу. Не припомню я ни ссор, ни пьянок. Не было их. Слово капитана — закон.

Никто и никогда не позволил себе отстать от рейса или опоздать к отходу. Мы считали это позорным.

Многолетняя жизнь на море дает мне право сказать, что настоящие моряки — люди мужественные, самоотверженные в труде и в дружбе, верные в любви.

Вспоминается мне один рейс в 1948 году на траулере «Комсомолец». Один ураган перенесли, пока на Демидовской банке работали. Потом мы получили сообщение, что у Кильдинской банки есть подходы крупной ровной трески. До конца рейса 5 суток. Запросил разрешение перейти на Кильдинскую банку. Получил «добро». Сделали два траления. К 16 часам море словно замерло, стих ветер. И вдруг сразу гребни волн пеной понесло, а мы с тралом идем.

Когда мы получили сообщение об урагане, он уже бушевал вовсю. Трал правый не смогли подвязать, доски траловые остались незаведенными. Рыбмастер Богданов и засольщик Моисеев задраивали трюмы, когда палубу накрыла огромная волна. Моисеев удержался чудом, а Богданова под лебедку забило. С палубы оборвало все, и антенну в том числе. Дверь невозможно открыть.

Стемнело. Не вижу, что у меня на палубе, не знаю, кто где остался. 12 часов шел носом на волну курсом к северу. Рулевой машинки не было. Штурвал ручной. Предупредил матроса — держать крепче! Он зазевался, когда корма поднялась над водой, винт сработал вхолостую, руль выпустил. Мы втроем едва матроса поймали в рубке, так он полетел. Все лицо ему стеклами порезало.

Моисеев, засольщик Кузнецов, боцман, матросы все же все на палубе сделали. Паникеров не было. Когда пришли в порт — там радость: «Комсомолец» появился! Связи-то не было, нас и потеряли.

**Из статьи «Принимая эстафету»
 в газете «Рыбный Мурман»
 (№ 82 1965 года).**

БАШМАКОВ Виктор Иванович

1893, маяк о-ва Жужмуй в Белом море – 1957, Архангельская область

Организатор мурманского судоремонта, первый директор Мурманской судовой верфи.

С 1914 года – 2-й механик парохода «Кузнечиха». После окончания Архангельского торгового мореходного училища (1915): механик на кораблях Балтийского флота (минном тральщике Флотилии Северного Ледовитого океана), с 1918 года – ст. механик на судах торгового флота, с 1920-го – на военно-морской службе. С 1922 года – зав. механической мастерской объединения «Муробластьрыба» (г. Александровск); с 1924 года – первый директор ремонтной мастерской Мурманской районной промысловой конторы Севгосрыбтреста. Инициатор строительства Мурманского судоремонтного завода, один из участников его проектирования.

С 1933 года – главный механик тралового флота (Архангельск), начальник планово-производственного отдела Соломбальской верфи.

Изобретатель.

С 1955 года на пенсии.



211

Год за Десять (1930-е годы)

ОСНОВАТЕЛЬ МУРМАНСКОГО СУДОРЕМОНТА

Из очерка писателя Владимира Семенова

...Талантливый специалист, новатор, изобретатель, В. И. Башмаков, демобилизовавшись и став заведующим мастерской, изначально задал тон новаторскому духу заполярного судоремонта.

В момент своего старта мастерская тралфлота располагала одной силовой установкой, двумя моторами 33 и 45 л. с., пятью токарными станками, двумя строгальными, шестью сверлильными, кузницей и литейной на 100 пудов. Общая изношенность оборудования – 40 процентов. А живая сила насчитывала всего 15 человек: тридцатилетний заведующий, двенадцать рабочих и два ученика.

В 1927 году строительство Мурманской тралбазы было в основном завершено. В 1928-м правление Севгосрыбтреста в целях приближения к производству было переведено из Ленинграда в Мурманск. С 1929 года благодаря исключительной помощи наркома снабжения А. И. Микояна начался быстрый рост Мурманского тралового флота: сначала за счет импорта, главным образом из Германии, а затем и за счет траулеров, построенных на Северной верфи Ленинграда.

Рост флота вызвал необходимость строить крупный судоремонтный завод. При его проектировании Башмаков сделал много ценных предложений, чтобы расположить цеха СРЗ в соответствии с технологическим маршрутом судоремонта.

*Газета «Вечерний Мурманск»
(6 сентября 2013 года).*



Судоремонтный завод. 1935 год

БЕЛЯЕВ Михаил Степанович

*1908, с. Разбугорье Астраханской области –
21.10.1938, г. Ленинград*

Капитан мотобота Мурманрыбы.

С юных лет ходил в море. Вместе с семьей был выслан в Мурманскую область. Капитан мотобота в Тюва-губе.

22.03.1938 года по надуманным обвинениям арестован, тройкой УНКВД по Ленинградской области приговорен к высшей мере наказания и расстрелян в Левашовской пустоши.

Реабилитирован в 1957 году Военным трибуналом Северного военного округа.

БОГАЧЕВ Иван Борисович

*25.10.1890, д. Пахомово Московской губернии –
1937, г. Мурманск*

Один из первых руководителей рыбной отрасли Мурмана.

Работал на московских заводах литейщиком. Служил в ВМФ. Участник октябрьского (1917) вооруженного восстания в Петрограде. В годы Гражданской войны командовал военными судами на Северной Двине. В 1921 году – комиссар 2-й Карской (Сибирской) хлебной экспедиции.

В 1922–1926 годы – в Мурманске: начальник военного порта и старший морской начальник Северного края. Затем работал в других регионах.

С 1932 года вновь в Мурманске: управляющий промысловым траловым флотом Севтралтреста (1932–1933), начальник управления тралового флота и зам. управляющего трестом «Мурманрыба» (1934–1937).

Награжден орденом Ленина (1935).

Арестован вместе с женой в ходе сталинских репрессий.

В СОЛНЕЧНОМ МАРШЕ***Из репортажа журналиста Б. Мойжеса***

В праздничной раскраске колонн, в звучных песнях, в громких радостных лозунгах шла демонстрация трудящихся Мурманска.

Моряки тралового флота первыми проходят по площади. Во главе их колонны Иван Борисович Богачев и лучший капитан тралфлота Егоров, награжденные орденами Ленина.

Моряки вышли на демонстрацию с женами и детьми. Они держат детей на руках. Дети радостно хлопают в ладоши, когда с трибуны несутся громкие приветствия.

Знатные люди Мурмана возглавляют каждую колонну...

*Из отчета
о праздновании 1 мая.
Газета «Полярная правда»
(4 мая 1935 года).*

БОГАЧЕВ Михаил Григорьевич

1898, д. Березно Гдовского района ныне Псковской обл. – 1987, г. Нальчик

Директор судоремонтного завода Мурманрыбы в 1934–1937 годы.

С 1915 года – в Петрограде: рассыльный, сортировщик газет. С 1918 года трудармеец в продотряде, с 1919-го – в Красной армии: помощник полкового комиссара, комиссар стрелкового полка. Дважды был ранен, за боевые заслуги награжден орденом Красного Знамени.

По окончании Комвуза (1925) – ответственный секретарь коллектива ВКП(б) Балтийского завода. Окончил Ленинградский машиностроительный институт (1934), во время учебы работал начальником механического цеха Балтийского завода, был членом Петроградского Совета.

В 1934–1937 годы – директор Мурманского судоремонтного завода.

Арестован (06.02.1937), приговорен Ленинградским областным судом (27.02.1937) к 10-ти годам исправительно-трудовых лагерей.

Реабилитирован 03.12.1954 года Верховным судом РСФСР.

Последние годы жил в доме ветеранов в Павловске Ленинградской области, затем в Нальчике.



213

Год за Десять (1930-е годы)

ХАРИЗМАТИЧНЫЙ ДИРЕКТОР

Из очерка писателя Владимира Семенова

В 1920 году Богачев в Петрограде на партийной работе. Был делегатом XV Всесоюзной конференции ВКП(б) и XV съезда партии, где выступал по заданию С. М. Кирова «с разоблачением разрушительной работы троцкистско-зиновьевской оппозиции на Балтийском заводе» – это слова из его автобиографии.

Боевитая хватка Богачева, сращенная с основательным образованием, живо сказалась на работе более чем тысячного коллектива Мурманского СРЗ. Харизматичный директор быстро оброс единомышленниками, и уже весной 35-го коллектив и директор завода были премированы за ударную качественную работу.

А потом началась нервотрепка. На завод стали поступать заказы на ремонт кораблей только что появившегося Северного военного флота, и от этих внеплановых заказов, не обеспеченных даже материалами, отказаться было немыслимо, а выполнить без ущерба для графиков невозможно. С таким трудом налаженный плановый ремонт рыболовных траулеров неизбежно рушился.

Вслед за критическими статьями в прессе последовали соответствующие оргвыводы. Летом 1936 года над руководством СРЗ уже нависла гроза: арест ведущих специалистов, большинство которых были выпускниками лучшего в стране Ленинградского политехнического института, не мог не повлиять на ход ремонтных работ. План 1936 года был сорван.

6 февраля 1937 года был арестован и Богачев. Всех арестованных объявили троцкистско-зиновьевской группой и обвинили в контрреволюционном заговоре... Обвинения были абсурдными. Методы дознания применялись пыточные, изуверские. Многие сломались, стали оговаривать Богачева. Надо отдать ему должное, орденосице не сдался. Как отверг поначалу все обвинения в контрреволюционной деятельности, так на том и стоял.

**Из статьи «Тридцать седьмой не минул и нас...»
в газете «Вечерний Мурманск»
(27 сентября 2013 года).**

ДРАККЕ Карл Андреевич*1900, Латвия – ?***Организатор рыбной промышленности на Мурмане.**

Родился в семье крестьян. В годы Первой мировой войны партизанил, в годы Гражданской в составе отряда латышских стрелков воевал на Украине. Демобилизовавшись, приехал в Петроград, учился на курсах по подготовке руководящих кадров для сельского хозяйства, работал в ГПУ.

В 1931 году вместе с группой ленинградских коммунистов был направлен в Мурманск на укрепление кадров рыбной промышленности. Работал в рыбацко-колхозсоюзе, организовывал рыболовецкие колхозы.

В годы Великой Отечественной войны командовал ротой в Ура-Губе. Ходил в море помполитом рыболовных траулеров, в том числе на РТ «Абрек», экипаж которого стал инициатором соревнования за вылов 30 тысяч центнеров рыбы в год.

После войны – начальник сектора подготовки кадров Мурманского тралового флота.

Вышел на пенсию в 1963 году, вел большую политико-воспитательную работу с молодежью.

**ДОСТИЖЕНИЯ МУРМАНСКИХ РЫБОКОЛХОЗОВ**

К началу 1935 г. на Мурмане существуют 20 рыбацких колхозов с числом рыбаков 1 825 человек. Все эти колхозы, объединенные Мурманским межрайрыбколхозсоюзом, расположены в следующих районах: в Полярном – 12 колхозов («Вперед», «Народный труд», «Полярная звезда», «Рая – Каластая», «Рыбацкий труд», «Тундра», «Коминтерн», «Тармо», «Тайсто», «Пох-Як-Тахто», «Ударник» и «Пробуждение»), в Териберском – 6 («Смычка», «Им. Ворошилова», «Северное сияние», «Свободный Мурман», «Рында» и «Им. Клары Цеткин») и в Терском – 12 («Красный Октябрь», «Проявление», «Заря», «1-е Мая», «Передовик», «Всходы коммунизма», «Моряк», «Беломорский рыбак», «Терский рыбак», «Семга», «Артель» и «Север»).

К началу 1935 г. колхозы уже имели 89 единиц моторного флота мощностью в 2001 HP, 991 единицу парусно-гребного

флота, а среди орудий лова уже имелось: 50 кошельковых и 412 тяговых неводов, 22 поддона, 1 885 дрифтерных сетей. Общая же стоимость всех орудий лова составляла к началу 1935 года 1 432 тыс. рублей.

Первое полугодие 1935 г. показывает новый подъем добычи и производительности труда по мурманским колхозам. За 7 месяцев 1935 г. добыто 337,4 тыс. центнера, т. е. почти столько же, сколько за весь рекордный 1934 г. Колхозы имеют все основания довести к концу года общий вылов до 600 тысяч центнеров.

Большие победы мурманской колхозной системы высоко оценены правительством, наградившим т. Кузина И. П., председателя союза, орденом Ленина, т. Маврина, председателя колхоза «Им. Ворошилова», и т. Архипова, бригадира колхоза «Тармо», орденами Трудового Красного Знамени.

ЕГОРОВ Василий Александрович

Погиб в годы Великой Отечественной войны

215

Год за Десять (1930-е годы)

Капитан рыболовных судов Мурманского тралового флота.

В 1929 году – участник приемки в Германии с новостроя траулера «Дальневосточник» и второй штурман во время перегонки этого траулера во Владивосток. Поступив в распоряжение «Дальгосрыбтреста», вместе с другими архангельскими поморами обучал промысловому делу местных рыбаков, ходил старшим штурманом на РТ «Дальневосточник».

В 1935 году, когда Мурманский тралфлот начал пополняться новыми судами отечественной постройки, ступил на капитанский мостик РТ-94 «Жданов». Несмотря на конструктивные недоработки корабля, экипаж добивался хороших экономических показателей. В 1939 году – капитан-флагман отряда судов МТФ.

В мае 1941 года поисковый дрейфтербот «Сазан» под руководством капитана В. А. Егорова вышел на разведку сельди в район Шпицбергена. Война застала судно на промысле в северо-западных районах Баренцева моря. Спасаясь от преследований вражеских самолетов и идя вдоль кромки льдов на восток, дрейфтербот благополучно прибыл в Архангельский порт.

Награжден орденом Ленина (1939).

Родной брат известного капитана А. А. Егорова*.

НЕ ТЕРЯТЬ ВЕРУ В ЧЕЛОВЕКА

Из воспоминаний начальника Мурманского рыбного порта Я. С. Бургутто

...Мне часто приходится вспоминать, как много лет назад бывалый моряк, опытный капитан Василий Александрович Егоров кропотливо возился с каждым членом судового экипажа, чтобы сделать из него настоящего, полезного для Родины человека. Опыт таких воспитателей надо собирать по крупицам и передавать молодежи.

В 1935 году траловый флот начал пополняться новыми кораблями отечественной постройки. Многие еще тогда не были учтены нашими судостроителями, поэтому отдельные корабли имели целый ряд конструктивных недостатков: слабый ход, недостаточную маневренность, плохо держался пар. Были и другие мелкие неполадки и недоделки, которые сказывались на добыче рыбы и ставили такие суда в число отстающих. Перед руководителями флота стояла задача освоить новые корабли, выявить все погрешности, чтобы внести свои коррективы в судостроение. Для этих целей на такие суда посылали опытных капитанов. В числе их был и В. А. Егоров, которому поручили командовать РТ-94. Я работал на этом судне третьим помощником капитана.

* В «Книге памяти» Мурманской области есть строки о Василии Александровиче Егорове, командире сторожевого корабля «Мгла» (СКР-26, бывший РТ «Стрелок»), погибшем 09.03.1942 года в Баренцевом море у мыса Цып-Наволоки на подорвавшемся на mine корабле. И в скобках дано уточнение – «по другим данным погиб на полуострове Рыбачий в штрафном батальоне». Обе версии вполне вероятны: логично предположить, что капитан-промысловик становится командиром боевого корабля, хотя версия штрафбата объясняет замалчивание в послевоенной прессе имени опытного промысловика-орденоносца и брата прославленного капитана, чьим именем называют улицу в Мурманске. Но все это лишь версии – Егоровых на Руси немало. Кстати, одну статью о капитане В. А. Егорове в бассейновой газете «Рыбный Мурман» найти все-таки удалось.

С первых дней работы новый капитан встретил много трудностей. Первые, особенно неудачные рейсы, которые дали плохие результаты по добыче рыбы, вызвали недовольство среди членов экипажа, поэтому не только рядовой, но и командной состав старался любыми путями уйти с этого корабля. Как правило, перед каждым выходом в рейс на судне сменялось 50-70 процентов команды. Из нового пополнения в большинстве были люди, побывавшие почти на всех кораблях флота. Их списывали с судов за пьянку, нарушения трудовой дисциплины или за плохую работу. Бега с корабля на корабль, таким образом они как бы ускользали из поля зрения командования, ими просто не успевали заняться. Они продолжали нарушать дисциплину, пьянствовать. Добра от этого, конечно, ждать не приходилось.

В один из июльских дней, готовя корабль к отходу, мы не досчитались одной трети



РТ «Дальневосточник»



Построен в Кенигсберге (Германия) в 1929 году.

После перегона на Дальний Восток пополнил флот Владивостокского тралтреста. В 1934 году передан АКО (Акционерному Камчатскому обществу), где использовался как административно-разъездное и транспортное судно.

С 1938 года «Дальневосточник» начал работать как промысловое судно. 24.01.1942 траулер вошел в состав «дивизиона рыболовецкой службы» Морлова АКО.

После войны траулер продолжал трудиться на рыбацкой ниве, исправно служа до начала 1960-х годов.

Водоизмещение 431 т, длина 49,6 м, ширина 8,5 м, скорость хода 8 узлов. Оснащено паровой траловой лебедкой.

команды. Проходили часы томительного ожидания возвращения отпущенных на берег моряков и нового пополнения. В кочегарке не было ни одного кочегара. У котла почти сутки находился машинист с учеником.

На обычно спокойном лице Василия Александровича на этот раз появились багровые пятна. Чувствовалось, что он сильно волнуется и глубоко переживает все это. Находясь на мостике, он то и дело посматривал на часы. Около двух часов ночи резкий шум нарушил ночную тишину не только на нашем корабле, но и на стоящих по борту других судах. С грохотом и дребезжанием покатались по трапу с причала на палубу корабля пустые бутылки и пивные кружки, а вслед за ними из тачки буквально выкинули пьяного до беспамятства кочегара Злобина... Кочегары «веселились». Это было не впервые. Поразмыслив, я пришел к выводу, что капитан немедленно спишет подобных «весельчаков» с корабля, как злостных нарушителей, но этого не произошло.

Конечно, такое отношение к случившемуся вызвало недоумение, и я спросил, почему Василий Александрович не списал разгильдяев с корабля. Капитан ответил: «Это не разгильдяи. Это люди, которые заблудились в результате неправильного воспитания»...

В море мне довелось ближе познакомиться с каждым членом экипажа. Кочегары, любившие веселиться довольно дико, оказались прекрасными работниками, мастерами огня. Но они были предоставлены сами себе и на берегу, и в море. Их непосредственный руководитель старший механик Каменев не только не проводил воспитательной работы с машинной командой, но и сам часто пьянствовал вместе с кочегарами, во время междурейсовых стоянок на корабле был редким гостем, а к отходу корабля обычно являлся с опозданием и в нетрезвом виде.

Не лучше обстояло дело у палубной команды. Матросы часто пьянствовали, отставали от корабля и догоняли его либо в Тюва-губе, либо с попутными судами в море. Создававшаяся обстановка была нетерпимой. Нужно было принимать решительные меры. Не имея в то время помощника по политчасти и партийной группы на корабле, капитан Егоров вместе со штурманами начал наводить порядок.

Он кропотливо возился с каждым членом команды, бывая в кубриках кочегаров и матросов, часами вел долгие, по-отечески задушевные и строгие беседы. Он стал интересоваться жизнью и бытом каждого человека, изучать характеры людей, определять их индивидуальные способности, давать рядовым матросам полезные советы – куда им поступить учиться, где и на каком участке они найдут лучшее применение своим силам. Все это подчас действовало лучше, чем самое строгое административное взыскание. Если же такие внушения не помогали, тогда капитан выносил дела нарушителей на обсуждение коллектива. Это была хорошая школа воспитательной работы и индивидуальной, и коллективной.

От штурманов – своих непосредственных помощников – капитан требовал систематического проведения технической учебы. Знания давали силу, уверенность в работе, а это, в свою очередь, рождало самое главное – хозяйское отношение к своему кораблю, к работе. Во время междурейсовых стоянок по просьбе В. А. Егорова представители партийных и комсомольских организаций стали приходить на корабль, проводить беседы.

Много лет прошло с тех пор. Приятно знать, что бывшие рядовые работники, воспитанники капитана Егорова П. Сороченков, Б. Злобин, Я. Тихонов, Я. Агапитов и многие другие работают сейчас на флоте на командных должностях капитанами, штурманами, старшими механиками, проявляют хорошую инициативу как в добыче рыбы, так и в воспитании молодых моряков.

В. А. Егоров погиб во время Великой Отечественной войны при защите советского Заполярья, но моряки и сейчас отзываются о нем с большой похвалой.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 16, 17 1960 года).

ЕПАРИН Михаил Михайлович

**1913 или 1914, д. Гомаша Вологодской области – 15.08.1989,
г. Петрозаводск**

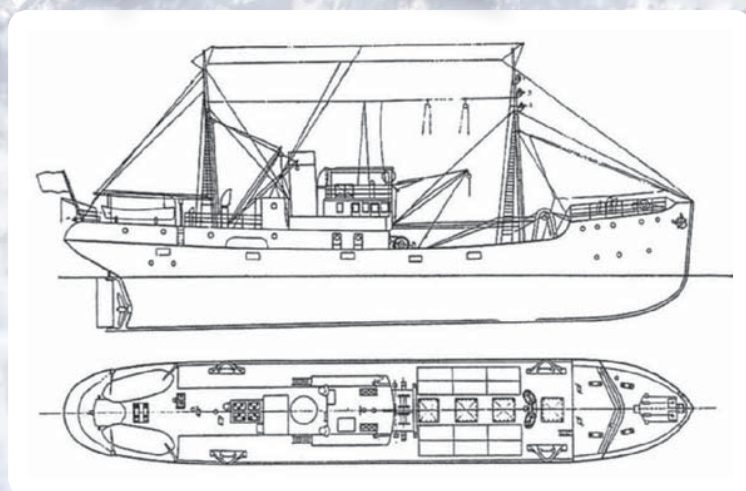
**Капитан на судах Мурманского тралового флота.**

После окончания Архангельского морского техникума (1932) работал третьим помощником на траулере «Судак» у опытного капитана Д. А. Буркова, который стал первым учителем и воспитателем будущего судоводителя. С 1932 года – капитан РТ. По воспоминаниям профессора М. П. Сомова, «Епарин был самым молодым из поисковых капитанов. Горячая любовь к делу и глубокий интерес к выполняемой работе заслужили ему уважение старших товарищей».

Капитан-флагман, капитан-наставник МТФ. В 1957–1958 годы – начальник промразведки. Затем – начальник инспекции по безопасности мореплавания Мурманского бассейнового управления промысловства. С 1961 года – главный капитан Мурманского морского рыбного порта.

С 1969 года на пенсии.

Рыбачья газета писала: «Руководитель взыскательный и требовательный во всем, что касалось работы. Капитан Епарин всегда был заряжен какой-то душевной щедростью ко всем, кого воспитывал и учил. На любой должности он старался работать с максимальной отдачей, смотрел вперед. Проявлял инициативу и самостоятельность».

**РТ-54 «Судак»**

Заложен в 1930 году (Киль, Германия), спущен на воду в июне 1931 года и в этом же году пополнил флот Севгосрыбтреста.

Мобилизован 2.12.1939 года. Переоборудован и переклассифицирован в сторожевой корабль и включен в состав Северного флота.

Участвовал в советско-финской войне. Носил бортовой № 23. Участвовал в десанте в губу Западная Лица в июле 1941 года.

Погиб 11.10.1942 от подрыва на mine в проливе Маточкин Шар.

Водоизмещение 1200 т. Размещения: 53.5 х 9.1 х 4.3 м. ГЭУ дизельная, 650 л. с. Скорость 12.5/8.5 узла, дальность 8500 миль. Экипаж 42 человека.

ЕРМОЛИН Мефодий Кузьмич

1912, д. Шеинская Холмогорского уезда Архангельской губернии – ?

Капитан на судах Северного бассейна.

Окончил семь классов школы. Работал в сапожной артели в Архангельске.

В первый раз вышел в море в промысловый рейс учеником матроса РТ-41 «Максим Горький» Мурманского тралового флота. Затем – штурман рыболовных траулеров, капитан РТ-309 «Мудьюжанин» Севтралтреста.

В годы Великой Отечественной войны – командир отделения рулевых СКР-43 Северного флота.

После демобилизации (1943) руководил экипажами судов МТФ, Мурманрыбпрома, Севрыбхолодфлота.

В 1970 году вышел на пенсию.

Награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Отечественной войны II степени, медалями.



219

Год за Десять (1930-е годы)



РТ-309 «Мудьюжанин»



Заложен 16.10.1931 года на Севастопольском морском заводе им. Серго Орджоникидзе. Сдан 01.05.1933 года.

После постройки вошел в состав Севтралтреста (Архангельск).

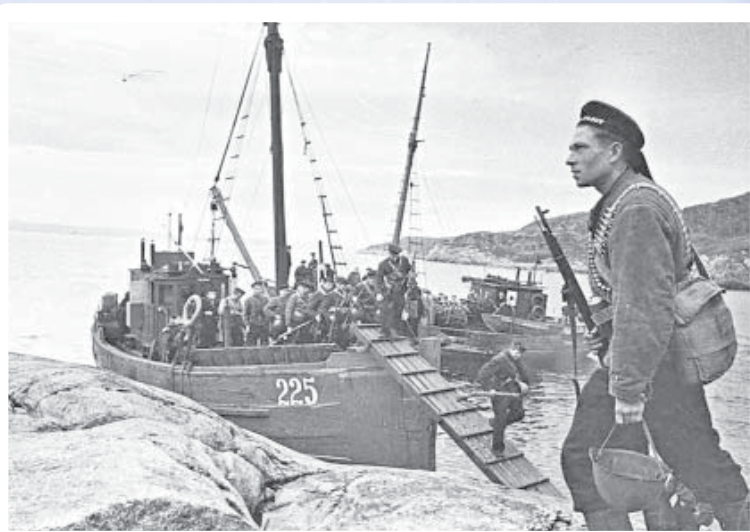
19.10.1939 года мобилизован в состав Северного флота как тральщик Т-4, затем как Т-897. С 15.10.1943 года – СКР-82. Бортовой № 43.

01.04.1948 года принят на баланс АТФ от Мурманрыбы. Списан с баланса 26.10.1963 года.

Основные элементы: длина 49,5 м, ширина 9,0 м, осадка 5,0 м, водоизмещение 1050 т, сдвоенный компаунд мощностью 650 л. с., скорость 10/7,5 узла, дальность 4200 миль. Экипаж 43 человека.

ЗАМАРИН Зосим Павлович*1906, Архангельская губерния – 11.03.1987, г. Мурманск***Капитан на судах Северного бассейна.**

Закончил 2 класса церковно-приходской школы и мореходную школу Соловецкого монастыря. С 12 лет начал работать в рыболовецкой артели на Белом море. Потом работал в порту, ходил матросом на парусно-моторном судне «Жанна д'Арк». С 1930 года – матрос, боцман на экспедиционном научно-исследовательском судне. Окончил курсы судоводителей в Мурманском морском техникуме (1935). С 1939 года – штурман на судах Мурманского тралового флота.

**Высадка десанта**

С сентября 1939 по сентябрь 1940 года – старший рулевой на сторожевом корабле «Штиль». В годы Великой Отечественной войны – старший помощник капитана, капитан кораблей Северного флота.

«Войну я встретил старшим штурманом на РТ-20, – вспоминал З. П. Замарин. – Высадку первую помню. Много нас, человек двести было. Высаживались в Лице, под обстрелом. С одной стороны наш сторожевой корабль, с другой – их эсминец. Они там между собой стреляют, и мы посередине.

После этого стали в порту Владимир на якорь. И вот налетели самолеты неприятеля. У нас было паровое судно с паровой якорной лебедкой. А рядом стояло дизельное, но на нем не успели выбрать якорь. Так погибли мои товарищи, и командир погиб, с которым я до войны плавал, Решетов Александр Васильевич. Только спасли 18 человек, а было 40...»*.

В 1944 году демобилизовался, поступил в распоряжение ПИНРО. С тех пор – капитан на судах научно-исследовательского флота – «Рында», «НИС-5», «Персей-2». Внес большой вклад в науку о путях миграции рыбы.

Рыбацкая газета писала: «Капитан Замарин – честный, квалифицированный судоводитель, хорошо знающий промысловое дело, один из первых капитанов, освоивших лов сельди в открытых водах Норвежского и Гренландского морей»**.

На пенсии с 1965 года.

Награжден орденом Отечественной войны II степени, медалями.

КАПИТАН-ПОМОР ЗАМАРИН***Из воспоминаний И. А. Баранова******

Мне довелось в начале 50-х годов промыслять с тремя капитанами-поморами, в том числе и Зосимом Павловичем Замариным. Это был рыбак от Бога. Он чувствовал рыбу, море,

* Газета «Рыбный Мурман» (№ 24 1983 года).

** Там же.

*** И. А. Баранов, генеральный директор ЧПОРП «Антарктика» (г. Одесса) в 1976–1994 годы, капитан на судах Мурмансельди и ПИНРО (1954–1960 гг.).

берег, судно и, когда я его спрашивал, как он определил ту или иную информацию, он часто не мог объяснить – «нутром чую».

Баренцево море он знал как свой дом. Промышляя в течение месяца в разных районах и разными курсами по магнитному компасу, без единой обсервации, в тумане он мог найти верный курс. Перед снятием в порт 2-3 раза выходил к тралу, осматривал грунтроп, бобинцы, траловые доски, выковыривал остатки грунта, ракушки и т. п., лотом замерял глубину, изучал грунт в выемке лотовой гири, осматривал пойманную рыбу и шел в рубку, где на карте ставил жирную точку, от которой и прокладывал курс. После этого мы в тумане выходили точно ко входу в Кольский залив! Если ветер дул с берега, то по силе ветра и запаху тундры капитан Замарин уточнял дистанцию до берега. Теперь все это «даром» выдают радиолокатор, эхолот, спутник.

При выходе или заходе военных кораблей движение судов в Кольском заливе запрещалось. Зосим Павлович никогда не останавливался, говоря: «Академиев позаканчивали, золотом расшили мундиры, а по заливу нормально пройти не умеют».

В те времена слово ПОМОР звучало гордо и уважительно.

*Из книги «Азчеррыба»
серии «Капитаны рыбного хозяйства СССР».
Херсон, издательство ООО «ПКФ «Стар» ЛТД».
2012.*



«Персей-2»

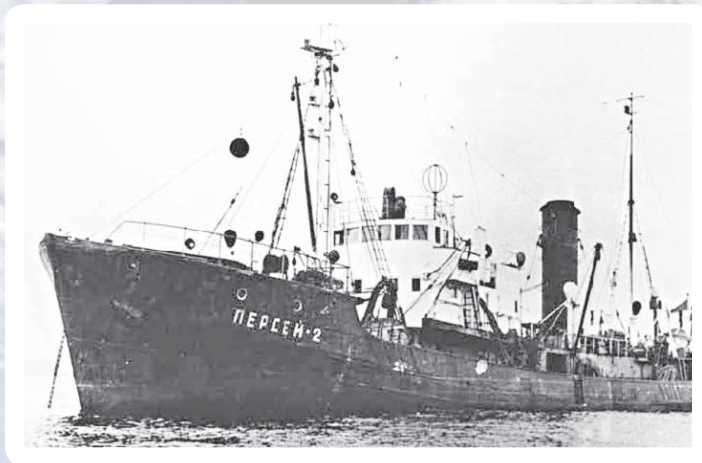
Переоборудованный в исследовательское судно трофейный немецкий пассивный охотник за подводными лодками (1949). Второе судно в династии «Персеев».

Для своего времени «Персей-2» был хорошо оснащен, имел необходимые для морских исследований лаборатории и оборудование. Недостатком была малая автономность плавания – 22 суток (настолько хватало угля в бункере). На судне отрабатывались многие отечественные технические новинки, появившиеся в рыбной отрасли в 1950-х годах: эхолот НЭЛ-4 стал базовым для серийного выпуска эхолотов специально для рыбной промышленности (НЭЛ-5Л).

Впервые в рыбохозяйственной науке нашей страны был осуществлен спуск одностоматного гидростата.

«Персей-2» был задействован, главным образом, в Баренцевом море. Экспедиции судна всегда носили комплексный характер. Одновременно с ихтиологическими наблюдениями проводились океанографические съемки, собирался материал по геологии и гидрологии моря, проводились исследования по продуктивности планктона и бентоса.

Списали «Персей-2» в 1967 году, поскольку уже в этот период суда, работавшие на угле, не отвечали требованиям времени.



ИКОННИКОВ Павел Георгиевич**1901–1946****Начальник Архангельского тралового флота до 1938 года.**

Служил на Балтийском флоте в Кронштадте, где окончил радиошколу. После демобилизации в 1923 году работал радистом на рыболовных судах Севгосрыбтреста.

В 1930–1938 годы – начальник радиосвязи флота (сконструировал и внедрил первый радиопеленгатор). Затем – начальник Архангельского тралфлота.

В 1938 году арестован по обвинению в шпионско-диверсионной деятельности.

В период Великой Отечественной войны – начальник радиосвязи Главного управления Севрыбпрома.

РАДИОФИКАЦИЯ СУДОВ**Из воспоминаний П. Г. Иконникова**

С 1927 года начинается пополнение нашего тралового флота: пришел тральщик «Дзержинский», из-за границы подоспели «Горький» и «Большевик». Дело коренным образом изменилось – это были тральщики, хорошо оборудованные, и по их образцу стали вводить оборудование и на других тральщиках.

Были установлены дальнедействующие радиопередатчики и приемники. Это было особенно необходимо, потому что район лова в то время был уже очень велик.

Газета «Рыбный Мурман», 1977 год.

**РТ-41 «Максим Горький»**

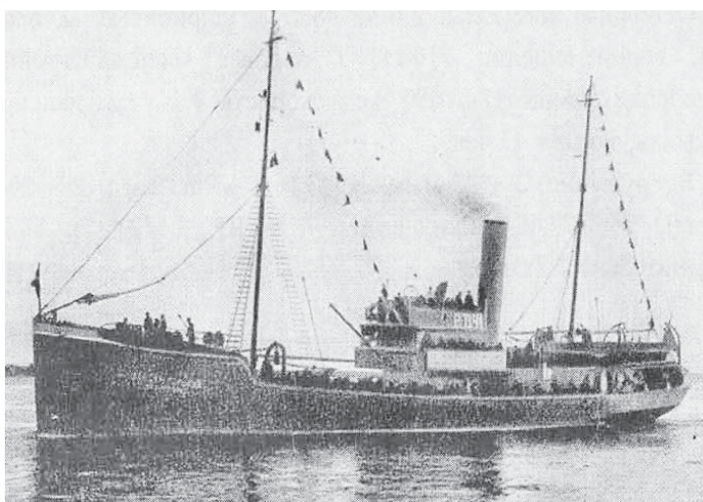
Построен в августе 1928 года на верфи «Union-Giesserei A.G.», Königsberg, Германия. После постройки вошел в состав Севгосрыбтреста. (Архангельск). Затем был переведен в Мурманск.

С 13.08.1941 по 18.03.1945 входил в состав Северного флота в качестве тральщика ТЩ Т-908. Носил бортовой № 62. После войны возвращен Наркомату рыбной промышленности.

Списан предположительно в 1957 году.

Назначение судна: лов рыбы бортовым тралом, обработка посолом, консервирование печени, изготовление муки.

Основные элементы: длина 53,45 м, ширина 8,54 м, осадка 4,18 м, вместимость валовая/чистая 504/168 рег. т, дедвейт 480 т, паровая машина тройного расширения мощностью 660 л. с. Экипаж 43 человека.



КАЛАЙДА Александр Харитонович
?, с. Збурьевка Херсонской области – после 1966

Капитан дальнего плавания.

Первый раз вышел в море, когда ему едва минуло 6 лет. Потом работал коком в рыбацкой артели, боцманом, кочегаром и мотористом, плавал марсовым на паруснике «Гарибальди», служил на линкоре «Марат». С 1928 года – в Керчи, в отделении «Главрыбы».

С 1936 года – в Мурманске: старший матрос, после окончания штурманских курсов – капитан РТ «Грозный». Участвовал в первой сельдяной экспедиции в Атлантику (1938).

В годы Великой Отечественной войны ловил рыбу во фронтовом море, подвозил боеприпасы и горючее, высаживал десанты.

В 1945 году решением коллегии Минрыбхоза СССР переведен на Балтику, в Клайпеду. Возглавлял караван литовских судов в ходе совместной с мурманчанами промысловой экспедиции в Атлантику (1948).

В 1958 году прибыл в Николаев, чтобы принять БМРТ «Глеб Успенский» для керченской базы Гослова, в 1960-м переведен вместе с судном в Севастопольское управление океанического рыболовства. Был капитаном-директором БМРТ «Глеб Успенский», «Жуковский», РТМ-Т «Балаклава». В 1966 году вышел на пенсию, но через месяц ушел в Атлантику на судне «Кальмар» Керченского управления океанического рыболовства.

Интересный факт: Полина Николаевна (жена Калайды) как-то подсчитала, что за 20 лет капитан провел на берегу 1 год 7 месяцев и полторы недели...

Награжден орденами, в том числе орденом Ленина, медалями, среди которых «За оборону Заполярья».

*Из книги «Азчеррыба»
серии «Капитаны рыбного хозяйства СССР». Херсон,
издательство ООО «ПКФ «Стар» ЛТД». 2012.*



Мемориал "Пионерам освоения Атлантики" в Калининграде – один из немногих памятников в России, посвященных рыболовной отрасли. Если точнее, то этот мемориал символизирует подвиг рыбаков первых сельдяных экспедиций в Атлантику. Тогда, в 1948-1949 годы, мурманские и калининградские, литовские и эстонские суда впервые отправились на океанический лов.

Данный мемориал восстановлен по инициативе Ассоциации морских капитанов Калининграда и составляет единую архитектурную композицию с памятником Николаю Чудотворцу

КАРПЕНКО Игорь Александрович
16.03.1905, Бессарабия – 1976, г. Мурманск

Капитан-промысловик Мурманского тралового флота.

Пятнадцатилетним пареньком ходил в Черном море матросом на гидрографических судах и парусниках, с 1924 года стал работать в «Севторгфлоте». Окончил Одесское мореходное училище и весной 1932 года по разверстке Наркомвода прибыл в Мурманск.

В Баренцево море пошел вторым помощником капитана на РТ «Сайда», затем был штурманом на траулерах «Тралмейстер» и «Лебедка». На последнем работал под руководством капитана Н. Е. Скорнякова. В 1935 году возглавил экипаж РТ-10 «Лебедка», участвовал в первых стахановских и зимних рейсах. С 1937 года – командир адмиральской яхты «Жемчужина Севера» СФ.

В 1938 году, на волне сталинских репрессий, арестован, в 1939 – освобожден. В годы Великой Отечественной войны служил на Северном флоте, командир тральщика.

С 1945 года вновь в тралфлоте. Главный капитан МТФ (1951–1953). Одним из первых стал осваивать большие морозильные траулеры. В 1950–1960-х годах руководил экипажами БМРТ «Маяковский», «Достоевский», «Жигулевск», «Ижевск», «Гончаров», стал наставником для многих промысловиков Севера.

Награжден орденами Трудового Красного Знамени, Отечественной войны II степени, Красной Звезды, медалями, Почетной грамотой Мурманского ОИК и ОК ВКП(б) за самоотверженность, проявленную во время урагана в Баренцевом море (1948).

Два сына И. А. Карпенко пошли по стопам отца: Святослав Игоревич стал капитаном, Олег Игоревич работал инженером-теплотехником в МТФ.



И ЖИЗНЬ, И СЛЕЗЫ, И ЛЮБОВЬ...

Из очерка журналистки Т. Брицкой

Морская династия, муж – прославленный капитан... Разве Ольга думала об этом, выходя замуж?

...Высокий красавец-матрос покорила ее с первого взгляда – и на всю жизнь. Было в этом юноше то, что зовется «породой» – выправка, стать, унаследованная от отца, офицера царской армии. В 1905 году часть, где служил подполковник Карпенко, была расквартирована в Бессарабии. Там и появился на свет Игорь. Гарнизонная жизнь, как и теперь, тогда была не самой сладкой, семья часто переезжала. Несколько лет прожили даже в Персии. Вернулись в Россию, в Саратов. Но пожить толком не успели – началась Первая мировая. Александр Константинович ушел воевать в армию Брусилова, участвовал в знаменитом прорыве.

Революцию семья встретила в Одессе. Опасаясь за судьбу близких, отец перешел на сторону Красной Армии. Хотя его сыну дворянское происхождение еще попомнят. А пока Игорь – матрос теплохода «Грузия», загорелый, счастливый, статный. На службе матроса Карпенко ценят. «...Хороший моряк... отважен, сообразителен и находчив, исполнитель и

способен», – такую характеристику перед поступлением в морское училище дал ему капитан.

В училище было интересно, морская наука легко давалась, тянуло к новому. Поэтому, когда выпускникам, молодым специалистам предложили новое дело – поднимать добычу рыбы на далеком Мурмане, Игорь согласился не раздумывая.

Шел 1932 год. В Мурманске их встретили бараки, «чемоданы» – железные фургоны, оставшиеся от строительства железной дороги... После красавицы-Одессы такая «архитектура» удивляла. Да и климат, конечно, не баловал. Но времени на жалобы не было. Работа кипела. В январе 32-го в порт пришел первый траулер отечественной постройки – к концу года таких было уже 11. Всего же флот насчитывал около 50 траулеров. Разворачивались соцсоревнования – между Северным и Дальневосточным рыбными бассейнами, между судами мурманского тралфлота.

Игорь Карпенко стал вторым штурманом судна под названием «Тралмейстер». Новая служба давалась нелегко: северное море с незнакомыми повадками, необычное промысловое судовождение, хитрые снасти. Он изучал все тонкости рыбацкого дела – иной раз вставал даже за разделочный стол. И, конечно, ночи просиживал над лоцией Баренцева моря, над картами.

Мурман приглянулся южанам – рабочие люди, шумный порт, молодой город... Страна встала на новые рельсы. Работать каждому приходилось за двоих. Тогда и зародилось на Мурмане стахановское движение. Начал его в 1936 году траулер «Лебедка», на котором старпомом был Игорь Карпенко. За 18-дневный январский рейс моряки сумели сделать более ста тралений! Почин «Лебедки» поддержал весь тралфлот – команды с новой энергией стали соревноваться в увеличении объемов лова.

А через полгода всеми уважаемый капитан Николай Скорняков подошел к молодому старпому со словами: «Можешь плавать самостоятельно. Считаю неразумным, чтобы на мостике оставались два капитана. Рекомендую капитаном «Лебедки» тебя».

Но на «Лебедке» Карпенко прослужил недолго. Поступило необычное предложение. Легендарный главком Северного флота Арсений Головкин предложил ему стать командиром адмиральской яхты «Жемчужина Севера».

«Жемчужина» была своего рода визитной карточкой флота. Сюда приводили высоких гостей, членов правительства, иностранцев. Здесь нарком Косыгин, увидев сына Игоря, восьмилетнего Славу Карпенко, спросил его с улыбкой: «Кем собираешься быть?» – и получил уверенный ответ: «Капитаном».



Экипаж траулера «Тралмейстер»



Ольга Карпенко с первенцем Славиком

семье вместе с обстановкой, высокие заработки мужа, покровительство главкома. Все закончилось быстро – с первой бомбой, упавшей на Мурманск... С детьми она благополучно добралась до деревни Камышла Куйбышевской области. Тут и начались треволнения. С новорожденной дочкой она осталась одна среди чужих, без родного угла. Поддерживали письма мужа.

«Здравствуй, дорогая Оленька!

Ты знаешь, как тут мается моя душа. Я ничего не знаю о вас. Я не могу вам помочь материально, и это приводит меня в отчаяние. Я вернулся в Архангельск... На севере я наскочил в тумане на камни, мы были на краю гибели, но, возможно, благодаря сверхчеловеческой моей удаче, спасли судно и сами остались живы. Если останусь в Архангельске, выпишу тебя сюда».

С войны Карпенко пришел с орденами...

Когда началась мирная жизнь, Головки не спешил отпускать блестящего моряка, теперь уже командира знаменитого эсминца «Гремящий».

Пришлось Карпенко обратиться в тралфлот с просьбой вытребовать его из армии обратно.

Мурманск восставал из руин, горожане расчищали его, благоустраивали. Промышленность заработала с новой силой. Флот получил новую технику, на его нужды стал работать Кандалакшский механический завод. Капитан вернулся на рыболовецкие суда: водил морозильные траулеры «Маяковский», «Достоевский», «Гончаров», «Ижевск», «Жигулевск». За доблестный труд получил орден Трудового Красного Знамени. В пятидесятые был главным капитаном тралфлота.

Но стержнем семьи оставалась Ольга. Дети ее боготворили – красивую, сильную, излучающую радость...

Но служить здесь было непросто. Завистников находилось достаточно. Кто-то из них написал донос. Тут Карпенко припомнили еще и дворянское происхождение... За ним пришли неожиданно, ранним утром, но жена, предчувствуя беду, заранее собрала арестантский узелок. Капитан отправился в Бутырку. То, что через год Игорь Александрович вернулся домой, почти чудо. Ежова сменил Берия – и ряд дел был пересмотрен.

...Лето сорок первого и в Мурманске выдалось жарким. Горячее солнце не грело, а жгло. Ольга мучилась особенно – она была в положении, ожидала появления ребенка. Славик и Олег – в семье было уже двое мальчиков – пропадали на улице. Было тревожно, а муж в море. Только, кажется, наладился быт: квартира в «капитанском», или «микояновском» доме на проспекте Сталина, доставшаяся

**Газета «Мурманский вестник»
(17 июля 2008 года).**

Статья дана с сокращениями.

КОПЫТОВ Василий Андреевич**08.1906, с. Кушкучара Архангельской губернии – ?**

Капитан рыболовных судов Северного бассейна.

С 1919 года – кок, матрос на судах частных судовладельцев (Архангельск). В 1921 году окончил 4 класса средней школы. С 1926 года – грузчик Мурманского морского торгового порта.

В 1928–1934 годы – матрос, засольщик, помощник тралмейстера, тралмейстер, после окончания курсов судоводителей УКК треста «Мурманрыба» – третий, второй штурман на судах Мурманского тралового флота.

С 1939 года – командир отделения рулевых сторожевого корабля «Ветер» Северного флота, с 1940 года – старший штурман, капитан на судах МТФ.

Награжден орденом Ленина (1950), медалями.



**Тюва-Губа у выхода в Баренцево море.
У причала РТ-94 «Жданов». 1935 год**

КОПЫТОВ Федор Петрович**28.05.1891, Архангельская губерния – 1973**

Капитан на промысловых судах Мурманского тралового флота.

В тралфлоте с 1922 года: матрос, штурман, в 1929–1942 годах – капитан РТ «Аскольд», «Ворошилов», «Енисей», «Зубатка», «Кашалот», «Нева», «Палтус», «Скат» и др. Участник стахановского движения.

Последние три десятилетия жизни посвятил обучению и воспитанию будущих моряков – был мастером и преподавателем в морских ФЗУ и профтехучилищах.

Награжден орденом Ленина, медалями.



Рефрижератор «Пищевая индустрия»

**На рейде Мурманской тралбазы
Фото 1930-х годов**

КОРЕНЕВ Петр Георгиевич
20.11.1908, Архангельск – 14.09.1997



Организатор рыбной промышленности на Севере.

С 1925 года ходил в море камбузником, коком на парусном судне «Серафим» и зверобойном «Персей», матросом на рыболовных траулерах «Дзержинский», «Скат», «Горький». После окончания морского техникума (1932) – штурман РТ «Трал», «Кит», «Белуга». С 1937 года – капитан РТ «Северный», «С. Орджоникидзе», «Двина», главный капитан Мурманского тралфлота.

В 1942–1948 годах – зам. командира Мурманской базы военизированного тралового флота и зам. начальника управления МТФ.

В 1949–1951 годах – заместитель министра рыбной промышленности Литовской ССР. С 1951 года вновь в МТФ. В 1967–1968-м руководил работой промысловых флотилий страны на Патагонском шельфе и в Индийском океане. В 1968 году возглавляемый им экипаж БМРТ «Перемышль» первым в стране превысил годовую добычу рыбы в 150 тысяч центнеров.

Делегат XXII съезда КПСС (1961), в 1965 году входил в состав советской делегации на конгрессе международной организации труда (МОТ) в Женеве.

Награжден орденом Красного Знамени (1943).



РТ-83 «Северный»

Построен в 1935 году на Северной судостроительной верфи, Ленинград.

После постройки вошел в состав Мурманрыбы (Архангельск).

19.10.1939 мобилизован, переоборудован в ТЩ Т-1 и включен в состав Северного флота. Затем – Т-899. Участвовал в советско-финской войне, после чего возвращен Наркомату рыбной промышленности.

25.06.1941 вновь мобилизован, переоборудован в ТЩ-894. Имел бортовой № 40.

За годы войны экипаж корабля 200 суток провел в дозоре, 70 суток в конвойных операциях, уничтожил 5 мин, сбил самолет противника.

После Великой Отечественной войны возвращен Наркомату рыбной промышленности.

Списан до 1964 года.

Водоизмещение 1150 т. Размерения: 55.1 х 9 х 5.8 м. ГЭУ котломашинная, 650 л. с. Скорость 10.3/8 узлов, дальность 4500 миль. Экипаж 44 человека.



КРАВЧЕНКО Александр Андреевич

1910-е годы – после 1979

Капитан на судах Северного бассейна.

Ходил матросом на парусном судне в Черном море, с 1933 года – в Мурманске: матрос на траулерах МТФ.

Окончил курсы тралмейстеров в учебном комбинате, затем курсы штурманов в школе усовершенствования командного состава. С 1940 года – капитан деревянного рыболовного судна «Скат» Морзверрыбпрома.

В годы Великой Отечественной войны возглавлял экипаж бота «Вайда», перевозил людей и грузы по побережью. С 1943 года в Красной Армии – служил в пехоте, был тяжело ранен под Кенигсбергом.

С 1945 года – в Мурманске, как и до войны стал промышлять в прибрежных водах на рыболовном боте (комбайне) «Скат». В 1948 году капитан разъездного судна «Бриз», на котором находилась штаб-квартира начальника промразведки А. Ф. Тарана, руководившего сельдяной путиной в Печенге. Вот как описывает капитана Кравченко корреспондент рыбацкой газеты: «Высокий, сухощавый, узколицый, горбоносый, он здорово смахивал на вождя племени ацтеков, а еще – на «железного пирата» Френсиса Дрейка. По натуре это был человек добрый, приветливый и смешливый. Был он непревзойденный мастер ювелирной швартовки. С ходу «припечатывал» своего «Бриза» к любому судну, и делал это со снайперской точностью, изящно, бесшумно, без толчка. Он называл это «легким поцелуем»*.

В 1950-е годы – капитан поискового сейнера «Эфир», с 1956-го руководил экипажем сейнера «Язь», который в один из годов справился с заданием по вылову рыбы еще в апреле. Затем – капитан поискового океанского сейнера № 620, на котором учились промысловому делу в будущем прославленные капитаны Мурмансельди И. П. Груздев и А. Ф. Мухин.

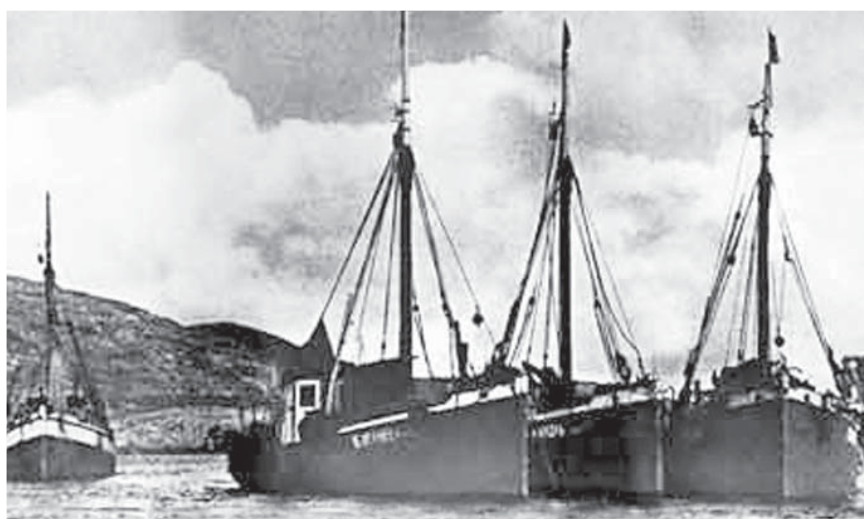
Журналист рыбацкой газеты писал: «На вахте капитан Кравченко. Моложавый на вид. Никто не скажет, что ему уже за пятьдесят. Сам южанин, а на севере с 1933 года. 15 лет занимается кошельковым промыслом»**.

В конце 1970-х годов продолжал работать штурманом-механиком самоходной баржи на Верхнетуломском водохранилище Кольского полуострова.



229

Год за Десять (1930-е годы)



Мотоботы

Фото 1930-х годов

* Газета «Рыбный Мурман» (№ 33 1967 года).

**Газета «Рыбный Мурман» (№ 20 1974 года).

КУЛЕШОВ Семен Иванович

**24.08 (06.09).1906, с. Новорепное Саратовской губернии –
28.08.1991, г. Мурманск**



Организатор рыбной промышленности Севера, почетный гражданин Мурманска (1976).

На Кольском полуострове с 1921 года: учился в школе ФЗУ в Александровске (Полярном), был рабочим на Мурманской морской биологической станции. Окончил совпартшколу, с 1924 года – инструктор по борьбе с беспризорностью губернского комитета комсомола. В 1926-м – слесарь в Мурманском морском порту; в 1929–1931 годы ст. мастер механических мастерских «Севтралтреста».

Затем – председатель Мурманского окружного совета профсоюза работников рыбной промышленности, директор Териберской моторно-рыболовной станции. В 1937-1939 годы был арестован НКВД, но затем освобожден, реабилитирован и восстановлен на работе и в ВКП(б).

В годы Великой Отечественной войны политрук роты 7-го отдельного батальона 10-й гвардейской стрелковой дивизии, остановившей врага на полуострове Рыбачий.

Участник Петсамо-Киркенесской наступательной операции, воевал в Германии.

В послевоенные годы – заместитель начальника Мурманского тралового флота, принимал участие в освоении новых районов промысла, оснащении флота новой техникой, улучшении условий труда и жизни промысловиков.

Затем – на советской и партийной работе. На пенсию ушел с должности зам. директора Мурманского рыбокомбината. Был председателем Совета старейших коммунистов при Мурманском горкоме КПСС.

Награжден орденами Трудового Красного Знамени, Отечественной войны, Красной Звезды.

ЛОБАНОВ Иван Васильевич

1907, д. Костяково Архангельской губернии – ?

В 1938 году – начальник Морлова, в 1939–1940 годы – управляющий трестом «Мурманрыба», капитан на промысловых судах Мурманского тралового флота.

Окончил Ленинградский морской техникум и с 1929 года в МТФ: матрос, третий, второй, старший помощник, с 1937 года – капитан РТ «Сом». Затем – начальник Морлова, управляющий трестом «Мурманрыба».

Позднее работал в Хабаровске, в порту Лазо, в Красноярске.

С 1948 года вновь на судах Мурманского тралового флота. Возглавлял экипаж поискового траулера «Хабаровск», который добивался успеха на промысле. В 1960-х – капитан-наставник на поисковых судах МТФ.

ЛОТОВ Георгий Владимирович

1898 – 10.11.1941

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

В 1930-е годы внес большой вклад в развитие стахановского движения среди рыбаков Северного бассейна. Возглавлял экипаж РТ-71 «Москва», был самым молодым капитаном на флоте. Награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В годы Великой Отечественной войны принял РТ-3 «Красноармеец», который был переоборудован в военный тральщик № 34 Северного флота. Командуя ТЩ-34 первого дивизиона бригады траления Беломорской военной флотилии, участвовал в военных действиях. Погиб вместе со всей командой у мыса Городецкий в Белом море на торпедированном фашистской подводной лодкой тральщике во время проводки транспорта с минами из Архангельска в Иоканьгу.

СТАХАНОВЦЫ МУРМАНСКОГО ТРАЛОВОГО ФЛОТА

Из статьи профессора А. А. Киселева

Самым молодым капитаном во флоте был тогда капитан «Москвы» Г. В. Лотов. Стаж его промысловой работы исчислялся всего тремя годами. На РТ-71 «Москва» он заменил капитана, снятого за аварию и пьянство. Лотов начал с азов: изучал устройство траулера, орудий лова, учился держать корабль на косяках. Учился промысловому искусству серьезно, основательно. То его видели за измерением глубин, то у астрономических приборов, то у разделочного стола со шкерочным ножом или у порванного трала с иглицей в руках. Команда «Москвы» полюбила и глубоко уважала своего нового капитана. Самыми близкими его помощниками были старший механик П. М. Ермолин и помполит И. И. Иванов.

Успехи 1936 года вызвали в тралфлоте новую волну движения за высокие уловы. Команда траулера «Москва» вслед за РТ-29 «Киров» вступила в соревнование за годовой вылов 50 тысяч центнеров рыбы. Обязательства были основаны на точном расчете, и команда «Москвы» их выполнила. За трудовой подвиг капитан Г. В. Лотов был отмечен высокой правительственной наградой – орденом Трудового Красного Знамени.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 102 1975 года).

ТРАУЛЕР «МОСКВА» И ЕГО КАПИТАН

Из воспоминаний капитана Ф. Е. Самкова

Главное в промысловой работе – это выигранное время. Тот, кто умеет ценить время, добивается победы, кто же не бережет его, неизбежно отстает. Ведь каждый сэкономленный час – это в среднем тонна рыбы. Капитан Лотов организовал работу вахт так, что экономия времени на каждом спуске и подъеме трала достигала 12-ти минут, следовательно, при шести тралениях в сутки (тогдашняя норма) Лотов сэкономил 72 минуты. Если прибавить экономию времени при переходе с трала на трал и на починке трала, то в результате команда получала возможность производить добавочное траление.

Вот что рассказывал об одном из своих рейсов капитан Лотов:

«Мы начали рейс на Южном склоне Центрального района. Вскоре, однако, уловы здесь стали уменьшаться, и я решил перейти на Северный склон этого же района. По прежним наблюдениям здесь в июне рыба ловилась хорошо. Мы не обманулись в расчетах. Каждый подъем трала приносил не менее трех тонн рыбы, а некоторые – до десяти тонн. Рыба была

преимущественно крупная. Косяки ее в этом районе передвигались быстрее, чем обычно, и успех лова зависел от умения поспевать за ними. Для этого нужно было тщательно анализировать промысловую сводку, сопоставлять результаты работы отдельных судов, обобщать эти данные, учитывая прошлый опыт. Мы поступали именно так, и это помогло нам в течение всего рейса держаться в центре косяка. В среднем мы тралировали по 14 часов 24 минуты в сутки против 13 часов 30 минут по нормативам. Главная машина и все механизмы работали безукоризненно. Сделав 86 тралений, мы не допустили ни одного заверта трала. Июньский рейс закончился удачно. Мы взяли 4234 центнера рыбы, выполнив задание на 127 процентов».

Умение держаться на косяке в сочетании с экономией времени при тралении и обработке улова, а также максимальное сокращение стоянок в порту – все это дало прекрасные результаты. Уже в 1937 году траулер «Москва» занял одно из первых мест в траловом флоте.

Глубокой осенью и зимой, когда уловы уменьшаются, некоторые капитаны рыщут по морю в поисках рыбы и, потеряв время на переходы, возвращаются в порт с пустыми трюмами. Лотов не следовал их примеру. Зная, что в это время года больших подъемов ожидать трудно, он довольствовался малым: промышляя на одном-двух квадратах и, благодаря тому, что не тратил времени на переходы, успевал выполнять задание. Экономия времени и здесь приносила успех.

Был в 1938 году период, когда треска ловилась плохо. Капитаны напрасно гонялись за нею по всему морю. Лотов же в это время переключился на лов пикши. Для этого ему пришлось кое-что изменить в технике траления. Пикша – рыба донная, и обычный бескрылый трал оказался для лова недостаточно эффективным. Лотов вернулся к старому тралу с крыльями, стал больше травить ваеров, увеличил ход судна. В результате уловы «Москвы» за час траления увеличились на 30-40 процентов.

Так, маневрируя техникой в соответствии с изменяющейся обстановкой, капитан Лотов неизменно добивался успеха.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 68 1965 года).



РТ-3 «Красноармеец»



Место постройки судов данного типа: NORDSEEWERKE, Германия.

Заложен в 1930 году и в этом же году вступил в строй.

В 1933 году прибыл в Мурманск из Владивостока, получив номер погибшего РТ-3.

Мобилизован 25.06.1941, переоборудован в тральщик и вошел в состав Северного флота (Т-889, ТЩ-34).

Торпедирован и потоплен 14.11.1941 года германской подводной лодкой «U-752» у островов Острые Лудки.

Водоизмещение 1100 т. Размещения: 51.1 х 9.1 х 3.8 м. ГЭУ котломашинная, 700 л. с. Скорость 10.5 узла, дальность 4100 миль. Экипаж 43 человека.

МАЕВСКИЙ Витольд Михайлович
1908, г. Санкт-Петербург – 11.1978, г. Ленинград

Капитан рыбопромысловых судов, начальник Мурманского тралового флота.

Работал токарем, слесарем, после окончания Одесского морского техникума (1931) – в МТФ. Был направлен старпомом к опытному капитану-помору В. Ф. Безбородову, чья промысловая школа позволила Маевскому через четыре года принять корабль. С 1937 года – главный капитан флота.

В январе 1942 года возглавлял экипаж РТ-68 «Енисей», который был торпедирован немецкой подлодкой и затонул. Команде, потеряв одного человека, удалось спастись на шлюпках. С 1942 года командовал штабом Управления военизированного флота Главсеврыбпрома.

После войны вернулся в тралфлот: капитан-наставник, капитан-флагман, начальник отдела, начальник морской инспекции, с 1953 года – зам. начальника управления флота, затем начальник МТФ. Под его руководством поступившие на флот БМРТ (большие морозильные рыболовные траулеры) успешно освоили промысел на Большой Ньюфаундленской банке.

С мая 1958 года по декабрь 1962 года возглавлял промысловую разведку главка «Севрыба». Затем работал в аппарате Минрыбхоза СССР.

По воспоминаниям современников В. М. Маевский был страстным, принципиальным, честным и бескорыстным человеком, неутомимым борцом за судьбы и жизни рыбаков.



233

Год за Десять (1930-е годы)

ДОБРОЕ СЛОВО О КАПИТАНЕ

Из воспоминаний В. М. Маевского

Вся моя жизнь связана с рыбной промышленностью Севера. Здесь я начинал свою морскую карьеру в хорошем смысле этого слова. Сейчас, когда кадров штурманов много, выпускники мореходных училищ проходят выучку, начиная с четвертого помощника капитана на БМРТ и третьего помощника на обычном бортовом траулере. Мне повезло. Тогда была бедность в кадрах, и я сразу после окончания мореходного училища был назначен старшим помощником. Попал к опытному капитану-помору Василию Федоровичу Безбородову. Это его школа моряка-промысловика позволила мне через четыре года принять корабль. А еще через два года я уже был главным капитаном тралового флота. И сегодня, когда у меня вся голова поседела, мне по-человечески приятно вспоминать, что много лет назад я был начальником тралового флота.

Мысленно возвращаясь к прошлому, вспоминаю, что еще в тридцатых и сороковых годах мы поднимали насущные и сейчас вопросы, связанные с авторитетом капитана, с его ролью в хозяйственной деятельности корабля и ответственностью перед государством. Мне на всю жизнь врезались в память слова бывшего наркома рыбной промышленности страны А. И. Микояна. В тридцатых годах он часто бывал в Мурманске и однажды на одном из совещаний работников рыбной промышленности сказал: капитан – это ведущая фигура, и к нему нужно относиться с уважением. Кстати сказать, сам Анастас Иванович относился к капитанам и старшим механикам с особым уважением...

О тесной связи капитанов с наркомом говорит и тот факт, что мы каждый квартал отчитывались перед ним о выполнении плана экипажами. Мы посылали ему отчет на одной страничке с цифрами результатов работы, а на другой писали о своих нуждах и вносили предложения, что надо сделать для улучшения работы флота. И, что удивительно, – это была не простая формальность. Отчеты капитанов возвращались руководству флота с указанием сделать то-то и то-то по предложениям капитанов.

Я помню хорошо то время, когда хозрасчет на судах был действительным хозрасчетом. Капитаны промысловых судов имели чековые книжки и вынуждены были считать каждую копейку. Помню такой случай. Мой траулер выходил из ремонта, но у меня не хватило денег рассчитаться с заводом за выполненную им работу. Чтобы выйти из затруднительного положения, я вынужден был занять несколько тысяч рублей у другого капитана, который занимался промыслом и имел на своем счету солидные средства.

В Мурманске, листая подшивки газет, я натолкнулся на выступление капитана БМРТ «Добролюбов» П. П. Решетова на собрании актива областной партийной организации. Там он привел анекдотичный факт о том, как он вынужден был просить лучших моряков судна, которых он собирался премировать за отличную работу в порту, написать ему заявления ... с просьбой об оказании материальной помощи. Иначе Решетов поступить не мог. Он лишен возможности самостоятельно распоряжаться фондом капитана-директора.

Директорский фонд капитана был и в наше время. Разница только в том, что средства из этого фонда я, как капитан, мог использовать вплоть до строительства жилья для моряков своего корабля. Старожилы Мурманска должны помнить целые кварталы жилых домов, возведенных в районе Жилстроя и принадлежавших командам рыболовных траулеров. Эти дома были построены на средства директорского фонда, а квартиры в них распределялись судовыми комитетами среди моряков, нуждавшихся в жилье.

Это было в то время основным стимулом закрепления кадров за каждым судном. Моряк, порывавший связь с траулером, лишался жилплощади. Поэтому люди годами трудились на одном траулере и уходили с него лишь в случае выдвижения.

Мы имели возможность за счет директорского фонда не только премировать лучшего промысловика, но даже купить ему путевку на курорт, если он нуждался в лечении...

Наблюдая теперешнюю деятельность капитанов, иногда приходится только удивляться. Уж очень много у них ненужных никому нянь. В море их мелочно опекают руководители промысла. Без их разрешения капитан траулера не может, как говорится, «ни шагу ступить». В порту опекают специалисты множества служб. Тут и инспекция безопасности мореплавания, капитан порта и службы главного капитана флота, пожарная и санитарная инспекции, а вдобавок ко всему – производственные отделы флота. Всем что-то нужно. Все требуют, вызывают «на ковер». И что же остается делать капитану? А если прибавить ко всему бесконечные вызовы капитанов на совещания, заседания и графики, то, естественно, возникает вопрос: когда он будет по-человечески отдыхать в кругу семьи и друзей, развлекаться, пользоваться благами культуры на берегу?

В конце концов, капитан не аскет – ему свойственно все человеческое. И он тоже хотел бы иногда выпить рюмку доброго вина с товарищами по работе. Но для личной жизни у капитана времени не хватает. И не случайно, что наши капитаны, даже имея лишние сутки, чтобы побыть на берегу, стараются уйти от этого «чрезмерного внимания» в море, где дышится несколько легче.

В связи с этим вспоминается такой случай. В бытность моей работы начальником Мурманского тралового флота, мне довелось побывать в Англии. Я ознакомился с рыбной промышленностью этой страны. В порту Гримсби, осматривая рыболовные суда, я попросил сопровождавшего меня чиновника Министерства устроить мне на борту одного из траулеров, пришедшего с Баренцева моря, встречу с капитаном. Чиновник этот несколько смутился, а затем сказал:

– К сожалению, вашу просьбу я не могу выполнить. Шкипер Томсон отдыхает. Но, если вы очень хотите с ним встретиться, то вечерами мистер Томсон бывает в ресторане «Три мушкетера».

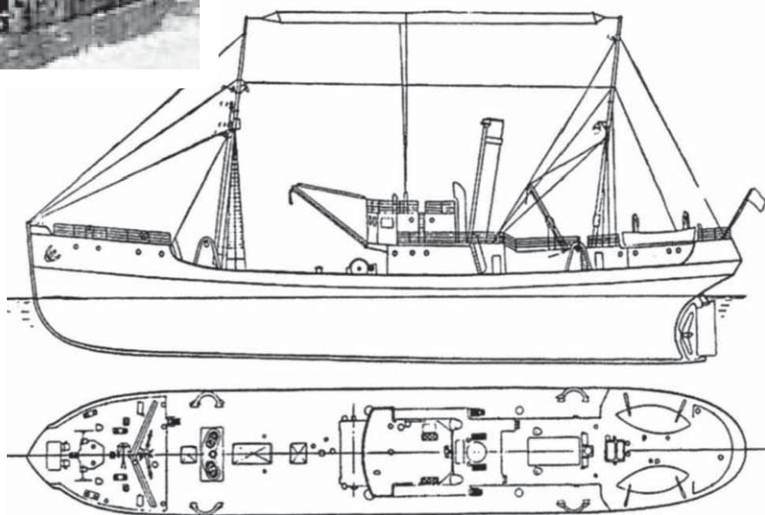
Я не за то, чтобы наши капитаны проводили свои вечера в ресторанах Мурманска. Но я за то, чтобы капитан, пришедший с моря, где он много потрудился, имел время для хорошего отдыха, чтобы его не нервировали, не дергали без нужды по любому поводу.

Как старый капитан, я уверен, что в недалеком будущем слово капитан будет писаться с большой буквы.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 131 1965 года).



РТ-68 «Енисей»



Место постройки судов данного типа: Северная верфь, г. Ленинград, СССР (I серия). В Мурманске – с 1932 года.

17.01.1942 года потоплен германской подводной лодкой у мыса Черный в юго-восточной части Баренцева моря, в 20 милях от Мурманского берега. Один человек погиб. Экипаж и капитан В. М. Маевский на шлюпках в 20-градусный мороз добрались до берега у становища Варзино.

Корпус стальной, клепаный. Водоизмещение 1107 т, длина 53,4 м, ширина 9 м, осадка 4,27 м. Полезный груз 420 т. Мощность машины 650 л. с. Экипаж 41 человек.

МАЛЫГИН Федор Сидорович**02.10.1909, с. Койда Архангельской губернии – 25.07.1988****Капитан на судах Мурманского тралового флота.**

Родился в семье рыбаков-поморов. В 1936 году «капитанил» на колхозном мотоботе. В годы Великой Отечественной войны командовал тральщиком Северного флота.

После войны пошел вторым штурманом на РТ «Бредов» МТФ. В первой половине 1960-х годов возглавлял экипаж опорно-показательного РТ-157 «Лоцман», где обучались промысло-

му мастерству судоводители флота, выходя в море дублерами капитана. В 1966 году руководил экипажем РТ-159 «Моршанск».

Награжден двумя орденами Красной Звезды, орденом Трудового Красного Знамени, медалями.

Жена, Таисия Петровна – тоже ветеран войны и тралфлота. Вышла за Ф. С. Малыгина после войны, взяв его, вдовца, вместе с пятью детьми.

МАНТЕЙФЕЛЬ Борис Петрович**12.04.1907, г. Москва – 10.03.1989, г. Москва****Ученый-гидробиолог, доктор биологических наук, лауреат Государственной премии СССР (1948).**

Исследовательскую деятельность начал в ГОИНе в 1932 году. Окончил Московский государственный университет (1934). В 1934-1946 годы работал в ПИНРО заведующим лабораторией биологии моря, руководил гидробиологическими и рыбохозяйственными исследованиями на Севере.

Разработал концепцию ведущей роли планктона в поведении и формировании скоплений сельди. Участник экспедиции 1939 года в район архипелага Шпицберген на судне «Николай Книпович», открывшей скопления крупной сельди, так называемый «полярный залом». Это открытие зимующих скоплений сельди явилось ключом к разгадке схемы миграций разновозрастных косяков и основой развития широкомасштабного промысла сельди в Норвежском море в 1950–1960-е годы.

В годы Великой Отечественной войны вместе с ПИНРО эвакуирован в Архангельск.

С 1946 года – сотрудник, в 1967–1986 годы – зав. лабораторией поведения низших позвоночных Института проблем экологии и эволюции им. А. Н. Северцова. Руководитель секции подводных исследований Океанографической комиссии АН СССР.

Награжден орденом «Знак Почета».

МАРКЕЛОВ Михаил Иванович

05.10.1895, д. Погостище Архангельской губ. – 22.08.1960

Начальник Мурманского морского рыбного порта (ММРП) в 1934, 1938–1939 годы.

С 1910-х годов разнорабочий, лесоруб, кочегар, матрос на судах Северного морского пароходства. В 1918 году арестован белогвардейцами и содержался в тюрьме (Архангельск). С 1920 года – политрук в ВМФ.

В Мурманске после окончания курсов морского транспорта (Ленинград, 1929) – морской агент. С 1932 года – начальник траловой базы «Мургосрыбтреста», с 1934 – первый начальник ММРП.

«Обладая большими организаторскими способностями, Маркелов не жалел ни сил, ни времени для налаживания ритмичной работы порта, – сообщает сайт ММРП (portofmurmansk.ru). – Во исполнение директивы наркома трест неоднократно делал попытки в течение 1934 года перевести свои предприятия на полный хозрасчет и прямое банковское финансирование. Однако тяжелое финансовое положение треста «Мурманрыба», недостаток оборотных средств и политика прежнего руководства треста тормозили и срывали эту работу. Только с 15 ноября 1934 года удалось перевести все предприятия Мурманрыбы на прямое банковское кредитование, осуществив полный хозрасчет».

Очевидно, этот год для первого директора рыбного порта был непростым, если учесть «генеральную чистку» в рядах ВКП(б) 1934 года в преддверии усиления сталинских репрессий второй половины 1930-х годов. Так что вскоре Маркелова переводят в тралфлот – зам. начальника МТФ. А после окончания Академии Наркомата пищевой промышленности (1938) – вновь назначают начальником ММРП. Впрочем, ненадолго*.



Мурманский рыбный порт. У причалов рыбокомбината
Фото 1930-х годов

* На этом данную биографическую статью приходится закончить, так как слишком противоречива и скудна информация о дальнейших годах жизни первого директора Мурманского морского рыбного порта.

МАРТИ Юлий Юльевич**24.02.1906, г. Керчь Крымской области – 30.04.1980**

Ихтиолог, доктор биологических наук (1954), профессор, лауреат Государственной премии СССР (1948), исследователь биологии и промысла морских и пресноводных рыб бассейнов Атлантического и Тихого океанов.

В рыбной промышленности с 1921 года: рыбак, наблюдатель научной ихтиологической станции, зам. директора Азово-Черноморского НИИ, технический руководитель Крымского рыбтреста. В 1922–1923 годы участвовал в Азово-Черноморской экспедиции под руководством Н. М. Книповича.

Окончил Керченский общеобразовательный техникум, рыбохозяйственный факультет Тимирязевской сельскохозяйственной академии (1929).

С 1938 года – на Севере. Под его руководством организуются экспедиции на НИС «Персей» и «Книпович». Еще в довоенные годы пришел к открытию обитания старших возрастных групп сельди около

Шпицбергена, где начали добычу «полярного залома». В докторской диссертации обосновал широкомасштабное развитие промысла сельди в Норвежском море.

Он писал:

«Пути и перспективы развития сельдяного промысла в Заполярье теперь вполне ясны. Устойчивый промысел сельди возможен только при создании активного лова. Что же касается прибрежного дрефтерного лова, то он, будучи ограничен во времени, может играть роль только дополнительного промысла, как и запорный лов в фиордах.

Чем шире мы охватим районы открытого моря, тем устойчивее будут уловы. В частности, вряд ли можно переоценить значение шпицбергенского района, в котором сельдяные косяки представлены 10-12 возрастными группами. Запасы мурманской сельди велики. Они не будут ограничивать промысла».

Участник Великой Отечественной войны.

Инициатор расширения широкомасштабных исследований ПИНРО в открытом океане.

С 1956 года работает во ВНИРО – заместитель директора института по научной работе. Участвовал в постройке новых исследовательских судов, возглавил первую советскую рыбопромысловую антарктическую экспедицию. Работает в институте океанологии АН СССР.

Награжден орденами Ленина, «Знак Почета». Его именем был назван один из крупнейших научно-исследовательских кораблей ПИНРО – МИ-0771 «Профессор Марти».

«ПОЛЯРНЫЙ ЗАЛОМ»

Из статьи зав. музеем ПИНРО В. Димитровой

Еще со времени Мурманской научно-промысловой экспедиции (1898–1909 гг.) было известно, что на Мурмане время от времени появляются огромные скопления сельди. Нарком А. И. Микоян поставил перед учеными задачу: найти сельдь в открытом море и начать ее промысел. Под руководством Ю. Ю. Марти организуются две экспедиции на судне «Пер-

сей», в результате которых были открыты нерестилища мурманской сельди у северо-западного побережья Норвегии.

В 1939 году на судне «Книпович» в районе Шпицбергена он находит плотные скопления крупной сельди старших возрастов, названной «полярным заломом».

Великая Отечественная война прервала мирный труд ученых и рыбаков и на несколько лет отодвинула освоение этого района промысла. На третий день войны Ю. Ю. Марти (в то время и. о. директора ПИНРО) уходит добровольцем на фронт и служит, защищая северные рубежи нашей Родины. В феврале 1944 года он был отозван для организации реэвакуации института из Архангельской области в Мурманск и возобновления исследований в Баренцевом море.

В феврале 1944 года он был отозван для организации реэвакуации института из Архангельской области в Мурманск и возобновления исследований в Баренцевом море.

В 1946 году Ю. Ю. Марти вновь организует экспедицию к берегам Шпицбергена на двух небольших судах ПИНРО «Рында» и «Кашалот», изучает летние миграции сельди. В 1947 году была доказана возможность успешного промысла «полярного заломы»...

Всю работу по исследованиям Ю. Ю. Марти тесно увязывает с практикой промысла. Он многие месяцы в году проводит в море на исследовательских судах ПИНРО и работает в штабе сельдяной экспедиции, давая конкретные советы по организации лова и расстановке судов. Под редакцией Марти издаются многочисленные пособия для капитанов сельдяного флота. Прогнозы состояния запасов атлантическо-скандинавской сельди, рекомендации по развитию отечественного сельдяного рыболовства помогли рыбакам Мурманска успешно осваивать новые районы промысла в Норвежском и Гренландском морях.

Будучи ученым с исключительной энергией, огромным организаторским талантом, глубоко преданным науке и обладающим редким умением немедленно ставить полученные научные данные на службу отечественному промыслу, – свои многолетние исследования по сельди Ю. Ю. Марти обобщает в диссертацию «Сельди Северной Атлантики и Тихого океана», защищенной им на ученую степень доктора биологических наук.

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 9 1986 года).**



МЕСЯЦЕВ Иван Илларионович*02.07.1885, Северный Кавказ – 07.05.1940, г. Москва*

Профессор, доктор биологических наук, один из организаторов и первый директор Плавучего морского научного института (ПЛАВМОРНИИ), предшественника ПИНРО. Создатель (вместе с Н. М. Книповичем и Г. А. Ключе) рыбохозяйственной науки на Мурмане.

В 1904 году поступил в Санкт-Петербургский технологический институт, но был отчислен за участие в студенческой демонстрации. Участник революции 1905–1907 годов, член РСДРП, профессиональный революционер. За подпольную работу ссылался на каторгу.

Окончил физико-математический факультет Московского университета (1912). Стажировался во Франции. В 1913–1932 годы – ассистент, преподаватель, руководитель университетской биологической станции на Белом море (1918–1920), доцент, профессор, зав. кафе-

дрой зоологии, декан факультета Московского университета.

С 1921 года – директор Плавучего морского научного института, с 1929 – директор Государственного океанографического института (ГОИНа), в 1933–1940 годы – сотрудник Всесоюзного института рыбного хозяйства и океанографии.

Участник работ на Мурманской морской биологической станции (1910, 1911), экспедиции на пароходе «Малыгин» в Баренцевом и Карском морях (1921), руководитель отряда Северной научно-промысловой экспедиции в Баренцевом море (лето 1920).

Руководитель строительства судна «Персей» и многих научно-исследовательских экспедиций на нем (1923–1927). Инициатор применения аэрофотосъемки для изучения миграций промысловых рыб.

Имя И. И. Месяцева присвоено Мурманскому морскому рыбопромышленному колледжу, научно-исследовательскому судну ПИНРО (1952–1970), в его честь названы мыс на Земле Франца-Иосифа, подводная горная цепь (600 км) в Атлантическом океане, гора на Земле Королевы Мод (Антарктида).

ТАЛАНТЛИВЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ*Из статьи зав. музеем ПИНРО В. Димитровой*

Родился Иван Илларионович в семье казаков, выходцев из Запорожской Сечи. Детство провел среди Кавказских гор и степей. Часто и подолгу пропадал со сверстниками на охоте, и такой образ жизни выработал у мальчика самостоятельность и бесстрашие.

В студенческие годы проявились его пылкий творческий ум, способность на основе фактического материала делать широкие оригинальные обобщения. А преподавательская работа в Московском университете выявила его большие организаторские способности.

Летом 1920 года И. И. Месяцев участвовал в Северной научно-промысловой экспедиции, изучал фауну Баренцева моря. В том же году он приступил к самому важному этапу своей жизни – организации широких океанологических исследований.

Создание Плавучего морского научного института (Плавморнин) позволило И. И. Месяцеву и другим сотрудникам института в тяжелейших условиях разрухи организовать крупную океано-логическую экспедицию. Нужно было получить судно, оборудовать его под экспедиционное, подобрать штат научных сотрудников и самое главное – снабдить корабль топливом и продовольствием, включая и неприкосновенный шестимесячный запас. Много-численные трудности были преодолены только благодаря



Научно-исследовательское судно «Месяцев»

исключительному организаторскому таланту И. И. Месяцева, его неукротимому энтузиазму. Эта первая и с таким трудом организованная экспедиция Плавморнина в августе 1921 года вышла в море на ледокольном пароходе «Малыгин» (бывший «Соловей Будимирович»). Опыт морских исследований, полученный в плавании на «Малыгине», помог И. И. Месяцеву спланировать, построить и оснастить первое советское научно-исследовательское судно «Персей», которое своими замечательными походами прославило советскую океанографическую науку далеко за пределами нашей Родины.

Месяцев был вдумчивым и внимательным руководителем, отличался большой скромностью. Он был для своих сотрудников одновременно старшим товарищем и примером для подражания. Творческая атмосфера, царившая в институте, привлекала и крупных ученых, и талантливую молодежь. В результате усилий ученых Баренцево море оказалось значительно изученным. И встала задача промыслового освоения исследованных районов. А расширяющийся промысел требовал более глубоких исследований, поэтому Плавморнин был переведен на побережье Мурмана и в 1929 году объединен с Мурманской биологической станцией, старейшей в нашей стране. Новая организация стала называться Государственный океанографический институт (ГОИН), во главе которого был поставлен И. И. Месяцев.

С этого времени океанографическая наука Севера приобретает прикладной характер. По инициативе И. И. Месяцева ГОИН заключил договор с Северным траловым трестом, обязуясь всемерно помогать рыбакам в деле обнаружения рыбных косяков и организации промысла.

Иван Илларионович возглавил научно-промысловые исследования в Северном бассейне. Огромная эрудиция позволила ему лично наметить первые рейсы поисковых судов и организовать группы исследователей. Промысловая разведка стала строиться на научном прогнозировании. Были составлены первые промысловые карты с указанием глубин, грунтов и точных сведений о распределении течений. В 1936 году ученые Полярного института стали выдавать рыбакам бассейна первые промысловые прогнозы, помогающие проводить рациональное использование сырьевых ресурсов.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 44 1984 года).

НИЗГИРЕВ Николай Федорович
 ? – 18.07.1974, г. Мурманск

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

В МТФ с 1935 года: третий, старший помощник капитана, с 1937 года – капитан РТ.

В годы советско-финской войны (1939–1940) и Великой Отечественной войны служил на Северном флоте.

С 1946 года – вновь в тралфлоте. С 1951 года десять лет руководил экипажем траулера «Двина», добивался успеха на промысле. В начале 1960-х годов пополнил ряды гагановцев, перейдя на отстающий РТ «Днестр», чтобы вывести его в число передовых судов флота.

На пенсии с 1971 года.



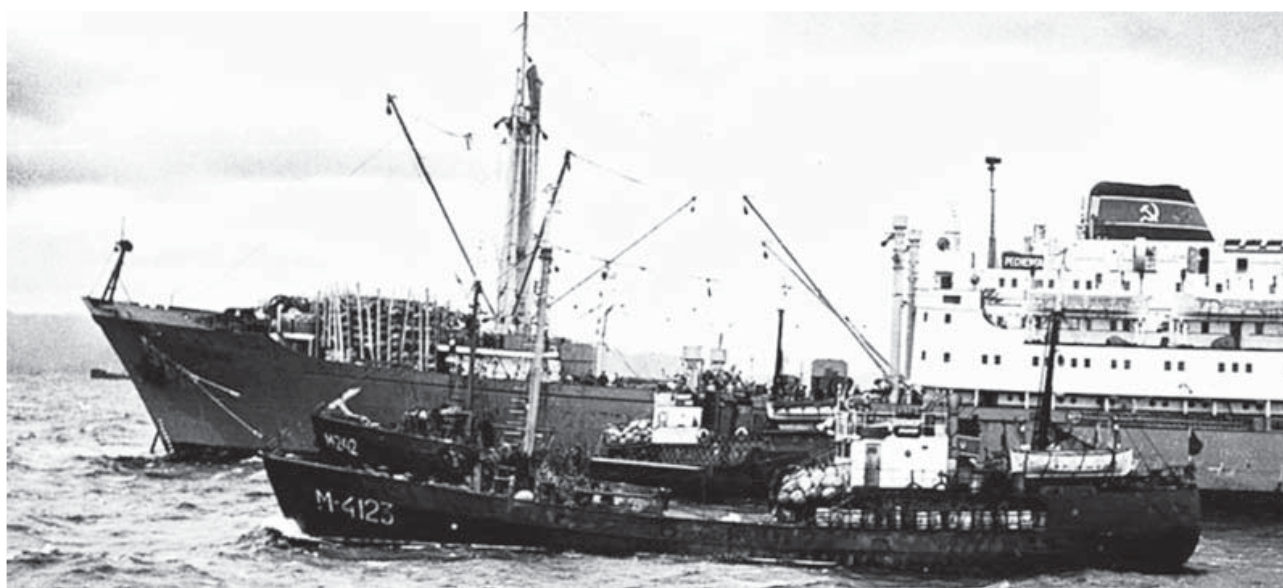
НИКИТИН Яков Андрианович
 1914, Архангельская губерния – ?

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

На флоте с 1929 года, в Мурманске – с декабря 1931 года. Получил дипломы штурмана малого, а затем дальнего плавания. В довоенные годы прошел путь от матроса до одного из передовых капитанов МТФ.

В годы Великой Отечественной войны служил на Северном флоте, командовал сторожевыми катерами.

В послевоенные годы несколько лет работал на Балтике, затем вновь в Мурманском тралфлоте. В 1959–1960-е годы возглавлял экипажи траулеров «Заволжск», «Златоуст», «Ярославль».



На промысле

НОВОЖИЛОВ Михаил Павлович ?, Архангельская губерния – ?

Один из старейших капитанов Мурманского тралового флота.

Родом из поморской семьи.

В 1930 году – капитан РТ-40 «Скат». В 1936 году возглавляемый им экипаж РТ-19 «Коминтерн» добыл свыше 40 тысяч центнеров рыбы, перекрыв плановое задание более чем в два раза.

Информации о дальнейших годах жизни капитана мало. По одним данным он в 1934 году в Москве из рук наркома А. И. Микояна получил орден. По другому источнику М. П. Новожилов после войны работал портнадзирателем в Мурманском морском рыбном порту и в 1950 году был награжден орденом Ленина.

НА ТРАУЛЕРЕ «СКАТ»

Из очерка помполита на судах МТФ Н. П. Бажажина

В управлении тралового флота было людно. У многих посетителей были обветренные, загорелые лица, окладистые бороды. Официальная часть по найму на работу была закончена, когда в кабинет вошел мужчина средних лет.

– А, Михаил Павлович, привет! Давненько к нам не заглядываешь. Ну, выкладывай, что нужно.

– Да вот трех матросов нужно на судно.

– Матросы? Есть матросы. Вот только что оформил Епифанова. Рыбак! Помор!

При последнем слове капитан цепко осмотрел Ивана.

– Откуда?

– С Унежмы. Триста верст от Архангельска.

– Знаю я, – повернувшись к начальнику отдела кадров, сказал:

– Прошу, направьте ко мне на «Скат».

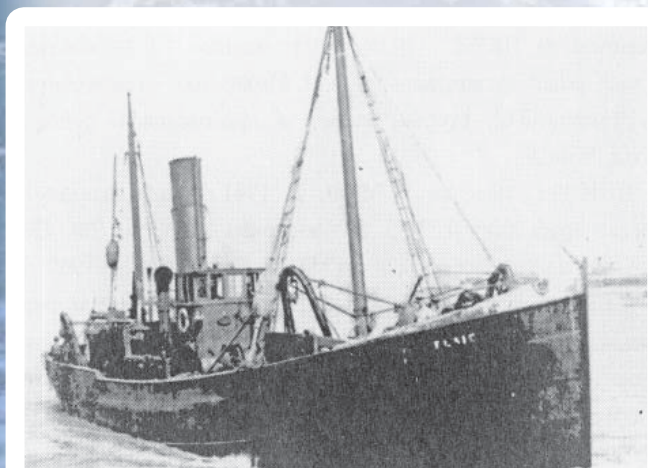
...Через двое суток траулер «Скат» следовал на промысел. Склонившись над чемоданом, который лежал у него на коленях. Иван писал свое первое письмо матери:

«Апрель 1930 год. Здравствуйте, мамочка. Пишу вам это письмо с парохода, на котором иду на промысел. Пароход большой, и машина большая. Матросов на нем много, а капитан наш – помор Новожилов Михаил Павлович. Все говорят, что хороший человек, душевный.

Мамочка, вы не бойтесь за меня, ведь это не ёла, а пароход, и ему шторм не страшен. У нас сейчас в кубрике весело. Ребята играют на гармошке и гитаре, поют. Ну, вот и все. Крепко целую вас, дорогая мамочка, целую дедушку Матвея, целую сестренку...».

Жизнь на судне шла ритмично и напряженно. Спускали и поднимали трал, высыпали на палубу серебристую рыбу, потом становились к рыбodelу и начинали ее разделявать. Внимательно смотрел с мостика капитан на своего земляка...

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 115 1962 года).**



Рыболовный траулер РТ-40 «Скат»

ПАЙКАЧЕВ Степан Григорьевич
 1900, д. Колежма Архангельской губернии – после 1940

Старейший капитан-промысловик Мурманского тралового флота.

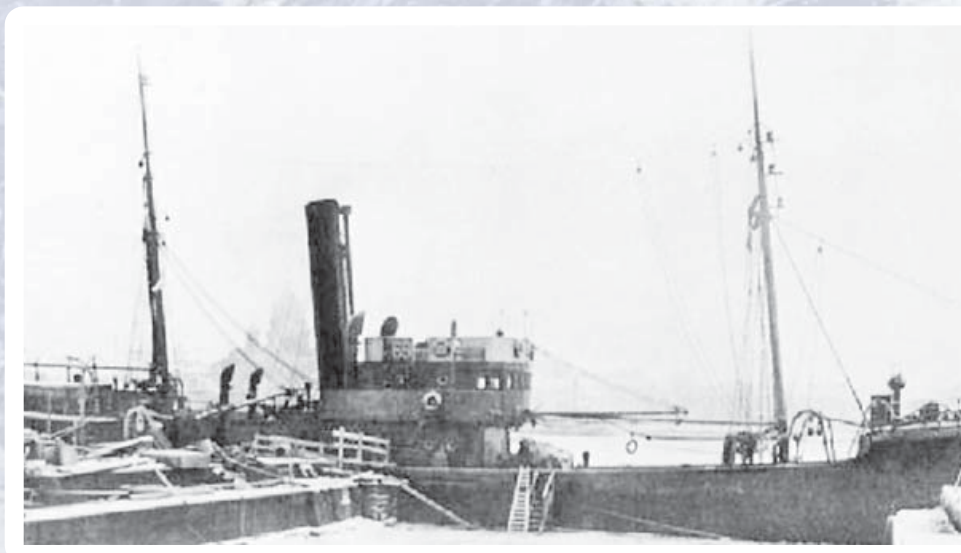
Во второй половине 1930-х годов руководил экипажем РТ-72 «Ленинград», где его старшим помощником был В. П. Махилев – впоследствии заслуженный капитан Северного бассейна. Моряки траулера «Ленинград» первыми поддержали почин Алексея Стаханова и в 1935 году вышли в первый стахановский рейс, вдвое перекрыв его задание.

В 1939 году «для укрепления оперативного руководства, быстрого и четкого решения всех вопросов промысла» в числе лучших капитанов флота был выдвинут на флагманскую работу.

В июне 1940 года арестован и 19.08.1940 Особым совещанием при НКВД СССР приговорен к 5-ти годам лагерей по обвинению в шпионаже. Реабилитирован Мурманским областным судом в 1957 году.



РТ-72 «Ленинград»



РТ-72 «Ленинград». Место постройки судов данного типа: Северная верфь, г. Ленинград, СССР (I серия).

Построен в 1931-1933 годах (достроен на заводе «Судомех»). В Мурманске с 1933 года. В 1941 году в составе Северного флота как Т-882, в 1943 – СКР-83.

Водоизмещение 1287 т. Размещения: 53,4х9,1х4,8 м. ГЭУ котломашинная, 675 л. с. Скорость 9,5/6 узлов, дальность 4300 миль. Экипаж 54 чел.

ПОЛИСАДОВ Петр Андреевич

11(23).10.1889, г. Архангельск – 17.11.1952, г. Мурманск

Капитан дальнего плавания. Морской офицер, гидрограф, капитан-промысловик.

Окончил Архангельское торговое мореходное училище и в 1909 году пошел третьим штурманом на пассажирском пароходе «Кильдин». С 1910 года производитель гидрографических работ в Белом море, в 1914–1917 годы – офицер вспомогательного крейсера «Митава», канонерской лодки «Сивуч» Балтийского флота, с 1918 года плавает на посыльных судах «Снежинка», «Т-3», «Полярный» службы связи Флотилии Северного Ледовитого океана.

В 1920 году приговорен Комиссией ВЧК за «службу в рядах Белой армии» к принудительным работам.

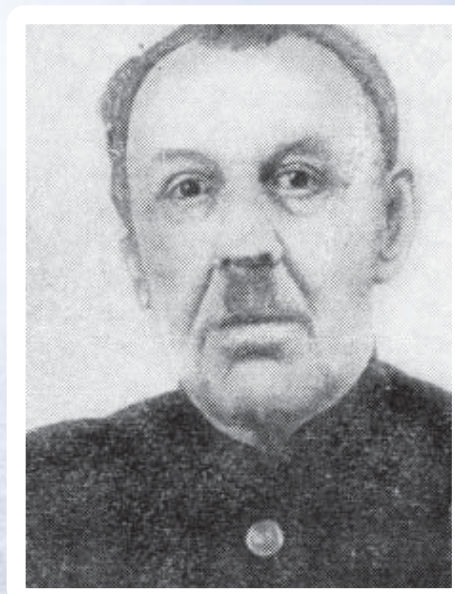
С 1922 года – командир гидрографических судов «Купава», «Азимут», «Арктур», «Таймыр», «Пахтусов» Северной гидрографической экспедиции, в 1925–1927 годы – участник исследований побережья Новой Земли и Земли Франца-Иосифа под руководством Р. Л. Самойловича, в 1926 году летчик-наблюдатель (пилот М. С. Бабушкин) зверобойной экспедиции.

С 1928 года – капитан зверобойного судна «Госторг РСФСР», с 1929-го – капитан траулеров Севгосрыбтреста и Мурманского тралфлота («Зубатка», «Окунь», «Пикша», «Кумжа» и др.). В 1938 году – ст. штурман шхуны «Мурманец», участвовавшей в снятии со льдины папанинцев, за что был награжден орденом «Знак Почета».

В 1938–1941 годы – командир судна «Николай Книпович», один из организаторов и участников первой высокоширотной сельдяной экспедиции, открытия района лова особо крупной сельди («полярный залом»), составитель промысловой карты Чешской губы, первооткрыватель банки «Книпович».

Годы Великой Отечественной войны провел на капитанском мостике: буксировал суда, перевозил грузы, промыслял рыбу, бил морзверя.

После войны – инспектор рыболовного флота Северного бассейна. Награжден орденом Ленина (1951). Его именем названы бухта на Новой Земле и ледник.



245

Год за Десять (1930-е годы)

ТРУДНЫЕ МАРШРУТЫ

Из очерка инженера главка «Севрыба» Е. А. Вайнбира

Убежден, что если спросите вы у любого старого тралфлотовца, из тех, кто плавал на траулерах в 30-х или 40-х годах, помнит ли он капитана Полисадова Петра Андреевича, то в ответ вы услышите примерно следующее: «А как же, помню! Это он в 1933 или 1934 году ухитрился поместить в газете некролог о своей кончине, а когда явились к нему на квартиру ошеломленные неожиданной смертью друзья и убитые горем родные, встретил их живой, свежевыбритый, улыбающийся и закатил такие по себе «поминки», что небу было жарко. Большой был оригинал Петр Андреевич!»

Да, что было, то было, и от правды, как говорится, никуда не уйдешь...

Несладок хлеб полярного гидрографа: в суровых условиях высокоширотной Арктики, в краю льдов, морозов и метелей день за днем, месяц за месяцем вести съемку берегов, островов, отмелей, делать бесконечные промеры глубин, брать образцы донного грунта, измерять течения и заниматься еще множеством всяких дел.

Нельзя забывать, что в те далекие, дореволюционные времена и в двадцатые годы, когда ходил в гидрографические экспедиции Полисадов, плавание в высокие широты было куда более трудным делом, чем сейчас. Не было хороших карт. Не было авиаразведки. Не было метеорологических и ледовых прогнозов. Зачастую плавать приходилось просто вслепую.

Полисадова выручала высокая судоводительская культура. Был он отменным навигатором. Еще до первой империалистической выплавал ценз и получил диплом капитана дальнего плавания. А потом, с годами, к знаниям прибавился опыт. И в какие бы передраги ни доводилось ему попадать – в ледяные ловушки, в торошения, в ураганы с обледенением – выходил из единоборства со стихией победителем... Была у Полисадова в те годы прочная репутация одного из лучших капитанов-гидрографов, и Реввоенсовет республики объявил ему благодарность за личный вклад в дело изучения арктических морей.

Потом наступила рыбацкая полоса в его жизни...

Издревле на Мурмане ловилась сельдь, неказистая, длиною не более 16-18 сантиметров. Как установили ученые, от роду ей было не более 5-6 лет. А где обитает сельдь старших возрастов, никто не знал. Строились всякие предположения, и одно из них заключалось в том, что сельдь старших возрастов надо искать в высоких северных широтах, в шпицбергенской ветке Гольфстрима.

Именно здесь, на Шпицбергенско-Медвежинском плато, ученые и капитаны поисковых судов находили в желудках трески экземпляры толстоспинной, налитой жиром красавицы сельди. Длина ее была 30-32 сантиметра. Но одно дело найти в желудке трески один экземпляр сельди, а другое дело – найти ее в море в промысловых концентрациях. С твердым намерением сорвать с этой загадочной обитательницы океана завесу таинственности, 17 июня 1939 года поднялись по трапу на борт «Николая Книповича» капитан Петр Андреевич Полисадов и ученый Полярного института Юлий Юльевич Марти.

...У мрачной громады Нордкапа повернули круто на север. На вторые сутки погода испортилась. Задул ядреный норд-ост, перемешанный со снегом. На волнах появились пенистые гребни. Над океаном нависли низкие плотные облака. Все явственней ощущалось холодное дыхание Арктики. На переходе Полисадов почти не сходил с мостика. Несколько раз в день производил астрономические наблюдения. Термометр «макали» в океан без конца: это он должен был первым сообщить о наличии под килем теплого течения. Наконец, «то самое место»! Температура воды +6°, на северо-западе чернеет воздетый к небу перст южной оконечности острова Медвежий.

Выметали дрейтерный порядок – двухкилометровый эшелон соединенных между собой сетей, поддерживаемых на плаву с помощью пустых бочат (буев резиновых тогда не было). Легли в дрейф. Через несколько часов начали выбирать порядок.

Не было сельди ни в первой, ни во второй, ни в десятой сети. По всему видно было, что удачи нет.

Из открытого окна рубки немигающими покрасневшими глазами смотрел на вытягиваемую из воды «пустышку» капитан. Понуро ссутулившись, стоял у борта Марти, и на круглом лице его лежала печать озабоченности.

И когда уже казалось, что нет никакого просвета, нет никакой надежды на успех, фортуна вдруг улыбнулась рыбакам: где-то там, в мутно-зеленой глубине, что-то забелело, заголубело, и вот уже у самого планширя переливается серебром одна, всего одна в огромной сети, сельдь. Одна, но зато какая сельдь: длиною этак 32 сантиметра, весом не менее трехсот граммов, тушка благороднейших форм, цвета чистейшего перламутра с толстой темноватой спинкой – одним словом, та самая красавица сельдь, ради которой и пришли сюда. Но на этом щедрость фортуны не иссякла: следующие сети принесли еще несколько десятков экземпляров крупной сельди. Для начала это было совсем неплохо.

Улыбнулся Полисадов, просветлел Марти, ожили, стали балагурить, шутить рыбаки, а один матрос, наверное, астраханец, сказал:

– Братцы, это селедочка под стать нашему каспийскому залому... Давайте назовем ее «полярным заломом!..» С тех пор и утвердилось за этой сельдью название – «полярный залом».

«Когда мы прибыли в порт, – рассказывает Марти, – нас встретили капитан поискового комбайна «Авангард» С. Е. Едемский и научный работник тов. Захаров. Их судно через несколько часов должно было выйти в море к Шпицбергену. Размеры выловленной нами сельди поразили их. Мы развернули карту, где были нанесены места наших дрейфов, рассказали, как скорее найти косяки. Через 18 дней «Авангард» вернулся в Мурманск с уловом в 25 тонн «полярного залом».

Так была написана первая страница истории развития на Советском Севере океанического промысла сельди, а первые строки в ней принадлежат Петру Андреевичу Полисадову.

...В 1945 году ему пришлось распрощаться с флотской жизнью – годы как-то сразу легли на плечи... Пошел работать в морскую инспекцию старшим моринспектором. Каждое утро шел, ссутулившись, на работу в контору, зажав под мышкой потертый, выдавший виды портфель. А жизнь вокруг шумела... Снаряжались новые экспедиции за «полярным заломом». По трассе, проложенной Полисадовым, повели свои корабли к седому Груманту другие капитаны – Корольков, Голубин, Зеленин, Лысков, Попов, Федотов, Камкин, Буров... А потом была создана Мурмансельдь, и уж не только у Шпицбергена, но и у Лофотен, у Ян-Майена стали брать крупную сельдь – не тоннами, не десятками тонн, а сотнями тонн!..

Я хорошо помню тот светлый, безоблачный августовский день 1949 года, когда шпицбергенская сельдяная экспедиция возвратилась в порт. Девять промысловых судов поймали тогда за два месяца промысла около 500 тонн «полярного залом». По нынешним понятиям мало, очень мало, а тогда это было много. Встречали экспедицию с почетом, с музыкой, с речами.

Помню митинг на причале, улыбки и рукопожатия встречающих, мажорную музыку оркестра. И еще помню: стоял в стороне, в отдалении старый, сгорбившийся человек в темно-синем кителе, в мичманке с белым верхом, глядел немигающими глазами на залив и думал какую-то свою думу, что-то вспоминал...

Вот и подходит к концу мой рассказ о Петре Андреевиче Полисадове. Я видел его незадолго до кончины в праздничной колонне. Он шел не горбясь. Он молодо улыбался. А на груди его поблескивали ордена Ленина, «Знак Почета» и многочисленные медали.

Убежден, что это был добрый и мужественный человек, и когда мне говорят, что он был большой оригинал, я не спорю...

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 61 1974 года).**

ПОПОВ Георгий (Юрий) Сергеевич**18.10. (05.10 по ст. ст.) 1899, г. Ревель (Таллинн), Эстония – после 1962**

Капитан на промысловых и поисковых судах Мурманского тралового флота.

В 1909 году переехал с матерью в Петербург. В 13 лет остался без родителей. Окончил кадетские классы Морского корпуса и с 1918 года в рядах Красной армии воевал против войск Деникина, служил в Галиче, Владимире, Краматорске. После демобилизации (1923) – матрос, шкипер, штурман на промысловых и торговых судах (траулер «Макрель» в 1927 году, парусно-моторное экспедиционное судно «Эльдинг» в 1928-м). Окончил курсы судоводителей маломерных судов. С 1931 года в Мурманске: второй, старший помощник капитана на промысловых судах, с 1934 года (после окончания Ленинградского морского техникума) – капитан.

В 1937 году исключен из партии как имеющий брата, арестованного НКВД.

Работал на поисковых судах с начала организации промысловой разведки, осваивал новые районы Баренцева моря и Северной Атлантики. Открыл промысловую банку на Мурманском «языке», произвел ее эхолотную съемку и составил планшет с подробным описанием условий и характера работы. В сентябре 1940 года руководимый им экипаж траулера «Севгосрыбтрест» обследовал юго-западную часть Карского моря, Северного Новоземельского мелководья, где были обнаружены хорошие для тралового лова места.

Все годы Великой Отечественной войны был капитаном промысловых траулеров. РТ-102 «Победа», которым он командовал, был потоплен немецкой авиацией, более половины экипажа погибло. Капитан был спасен и продолжал ходить в море (РТ-55 «Кета»). Награжден орденом Красной Звезды.

В 1945 году осужден на 8 лет за гибель траулера при столкновении с другим судном, но был направлен для отбывания наказания в МТФ, в 1946-м – освобожден по амнистии.

Большая дружба связывала Г. С. Попова со своим коллегой – капитаном-поисковиком И. Н. Демидовым, ушедшим из жизни в 1942 году. В послевоенные годы Попов продолжил дело своего товарища по изучению открытого им нового промыслового района. С 1946 по 1952 год он сделал 33 рейса на Демидовскую банку, возглавляя поисковые траулеры «Серго Орджоникидзе» и «Капитан Демидов». Создал надежное пособие по данному промрайону для рыбаков Севера.

С 1958 года на пенсии. Жил в Москве. В одном из писем в редакцию рыбацкой газеты писал: «Забыть, вычеркнуть из жизни, из памяти то, чем был поглощен так долго, невозможно. Море, корабли, люди, разведка, промысел, удачи и неудачи, дела сделанные и недоделанные... Для общества много сделать не могу. Не позволяет здоровье, но когда это бывает нужно, иду в поселковый или колхозный клуб, рассказываю рабочим и колхозникам Подмоскovie о том, как и где работают наши рыбаки. Знают о заполярном рыболовстве и рыбаках мало...»

**О ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ НА КОРАБЛЕ****Из воспоминаний Г. С. Попова**

Помню, еще до Великой Отечественной войны служил со мною матросом тов. Н. Первое время служил плохо, много пил, скандалил, и мне приходилось с ним не раз по душам беседовать. Но вот наступил какой-то перелом, и матроса точно подменили. Старателен, исправен, активен.

Потом мы работали на разных траулерах. Как-то в беседе с капитаном, с которым служил тогда тов. N, я поинтересовался, как он живет и работает.

– Это очень интересный парень, – ответил капитан, – он мне как-то целую лекцию прочитал. Постучался в каюту, попросил разрешения поговорить и рассказал, что на нашем судне с ним грубо обращаются, а вот, мол, на «Скумбрии» вызвал его как-то капитан и говорит: «Что же вы, Григорий Николаевич, опять набедокурили?» – «Это я-то, – говорит, – Григорий Николаевич?! Да меня до сих пор, кроме как Гришкой, никто и не называл. Так я после этого как именинник какой ходил,.. а тут все нецензурной бранью «учат».

Вот он где оказался перелом... Маленький ключик к человеческому сердцу, а без ключика никак нельзя...

Все действия и поступки капитана всегда в центре внимания всего личного состава корабля и всегда оказывают на него то или иное влияние. Так или иначе, капитан является примером, хочет он этого или не хочет. А вот каким примером, то есть хорошим или дурным – это уж зависит от капитана...

Капитан должен бывать во всех помещениях корабля так часто, как это позволяют обстоятельства. Ему необходимо своими глазами видеть, как живут и работают все члены команды.

Один раз в неделю капитан должен обходить весь корабль вместе со старшим помощником или боцманом. В это время отмечают неисправности и поломки, которые надо устранять, чтобы они не мешали людям нормально жить и работать.

Забота о корабле – это забота о людях.

Совершенно особое место во всей воспитательной работе среди личного состава корабля занимают дисциплинарные взыскания. Они приобретают воспитательное значение только в том случае, если накладываются абсолютно справедливо. Их применяют, не забывая о поощрениях. Эта воспитательная мера всегда сильна, если она не сведена на нет формализмом, равнодушием к людям, несправедливостью или горячностью.

Одним из существенных штрихов воспитания моряков надо считать развитие в них чувства профессиональной гордости вообще и чувства патриотизма, привязанности к своему кораблю. Надо непримиримо бороться со всеми проявлениями неряшливости, небрежного отношения к судовому имуществу, судовым устройствам, требовать сохранения на корабле порядка, постоянного поддержания его внешнего вида. Однако одними словами здесь не обойтись. На корабле должен быть актив, он лучше знает, где подкрасить, где помыть, а где и просто метелкой пройти с тем, чтобы этот вид всегда поддерживался, чтобы корабль был безукоризненно чистым. Порядок во всех помещениях корабля и его внешний вид – самый хороший показатель для характеристики плавающих на нем моряков.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 19, 21 1959 года).

СТОЛКНОВЕНИЕ

Из воспоминаний Г. М. Бородулина

Летом 1938 года в траловом флоте произошла катастрофа: в открытом море на промысле столкнулись два траулера, в результате чего один из них – РТ-56 «Белуга», на котором я начинал свою службу на Севере, – затонул. Причина столкновения была до обидного проста – невнимательность во время несения судоводительской вахты.

В то время «Белугой» командовал опытейший промысловик-поисковик Юрий Сергеевич Попов. Обнаружив хорошую концентрацию рыбы, он подробно на промысловом совете сообщил об этом и, естественно, получил указание руководства промыслом «поработать на

пеленг», чтобы находившиеся поблизости промысловые суда могли как можно быстрее выйти в тот район.

Обстановка на промысле была не ахти какая, и к «Белуге» рванулась целая группа судов. Ближе всех оказался паровой траулер РТ-46 «Лосось» (капитан В. Качук).

Роковую роль в тот день сыграло совпадение ряда факторов – небольшая утренняя дымка, несколько ухудшившая видимость, смена судоводительских вахт на траулерах, не исключено, что сказался и рыбацкий азарт на «Лососе», некоторое время находившемся в пролове, – на нем в предвкушении хорошей рыбалки уже на переходе стали готовить орудия лова, чтобы с приходом на место сразу начать черпать рыбу. Вахтенный штурман этому уделил особое внимание, ослабив наблюдение за окружающей обстановкой. Поэтому «Белугу» он заметил только тогда, когда она была уже буквально у него под носом.

«Белуга» же, выбирая трал, о чем были подняты соответствующие сигналы, была лишена возможности какого-либо маневра для уклонения от столкновения. Ну и, естественно, на ней считали, что на «Лососе» ее видят и примут меры, чтобы избежать столкновения. Но этого, к сожалению, не произошло, «Лосось» – из серии очень массивных, тяжелых, имевших хороший ход судов – ударил «Белугу» почти под прямым углом и как раз в переборку, отделявшую кормовой рыбный трюм от машинного отделения. Повреждения, по-видимому, были очень значительными, так как оба отсека моментально заполнились водой и «Белуга» стала тонуть.

К счастью, команда на «Лососе» действовала четко, шлюпки спустили вовремя, и на них успели подобрать всех членов экипажа пострадавшей «Белуги». Некоторая заминка вышла с девушкой-радишкой, которую поднесло близко к борту «Лосося». Она никак не могла заковчевшими руками поймать брошенный ей конец троса, пока не догадалась ухватиться за него зубами. Так и держалась на плаву. Когда два дюжих матроса, спустившись по штурмтрапам, подхватили ее под руки и подняли на палубу, им стоило больших усилий разжать девушке зубы...

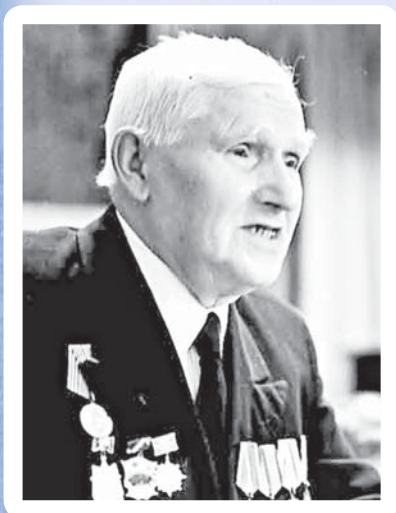
При аварии «Белуги» погиб один человек – моторист Юра Лосев. Очевидцы рассказывали, что когда судно стало погружаться, Лосев прошел на корму, где, подняв воротник рабочей куртки и вложив руки в рукава, уселся на банкетку руля и так вместе с судном ушел в воду. Трудно объяснить, чем было вызвано такое поведение моториста.

А капитан «Белуги» Ю. С. Попов, хладнокровно положив за пазуху куртки судовой журнал, прыгнул за борт, его подобрали на одну из шлюпок. Нужно сказать, что в этом отношении Ю. С. Попов был капитаном из легенды: в Баренцевом море он тонул несколько раз и всегда оставался цел. Последний раз он тонул во время войны на РТ «Победа», когда на промыслявший рыбу траулер напали вражеские самолеты. Разорвавшейся бомбой разворотило угольные бункеры, и судно стало тонуть. Капитан Попов оказался за бортом и спустя какое-то время был подобран одним из находившихся поблизости наших судов. Чудом остался жив, хотя дело было в октябре, когда вода в и без того студеное Баренцевое море настолько холодна, что для переохлаждения организма достаточно нескольких минут.

Юрий Сергеевич Попов прожил большую, полную сложных коллизий жизнь: на Севере начинал с матроса в траловом флоте, вырос до капитана. Плавал капитаном на самых первых поисковых судах, когда на бассейне только началась организация промысловой разведки. После ухода на отдых Юрий Сергеевич переехал в Москву, жил еще долго, до последних лет сохранив светлый ум и свежую память.

*Из книги «Ничего, кроме правды».
Мурманск, 1994.*

ПЯТКОВ Никифор Григорьевич
22.02.1904, Архангельская губерния – после 1994



Капитан на судах Мурманского тралового флота.

В 1930 году по набору поступает на работу в Мурманский траловый флот. Поначалу матрос, засольщик, клипфисник, помощник тралмейстера. Затем, после окончания курсов судоводителей маломерных судов, работал штурманом на РТ-29 «Киров» с прославленными капитанами Г. Г. Тисленко и А. И. Стрельбицким.

Перед войной и в годы Великой Отечественной войны возглавлял экипажи промысловых судов, в частности, РТ-312 «Абрек».

В середине 1960-х – капитан траулера «Шенкурск». Работая на Копытовской банке, моряки этого судна, даже не имея на борту рыбопоисковых приборов, успешно вели промысел.

Награжден орденами Ленина (1951) и Трудового Красного Знамени. Вышел на пенсию в 1970-х годах.

ЗОЛОТО СЕРДЕЦ

Из очерка журналиста П. Васина

Бывают в жизни у каждого человека такие даты, когда он невольно начинает во всех подробностях вспоминать прожитые годы. На днях ветеран Мурманского тралового флота капитан Никифор Григорьевич Пятков и его жена Прасковья Афанасьевна отметили пятидесятилетие совместной жизни. Золотой свадьбой называют это событие. Хорошее, мудрое название.

Сидели супруги Пятковы за праздничным столом, окруженные родными и знакомыми, торжественные и помолодевшие, принимали поздравления, и нет-нет да и произносили: «...а помнится...». Да, многое помнится. Оба они из Архангельской области, в сельском хозяйстве трудились в рыболовецкой артели. Но местный промысел не привлекал Никифора Григорьевича, его манили далекие моря, океанский простор, и уже будучи женатым, имея сына, он приехал в Мурманск, в траловый флот.

Было это в 30-м году. Матросом, конечно, плавал, но недолго. Не хватало на Мурмане специалистов, молодежь училась. Пятков осваивал тралмейстерское дело. Сам знаменитый Михов его этому учил. Вообще, годы те незабываемые. С капитаном Демидовым плавал, с Гробовским, Тисленко, Стрельбицким. Много сделали для становления рыбной промышленности Севера эти люди. И возле них многому училась и мужала молодежь.

Два года матросского стажа потребовалось Никифору Пяткову, чтобы пойти учиться дальше. За это время он работал на палубе с тралом, был засольщиком, клипфисником. После этого прошел восьмимесячные курсы судоводителей маломерных судов и вышел в море уже в роли третьего штурмана на рыболовном траулере «Ленин». Затем через некоторое время были двухгодичные курсы штурманов малого плавания. Набирался опыта, ходил вторым штурманом, стал старпомом. В предвоенные годы Пяткову посчастливилось работать на траулере «Киров», экипаж которого выступил застрельщиком стахановского движения среди рыбаков Заполярья.

В середине июня 1941 года впервые Никифор Григорьевич вышел капитаном на тра-

улере «Батуми», а через неделю ему пришлось доставлять улов не в Мурманск, а в Архангельск, уже в условиях войны.

Все четыре военных года Пятков ловил рыбу на Севере... Ушел на пенсию Никифор Григорьевич в 65 лет. Получилось так, что последние восемь лет ходил бессменно на траулере «Акула». Но и корабли имеют предел. Списали его в 1969 году, а капитану предложили работу на берегу. Годы брали свое. Тогда и ушел на пенсию капитан, отдав траловому флоту, морю 39 лет.

Но и сегодня Никифор Григорьевич не сторонний наблюдатель в Мурманске, ставшим ему родным и близким. Он активно участвует в работе совета ветеранов, бывает в школах, рассказывает пионерам обо всем, что ему довелось видеть на Мурмане. Недавно принимал участие в субботнике по благоустройству сквера у памятного Знака, поставленного в честь погибших в годы войны рыбаков.

Худощавый, подвижный, на пороге своего восьмого десятка, он полон энергии и бодрости. Глядя на свое людное застолье, на детей и внуков, сидящих рядом, Никифор Григорьевич только к одному итогу может прийти: жизнь прожита не напрасно.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 60 1975 года).



РТ-43 «Рыбец»



Место постройки судов данного типа: FRERIX, Эйнсварден, Германия.

Заложен в 1930 году, спущен на воду в апреле 1931 года и осенью этого года вступил в строй (Севтралтрест, Мурманск).

Мобилизован 29.07.1941, вооружен и включен в состав Северного флота в качестве брандвахтенного судна. 1.09.1941 переклассифицирован в сторожевой корабль. Бортовой номер неизвестен.

Участвовал в высадке десанта на мыс Пикшув 28.04 – 13.05.1942 года.

Погиб 12.05.1943 от прямого попадания авиабомбы у мыса Цып-Наволоок.

Водоизмещение 1150 т.

Размерения: 57.1 х 9 х 4.5 м. ГЭУ котломашинная, 650 л. с.

Скорость 11/8 узлов, дальность 5190 миль.

Экипаж 43 человека.

РАУДСЕП(П) (Раудсен) Николай Николаевич

1889, м. Гайнаж Лифляндской губ., Латвия – 05.05.1938, г. Ленинград

Капитан РТ-5 «Краб» Мурманского тралового флота в 1930-е годы.

Эстонец. Преподавал астрономию в Гайнажской мореходной школе (двухгодичные курсы для моряков-практиков). Участник штурма Зимнего дворца в Санкт-Петербурге в октябре 1917 года. Работал вычислителем на заводе мореходных инструментов в Ленинграде.

Был направлен в тралфлот и с 1932 года старпом РТ «Краб». По воспоминаниям В. П. Корельского, ходившего на «Крабе» штурманом, это был «высокий сутулый пожилой человек в штатской одежде... Я учил Николая Николаевича как спускать и поднимать трал. В свою очередь он меня учил навигации, астрономии». В следующем рейсе сменил капитана П. П. Каца на штурманском мостике траулера.

Арестован 04.02.1938 года. Комиссией НКВД и прокуратуры СССР обвинен по ст. 58-6-8-9-11 УК и приговорен к расстрелу.

Реабилитирован 02.10.1957 года трибуналом Северного военного округа.

В книге «На моем веку» (Архангельск, 1996) старейший северный капитан В. П. Корельский пишет:

«Во второй рейс с капитаном Раудсепом в море пошла его жена Елизавета Михайловна. Это была уникальная женщина. Она была бойцом женского батальона, который в октябрьские дни 1917 года защищал Зимний дворец. А Раудсеп, красный флотский командир, был по другую сторону баррикад — он атаковал этот дворец. Во время схватки юная Елизавета была ранена. Такой и предстала она взору красного моряка: раненой, окровавленной, с искаженным от боли лицом, но юной и прекрасной. Вот уж поистине — любовь не знает преград! Из-за тяжелого ранения одна нога у Елизаветы Михайловны была короче другой, ходила она, сильно хромая. Она оказалась настолько культурной и обаятельной женщиной...

В свободное от вахты время при стоянке судна в порту я навещал семью капитана Раудсепа. Самого капитана я редко заставал дома, он находился на промысле. Но его жена Елизавета Михайловна и их дочь Ирина никуда не отлучались. Их трехкомнатная «микояновская» квартира в каменном доме по проспекту Сталина всегда была полна народом. Тут собиралась интеллигенция города и спецы рыбной промышленности. У них я встречал психолога Лурье, капитана Мурманского рыбного порта Ковалю. Было много и других людей, они проходили как тени. Из сотрапезников самого хозяина запомнил морских капитанов Янсона, Гринфельда, заставал и нашего земляка — капитана Рынца.

РОМАНОВ Андрей Георгиевич

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

В 1935–1936 годы капитан РТ-43 «Рыбец», экипаж которого был направлен на поисковую работу. По приказу наркома пищевой промышленности СССР участвовал в составлении промысловых карт Баренцева моря. С 1939 года — капитан-флагман МТФ.

В 1950-е годы возглавлял экипаж траулера «Харьков», где штурманом был в будущем знаменитый капитан С. С. Богомолов. Вот что он вспоминал о Романове: «Требовательный был капитан, строгий. Поблажек не делал никому, но к людям относился справедливо».

Награжден орденом Ленина (1950).

САМКОВ Федор Егорович

*1884, с. Кушерека Онежского района Архангельской губернии –
01.1956, г. Мурманск*

Старейший капитан Мурманского тралового флота.

С 11 лет ходил в море зуйком, поваром, матросом.

С 1926 года – в Мурманском тралфлоте, капитан РТ «Форель» (1928). В 1933 году принял пришедший с новостроя из Ленинграда один из первых траулеров отечественной постройки «Коломна». У промысловиков в те годы считалось, что эти суда намного хуже старых, импортных. Самкову удалось доказать, что можно брать полновесные уловы и на отечественных РТ.

В 1939 году по состоянию здоровья был переведен на работу во флотинспекцию Северного бассейна, которой руководил 13 лет.

В начале 1950-х годов – на пенсии. Член совета старейших капитанов при управлении МТФ (1949).

Награжден орденом Ленина (1951).

Газета «Рыбный Мурман» писала: «Капитаны Самков и Полисадов... были они большие друзья. Каждый день под вечер прогуливались по Ленинградской улице – это был их любимый маршрут.

Что-то трогательное и одновременно чуточку комичное было в этой паре: высокий, суховатый Полисадов и коренастый, грузноватый Самков. Ни дать ни взять Дон-Кихот и Санчо Панса. Прогуливаясь, они все время о чем-то оживленно разговаривали, что-то доказывали друг другу. Будто знали, что недолго осталось им вот так рядом гулять, будто торопились наговориться...»

Похоронен в Мурманске.

**ПЕРВЫЕ РЕЙСЫ «КОЛОМНЫ»*****Из воспоминаний Ф. Е. Самкова***

Был августовский день 1933 года, когда я получил сообщение о том, что мне предстоит выйти в рейс на только что прибывшем из Ленинграда новом траулере. Это сообщение омрачило мою радость, навеянную летним погожим днем.

В то время мы были предубеждены против траулеров, которые за год до этого начал выпускать Ленинградский судостроительный завод. Привыкнув работать на старых судах, таких, как «Форель», «Налим» и др., мы с недоверием относились ко всему, что отличало от них новые траулеры. С таким же предубеждением был встречен и новый траулер «Коломна», на котором мне предстояло совершить рейс за рыбой. На корабле остались лишь молодые помощники. Они не только не имели опыта работы на новых траулерах, но и вообще не отличались осведомленностью в промысловом судовождении.

Все это не радовало, но изменить положение вещей было не в моих силах, и поэтому я постарался сделать до выхода в море все, что было возможно. Прежде всего, я внимательно

изучил новый корабль. Мне понравился его корпус, сделанный из высококачественной стали и по прочности превосходивший корпуса лучших зарубежных траулеров. На ходовых испытаниях я убедился и в другом отличном качестве «Коломны»: ее остойчивость оказалась выше, чем у импортных судов, а, следовательно, и промыслять на ней во время ветра будет легче. По грузоподъемности судно также превосходило некоторые зарубежные траулеры. В общем, изучение судна меня удовлетворило. Единственное, что вызывало беспокойство, это машина. Правда, по мощности она не уступала машине любого зарубежного траулера, на которых мне приходилось плавать. Меня продолжала смущать ее надежность, эффективность ее работы, тем более, что обслуживали машину молодые, неопытные механики. Справятся ли они с делом?

Опасения мои были не напрасны. Первая ошибка механиков заключалась в том, что они слишком много погрузили в бункера угля и этим уменьшили маневренность судна. У острова Кильдин при первой же встрече со штормом палубу начало заливать, волны хлынули через неплотно закрытые мусорные дверцы в кочегарку, вода со шлаком пошла по льялам, и ее пришлось откачивать в течение 18 часов. На восьмые сутки новая беда – вышла из строя лебедка: повреждение было пустячное – сломался перекидной валик, но наши механики не сумели устранить и этот дефект. Пришлось возвращаться в порт.

Ремонт отнял немного времени, и скоро мы снова вышли в море. На этот раз на судно был назначен новый старший механик, но он оказался человеком, никогда не работавшим на траулерах, и поэтому нас постигли почти те же неудачи. Не хватило пресной воды, и котел стали питать морской водой, что крайне неблагоприятно отразилось на работе механизмов...

Я вернулся в порт с твердым убеждением, что дальше так работать нельзя. Мы тратили напрасно время, упускали промысловую пору. Мореходные качества «Коломны» меня вполне удовлетворяли. Я видел, что палубная команда стойко переживает все огорчения первых рейсов и готова сделать все, чтобы наладить промысел. Но на судне не было человека, который по-



Промысловые будни



настоящему любил бы машину, целиком отдавался бы уходу за нею. Поэтому первое, что я сделал по возвращении в порт, – потребовал у руководителей тралового флота квалифицированного механика.

– Подберите нужного человека сами, – ответили мне в управлении.

Начались поиски. Скоро я узнал, что в резерве находится молодой, но старательный механик Тихонин, хорошо зарекомендовавший себя во время работы на траулере «Краб». Я отправился за ним на один из траулеров, где он временно выполнял обязанности старшего механика.

Навстречу мне попался человек в грязной, пропитанной маслом робе, с паклей в руках.

– Где мне найти механика Тихонина? – обратился я к нему с вопросом.

– Я механик Тихонин, – ответил он. – Чем могу быть полезен?

Я знал, что моряки тралфлота щегольством не отличаются, но вид Тихонина был уж слишком непригляден, и это меня смутило. Выбора, однако, не было и я сказал ему о цели своего посещения. Мы разговорились и скоро нашли общий язык. Тихонин оказался именно тем человеком, какой был нужен для нашего траулера. Кстати сказать, со следующей нашей встречи он преобразился и внешне, в грязной робе я больше его не видел.

Вторым механиком на траулер был зачислен Низовцев, третьим – Дмитриенко. Они оказались также на редкость инициативными и работоспособными людьми. С первых же дней стало ясно, что в машинное отделение пришел хозяин: машинная команда в между-рейсовые стоянки регулярно перебирала механизмы, производила профилактический ремонт. Во время рейса механики бережно расходовали пресную воду, сделали, чтобы цилиндры не пропускали пар, внимательно наблюдали за паропроводами, трубопроводами и холодильником. Тихонин не жаловался, как другие, на конструктивные недостатки новых траулеров, а настойчиво искал способы использовать всю мощность машины, присматривался к опыту лучших механиков на других отечественных траулерах.

Команда охотно шла навстречу всем мероприятиям Тихонина. Матросы помогали кочегарам убирать шлак, пресную воду, предназначенную для бани, отдавали на питание котлов, а сами мылись морской. Тихонин переставил трубы, кое-где заменил железные детали деталями из цветных металлов и благодаря систематическому наблюдению добился прекращения утечки воды. Ее стало хватать на весь рейс, и пар всегда держался на марке. «Коломне» уже не приходилось останавливаться на полпути к месту промысла, чтобы продуть котел.

Наладив машину, Тихонин взялся за траловую лебедку. К тому времени старший механик траулера «Ворошилов» Федотьев с помощью инженеров флота реконструировал этот механизм. Тихонин использовал его опыт, и наша лебедка стала работать безотказно, выбирая на однопарном ходу в любую погоду по 150-170 метров ваеров за четыре-шесть минут.

Пришел конец авариям и простоям. Легче стало работать с тралом. Наш тралмейстер Неклюдов не мог нахвалиться порядком, наведенным механиком Тихониным. Его мнение разделяла и вся команда траулера.

Дело налаживалось. Мы стали брать хорошие уловы – иногда по 50 тонн за сутки. Траулер уже не уходил с промысла, не закончив рейса, ветер не сносил его с косяка.

В 1934 году «Коломне» много времени пришлось заниматься перевозкой сельди. Несмотря на это, она перевыполнила свое промысловое задание, выловив 14 тысяч центнеров рыбы. В то время это был рекордный улов траулера отечественной постройки. Экипаж «Коломны» получил от управления тралового флота поздравительную телеграмму, в которой подчеркивалось, что успех был достигнут благодаря освоению механизмов траулера, построенного на советской верфи.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 68 1965 года).

СВЕТОВ Михаил Сергеевич

1897, г. Белев Тульской обл. – 25.02.1938 (Левашовская пустошь под Ленинградом)



Хозяйственный работник, управляющий трестом «Мурманрыба» в 1934–1937 годы.

Трудовую жизнь начал на заводе, служил в армии, редактировал солдатскую газету. Работал в Москве, Самарканде, Хабаровске. В 1932–1934 годы – председатель правления Севтралтреста. С 1934 года – управляющий трестом «Мурманрыба», уполномоченный Наркомснаба СССР и Главрыбы по вопросам рыбного хозяйства в Мурманске.

Награжден орденом Ленина (1935).

По надуманным обвинениям 05.07.1937 года арестован НКВД. 25.02.1938 года Военной коллегией Верховного суда СССР приговорен к высшей мере наказания. Расстрелян.

Реабилитирован 19.05.1956 года Военной коллегией Верховного суда СССР.

257

Год за Десять (1930-е годы)

СИДОРЕНКО Александр Тарасович

25.10.1913, с. Большая Александровка ныне Одесской области – ?

Хозяйственный руководитель, начальник Мурманского тралового флота в 1947–1948 годы.

Окончил Херсонское мореходное училище (1933). Штурман дальнего плавания на судах Одесского морского пароходства.

С февраля 1933 года в Мурманске: штурман РТ-55, второй пом. капитана РТ-64, старпом РТ-29 «Киров», капитан РТ-10 «Лебедка». С апреля 1940 года – зам. начальника Мурманского тралового флота, с мая 1940-го – начальник Мурманского морского рыбного порта, с ноября 1942-го – управляющий Кольским госрыбтрестом, с 1945-го – зам. начальника объединения «Мурманрыба», в 1947-1948 годы начальник МТФ.

С 1950 года – управляющий Балтийским госрыбпромтрестом (г. Калининград), затем – начальник Главкамчатрыбпрома.

СКОРНЯКОВ Николай Ефимович**1907, г. Архангельск – 1969**

В 1937–1939 годы – управляющий трестом «Мурманрыба». Депутат Верховного Совета РСФСР 1-го созыва (1938).

В 1922 году – доброволец Северного флота. Служил в дивизионе сторожевых катеров, затем – на вспомогательном судне «Пахтусов». С 1926 года в транспортном флоте. Во время зимних стоянок судов в Архангельске учился на рабфаке, а затем – на вечернем факультете техникума. Ходил в море матросом на лесовозе «Красный Октябрь», штурманом на пароходах «Поной», «Соловки», «Сосновец», «Воронеж».

Окончил Архангельский морской техникум (1932). Работал рассыльным, техническим секретарем Соломбальского райкома комсомола.

С 1933 года – в Мурманском траловом флоте. В 1935 году возглавил отстающий экипаж РТ-10 «Лебедка», который с его приходом вышел в число передовых траулеров. С 1937 года – управляющий трестом «Мурманрыба».

С 1939 года – в Москве, в Главсеврыбпроме и Наркомрыбпроме СССР. В 1940–1946 годы – зам. наркома рыбной промышленности СССР, в 1946–1951 годах – начальник Главсеврыбпрома. С 1957 года вновь на капитанском мостике: сначала на судах Калининградского госрыбтреста, а с 1959 года – в Мурманском тралфлоте (капитан БМРТ «Н. Островский»).

С 1966 года на пенсии.

Награжден орденом Ленина (1939). Его именем был назван промысловый рефрижераторный траулер (ПРТ), построенный в Дании (Копенгаген) в 1964 году и пополнивший Мурманский траловый флот.

КАПИТАН СКОРНЯКОВ***Из воспоминаний капитана И. А. Карпенко***

Декабрь 1934 года. К нам на траулер «Лебедка» пришел Николай Ефимович. С первых же часов знакомства мы прониклись уважением к этому волевому, знающему промысел человеку. Он уважал моряков, но сочетал это уважение с повышенной требовательностью. Умел своевременно поддержать новое, передовое, видел перспективу.

Капитан Скорняков требовал от членов экипажа в совершенстве знать свое дело, овладевать смежными операциями. Когда в одном из рейсов было принято решение продолжать работу во время шторма, то эти качества моряков явились той гарантией успеха, на которую рассчитывал Николай Ефимович.

Этот рейс мне запомнился особенно. Ветер семь баллов. Экипажи, находившиеся рядом, прекратили промысел.

– Что делать будем? – спрашиваю я у капитана. – Давать команду на подъем трала?

– Нет, не надо, – ответил тогда Скорняков. – Народ у нас опытный. Уверен, что сможем вести лов и в такую погоду.

Промысел продолжался. Капитан и мы, его помощники, следили, чтобы волна не гуля-

ла по палубе с борта на борт, чтобы моряки были в безопасности. В этом рейсе выловили 175 тонн трески. Плановое задание перекрыли в три раза. В дальнейшем промыслили и при восьми баллах. Но все делалось в пределах разумного.

Многие экипажи в 1935 году переняли приемы работы моряков «Лебедки» в штормовых условиях. Николай Ефимович щедро делился опытом выбора курса, спуска и подъема трала, организации труда моряков на палубе. 6-7 баллов – обычная погода в зимний период промысла в Баренцевом море, и если ждать милости у природы, то можно половину рейса потерять бесцельно. По примеру экипажа «Лебедки» моряки десятков других траулеров стали успешно трудиться в этих условиях.



РТ-10 «Лебедка»



ваемая продукция: свежая рыба, соленая рыба, консервы из печени, рыбная мука, технический жир.

Место постройки судов данного типа: W. KLAWITTER, Данциг, Германия (РТ II серии).

В Мурманске – с 1931 года.

В 1939 году мобилизован, в 1940-м сторожевой корабль СКР № 12 «Туман».

10 августа 1941 года корабль, оказавшись один на один с тремя миноносцами противника, принял бой. Получив 11 прямых попаданий снарядов, «Туман» ушел на дно Баренцева моря.

Длина 50 м. Мощность главного двигателя 1х515(700) кВт (л.с.).

Энерговооруженность 515(700) кВт (л.с.).

Скорость 9 узлов. Район плавания неограниченный.

Количество коечных мест 42.

Грузоподъемность 270 т.

Орудия лова: бортовой трал. Вырабаты-

Николай Ефимович сумел доказать реальность вылова за год 30 тысяч центнеров рыбы. Мы достигли этого рубежа. И достигли не одни. В феврале 1936 года ушли в стахановские рейсы 11 кораблей, в марте – 36, а в мае уже 51. Мурманские промысловики дали в 1936 году 1800 тысяч центнеров рыбы против 985 тысяч центнеров, полученных в 1935 году, до начала стахановского движения.

Вскоре тов. Скорняков был назначен начальником треста. Он очень много внимания уделял совершенствованию организации промысла и освоению новых районов. Николай Ефимович поддержал инициативу капитанов Александра Александровича Егорова, Дмитрия Афанасьевича Буркова, Ивана Николаевича Демидова, которые повели свои корабли далеко на северо-запад и к Новой Земле. Сейчас промысел в этих районах считается делом обычным. Но в те годы, когда корабли были далеко не совершенны, освоение новых районов граничило с большим мужеством...

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 153 1969 года).*

ПЕРВЫЙ ДЕПУТАТ

Из очерка Вячеслава Короедова

26 июня 1938 года жители Мурманской области впервые избирали своих, российских депутатов – в Верховный Совет РСФСР. (За месяц до этого по Указу Президиума Верховного Совета СССР из состава Ленинградской области вышел Мурманский округ, став самостоятельной административной единицей). Первыми мурманскими депутатами ВС РСФСР стали управляющий трестом «Мурманрыба» Николай Ефимович Скорняков и секретарь Ленинградского облисполкома Иван Филиппович Болотов.

...После объявления о проведении выборов в ВС РСФСР началось выдвижение кандидатов в депутаты. Окружное совещание состоялось 24 мая 1938 года. В состав почетного президиума избрали членов Политбюро ЦК ВКП(б) и руководителей зарубежных компартий. В составе рабочего президиума оказался и будущий кандидат Скорняков.

Стенограмма этого совещания позволяет почувствовать дух того времени: «Товарищи, коллектив трудящихся судостроительно-судоремонтной верфи выдвинул кандидатом того человека, чье имя живет в сердцах всех трудящихся, творца самой демократической в мире Конституции, где записаны победы социализма в нашей стране, нашего великого, всеми любимого Иосифа Виссарионовича Сталина. (Бурные аплодисменты. Все встают. Крики «ура». Да здравствует товарищ Сталин, ура, товарищи! Музыка играет «Интернационал»)...

Работники торгового порта предложили избрать депутатом сталинского большевика Николая Ежова, медики – лучшего бойца Климента Ворошилова. Наконец, учитель 4-й школы Канцельсон попросил поддержать и орденоносца Николая Ефимовича Скорнякова, делегата VIII Чрезвычайного съезда Советов, на котором была утверждена сталинская Конституция. Агитатор заявил, что «с приходом Скорнякова к руководству трест успешно справляется с планами,... выкорчевывает змеиные гнезда врагов народа, которые пытались развалить наш рыбный Мурман». Другой делегат дополнил, что «питомец нашего любимого товарища Микояна» неплохо трудится на ответственном участке. Скорнякова называли «лучшим сыном Родины», который первым «поднял знамя стахановского движения в рыбном флоте».

На совещании не было запланировано выступление Николая Ефимовича. Лишь после просьбы из зала председатель собрания дал слово кандидату. В своей очень краткой речи Скорняков поблагодарил присутствующих, партию Ленина-Сталина за большое доверие, в

двух словах рассказал о своем жизненном пути. Никаких собственных предвыборных идей он не выдвигал.

Под каким же флагом шел кандидат в депутаты ВС РСФСР? Если судить по архивным документам, то в программе действий Скорнякова была борьба с «вредительскими теориями за очищение аппарата Мурманрыбы от притаившихся врагов, тормозивших стахановское движение». Новый управляющий, как писали авторы статей в местных газетах, коренным образом перестроил структуру управления треста. До него, как выясняется, трест был бюрократическим аппаратом, оторванным от жизни предприятий, а «сейчас положение иное. Управляющий трестом, осуществляя большевистские принципы единоначалия, сам непосредственно руководит всеми предприятиями: траловым флотом, судоремонтом, рыбным портом, рыбокомбинатом».

Мощная пропагандистская кампания за своего кандидата была развернута во всех мурманских газетах. В течение месяца фамилия управляющего трестом не сходила со страниц печати. Призывали к одному: «Голосуйте за Скорнякова!». И за него проголосовало 99,12 процента избирателей.

Как же сложилась судьба первого депутата после выборов? Не успели отгреметь фанфары по случаю избрания его членом высшего органа власти РСФСР, как в августе на первой областной партийной конференции выдвиженца Скорнякова резко критиковали за медленные темпы улучшения работы рыбной промышленности, плохую работу по ликвидации последствий вредительства на предприятиях Мурманрыбы, невыполнение решений февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б). Скорняков же убеждал товарищей по партии, что в этом году, «несмотря на целый ряд вредительских действий в тралфлоте, мы задание партии и правительства выполним».

На партконференции его избрали членом бюро Мурманского обкома. Несмотря на это, накат продолжался. Особенно после обсуждения в Москве итогов работы треста по выполнению январского приказа 1938 года «Об организации лова сельди в Баренцевом море». В октябре в «Полярной правде» появилась статья, в которой в очередной раз «били» депутата, стахановца, орденоносца: «Управляющий трестом т. Скорняков и начальник управления тралового флота т. Тисленко перемещали и снимали с работы капитанов и других работников флота, тогда как назначать или снимать этих работников по положению имеет право только нарком». Далее говорилось, что они плохо выполняли указания т. Сталина по заботе о людях, растеряли часть командных кадров флота, что отрицательно сказалось на выполнении плана вылова рыбы.

В ноябре опубликованы большие выдержки из приказа Наркомпищепрома СССР о работе треста под заголовком «За новый подъем рыбного Мурмана». Из нее избиратели узнали, что невыполнение январского приказа наркома явилось следствием недооценки руководителями треста и управления тралфлота значения лова сельди в открытом море, отсутствия единого руководства этим делом и контроля за выполнением приказа. До народа довели следующее: «Тов. Скорнякову предложено восстановить на работе неправильно уволенных капитанов тт. Попова, Калачева и Ерошкова». Эти капитаны, видимо, и были «вражескими корешками», которые «повыдергивал» управляющий трестом, депутат... Каким-то образом «питомцу Микояна» удалось избежать серьезных оргвыводов за свою «кадровую революцию», плохое выполнение указаний центра.

Уже в январе 1939 года он покинул Мурманск, уехал в Москву и возглавил Главсеврыбу...

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 22 1999 года).*

СНЕГОВ Алексей Владимирович
(Фаликзон Иосиф Израилевич)
1898, г. Киев – февраль 1989, г. Москва

В 1936–1937 годы – начальник политчасти Мурманрыбы.

Член РСДРП(б) с 1917 года. Один из руководителей вооруженного восстания против германских оккупантов в Виннице (1918), организатор большевистского подполья в Киеве. После Гражданской войны – на партийной работе в Полтаве, Екатеринославе, Мариуполе, в аппарате ЦК КП(б) Украины в Харькове. До 1936 года – зав. орготделом Закавказского крайкома, секретарь Иркутского горкома ВКП(б), начальник политчасти Мурманрыбы.

В 1937 году арестован (за связь с врагами народа и троцкистские методы работы), в 1939-м освобожден, вскоре вновь арестован, в 1941 году приговорен к 15 годам заключения, освобожден в 1954 году. Работал в Центральной комиссии по реабилитации жертв политических репрессий. В годы «хрущевской оттепели» активно выступал за глубокую десталинизацию в СССР.

Портрет бывшего начальника политчасти Мурманрыбы и, судя по биографии, весьма неординарного человека дает в своих воспоминаниях сын Н. С. Хрущева:

«С Алексеем Владимировичем Снеговым я познакомился в начале шестидесятых... Дверь нам открыл невысокий, суховатый, очень подвижный человек с пронзительным суровым взглядом. Лет ему, видимо, было немало, но седина едва тронула густую черную шевелюру. Поскольку я был молод, мне он казался довольно старым человеком.

Квартира его была завалена книгами, рукописями, журналами, просто бумагами. Они лежали на полках, на столе, на стульях, кучами на полу...»

*Из книги С. Н. Хрущева «Хрущев»
(сайт <http://www.sakharovcenter.ru/asfcd/auth/?t=page&num=5102>).*



Открытие памятника жертвам политических репрессий в Мурманске в октябре 2010 года

СОМОВ Михаил Павлович

19.10. (н.ст.) 1880, г. Харьков – 22.09.1950, г. Мурманск

Ученый-ихтиолог, доктор биологических наук (1937), профессор (1919), первый научный руководитель Северной научно-промысловой разведки.

Родился в семье дворян. Окончил Тамбовскую гимназию, физико-математический факультет Московского университета, учился в Высшей сельскохозяйственной школе в Берлине. Работал ночным корректором в типографии Саблина, секретарем редакции книгоиздательства Сытина, вел хронику и писал фельетоны в газете «Тамбовский голос», преподавал географию в частной школе.

После окончания учебы работал в Германии на морской биологической станции, в Департаменте земледелия России, в Петроградских Агрономическом и Лесном институтах, возглавлял научно-исследовательский институт рыбного хозяйства в Москве.

В 1924 году участвовал в сельдяной экспедиции в Белом море, а в 1925-м был командирован в Баренцевоморскую научную экспедицию на поисковых РТ «Щука» и РТ «Налим».

Во второй половине 1920-х годов работал в Астрахани и Владивостоке: с августа 1926 года возглавлял плановую комиссию Волго-Каспийского госрыбтреста, с сентября 1928-го – на Дальнем Востоке. 14.01.1931 по надуманным обвинениям арестован, 14 месяцев провел в заключении.

С 1932 года – в Мурманске. Заведовал лабораторией сельди ПИНРО. С 1938 года – зам. начальника научно-промысловой разведки треста «Мурманрыба», возглавлял научные экспедиции в Баренцево и Белое моря. Один из организаторов масштабного тралового промысла в Баренцевом море.

В годы Великой Отечественной войны был в эвакуации, в 1944 году вместе с коллективом ПИНРО вернулся в Мурманск.

Награжден орденами Трудового Красного Знамени (1939) и Красной Звезды. Его именем названы улица в Мурманске, научно-исследовательское судно «Профессор Сомов» (1957–1972). Отец М. М. Сомова – академика, исследователя Арктики и Антарктики, Героя Соцтруда.

Похоронен в Мурманске.



263

Год за Десять (1930-е годы)

ПРОФЕССОР СОМОВ – ИССЛЕДОВАТЕЛЬ СЕВЕРНЫХ МОРЕЙ

Из очерка профессора А. А. Киселева

В 1922 году М. П. Сомова пригласили в Москву, где под эгидой советского Наркомзема пытались «оживить» Институт рыбного хозяйства. В качестве реаниматора (в должности заместителя директора института) и появился в Москве М. П. Сомов. О своей платформе и взглядах заместитель директора заявил на всю страну в журнале «Рыбное хозяйство».

Прежде всего он провозгласил принцип, что «научно-промысловые и экономические обследования должны являться неразделимыми». Тут же он добавил: «Экономика должна непременно сопутствовать всякому научно-промысловому обследованию и крупного и мелкого масштаба, так как без нее работа будет страдать академичностью».

...Приехав в Мурманск, Сомов увидел, какие огромные возможности имеются на Мурмане для развития рыбного промысла, какие прекрасные люди там живут и работают. Вместе с тем он понял, что эти возможности могут быть использованы лишь при глубоком и всестороннем изучении Баренцева моря, его сырьевой базы, изменчивого гидрологического режима. М. П. Сомов убедился, что эти большие задачи не под силу ученому-одиночке, что этим должен заниматься дружный исследовательский коллектив при обязательном участии капитанов, тралмейстеров и всех рыбаков тралового флота.

...Друзья помогли Михаилу Павловичу получить направление на Север, и после майских праздников 1932 года Сомов был уже в Мурманске (по приказу – с 13 мая).

М. П. Сомов застал на Мурмане организационную перестройку научных учреждений, обслуживающих рыбную промышленность. Преобразование Плавморнина в ГОИН, превращение Мурманской биологической станции в его филиал было лишь первым шагом реорганизации. В октябре 1933 года был сделан второй шаг: на базе Государственного океанографического института и Всесоюзного научно-исследовательского института морского рыбного хозяйства создавался новый институт ВНИРО (Всесоюзный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии) с филиалом (его хотели назвать СНИРО) в Мурманске. Но это было еще не все: на базе СНИРО и сельдяной экспедиции в феврале 1934 года был создан ПИНРО.

Все эти полтора года М. П. Сомов в центре научно-организационной жизни Мурманска – он занимался промысловыми прогнозами, ходил в море на траулере «Двина» с известным капитаном А. А. Егоровым. Именно этим траулером в июле 1932 года были обнаружены мощные косяки скопления рыбы на Гусиной банке.

Много сил отдал Михаил Павлович исследованиям сельди, которая как раз в это время огромными косяками хлынула в губы Мурманского берега (за успехи сельдяной путины 1934–1935 гг. ученый был награжден именными часами и месячным окладом).

...В 1944 году вместе с коллективом ПИНРО М. П. Сомов вернулся в Мурманск. Выглядел Михаил Павлович, несмотря на свои 64 года, еще крепко: коренастый, с крупной головой на широких плечах, от всей фигуры веяло силой и уверенностью. При первом знакомстве запоминались большущий с залысиной лоб, кустистые брови, пытливые, широко поставленные глаза, усы щеточкой. Чаще всего он был одет на службе в морской китель, дома любил халат.

Михаил Павлович вплоть до последних дней жизни был в гуще мурманских событий: он член технического совета Мурманрыбы, возглавлял там секцию сырьевых запасов, он член ученого совета ПИНРО. Его отмечают в приказах министерства, он продолжает выступать в печати. Кроме сорока опубликованных научных работ у него были десятки статей научно-популярного характера.



Профессор М. П. Сомов на борту научно-исследовательского судна «Персей». 1933 год

СТОЛЬД Элина Ивановна

Капитан малого траулера «Жданов» в 1930-е годы.

Родилась на Мурманском побережье в Порт-Владимире в семье рыбака, была зуйком на ярусном лове. После организации рыболовецкого колхоза окончила штурманские курсы и руководила экипажем малого рыболовного траулера, который удерживал первое место на промысле среди однотипных судов. Из-за тяжелой болезни была списана на берег.

В 1967 году Элина Ивановна жила в Порт-Владимире, воспитывала внучку.

БАБУШКА И ВНУЧКА

Из очерка журналиста Л. Горюнова

Элина Ивановна поправляет сползшее одеяло и устремляет взгляд в окно. Люди спешат на работу. Как бы сейчас она тоже встала и пошла! Но нет, не ходят ноженьки. Отходили свое. А когда-то девятилетней девочкой бежала Элина Ивановна рядом с отцом на ёлу. Подходили и другие рыбаки, затем, обстоятельно проверив снасти, кто-нибудь упирался веслом в деревянные сваи причала и уключины начинали свою скрипучую песню. Над глухим шелестом волн стояла еще сонная рань, и у девочки слипались глаза.

– Не дремли, – подталкивал в плечо отец. – Сейчас начнем...

Начали с того, что отец девочке показал, как правильно нанизывать на крючок наживку.

– Поняла?

Элина кивала головой.

Нанизывать нужно было быстро, ибо уходило драгоценное время, как говорил отец. Много позже она поняла, почему утренние часы отец считал золотыми: чем раньше ярус уйдет в воду, тем быстрее принесет рыбу, а значит, экипаж их ёлы сможет первым сдать ее купцам, пришедшим на красивых парусниках из Архангельска. Обычно у причалов можно было заметить пять-шесть таких парусников. При виде их у девочки часто стучало сердце и приятно захватывало дух: вот на таких бы походить! Но мечтам предстояло зреть, а пока что она зует, девочка – подсобница старших. Наживлять кусочки сельди на крючки не так-то просто: холодом сводит пальцы, некогда разогнуть спину, устают ноги, мелкие брызги оставляют на лице белый соляной налет, от которого стягивает кожу. Но рыбаки спешат, и она не должна выказывать свою усталость...

Вечерами в свободное время отец куда-то уходил, иногда возвращался с мужчинами, они разговаривали долго и обстоятельно о каких-то листовках, о революции. Для Элины это было так заманчиво, так таинственно, с каждым годом она все больше и больше набиралась рыбацкого и житейского опыта. Ее перевели в матросы. Элину жгло любопытство узнать о чем мечтают, что затевают рыбаки. Она еще не знала толком, что их ждет, но понимала, что вот должно случиться что-то необыкновенное и большое.

Вскоре Россия забурилась, подобно извергающемуся вулкану: революция! Рыбаки собрались в один дом, чтобы обсудить очень важный вопрос: как лучше создать артель. Среди мужчин была одна лишь женщина – Элина Ивановна Стольд. Почему бы ей и не участвовать в решении рыбацкой судьбы, когда она работает с мужчинами?

В артели появились боты: хватит купцам наживаться. На судах вспыхнули красные флаги, будто начинался ответственный старт. А старт начинался и вправду: Россия устремилась к социализму.

На ботах работать легче, какая-никакая, а есть механизация, да и дальше можно зайти в море, больше рыбы взять. И потекла совсем другая жизнь – сами себе хозяева. Теперь

не ограничивались только добычей трески, уходили промыслять и сельдь. Богатела артель, строились новые дома в поселке. Стало легче с продуктами. Ожилились женщины, повеселели ребяташки. Элина Ивановна продолжала рыбачить.

– Оставь, Элина, море, – говорили ей иногда. Но это было «об стенку горох». То, что трудно дается, с большей силой притягивает к себе. Любовь к морю ничто не могло остановить. Даже когда однажды разыгрался шторм и троих матросов волной смыло за борт, Элина Ивановна, не умея плавать, сумела продержаться на воде, но и после этого не оставила море.

Упрямый характер морячки рыбаки учили, когда стали выдвигать людей на курсы капитанов. После учебы Элина Ивановна заняла место на капитанском мостике малого рыболовного траулера. Тогда шли предвоенные годы, и страна всюду шумела садами и колосилась зрелыми хлебами. Россия опоясывалась железными дорогами, вздымалась новыми строениями, заводами. На Мурмане ширился порт, рос флот. На побережье в поселках появились школы, больницы, клубы и библиотеки. Мужали рыболовецкие колхозы.

Суда уходили в море и возвращались с полными трюмами рыбы. Больше всех, как тогда считали, везло капитану малого траулера «Жданов» Элине Ивановне Стольд. Рыбацкое чутье всегда подсказывало опытному капитану, где есть рыба. За «Ждановым» шли другие суда – и моряки удивлялись, когда по утрам на его борт поднимались сети, отягощенные крупной сельдью. К доброму и строгому капитану Стольд желали попасть многие моряки. Но команда на «Жданове» оставалась старая, а свой опыт промысловика она охотно дарила всем желающим. Впрочем, что значит опыт? Испокон века рыбаки учитывают течение, ветер, время года и пищу для рыбы. Но самым важным качеством удачи для них служила и служит любовь к морю. «Жданов» не успевал уйти в море, как уже возвращался с полными трюмами рыбы. Об экипаже этого судна заговорили жители всего побережья.

Долгие годы легендарный экипаж удерживал первое место, но однажды случилось непоправимое – капитана Стольд парализовало. Трагическая весть моментально облетела все суда, а бывшие воспитанники умного учителя рыбацких дел со скорбью заявляли: «На кого теперь равняться?»...

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 21 1967 года).**



Порт-Владимир
Фото 1960-х годов

СТРЕЛЬБИЦКИЙ Андрей Иосифович

17.11.1911 (ст. ст.), г. Белосток (Польша) – 11.04.1976, г. Москва

Капитан рыбопромысловых судов, начальник Мурманского тралового флота.

Окончил Одесский морской техникум (1932) и Высшую пищевую школу (1956). Начинал трудовой путь третьим помощником капитана судов Одесского морского пароходства.

С 1932 года – в Мурманске: штурман, капитан на судах Мурманрыбы (РТ «Ф. Дзержинский», РТ «Семга»). В 1937 году возглавил экипаж РТ «Киров», который с приходом молодого капитана не снизил темпов, стахановские рейсы стали для него обычным делом. В 1938 году моряки выловили без малого 62 тысячи центнеров рыбы – такого улова не имел ни один рыболовный траулер мира.

Участник советско-финской и Великой Отечественной войн. Летом 1941 года РТ «Киров» вошел в состав Северного военно-морского флота под названием ТЩ-38, командовал им капитан-лейтенант Стрельбицкий. Экипаж тральщика участвовал в конвоях, высаживал десанты, перевозил раненых и грузы. Войну Стрельбицкий закончил капитаном 3 ранга, командиром дивизиона тральщиков.

С 1945 года – начальник Мурманского тралового флота, с 1952-го – зам. начальника, начальник Главмурманрыбпрома, в 1956-1957 годах – зам. министра рыбной промышленности РСФСР, с 1957 года – зам. председателя Мурманского совнархоза, с 1960 года – начальник управления рыбной промышленности Мурманского совнархоза, в 1962–1974 годы работал в аппарате Министерства рыбной промышленности СССР.

Делегат XVIII съезда ВКП (б) (1939). Награжден орденами Ленина (1939), Трудового Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды.

Похоронен в Москве.



267

Год за Десять (1930-е годы)

МАЯК ПРОМЫСЛОВИКОВ

Из воспоминаний А. И. Стрельбицкого

– Прямо скажу – после Тисленко на траулер «Киров» идти было страшновато. Даже многие старые капитаны отказывались от назначения на этот корабль: а вдруг будешь ловить хуже, чем Георгий Герасимович, ведь засмеют на флоте.

На этот корабль я пришел в июне 1937 года. Слава «кировцев» гремела на всю область. На судне был отличный порядок, люди хорошо сработались, у них было много славных традиций. Опасения мои были напрасными. Мне оставалось лишь поддержать сложившиеся здесь традиции, пойти, как говорят, в ногу с дружным коллективом. И в том же году у нас получилось неплохо с добычей рыбы – выловили ее более 60 тысяч центнеров. А в следующем «кировцы» поставили мировой рекорд по добыче рыбы.

Нам откровенно завидовали не только наши товарищи с других кораблей флота, но и иностранные промысловики. Бывало, узнают, что «Киров» вышел в море, услышат его позывные, смотришь, появляется неподалеку какой-нибудь иностранец. Присматривались к нашей работе, видимо, кое-что перенимали.

Самым замечательным событием того времени, да, пожалуй, всей моей жизни была поездка в Москву в марте 1939 года. Я, молодой коммунист – в КПСС меня приняли в декабре 1938 года, – рапортовал XVIII съезду партии об успехах мурманских рыбаков.

Это была большая честь и большая ответственность. Я передал делегатам XVIII съезда пламенный большевистский привет от трудящихся рыбного Мурмана, рассказал, как, благодаря заботе партии, расцветает Советское Заполярье, растет рыбная промышленность, строятся новые города, заводы, гидростанции.

Докладывая съезду об успехах промысловиков, я гордился, что тружусь среди «кировцев» – знаменосцев соревнования, которые вместе с экипажем траулера «Двина» в 1938 году перекрыли мировой рекорд и выловили по 60 тысяч центнеров рыбы. Я не скрывал, как сурова и капризна природа Заполярья. Но мы научились побеждать ее, ловили рыбу круглый год и в штормы.

От имени рыбаков я заверил съезд, что мы готовы в любую минуту по первому зову партии и народа превратить мирные рыболовные траулеры в боевые корабли, чтобы отстоять завоевания Великого Октября...

В годы Великой Отечественной войны началась новая, боевая жизнь «кировцев»: 200 суток в дозорах, 100 суток в тральных операциях, 15 раз в составе конвоя, 20 уничтоженных мин... За этими цифрами – героический труд, нелегкие будни.

...Доброе слово я вспоминаю «кировцев». Прошли годы, многих из них нет уж в живых. Отлично работали тогда старший механик Владимир Михайлович Макаревич, второй механик Осташкин, машинист Платонов (сейчас он старший механик на одном из судов), братья Лукьянченко, мои помощники Щипаков, Пятков и Миргородский, рыбмастер Яреньгин (сейчас он капитан), кочегары Русинов и Баракшин.

В довоенные годы «Киров» был первым маяком, который освещал морякам тралового флота путь к высоким уловам. И я считаю одной из замечательных заслуг «кировцев» то, что они постоянно звали промысловиков вперед. И недаром рядом с «Кировым» шли траулеры «Двина», «Семга», «Ролик», «Москва», экипажи которых также добивались рекордной добычи рыбы.



Газета «Рыбный Мурман» (№ 72 1961 года).

СУВОРОВ Владимир Николаевич

Капитан на промысловых и транспортных судах Северного бассейна.

Один из первых наставников прославленного капитана Героя Соцтруда К. В. Ардеева, который ходил под его руководством на пароходе «Онега» в предвоенные годы.

Возглавлял экипажи РТ «Киров» и «Ваер» в 1950-е годы. Штурманом ходил с ним капитан Д. Я. Калюгин, который так отзывался о своем наставнике: «Отличный был капитан, чуткий воспитатель, красивой души человек».

В 1960-х годах – пенсионер, жил в Москве. Вдова капитана Ардеева Мария Ивановна вспоминала, что любимой песней как ее мужа, так и В. Н. Суворова, была «Прощайте, скалистые горы!».

СУХОПЯТКИН Семен Яковлевич

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

Приехал на Север из Одессы. С 1932 года – штурман, капитан рыболовных траулеров МТФ, с октября 1939 года начал работать в промысловой разведке, специализировался на освоении новых районов промысла морского окуня.

В 1945–1947 годы – начальник отдела добычи объединения «Мурманрыба», в 1947–1957-е – капитан РТ-109 «Слава», капитан-наставник МТФ. В 1948 году открыл места концентраций рыбы на Малангбанке и в Норвежском желобе, произвел эхолотную съемку глубин и составил планшет с описанием условий работы в тех местах.

С начала 1960-х годов на пенсии. Живя за пределами Мурманской области, внимательно следил за работой траулера «Слава», который передал своему ученику капитану Ф. И. Новосельскому.



РТ-411 «Ненец»



Место постройки судов данного типа: «Севморзавод», г. Севастополь.

В Архангельске – с 1933 года.

Мобилизован 19.10.1939, переоборудован в тральщик и включен в состав Северного флота. Участвовал в советско-финской войне. Повторно мобилизован 25.06.1941 года.

Торпедирован и потоплен 25.08.1941 германской подводной лодкой «U-725» в горле Белого моря у мыса Черный.

Водоизмещение 1200 т. Размерения: 54 х 9 х 4,5 м. ГЭУ котломашинная, 650 л. с. Скорость 8,5 узла, дальность 4300 миль. Экипаж 43 человека.

ТАРАН Андрей Филиппович

*1907 г. Збурьевка Голопристанского района Херсонской области –
24.05.1960, г. Мурманск*



Капитан на судах Мурманского тралового флота, начальник промразведки треста «Мурманрыба».

Окончил сельскую школу, с 15-ти лет – юнга, матрос на парусных судах в Черном море.

В 1926 году поступил в Херсонский морской техникум, после его окончания (1931) в МТФ: штурман, старпом, с 1932 года – капитан промысловых судов. В 1936 году руководимый им экипаж РТ-14 «Сталин» почти вдвое перекрыл годовой план, выловив 40 тысяч центнеров рыбы.

С октября 1937 года – зам. управляющего трестом «Мурманрыба», с января 1938-го – начальник промразведки, перед которой была поставлена задача найти новые промысловые районы для лова сельди. Поисковики не подвели: в предвоенные годы впервые в истории рыбного Мурмана начался дрефтерный лов сельди в открытом море.

В 1941–1945 годы – заместитель начальника «Главсеврыбпрома», один из организаторов работы рыболовного флота во фронтовых условиях. Начальник зверобойных экспедиций в Белом море.

С 1945 года – заместитель начальника Мурманрыбы, продолжает руководить промысловой разведкой объединения. Пополнявшемуся новыми судами, растущему рыболовному флоту требовалось расширить районы промысла. Лучшие капитаны тралфлота повели поисковые траулеры к неизведанным берегам. В эти годы открываются новые промысловые банки в Баренцевом и Норвежском морях, снаряжаются сельдяные экспедиции к Шпицбергену и Исландии, Лафотенским и Фарерским островам.

С 1950 года вновь на капитанском мостике: возглавил экипаж траулера «Победа», который уже в 1952 году занял первое место по флоту, выловив 78 тысяч центнеров рыбы. В 1954–1956 годы – зам. начальника Главмурманрыбпрома. Затем – капитан-директор одного из первых поступивших на флот БМРТ – рефрижераторного траулера «Серафимович». Вместе с экипажем осваивал кормовое траление, новые технологии обработки рыбы, рыбопоисковые приборы. В 1957 году БМРТ «Серафимович» с другими однотипными судами вел новый по тем временам разноглубинный траловый лов сельди в Норвежском море. В 1958-м моряки-«серафимовичи» первыми из экипажей судов Северного бассейна промыслили у африканских берегов и вернулись в Мурманск с очередной трудовой победой, доставив полный груз – 600 тонн сардины.

В мае 1960 года, после капитального ремонта в Германии, траулер «Серафимович» возвращался в родной порт. Капитан А. Ф. Таран скончался на капитанском мостике в Кольском заливе. Депутат Верховного Совета РСФСР 5-го созыва (1959–1963). Делегат XXI съезда КПСС. Награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, «Знак Почета».

Его именем был назван БМРТ МБ-0351 «Капитан Таран» Ленинградской базы «Океанрыбфлота». Имя капитана Тарана носит улица в Мурманске.

Похоронен в Мурманске.

Самодельные поэты посвящали прославленному капитану стихи.

СЛОВО О НАШЕМ КАНДИДАТЕ

...Он слышал, как поет норд-ост
В натянутых, как струны, вантах,
И поднимался во весь рост
В Херсоне, будучи курсантом.
Звенел капелями апрель,
Весна шумела половодьем.
И вот он старую «Форель»
Повел на рыбные угодья.
Туда, где каждый день – борьба.
Где радость ходит рядом с горем.
Так началась его судьба
В просторах Баренцева моря.
То было много лет назад.
Когда мы встретились с Тараном.
С тех пор у всех он на глазах.
Средь самых лучших капитанов.

Нелегким путь к успеху был,
Виски до срока посидели.
Но легкий труд он не любил,
Других учил живинке в деле;
Он не бросал на ветер слов,
Но, давши слово, бился рьяно,
И рос из года в год улов,
В глубинах добытый Тараном.
Он первым уходил туда,
Еще в нехоженные дали,
Чтоб заполярные суда
Не только дома промышляли...

К. ВЕСНИН*.

Газета

«Рыбный Мурман»

(№ 26 1959 года)

КАПИТАН ТАРАН

Из очерка инженера главка «Севрыба» Е. А. Вайнбура

Крупные, как бы высеченные резцом, черты лица, упрямая складка меж бровей, умный взгляд широко расставленных серых глаз, неторопливая основательность в плотно сбитой фигуре, в жестах, в словах...

Не спеша, немного вразвалку подошел он к промысловой карте, повернулся лицом к залу и заговорил негромким, глуховатым, с хрипотцой, как бы простуженным голосом. Это был обстоятельный анализ промысловой обстановки, заверченный четкими и ясными предложениями. Говорил он спокойно, уверенно, глядя задумчиво куда-то вдаль, поверх наших голов. Это было похоже на размышление вслух.

Слушая Тарана, думал я о том, что весомость его слов как-то удивительно гармонирует с его внешностью, в которой столько монолитности, столько добротной прочности...

У Тарана было невеселое детство. Семья Таранов жила в нужде. Не всегда было что поесть и что надеть на себя. Большеголовый хлопчик в латаной свитке, истоптанных чеботах, с торбой на боку (а в той торбе – грифельная доска и краюшка хлеба), он мечтал «превзойти все науки», ловил слово учителя, но голод – не тетка, пришлось бросить школу, так и не закончив ее.

В 1922 году пятнадцатилетний Андрей нанялся юнгой-поваренком на парусник «Накат». Так кончилось его детство и началась моряцкая жизнь. После «Наката» ходил юнгой, матросом на парусных судах «Мария», «Гвидон», «Прибой». В свободное от корабельных дел время садился за учебники, много читал, упорно наверстывал недоученное в сельской школе. Однако не только учебники можно было увидеть в его руках. Любил он книги о путешествиях, о дальних странах, о борьбе человека со стихией... Чтобы шел человек, сцепив зубы, сквозь пургу, сквозь рев урагана, сквозь голод и цингу к намеченной цели...

Мурманск встретил его холодным, пронизывающим до костей ветром, низкими облаками, тускло поблескивающей гладью залива, тогда еще не закрытого от глаз портовыми сооружениями и поэтому казавшегося совсем близким. Отчетливо были видны наваленные

* Псевдоним журналиста К. Тюляпина

там, внизу, у самого берега, горы леса и досок, громадные рубленые кубы ряжей, похожих на бревенчатые дома без крыш. Оттуда ветер приносил запах сырости и свежеструганной сосновой доски. По заливу полз маленький буксир, влекущий за собой огромную баржу. Буксир был не по размерам голосист, гудел, как большой, – басовито и мощно.

Таран перевел взгляд с залива на заснеженные сопки, по которым черными жуками расползлись бараки и всякие незатейливые домишки, запахнул поплотнее легкое пальтецо и шагнул навстречу незнакомому заполярному городу. И не думалось, не гадалось ему тогда, что этот город отпущен ему на всю его жизнь, здесь труд его получит высокое признание, здесь станет он государственным человеком. И не мог он, конечно, тогда знать, что вон по той дальней сопочке проляжет улица, носящая его имя.

Каждый рейс был для молодого штурмана тралового флота постижением неведомого. От природы сметливый, несокрушимо настойчивый, он вникал во все тонкости тралового дела, дотошно выпытывал у старых промысловиков все, что знали они, чем богаты были, записывал, запоминал и в скором времени стал неплохо разбираться в тралах, в промысловом судовождении, в повадках рыбы, научился понимать язык маячных огней в ревущей черноте полярной ночи...

Но этого было мало. Хоть был он не капитаном, а штурманом, но под началом у него были люди. Разные, непохожие друг на друга. К каждому нужен свой подход, с каждым надо уметь говорить, каждого надо понять. Этому в Херсонской мореходке не учили. Как найти правильную линию общения с членами экипажа? Как научиться быть твердым, требовательным, но не унижать людей, не озлоблять их? Как научиться быть простым, доступным, не допуская панибратства, фамильярности? Этим искусством впоследствии Таран овладеет в совершенстве, но на первых порах – ой, как было трудно! Одно он твердо усвоил с первых же рейсов в море: не надо противопоставлять себя коллективу.

В начале тридцатых годов не хватало в тралфлоте судоводителей. Из Ленинграда прибыла группа капитанов дальнего плавания, которых в то время было в избытке в Балтийском пароходстве. В большинстве это были грамотные, опытные судоводители. В сравнительно короткое время они преодолели трудности «тралфлотовской специфики», освоили промысловое дело и заняли достойное место на флоте.

Но вот Тарану не повезло: «достался» ему капитан с особым характером. Мнил он из себя специалиста «ллойдовского класса» и считал унижительным для себя работать в «рыбном тресте». Держал себя с подчиненными сухо, натянуто, официально, искренне полагая, что это повышает его авторитет. Из каюты своей почти не вылезал. Случится что-нибудь с тралом, вызовет помощника и говорит: «Пойдите, разберитесь». На собрания команды не являлся. В салон, в столовую не спускался. Кушать ему подавали в каюту. Доброго слова от него никто не слышал. Все неудачи – а траулер систематически не выполнял план – он объяснял нерадивостью экипажа, неопытностью штурманов, низкой квалификацией тралмейстера и т. д. Между капитаном и экипажем выросла глухая стена отчуждения. Люди начали бежать с этого корабля. Резко упала дисциплина. Развалив полностью на траулере работу, капитан вынужден был покинуть его и уехать из Мурманска.

Много лет спустя, уже незадолго до своей кончины, опишет Таран этот случай в статье «В человека надо верить». Значит, помнил об этом всю жизнь. Помнил, как наглядный урок того, каким не должен быть капитан.

Жизнь преподносила урок за уроком, многое прояснилось, накапливался опыт, и к середине тридцатых годов Таран уже в числе лучших тралфлотовских капитанов, а в 1936 году РТ-14 «Сталин», которым командовал Таран, выловил 40 тысяч центнеров рыбы при плане 21 тысяча центнеров. Почти два плана за год! И это в то время, когда большинство траулеров только приблизилось к уровню 25 тысяч центнеров рыбы в год...

В начале января 1937 года лучшие капитаны Мурманска и Архангельска были пригла-

шены в Москву для получения правительственных наград. В числе приглашенных был капитан Андрей Филиппович Таран. Орден «Знак Почета» вручал ему в Кремле всесоюзный староста Михаил Иванович Калинин.

На следующий день был банкет, где за обильным застольем хозяином был Анастас Иванович Микоян. У наркома было усталое лицо, но он шутил, а под конец лихо отплясывал кавказскую лезгинку.

Еще днем позже Анастас Иванович принял рыбаков у себя в наркомате пищевой промышленности. Было около 11 часов вечера. Капитаны собрались в приемной наркома. Были тут три Копытовых – Степан, Петр и Вениамин, два Новожилова – Андрей и Михаил, Георгий Тисленко, Николай Скорняков, Михаил Артамонов, Петр Катц. Был среди них и Андрей Таран. У всех на груди поблескивали новенькие ордена.

Анастаса Ивановича интересовало все – как ловится рыба, достаточно ли получают северные рыбаки сетематериалов, навигационных приборов, спецодежды, какие заработки у них, как с жильем, бывают ли в театре, что читают...

Незаметно пролетело пять часов. Когда выходили из наркомата, дворники уже наводили на улицах Москвы утреннюю косметику – расчищали от ночного снега тротуары, откалывали лед. Прошло совсем немного времени – всего-то несколько месяцев – и все те, кто был на той ночной беседе у наркома, убедились, что была это не простая беседа. Встреча с наркомом дала осязательные, материально ощутимые результаты. В Мурманск и Архангельск поступила большая партия эхолотов и радиопеленгаторов, значительно улучшилось снабжение сетематериалами, спецодеждой, цементом, красками, пиломатериалами, были выделены фонды на остро необходимое оборудование, улучшилось медицинское обслуживание.

...В 1938 году, когда по указанию А. И. Микояна в Мурманске была создана первая в стране промразведка, начальником ее был назначен Таран.

– Молод еще, не потянет, – говорил кое-кто. Но потянул Таран. И еще как потянул!

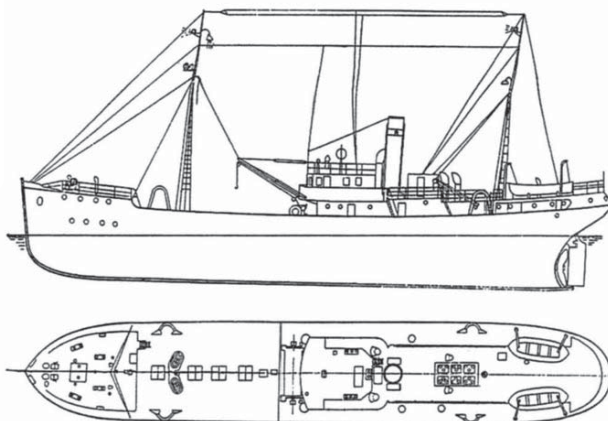
Упорства, энергии было ему не занимать. Не хватало опыта, ощущалась «слабина» в



РТ-14 «Сталин»



Место постройки судов данного типа: NORDSEEWERKE, Эмдем, Германия. На Севере – с 1930 года (Севгосрыбтрест), в 1941-1945 годы – в Главсеврыбпроме.



теоретических знаниях, но, к счастью, оказалась у него крепчайшая, надежнейшая опора в лице двух помощников – профессора Михаила Павловича Сомова и капитана Степана Дмитриевича Копытова. Промысловики сразу почувствовали, что на Мурмане создана очень нужная организация и что у руководства ею поставлены толковые люди.

«Тройственный союз молодости, мудрости и опыта», составленный Тараном, Сомовым и Копытовым, был исключительно счастливым и плодотворным. На огромных пространствах Баренцева моря были развернуты широкие, а главное – планомерные, поставленные на научную основу поисковые работы. Семь траулеров и восемь дрейфтеров «денно и ночью» искали рыбу. Но этого промразведке было мало. Они обзавелись тремя гидросамолетами и организовали поиск сельди с воздуха.

Корабли-разведчики стали совершать поисковые рейды в самые дальние и «нехоженные» районы Баренцева моря. Была обнаружена новая промысловая банка в районе Мурманского «языка». Были найдены обильные концентрации рыбы у островов Медвежий и Надежды. Г. С. Попов на РТ «Севгосрыбтрест» забрался далеко на восток – в Карское море, до Байдарацкой губы. «Есть здесь рыба!», – докладывали по радио капитаны-разведчики из самых неожиданных мест – с Новоземельской банки, из Печоро-Вайгачевского района.

Море стало просторней.

...А потом была Отечественная война, и Таран, в то время заместитель начальника Главсеврыбпрома, с головой ушел в новые дела, которыми не приходилось заниматься в мирное время. Стране, фронту, как никогда, нужна была рыба, и надо было ее ловить среди минных полей и рыскающих по морю фашистских субмарин. Надо было перестраивать всю работу рыбной промышленности на новый лад, в соответствии с требованиями военного времени.

Тарана можно было увидеть в эти годы везде, где были рыбные промыслы – в Архангельске, в Нарьян-Маре, на Колгуеве, на рыболовных траулерах. Он участвовал в проведении промысловыми судами операций по специальному заданию командования Северного военно-морского флота...

После Отечественной войны Таран опять руководит промразведкой. Он добивается выделения на поисковую работу лучших судов флота, привлекает к работе на этих судах наиболее опытных, творчески мыслящих капитанов. Подбору людей для работы на поисковых судах он уделял особое внимание.

К инициативным, беспокойным капитанам-разведчикам (таких называл он «живыми хлопцами») относился по-отечески бережно, по-детски радовался каждой их удаче. Вспомним, какое яркое созвездие капитанов-поисковиков сияло в промразведке до войны: С. Д. Копытов, И. Н. Демидов, В. А. Егоров, А. П. Новожилов, Д. А. Стрелков, К. П. Хохлин, Г. С. Попов, Я. А. Гунин, П. А. Полисадов, С. Е. Едемский, Г. П. Корольков. Послевоенная промразведка тоже не бедна славными именами: М. И. Кузнецов, М. М. Епарин, С. Я. Сухопяткин, И. В. Лобанов, Г. С. Тихомиров, А. А. Иванов, П. С. Самарин, Ф. Е. Варзугин. Все это были большие мастера поискового дела, Таран высоко ценил их, многому учился у них, пестовал и помогал им.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 15-20 1974 года).



Дочь капитана А. Ф. Тарана Нелли на улице в Мурманске, названной в честь ее отца

ТИСЛЕНКО Георгий Герасимович

01.12.1902, с. Голая Пристань Херсонской губернии – 19.06.1972, г. Киев

Капитан-промысловик, руководитель Мурманского тралового флота (1937-1945), Мурманрыбы (1945–1949), Мурманского рыбного порта (1949–1964).

Окончил Херсонское мореходное училище (1925). В 1917–1929 годах ходил в Черном море матросом, капитаном парусных судов.

С 1930 года – в МТФ: штурман на рыболовных траулерах «Налим», «Навага», «Макрель», в 1931 году принял с новостроя РТ-29 «Днепр» (затем РТ-29 «Киров»). С первых рейсов экипаж настойчиво овладевал промысловым мастерством, моряки освоили и усовершенствовали отечественный трал, организовали непрерывную работу вахт при обработке улова.

РТ «Киров» стал одним из зачинателей стахановского движения на флоте. Для промысловиков работать по-стахановски означало максимально увеличить время пребывания на промысле, улучшить режим работы с тралом, обеспечить безаварийную работу механизмов. Добившись этого, моряки РТ «Киров» вдвое перекрывали план по добыче рыбы.

В 1937–1945 годы – начальник управления МТФ (в годы войны преобразованного в военизированную базу тралового флота, занимавшуюся промыслом рыбы и выполнявшую боевые задания командования Северного флота по воинским перевозкам на линию фронта). В 1945–1949 годы – начальник Мурманрыбы. С декабря 1949 года руководил работой Мурманского морского рыбного порта.

Награжден двумя орденами Ленина (1954), орденами Красного Знамени, Отечественной войны I степени, «Знак Почета» и медалями.

В 1964 году вышел на пенсию.

Умер и похоронен в Киеве (Украина).



275

Год за Десять (1930-е годы)

СЛАВНЫЕ ТРАДИЦИИ

Из воспоминаний Г. Г. Тисленко

16 июня 1931 года у причала Мурманского рыбного порта ошвартовался новый траулер. Это был РТ-29 «Днепр». Флот в те годы, благодаря заботе партии и правительства, рос быстро, пополнялся только что построенными промысловыми кораблями. Руководители флота оказались в затруднительном положении – не хватало квалифицированных кадров для комплектования экипажей новых судов.

25 июня 1931 года я был назначен капитаном на траулер «Днепр». До этого самостоятельно руководить коллективом мне не приходилось, я работал штурманом. Экипаж подобрался в основном молодежный, было много комсомольцев, приехавших из Ленинградской области для укрепления рыбных промыслов Севера.

Самым старшим на корабле был старший механик Макаревич. Сорокалетний специалист с первых дней показал себя рачительным хозяином. Запомнились многие фамилии членов экипажа. Это второй механик Мардинский, боцман Кошкин, тралмейстер Панов, матросы: братья Яков и Евгений Феликсовы, Сафонов, Кучумов, Захаров, Худаковский, радист Нечупаренко, повар Гравина, кочегары Никитин, Стадников, Баракшин, Русанов, машинист Захаров, засольщик Полуэктов.

Вот с ними, почти совершенно не знающими условий работы на промысле, мы и вышли 25 июня в первый рейс. Прямо надо сказать, работать было нелегко: учились сами, учили новичков. Весь этот и следующие два-три года были тяжелыми и из-за сырьевой базы – уловы были маленькими, доходили до 500 килограммов за траление. К тому же надо было осваивать промысловые банки Баренцева моря, знать, в какое время года и где концентрируется рыба, уметь хорошо работать с тралом, чинить его, изучить механизмы нового судна.

Всех задач – больших и малых – не перечесть. Но экипаж «Днепра» успешно решил все до одной.

За шесть месяцев 1931 года мы добыли 6 тысяч центнеров рыбы. По тому времени – это неплохо, ведь мы еще только начинали осваивать промысловое дело. Зато в последующие годы коллектив стал быстро наращивать темпы добычи. В 1932 году при среднем вылове на корабль по флоту 11,5 тысячи центнеров экипаж «Днепра» добыл 17,8 тысячи центнеров. В 1934 году соответственно эти показатели были 16,6 тысячи центнеров и 27,3 тысячи центнеров, в 1935 – 17,8 тысячи и 38,1 тысячи центнеров, в 1936 – 27,2 тысячи центнеров и 52,2 тысячи центнеров, в 1937 – 32,1 тысячи и 61,5 тысячи центнеров, и в 1938 году в среднем по флоту вылавливалось 32 тысячи центнеров рыбы на корабль, а моряки траулера добыли рекордное количество рыбы – 61,6 тысячи центнеров.

За работой нашего корабля внимательно следили не только промысловики и трудящиеся области – об успехах рыбаков знал руководитель ленинградских коммунистов Сергей Миронович Киров. Но если в траловом флоте кое-кто скептически относился к достижениям экипажа, считал их случайностью, то Сергей Миронович увидел уже в первых успехах коллектива зачатки движения за рекордный вылов рыбы на один корабль. Из Ленинграда на траулер пришла телеграмма, взволновавшая каждого моряка. Сергей Миронович писал: «Ваше первенство в траловом флоте достигнуто на основе упорной работы. Деритесь за увеличение улова, за дальнейшее улучшение качества обработки рыбы, за хорошую работу машины, за дисциплину. Передайте свой опыт другим отстающим тральщикам. Горячий привет всему составу тральщика».

Это были радостные дни. В 1933 году экипаж нашего корабля выполнил годовой план досрочно на 5 месяцев, обогнав траулер «Сельдь», который до этого лидировал на флоте. С тех пор коллектив шел в первых рядах тралфлотовцев, возглавлял соревнование.

По ходатайству промысловиков и руководителей флота траулер «Днепр» получил новое имя – «Киров». «Кировцы» и по сей день высоко несут знамя социалистического соревнования.

Экипажу еще в те далекие годы было свойственно творческое отношение к промысловому делу. Он первым освоил новый отечественный 39-метровый трал, полностью изучил способы его спуска и подъема, дележку улова. Были и до нас попытки освоить новый трал, но они кончались неудачами. Флот продолжал работать старым оттертралом, который спускался и поднимался на борт вручную. Отечественный трал позволил повесить уловы более чем в два раза.

Экипаж был дружной и спаянной семьей. Мы не боялись никаких трудностей. До нас

никто не работал в шторм. Однажды, наблюдая, как иностранный траулер штормует кормой на волну, мы последовали его примеру. Оказалось, что это не только позволяет хорошо штормовать, но даже промышлять. И мы первыми на флоте стали проводить траления при 6-7-балльном ветре.

Экипаж знал цену каждой минуте, боролся за экономию времени, добивался наилучшего промыслового режима. В отдельные рейсы обработка рыбы велась настолько высокими темпами, что мы успевали обрабатывать до 60 тонн в сутки, набирали груз за 9 суток. Нередко стоянки в порту продолжались всего лишь одни сутки, а в среднем в год одна стоянка составляла 2,5 суток.

Мои помощники Сидоренко, Сметанин, Щипаков умело удерживали корабль на косяках рыбы, не сбивались с них даже во время шторма. А ведь у нас не было на вооружении такого количества приборов, каким сейчас владеют промысловики. Если после шторма команды других судов занимались поисками потерянных косяков рыбы, то мы сразу же, как только шторм немного утихал, спускали трал. Бывало так, что флот еще ищет рыбу, а у нас на борту ее 30-40 тонн. Другие экипажи лишь настраиваются, а мы с уловом. А тут, глядишь, новый шторм.

УДАРНИКИ
ТРАУЛЕРА
„КИРОВ“



Котия



Старовойтов



Василишин



Чуприна



Г. Г. Тисленко, капитан траулера „Киров“



ТРАУЛЕР РТ-29 „КИРОВ“

По всей стране росло социалистическое соревнование. Экипаж рыболовного траулера „Киров“ стал инициатором борьбы за увеличение добычи рыбы, выловив в 1932 г. более 18 тыс. ц. Три года спустя моряки траулера увеличили улов вдвое, а в 1938 г. установили мировой рекорд добычи рыбы, взяв 61 тыс. ц.

Почин „Кирова“ был подхвачен экипажами всех судов рыбопромыслового флота и привел к значительному увеличению добычи рыбы в стране. Траулер „Киров“ работал на промысле более 30 лет и дал стране один млн. ц рыбы.

В 1938 г. Советский Союз по среднему годовому улову рыбы на траулер занял первое место в мире.

**Фотоплакат юбилейной фотовыставки «Рыбное хозяйство СССР
за 50 лет Советской власти»**

Источник <http://www.redcapital.ru>

Мы не раз благодарили свою машинную команду, ее руководителя Макаревича. Кочегары были подлинными мастерами огня, все время держали пар «на марке», обеспечивая хороший ход судна, помогая добиваться успеха.

И поварам «спасибо» говорили. Хорошо рыбак поест – хорошо и поработает, а для повара Граниной – это лучшая награда.

В нашей небольшой, но дружной семье сложились хорошие традиции, мы все хорошо знали друг друга, каждый мог положиться на своего товарища в трудную минуту. Не было текучести кадров – этого бича коллективов как того времени, так и сейчас.

«Кировцы» отлично работали и позже. В 1937 году я был переведен на другую работу. Меня сменил молодой капитан Андрей Иосифович Стрельбицкий. Под его командованием экипаж приумножил достигнутые ранее успехи, а когда пришел час сурового испытания, над кораблем взвился Военно-морской флаг, рыбаки сменили орудия лова на оружие.

После Великой Отечественной войны «кировцами» руководили капитаны Константин Лаврентьевич Бурков, Павел Ильич Баев, Яков Алексеевич Мошков и другие капитаны. Все они поддерживали сложившиеся на корабле традиции, добивались высоких показателей.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 72 1961 года).

ВСЕГО ОДНА ЖИЗНЬ

Из очерка инженера главка «Севрыба» Е. А. Вайнбира

...Когда о нем говорят или пишут, то вспоминают, в первую очередь, траулер «Киров» – тот самый РТ-29, который в 1930-х годах изумлял своими фантастическими уловами. Тисленко был первым капитаном этого оваянного славой траулера. Это он с июля 1931 по октябрь 1937 года водил РТ-29 в победные рейсы. Конечно, не в одном Тисленко тут дело... Траулер – не театр одного актера. Но это он, Тисленко, из совершенно разных людей создал монолитный коллектив кировцев. Это он смог «заразить» несколько десятков людей, составляющих экипаж траулера, своей одухотворенностью, своей одержимостью, побудить его на такой яркий трудовой взлет... И даже тогда, когда Тисленко ушел с траулера, остались на корабле его стиль работы, его отношение к делу, его школа. Он как бы продолжал незримо там присутствовать. Ничего в этом удивительного нет. Так бывает во многих областях человеческой деятельности: театр Станиславского, клиника Филатова, институт Павлова, конструкторское бюро Туполева... Нет уже в живых этих подвижников, но люди продолжают делать их дело, находясь в постоянном ощущении их взыскательного присутствия. Так было и на РТ «Киров»...

На каком бы посту ни был Тисленко, он всегда был озарен памятью о годах плавания на РТ-29 «Киров». Проходя мимо стоящего у причала РТ-29, непременно снимал шапку. Делал это незаметно, как бы для того, чтобы провести рукой по голове, утереть пот со лба, но снимал обязательно... Рассказывают, когда в 1962 году зашел при нем разговор о том, что скоро РТ-29 будут списывать и «пустят на иголки», нахмурился Тисленко, встал из-за стола, походил взад-вперед по кабинету, подошел к окну и, отвернувшись от всех, сказал как-то глухо: «Хоть обождали бы, когда на пенсию уйду... Это чтобы при мне буксир поволок РТ-29 на Угольную?! Я не выдержу этого...». Тисленко ушел на пенсию 20 августа 1964 года, а в конце сентября того же года совершил свой прощальный почетный круг по акватории рыбного порта РТ-29 «Киров».

Газета «Рыбный Мурман» (№ 96 1976 года).

ФЕДОТОВ Михаил Яковлевич

1911, д. Уна Архангельской губернии – 02.04.1972

Капитан рыбопромысловых судов Северного бассейна.

Архангельский по-мор. С 1931 года – на Мурмане: матрос траулера «Кумжа», штурман деревянного дрейфтербота «Рассказов», после окончания ШУКСа – капитан «малого комбайна» «Владимир Воронин», других судов Морзверрыбпрома.

В годы Великой Отечественной войны защищал Советское Заполярье, был рулевым на ТЩ-32 Северного флота.

С 1944 года – штурман траулера «Осьминог», руководил экипажем судна «Вайда», капитан дрейфтер-бота «Смерч» на сельдяной путине 1948 года в Печенгском заливе. После учебы с 1951 года возглавил экипаж СРТ-170 Мурмансельди, вывел траулер в десятку лучших по флоту «десятитысячников».

Затем – капитан-флагман: 4 года руководил отрядом судов, осваивающих лов сельди в Северной Атлантике. Командовал экипажем СРТ-4165, учил промысловому мастерству молодых судоводителей. Способ прицельного поиска рыбы «треугольником Федотова» был известен всем капитанам. На флоте шутили: «Главное – не потопить сети способом Федотова», то есть, выйдя на косяк сельди, успеть выбрать сети, чтобы их не потерять под весом рыбы...

По просьбе руководства МТФ был наставником в отряде из сорока тралфлотовских судов на промысле сельди в Норвежском море. Когда врачи «закрыли море», стал работать на берегу, руководить стоящими в ремонте траулерами.

Награжден тремя орденами Трудового Красного Знамени.

С 1967 года на пенсии.

МОРСКАЯ БИОГРАФИЯ

Из очерка В. Тимофеева

...«Владимир Воронин» – так назывался его «малый комбайн», был посолоней прежнего бота. Команда 18 человек. Через два дня – в море.

В районе Варде за 10 суток выловили 10 тонн сельди. Федотов решил переменить место промысла. Направились к Дальним Зеленцам, а оттуда вернулись к мысу Цып-Наволоок. О том, что здесь появилась сельдь, Михаил Яковлевич знал, но искать ее приходилось по наитию. Даже термометров для измерения температуры воды не было. Куда там до поисковой аппаратуры или до переговоров с товарищами по промыслу.

Сети выметали по приметам «чайка хватает» и «дельфины медленно ворочаются». Михаил Яковлевич, архангельской по-мор, уже имел солидный опыт – на всех палубных должностях побывал за восемь лет работы в траловом флоте, начиная с тридцатого года. Поэтому, став капитаном, он только, казалось, внешне гадал на спичках, куда ему идти, в действитель-





*Сельдяной промысел на Мурмане
Фото 1930-х годов*



*Мурманск. Рыболовные траулеры на рейде
Фото 1930-х годов*

ности же он многое знал из старой науки. А в ту ночь у Цып-Наволока получилось такое, что смех и слезы.

Слышит, кто-то стучит на палубе. Вышел – никого нет. Только лег в койку – снова стучит. Снова на палубу – никого. Так и не уснул. А когда приступали к выборке сетей, оказалось, что судно не желает поворачиваться, руля нет. Висит руль на сорлине и стучит по килю бота. Но моряки были опытные, сделали временный руль из бруса, приготовленного на дрова. И сети выбрали, и до порта дошли. А по пути, уже в заливе, открыли большое скопление сельди. Сами с примитивным рулем и косяк проверили, невод заметали – столько рыбы, что и не увезти было. По приходе в порт Федотова направили на новое судно, где он и работал до начала войны.

...Осенью 1944 года «Осьминог» вышел к Канину. Это был первый рейс Федотова после войны временно вторым штурманом. У всех ловилась рыба. У «Осьминога» – нет. Федотов пошел к капитану.

– Разрешите перемерить трал.

Капитан дал «добро», но сам ушел в каюту. Вскоре переделанный Федотовым трал всплыл, набитый рыбой, как матрац...

Жизнь умеет отблагодарить тех, кто не боится ее испытаний. Провожая в море очередной отремонтированный корабль, Федотов вспоминает сотни своих рейсов. Ежедневно ведут спор с морем ученики Федотова – один из лучших капитанов сельдяного флота Иван Васильевич Отабин, начальник сельдяной экспедиции Александр Викторович Абакумов. Вахту в море приняли уже ученики учеников Федотова – целая плеяда молодых капитанов, третье поколение.

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 91 1965 года).*

ФОРОЩУК Григорий Спиридонович*

1902, с. Голая Пристань Херсонской области – 1977, г. Херсон

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

С 13-ти лет – кухарь (зук), матрос на парусном судне. Окончил Голопристанскую мореходную школу, получил диплом штурмана малого плавания. Ходил в Азовском море на парусниках шкипером, помощником капитана.

С 1930 года – в Мурманске: второй штурман, старпом, с 1931 года – капитан рыболовных траулеров. Руководимый им экипаж РТ-61 «Водник» досрочно в числе десяти лучших траулеров флота справился с плановым заданием 1935 года.

В начале Великой Отечественной войны оставался на капитанском мостике РТ-61 «Водник», выловив до конца 1941 года 4,6 тысячи центнеров рыбы. Командовал экипажем РТ-37 «Палтус», который не раз завоевывал переходящий вымпел наркома рыбной промышленности СССР. О том, какой ценой доставалась победа, говорит скупая запись в судовом журнале: «15 февраля 1943 года. В 15 ч. 30 мин. шли с тралом, налетели два вражеских самолета, сбросили бомбы, упавшие в шести метрах по носу... В 16 ч. 40 мин. налетели 4 вражеских самолета, сбросили 7 бомб, упавших в 3-4 метрах от корабля. По самолетам был открыт огонь из пулеметов, после чего они ушли».

После войны – флагманский капитан, капитан-наставник МТФ. Благодаря богатейшему промысловому опыту, создает пособия для судоводителей с описанием наиболее тяжелых для промысла районов Мурманского побережья.

Награжден орденом Ленина (1950).

Вышел на пенсию в 1962 году. Переехал в Херсон, где и умер.



Моряки рыболовного траулера отбивают атаку «Юнкерсов». Репродукция с картины Г. Цейтлина

* С 1929 года в МТФ работал штурманом, с 1937 года – капитаном. Форощук С. С., очевидно, его брат (см. дополнительный список имен части 4).

ХЛЫНОВСКИЙ Георгий Иванович

*1897, пос. Абакумовский Талла-Курганского уезда Алма-Атинского края –
10.12.1937, г. Ленинград*

**Первый директор ПИНРО (1934–1937).**

Окончил Тимирязевскую сельскохозяйственную академию (Москва). Ученый-рыбовод. В начале 1930-х годов заведовал отделением советского торгпредства в г. Хакода-та (Япония). Главный редактор журнала «За рыбную индустрию Севера» (1934–1937).

С 1934 года – в Мурманске. Именно в первой половине 1930-х годов наблюдались благоприятные для промысловиков заходы сельди в губы Кольского залива, что позволяло сравнительно легко добывать рыбу, перегораживая заливы специальными сетными запорами. Считая, что так будет повторяться из года в год, руководителями рыбного Мурмана для подготовки к сельдяной путине 1936 года были затрачены значительные финансовые и материальные средства, но рыба к берегу не пошла. Вместо поиска объективных причин случившегося власть объявила врагами народа ряд руководителей рыбохозяйственных предприятий и ученых, в том числе и первого директора ПИНРО, которого по надуманным обвинениям арестовали и осудили, обвинив в контрреволюционной деятельности.

Расстрелян в Ленинграде. Реабилитирован в 1957 году.

ХРУСТАЛЕВ Николай Серапионович**Капитан на судах Северного бассейна.**

В 1928 году окончил Архангельский мореходный техникум, получил свидетельство штурмана дальнего плавания, был направлен в Мурманск, в тралфлот. В начале 1930-х годов – капитан РТ-7 «Семга». Окончил вечернее отделение Ленинградского кораблестроительного института, затем работал в МТФ инженером.

В годы Великой Отечественной войны – заместитель главного инженера Мурманской судовой верфи.

С 1946 года работал в Министерстве рыбного хозяйства СССР. Затем руководил строительством траулеров для Мурманска в Финляндии (Хельсинки).

Брат А. С. Хрусталевой.

ХРУСТАЛЕВА (Блинова) Александра Серапионовна

12.04 1912, г. Великий Устюг Вологодской обл. – 24.09.2004, г. Мурманск

Первая и единственная женщина-механик на промысловых судах Мурманского тралового флота, литератор.

Окончила Архангельское мореходное училище. В Мурманске – с 1931 года: механик на судах, групповой механик в береговых службах тралфлота, рыбного порта.

В 1944–1952 годы работала в учебно-курсовом комбинате объединения «Мурманрыба», в 1952–1953 годы – преподаватель Мурманской мореходной школы, затем преподавала судомеханические дисциплины в Мурманском мореходном училище им. Месяцева.

В 1968 году вышла на пенсию.

Автор книг «Здесь мой причал», «Бабушкины бриллианты» и других, изданных в Мурманске и Москве. Муж, Н. Н. Блинов, судовой механик, автор нескольких книг о морях. Сыновья – члены Союза писателей России: Николай – доктор физико-математических наук, Борис – судовой электромеханик.

Сестра Н. С. Хрусталева.



283

Год за Десять (1930-е годы)

МУРМАНСК (начало 1930-х годов)

Из воспоминаний А. С. Хрусталевой



Неприветливо, дождем и ветром, встретил меня деревянный, строящийся город. Покосившиеся низкие бараки и маленькие одноэтажные домики, карабкающиеся на голые сопки, кое-где новые рубленые двухэтажные дома. Между домами – пустыри с жухлой травой и переброшенными через лужи досками.

Если подняться от деревянного вокзальчика с островерхой крышей по булыжному откосу, то окажешься перед единственным в городе каменным зданием, похожим на церковь с обрезанным верхом. Подошла поближе, оказывается, магазин с непонятной вывеской – ТПО. Остановила шедшую навстречу женщину в ватнике: «Скажите, пожалуйста, как мне пройти на тралбазу?» Женщина махнула рукой вдоль улицы: «По Коминтерна иди, вниз спустишься – тут тебе и тралбаза».

Траловая база оказалась под стать городу. Деревянные причалы на сваях, двухэтажные деревянные сараи посолзабаров над самым заливом, тральщики у причалов. Тачки с рыбой и тетки в черных фартуках, толкающие тачки по железным листам, брошенным на доски причалов.

Увидев на одном из сараев вывеску «Управление тралового флота», поднялась по деревянной, затоптанной, узкой лестнице на второй этаж.

В управлении, как в птичнике: клетушки комнат по бокам длинного коридора. За дощатыми стенами стрекот пишущих машинок, щелканье счетов и треск арифмометров. Прямо на полу, подпирая спинами вытертые до черноты стены, сидит, курит и галдит траловый люд.

В небольшом коридоре – отдел кадров.

Я поставила чемоданчик на скамейку у стены. На стене прочла накарябанные химическим карандашом строчки:

*Голодный бич страшнее волка,
а сытый бич смирней овцы.
И, не добившись в кадрах толку,
голодный бич отдал концы.*

...Тральщик – производство, дом, где придется жить и работать. Люди с обветренными лицами, с заскорузлыми руками будут товарищами по работе. Добилась своего.

...На мое счастье, пришел из Германии новый тральщик – «Днепр». Привел его капитан Тисленко Георгий Герасимович. Старшим механиком у него служил Макаревич Владимир Михайлович. Люди строгого нрава и большой души. Георгий Герасимович ставил мировые рекорды по вылову рыбы, Макаревич был первоклассным механиком. Они-то и согласились взять меня практикантом на свой тральщик. Многому я у них научилась и до сих пор благодарна им за морскую выучку и отеческое отношение.

Очень я радовалась, что добилась своего, что я теперь настоящий моряк, что у меня будет морская практика, и я получу рабочий диплом. Ходила гордой!

Море Баренца – не красавица Северная Двина. Оно встретило нас штормовой погодой. Боже мой, что со мной делалось! Только спущусь в машину, вдохну запах горелого масла, почувствую, как палуба проваливается в преисподнюю, увижу, как вода в водомерных стеклах котла то исчезает, то поднимается, заполняя стекла до верхней оправы, как тут же к горлу подступает тошнота. Взлетаю по крутому трапу на верхнюю палубу и к борту...

Утром на седьмые сутки вышла на палубу. Показалось, что качка уменьшилась, вроде дышать легче. И – о чудо! – хочется есть. Мне сунули кусок черного хлеба и соленый огурец. Жадно съела огурец, закусилась хлебом, спустилась в машину на вахту.

Так недружелюбно приняло меня море. Но приняло! Все-таки мне здорово везет в жизни. Вот чуть было не отправили в порт, а сейчас уже не отправят, я буду плавать и добьюсь своего, стану механиком.

Приняли и люди, не сразу и не одинаково. Вначале меня очень смущала и вгоняла в краску ужасная ругань матросов, работавших на палубе, да и кочегаров, стоявших у котла. Совершенно бессмысленная, отвратительная ругань. Даже с мостика порой вместе со словами команды долетало «крепкое словцо» штурмана.

Георгий Герасимович не раз беседовал по этому поводу со штурманами и командой. Со временем у нас заметно поубавилось бранных слов.

Это были годы первой пятилетки. Быстро увеличивался рыболовный флот. Чуть не каждый месяц приходили новые траулеры, заказанные в Германии или построенные на Северной судостроительной верфи в Ленинграде. Очень трудно было с кадрами, особенно с комсоставом. Людей не хватало. После четвертого рейса на «Днепре» меня вызвали в отдел кадров. Я получила направление третьим механиком на РТ-60 «Рабочий».

Что ни говори, на рыболовных траулерах того времени в заполярном море работать было чрезвычайно трудно. Значительно труднее, чем, скажем, на больших судах Совторгфлота. Там вахту отстоял и свободен, только в случае аварии в машинном отделении могут вызвать на подвахту, но у хорошего старшего механика это бывает весьма редко – это ЧП. Жизнь моряков Совторгфлота разнообразится заходами в иностранные порты, делающими пребывание в море не столь утомительным и однообразным. Не то на тральщике. Здесь

помимо вахты часто приходится выходить на подвахту, трудиться за рыбоделом на зыбкой палубе, окатываемой набегаящими волнами. Сурово Баренцево море, часты штормы, которые траулеры вынуждены пережить, держась «носом на волну». Ко всему этому надо привыкнуть. Привыкают.

«Бабушкины бриллианты».

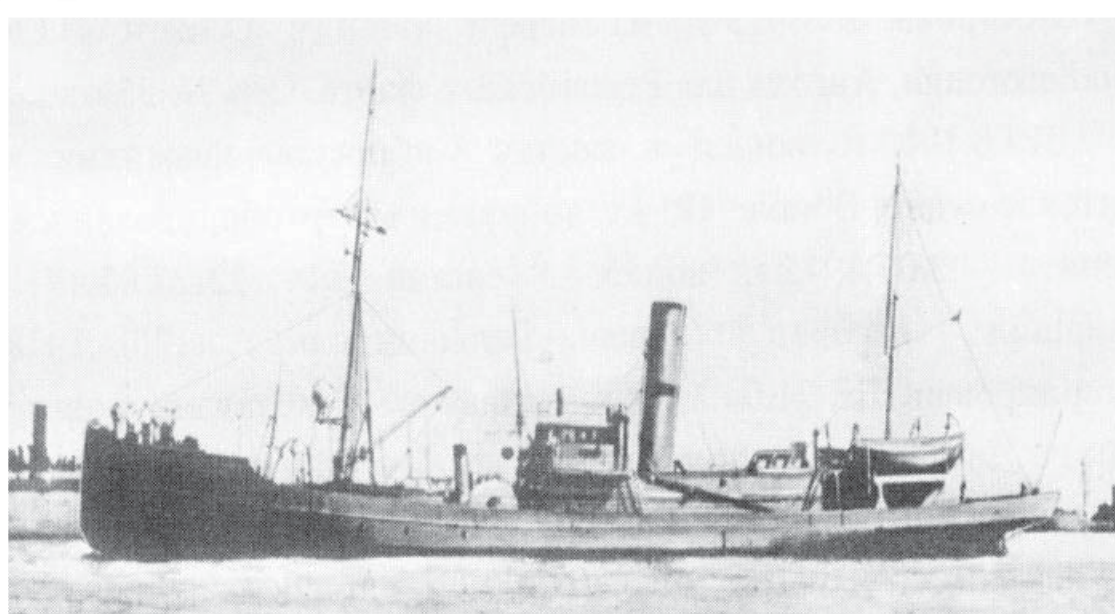
Мурманское отделение Литфонда России, 2004.

285

Год за Десять (1930-е годы)



РТ-33 (Т-33) «Форель»



Построен в 1913 году на верфи «Smith's Dock Co Ltd», Middlesbrough, Англия для Российского флота.

01.08.1913 вошел в состав Сибирской флотилии как портовое судно. В июле 1914 года вооружен и переоборудован в ТЩ «Зенит». 02.07.1915 вошел в состав Балтийского флота. 22-27.02.1918 совершил переход Ревель – Гельсингфорс (Хельсинки). В апреле 1918 года захвачен и включен в состав флота Финляндии под названием «Altair». 17.09.1922 возвращен и передан в состав БФ (находился в распоряжении Морпогранохраны ОГПУ и использовался в качестве сторожевого судна СКР «Пламя»). Затем разоружен и передан «Главрыбе», переведен на Север. Под названием Т-33 «Форель» вошел в состав Севгосрыбтреста (Архангельск).

Поздней осенью 1924 года в составе четырех траулеров вышел из Архангельска в первое зимнее плавание. Капитан А. М. Овчинников. Эти траулеры в зимнюю навигацию 1924-1925 годов сделали по 15 рейсов, тем самым положили начало освоению круглогодичного промысла рыбы в Баренцевом море. В 1925 году с грузом свежей рыбы совершил первый торговый рейс в Англию.

09.08.1933 передан в состав Северного флота как тральщик Т-33, с 23.11.1939 – ТЩ Т-891. Исключен из состава СФ 17.04.1947 и возвращен Наркомату рыбной промышленности. Впоследствии разобран на металлолом.

Основные элементы: длина 42,80 м, ширина 7,73 м, осадка 3,23 м, вместимость валовая/чистая 317/85 рег. т, 1 вертикальная паровая машина тройного расширения мощностью 600 л. с. Экипаж 44 человека.

Один из первых четырех траулеров с радиостанцией.



ШАЙТАНОВ Дмитрий Иванович*

25.11.1907, д. Малошуйка Архангельской губернии –

14.04.1982, г. Мурманск

Капитан на судах Мурманского тралового флота, Герой Социалистического Труда (1963).

Родился в семье коренных поморов. С 13-ти лет работал пастухом, сплавщиком леса, ходил в море зуйком, коком, матросом на судне.

В Мурманске – с марта 1932: матрос «Мургосрыбтреста». Окончил курсы капитанов маломерных судов (1933), судоводительское отделение учебно-курсового комбината треста «Мурманрыба» (1937). Ходил в море штурманом, капитаном на судах «Мургосрыбтреста», приемо-транспортной конторы, МТФ.

В годы Великой Отечественной войны служил на Северном флоте – капитан на судах Главвоенпорта, Мурманской базы военизированного тралового флота.

С 1946 года – старпом, с 1948-го – капитан на рыбопромысловых судах МТФ.

В конце 1950-х годов руководимый им экипаж траулера «Шексна» выступил инициатором соревнования среди рыбаков судов бортового траления по выполнению семилетнего плана за пять лет. По примеру рыбаков-гагановцев перешел на отстающий РТ «Поллукс» и вывел его, а затем еще три экипажа в передовые: под командованием Шайтанова полновесные уловы стали брать моряки траулеров «Сириус», «Североморск», «Перекоп». Звания Героя удостоен за выдающиеся успехи в достижении высоких показателей по добыче рыбы.

В 1966 году вышел на пенсию, но вскоре вновь на капитанском мостике: возглавил экипаж траулера «Томь», который одним из первых среди траулеров бортового траления справился с планом 1967 года.

Ходил в море до 1969 года.

Похоронен в Мурманске.

Его именем назван поисковый ПСТ-1366 «Капитан Шайтанов» (в составе Севрыбпромразведки с 1986 года).



ПСТ в море

* Основные трудовые заслуги Д. И. Шайтанова приходятся на 1950–1960-е годы, поэтому ограничимся данной биографической справкой. Более подробный материал о капитане будет размещен в книге «Мурманский траловый флот» цикла «Севрыба».

ШВЕЦ Илья Елисеевич

**17.09.1900, с. Старая Збурьевка Голопристанского района Херсонской области –
22.01.1943**

Капитан рыболовных судов Мурманского тралового флота.

Ходил матросом на парусниках в Черном море. Окончил мореходную школу (1914), Одесский морской техникум (1932).

Получив диплом штурмана, был распределен в Мурманск, стал работать в МТФ: помощник, старший помощник капитана промысловых судов. С января 1940 года – капитан РТ-15 «Засольщик», затем РТ-17 «КИМ».

1 июня 1940 года в докладной руководству флота начальник отдела кадров тралфлота пишет: «Рейсы на РТ-15 «Засольщик» и на РТ-17 «КИМ» показали, что в лице тов. Швеца И. Е. мы имеем еще одного грамотного капитана – промысловика, преданного делу нашей партии, осознающего грандиозность народнохозяйственных задач страны и своим практическим трудом решающего их. Рейсовые задания тов. Швеца И. Е. заканчивал с большим перевыполнением. Море любит, так как моряк потомственный. Дисциплина в экипаже закрепилась. Машина и навигационное оборудование в полном порядке. Лично тов. Швеца И. Е. дисциплинирован, требователен и исполнитель. Можно ставить практически на любое судно».

На этом документе поставлена резолюция начальника флота: «На 7-м (РТ-7 «Семга») Хохлин К. П. просится в отпуск. С Мурманрыбой (тов. Лобанов И. В.) согласовано. Тисленко».

10 июня с новым капитаном РТ-7 «Семга» ушел в рейс. Возвращение в порт 27 июля 1940 года для И. Е. Швеца было последним. «Отец вернулся с моря, перевыполнив рейсовое задание, – пишет в письме в редакцию «Рыбного Мурмана» дочь капитана Ольга Ильинична Швеца. – Встречали, как и положено, с музыкой, цветами, жали руки, благодарили за хорошую работу. А только сошел на берег – увезли его... навсегда. Мне в то страшное время было 13 лет, и понять, почему вдруг тебя, ребенка, перестали принимать в доме родители твоих одноклассников, было очень трудно. Как мне жилось у чужих людей, не об этом сейчас речь. Скажу только, что фамилию отца я не сменила, даже выйдя замуж, настолько было чудовищно поверить, что родители мои – враги народа».

26 ноября 1940 года Особым совещанием при НКВД СССР И. Е. Швеца был осужден к 8-ми годам лагерей. Сохранилось несколько его писем из колонии. Илья Елисеевич был удручен, раздавлен несправедливостью. Но твердо верил, что правда восторжествует. «Будем жить и бороться до последнего», – писал он жене (она тоже была репрессирована). Опасался только, хватит ли здоровья, чтобы дожить до светлого дня.

Физических сил оказалось меньше душевных. Он умер 22 января 1943 года, и безымянная могила его затерялась навсегда. В 1956 году Илья Елисеевич Швеца и его жена Пелагия Петровна Швеца были полностью реабилитированы Мурманским областным судом «из-за отсутствия состава преступления».



ЧЕСТНЫЙ И ИСКРЕННИЙ ЧЕЛОВЕК

Из писем в редакцию

— Илью и Полину Швеца я знаю с 1932 года. Жили мы семьями в общежитии тралфлота в одной комнате больше двух лет. Дружили крепко.

Илья Елисеевич недолго находился на берегу, все больше в море. Но когда возвращался, казалось, не только своей семье, но и всем окружающим дарил радость. Это был очень живой, веселый, красивый человек.

Он любил петь украинские песни. Как сейчас вижу его: стоит в коридоре общежития, у окна, и поет. Подхожу к нему, говорю:

- Ильюша, что ты так распелся?
- Домой захотелось, на родину, загрустил немного.
- Давай концерт устроим, других певцов соберем.
- Можно и концерт, — соглашался Илья.

Это было под Новый 1940 год.

И работал он так, как пел: с полной отдачей, страстно, увлеченно.

Это был честный и искренний человек.

Л. ПУШКИНА.



РТ-7 «Семга» у причалов Мурманского порта
Фото 1930-х годов

— Он ходил на рыбацких траулерах старшим штурманом с капитаном Стрелковым. Дмитрий Александрович считал его своим надежным помощником и заместителем. Не раз выдвигал на самостоятельную капитанскую работу. Но Илья Елисеевич обычно отшучивался:

— Как можно уходить от такого капитана! Еще годик-другой постою на мостике рядом с вами. Так спокойнее, да и подучусь: в мореходке не все нужные мореходные знания дают...

Любили его и в экипажах рыбацких судов, с которыми он выходил на промысел. Наверное, за то, что все знал и умел. Рыбацкий стаж у него был большой, с детства в море. Не чурался никакой работы. Мог и за палубного матроса вахту постоять, и со шкерочным ножом управлялся, и в трюме не отставал от других.

Вместе с капитанами, старпомами, механиками мы жили со Швецами в одном доме. Каждый был виден, как на ладони. И никто никогда не сказал худого слова об Илье Елисеевиче. Напротив, мы только и слышали: «Повезло Полине: умный, трезвый муж, обаятельный человек».

В честности, преданности Родине этого человека никто из его близких, друзей, товарищей никогда не сомневался. А вот поди ж ты, нашелся кто-то с подлой душонкой, состряпал ложный донос...

Я рада, что имя капитана Швеца не забылось, не затерялось в череде ушедших лет, а снова возвращается Мурманскому траловому флоту.

М. ЕГОРОВА.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 46 от 13 ноября 1987 года).

Капитан, один из организаторов советского тралового промысла.

Архангелогородец. В начале 1930-х годов – капитан РТ-56 «Белуга» Севтралтреста. В экипаже руководимого им траулера в свой первый рейс вышел третьим механиком будущий начальник Мурмансельди и Севрыбхолодфлота Г. М. Бородулин.

В 1939 году – флагманский капитан Мурманского тралового флота.

Автор книги «Всего одна жизнь» Е. А. Вайнбир написал замечательные слова о таких, как Л. М. Шуньгин, капитанах-промысловиках поры зарождения и становления на Севере государственной рыбной промышленности: «На долю этих неторопливых, немногословных, негибких и неунывающих людей, достойных потомков новгородских промысловиков-землепроходцев, выпала нелегкая судьба – на разваливающихся, латаных-перелатаных маломощных тральцах, списанных с военной службы за негодностью, в труднейших условиях начинать в стране траловый промысел. И делали они свое дело скромно, пожалуй, и не догадываясь о его значимости. Они постигали тайны Баренцева моря, находили его рыбные банки, скрытые под непроницаемой толщей морских вод, прокладывали к ним дорогу для последующих поколений промысловиков. Приводили из вьюжного мрака полярной ночи суда, покрытые многотонной коростой обледенения, и, устало улыбаясь, говорили:

– В этом рейсе, едри его в зубы, море дало нам прикурить...Однако промыслять можно. Рыбешку мы все-таки взяли...»



T-4 «Мезень»

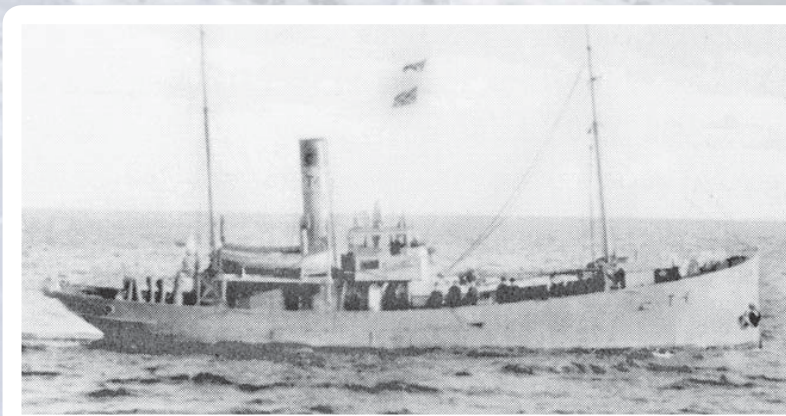
Рыболовный траулер «Мезень» построен в 1912 г. на верфи «AalesundVek, Varksted» (Норвегия).

Бывший норвежский рыболовный траулер «Нибго». С 27.04.1916 г. – Т-4. Включен в состав ФСЛО. Участвовал в Первой мировой войне.

08.05.1918 г. разоружен, передан Северному объединению кооперативных союзов для использования в качестве рыболовного траулера «Мезень». На январь 1922 г. входил в состав судов Областьрыбы, затем в отряд гидрографических судов (с 01.01.1932 г. – «Марка»).

Участвовал в советско-финской (1940) и Великой Отечественной войнах. 30.12.1954 г. переформирован в отопитель, а в 1956 году сдан для разборки на металл.

Основные элементы: длина 30,18 м, ширина 6,04 м, осадка носом/кормой 2,40/3,35 м, водоизмещение 300 т.



В ПЕРИОД ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК

А. А. ИШКОВ,
министр рыбного
хозяйства СССР, Герой
Социалистического Труда

Годы первых пятилеток были для рыбного хозяйства периодом расширения морского рыболовства и технического прогресса в добыче и обработке рыбы. Значительные капиталовложения в рыбную промышленность позволили осуществить широкую программу строительства флота и береговой рыбообрабатывающей базы.

В эти годы рыболовный флот непрерывно пополнялся новыми судами. Только за десятилетие, с 1931 по 1940 годы, число судов самоходного флота и их мощность возросли в два раза.

Незначительный объем общего улова колхозов, добывавших рыбу во внутренних морях, в озерно-речных водоемах и водохранилищах, не мог удовлетворить потребности растущего населения страны.

В этих условиях курс на развитие быстрыми темпами государственного океанического рыболовства был единственно правильным и наиболее эффективным. Ведь берега нашей Родины омывают четырнадцать морей, имеющих выход к Атлантическому, Тихому и Ледовитому океану, в которых сосредоточены огромные биологические ресурсы.

Зачинателями этого большого дела стали рыбаки Севера.

В создании тралового флота на Севере огромную роль сыграли ленинградские судостроители, которые приложили большие усилия, чтобы вооружить рыбаков совершенными судами, способными резко повысить добычу рыбы, улучшить снабжение промышленных центров рыбой и рыб-

ной продукцией. И рыбаки ответили на эту заботу новым трудовым подъемом. Вылов рыбы в 1940 году в Северном бассейне возрос до 2 миллионов 178 тысяч центнеров, из которых 1 миллион 726 тысяч центнеров было добыто флотом.

В целом в результате общих усилий моряков государственного лова и рыбаков-колхозников вылов в стране рыбы и водных животных в 1940 году достиг 13,1 миллиона центнеров.

За годы предвоенных пятилеток было построено 33 рыбокомбината, 38 холодильников, 58 консервных заводов; в их числе рыбокомбинаты в Мурманске и на Дальнем Востоке, большие консервные заводы в Азово-Черноморском бассейне.

Вступили в строй судоремонтные и судостроительные заводы в Петропавловске-Камчатском, Мурманске, Владивостоке, Николаевске-на-Амуре, Астрахани, в Керчи и Азове.

Наряду с государственной рыбной промышленностью быстрыми темпами развивалось колхозное рыболовство. Техническому перевооружению рыбаков колхозов способствовало создание моторно-рыболовных станций, которые оказывали колхозам всестороннюю техническую помощь во внедрении современных методов рыболовства.

К 1940 году в составе моторного флота МРС уже насчитывалось 1 211 судов, а общий вылов в рыбацко-колхозной системе составил в 1940 году 56,2 процента от всей добычи рыбы по стране.

4. Дополнительный список капитанов и руководителей рыбной отрасли Севера 1930-х годов

291

Год за Десять (1930-е годы)

АЛАНД А. М., с 1931 года – капитан рыболовных траулеров Мурманского тралфлота. В годы Великой Отечественной войны промыслял рыбу на РТ «Сталин». В 1945 году переведен на работу в Ленгосрыбтрест.

АРТАМОНОВ Михаил, капитан на судах тралового флота Мурманрыбы. Награжден орденом (1934).

БАБУШКИН, капитан на судах Мурманского тралфлота, в середине 1930-х годов руководил РТ-23 «Чайка».

БЕЗБОРОДОВ Василий Федорович, опытный капитан-помор МТФ в 1930-е годы. На его траулере четыре года ходил старпомом будущий начальник Мурманского тралфлота В. М. Маевский.

БЕЗДЕНЕЖНЫХ П. Г., начальник Морлова треста «Мурманрыба» в 1934–1937 годы. В 1938 году репрессирован, в 1939 реабилитирован. Участник обороны Ленинграда, был в плену. После Великой Отечественной войны работал в системе Главрыбвода, начальник Мурманрыбвода в 1957–1963 годы.

БИЛЬДЯЕВ Борис Николаевич, капитан экспедиционного судна «Персей» ПИНРО в 1933-1939 годы. Родился в 1906 году в Ростове-на-Дону. Окончил Архангельский морской техникум (1933 г.), получил диплом капитана дальнего плавания. В годы Великой Отечественной войны воевал на Калининском фронте, был тяжело ранен (1943 г.). С 1949 года – капитан НИС «Персей-2» ПИНРО.

БУРКОВ В. П., капитан на судах Мурманрыбы. В 1937 году возглавлял экипаж РТ-65 «Революция».

БУТЕНКО(В), капитан РТ-80 «Батум» в 1936 году.

ВАЙГИН Алексей Александрович, старейший капитан Мурманского тралового флота. Награжден орденом Ленина (1950).

ВАРЗУГИН И. М., капитан РТ-8 «Сельдь» Мурманского тралового флота. Траулер торпедирован немецкой подлодкой 26.12.1941 года у полуострова Канин. Весь экипаж погиб.

ВАСИЛЬЕВ, капитан РТ-20 «Архангельск» в 1936 году.

ВОРОНЦОВ С. А., капитан траулера «Ненец» в 1930-е годы. Награжден орденом Трудового Красного Знамени.

ГОРАНЕНКО, капитан на судах Мурманского тралфлота (РТ-77 «Челюскинец Павлов»).

ДРУЖИНИН А. П., капитан РТ-43 «Рыбец» в 1939 году. За совершенную аварию при входе в Кольский залив (протаранил подводную лодку СФ, которая затонула) был осужден на 10 лет лагерей.

ДЫМСКИЙ, капитан на судах Мурманского тралфлота, в частности, РТ-81 «Коломна», экипаж которого лидировал на промысле зимой 1935 года.

ЕГОРОВ Аркадий Максимович, капитан РТ «Спартак» в конце 1930-х годов.

ЕЛКИН, директор Мурманской судовой верфи в 1937 году.

ЗАВГОРОДНИЙ, капитан РТ-69 «Иртыш» в 1939 году.

ЗАХАРОВ, капитан РТ-48 «Севгосрыбтрест» в 1936 году.

ЗВИРГАД, капитан РТ-3 «Красноармеец» в 1936 году.

ЗИНСКИЙ Иван Лаврентьевич, в 1934-1937 годы – директор Мурманской судовой верфи. Приехал в Мурманск из Харькова, где руководил работой тракторного завода. В 1937 году арестован и как вредитель осужден на 10 лет лишения свободы. Обжаловал приговор, но получил новое обвинение «тройкой» УНКВД и 15 декабря 1937 года расстрелян как враг народа. Впоследствии полностью реабилитирован.

ЗОТОВ, капитан РТ-66 «Урал» в 1935 году. Участник стахановского движения за вылов 30 тысяч центнеров рыбы в год.

ИВАНОВ, директор Мурманской судовой верфи в 1937 году.

ИЛЬИН И. В., капитан РТ-49 «Скумбрия» зимой 1931–1932 годов.

КАЛАЙДА Александр Васильевич, 1883 года рождения (Одесса), аварийный инспектор Мурманрыбы, капитан дальнего плавания. Арестован в Мурманске 05.07.1937, осужден 25.02.1938 Верховным судом СССР (ст. 58-10-11 УК). Расстрелян 25.02.1938 (г. Ленинград). Реабилитирован 25.02.1958.

КАЛАЧЕВ Г. А., капитан РТ-11 «Ваер» МТФ. В 1937 году вместе с капитанами других передовых судов подписал письмо А. И. Микояну о досрочном выполнении плановых заданий и проблемах стахановского движения.

КАЛИНИН, капитан РТ-74 «Асоавиахим» в 1936 году.

КАЛЬНИН, руководитель Мурманского рыбного порта в 1934–1936 годы.

КЛЕБУКОВ Александр Александрович, руководитель Мурманского рыбного порта в 1940–1941 годы.

КОВАЛЬ, директор Мурманской судовой верфи в 1937 году.

КОВИЦКИЙ, в 1939 году – капитан РТ-8 «Сельдь».

КОГАЛЕНКО, в 1935 году – капитан РТ.

КОЛОГ(Р)ИЕВ Ф. А., в 1937 году – капитан РТ-54 Судак».

КОПЫТОВ Вениамин Федорович, капитан РТ-1 «Акула» в начале 1930-х годов. В 1934 году в Москве нарком А. И. Микоян вручил ему орден. По информации правнука капитана Ю. Филиппова (Екатеринбург) В. Ф. Копытов родился 26.10.1901 года (отец владел мореходной школой в с. Патракеевка Архангельской губернии). Умер 02.07.1939 года (повесился, чтобы избежать репрессий из-за родственников, живших за границей). Очевидно, в конце 1930-х годов работал в паромном флоте, участвовал в спасении папанинцев с дрейфующей льдины.

КОПЫТОВ Петр Н., капитан траулера «Абрек» в 1930-е годы. Награжден орденом Трудового Красного Знамени (1934).

КРАПОТКИН (Кропоткин), капитан РТ-75 «Саратов» в 1935 году. Участник стахановского движения за вылов 30 тысяч центнеров рыбы в год.

КРИВОРУЧЕНКО В. (С.) В., в 1939 году – капитан РТ-54 «Судак». В годы Великой Отечественной войны командир СКР-23 «Муссон» (бывший РТ «Судак»).

КРОНБЕРГ П. Н., в 1939 году – капитан РТ-48 «Севгосрыбтрест», в 1940–1941 – начальник отдела кадров тралового флота, в 1941 – главный капитан, в 1941–1942 – зам. начальника тралфлота и начальник оперативного отдела, в 1942–1945 – главный капитан и флагманский штурман Мурманской базы военизированного тралового флота, старший лейтенант.

КУЗИН И. П., председатель правления Мурманского рыбколхозсоюза в 1933 году.

КУЗНЕЦОВ Матвей Иванович, капитан-поисковик. Выполнял большую работу по освоению северо-западных районов промысла, Центральной возвышенности, возвышенности «Персей», района Надежды и других. В 1939 году – капитан-флагман Мурманского тралфлота.

КУТАРЕВ, капитан РТ-18 «Профинтерн» в 1936 году.

ЛААР Арнольд Августович, руководитель Мурманского рыбного порта в 1936 году.

ЛЯПИН А. Е., в 1933 году – начальник погрузо-разгрузочной конторы Севтралтреста.

МАВРИН, в 1934 году руководитель промысловой колонны судов колхоза им. Ворошилова (Териберка).

МАРТЫНОВ Николай Яковлевич, руководитель Мурманского рыбокомбината в 1938–1939 годы.

МЕРКЕВИЧ Иосиф Иосифович, руководитель Мурманского рыбокомбината в 1934–1935 годы.

МИЛЮТИН А. В., директор Мурманской судовой верфи в 1938 году.

МИРГОРОДСКИЙ Дмитрий Ефимович, капитан на судах Мурманского тралового флота. В 1938 году руководимый им экипаж РТ «Мойва» успешно работал на весенне-летней сельдяной путине в Баренцевом море. В 1955 году был капитаном-наставником на БМРТ «Николай Островский».

МОХОВ И. А., в 1929 году – управляющий Мурманской конторой Севгосрыбтреста, председатель правления Мурманского интегралсоюза и председатель правления товарищества промыслового судостроения и судоремонта Мурманского окрснаба, в 1933-1934 годы – зам. управляющего трестом «Мурманрыба» по береговому и прибрежному лову, в 1942 году – начальник отдела снабжения, директор Мурманского рыбокомбината.

НИКОЛАЕВ М., в 1937 году – начальник Главрыбы, в 1944 году – зам. наркома рыбной промышленности СССР.

НОВГОРОДЦЕВ, капитан РТ-22 «Мурманск» в 1936 году.

НУКК, капитан РТ-79 «Тбилиси» в 1936 году.

ОБРАЗЦОВ Михаил Иванович, руководитель Мурманского рыбокомбината в 1931–1934 годы.

ПЕТЕРСОН Я. И., в 1934 году – директор заповного комбината.

ПОЛОЗОВ, первый руководитель Мурманского рыбного порта в 1934 году.

ПОПЦОВ, капитан РТ-57 «Смена» в 1936 году.

ПОЧИНКОВ, капитан РТ-13 «Микоян» в 1936 году.

ПРЕДО, капитан РТ-61 «Водник» в 1936 году.

ПУЦЕХОВ, в 1934 году – руководитель промысловой колонны судов Гослова.

РАШЕВСКИЙ, капитан на судах Мурманского тралфлота, в середине 1930-х годов возглавлял экипаж РТ-9 «Ролик».

РУБИН, в 1933 году – директор тралово-такелажной мастерской.

САЗОНОВ В. Д., в 1932 году – член правления Муррыбакколхозсоюза, в 1934 году – руководитель смешанной промысловой колонны судов Териберского района.

СЕВАСТЬЯНОВ, в 1935 году – капитан РТ.

СИДНЕВ А. Н., в 1935 году возглавлял экипаж РТ-50 «Мойва», который, выполняя транспортные рейсы по приемке и доставке сельди в губе Западная Лица, сел на мель, а при отливе перевернулся и затонул.

СМИРНОВ С. В., в 1933 году – директор заповного комбината.

СОЛОВЬЕВ Федор Андреевич, руководитель Мурманского рыбокомбината в 1939–1941 годы.

СТЕЛЬМУХ Н. И., в 1931-1933 годы – зам. управляющего Мургосрыбтрестом.

СТЕРЛИГОВ, капитан РТ-58 «Спартак» в 1936 году.

СТОЛЬД А. К., в 1933–1934 годы – рыбак колхоза «Тармо» в пос. Ура-Губа, руководитель колонны промысловых судов колхоза «Тармо».

СТРЕЛКОВ Г. В., директор Мурманской судовой верфи в начале 1930-х годов. В августе 1934-го был отозван в распоряжение Рыбосудостроя – всесоюзного гостреста, созданного, чтобы объединить под его руководством все производственные организации деревянного судостроения.

СТРЕЛКОВ Дмитрий Александрович, капитан траулеров МТФ в 1930-е годы, в частности, РТ-12 «Трал». Участник стахановского движения за вылов 30 тысяч центнеров рыбы в год. С созданием промысловой разведки Мурманрыбы (1938) – один из первых капитанов-поисковиков. У него учился промысловому мастерству капитан И. Е. Швец.

СУББОТИН Иван Семенович, капитан РТ-39 «Зубатка» в 1930-е годы. Родился в 1895 году в Архангельске (по некоторым данным – в с. Нижняя Золотица). Арестован 25 мая 1938

года, ст. 58-6 УК. Осужден 5 ноября 1938 года УНКВД по Мурманской области, 10 лет ИТЛ. Реабилитирован 5 мая 1989 года.

СУХАНОВ, капитан РТ-81 «Коломна» в 1939 году. В военное время возглавлял малый траулер «Палтус», экипаж которого в 1944 году выловил 25 000 ц рыбы, перекрыв плановое задание.

ТАМПИО, капитан РТ-8 «Сельдь» в 1936 году.

ТИХОНОВ С. И., капитан поискового РТ-69 в 1936 году. Исследовал распределение скоплений сельди в открытой части Баренцева моря на траулерах «Сом», «Кит», «Ф. Дзержинский» до 1939 года.

ТОМСОН, капитан траулера во второй половине 1930-х годов.

ТУПИКОВ А. В., в 1939 году – начальник политчасти треста «Мурманрыба», в 1941–1943 годы – начальник Главсеврыбпрома, батальонный комиссар, позднее – управляющий трестом «Севрыба» в Архангельске и зам. начальника Мурмансельди.

УЛЬЯНОВ, капитан РТ-38 «Дельфин» в 1936 году.

УРПИН (Урнин), капитан РТ-71 «Москва» в 1935 году. Участник стахановского движения за вылов 30 тысяч центнеров рыбы в год.

ФИЛИППОВ М. П., директор Мурманской судовой верфи в 1938 году.

ФОКИН, капитан РТ-56 «Белуга» в 1936 году.

ФОРОЩУК Сергей (?) С., с 1929 года работал в Мурманском тралфлоте, был штурманом на РТ-23 «Макрель», РТ-28 «Камбала»; в 1930–1933 годы работал в торговом порту, с 1934 – вновь в тралфлоте, с 1937 – капитан, в годы Великой Отечественной войны служил в отделе вспомогательных судов Северного флота. С 1945 года до ухода на пенсию (1959) работал в Мурманском тралфлоте (в МТФ в 1930–1962 годы капитаном различных судов был Форощук Г. С., очевидно, его брат).

ХОХЛИН Александр Алексеевич (родился в 1902 г., д. Кушерека Онежского уезда). Капитан-промысловик. В 1936 году возглавлял экипаж передового РТ «Колгуевец».

ХОХЛИН Александр Иванович (родился в 1888 г., ныне Архангельская обл., г. Онега). Капитан рыболовного траулера (РТ-70) «Капитан Воронин» Мурманрыбы. Арестован 4 июня 1938 г. в Мурманске. Приговорен 29 сентября 1939 г. по ст. 58-6-9 УК к пяти годам ИТЛ.

ХОХЛИН Гавриил Андреевич (родился в 1885 г., д. Кушерека Онежского уезда Архангельской губернии). Капитан рыболовного траулера (РТ-40) «Скат». Арестован 29 марта 1932 года в Мурманске. Приговорен 10 декабря 1932 г. по ст. 58-7 УК к пяти годам ИТЛ.

ХОХЛИН Георгий Федорович (родился в 1872 г., д. Кушерека Онежского уезда Архангельской губернии). Капитан Севгосрыбтреста.

ХОХЛИН Константин Георгиевич (родился в 1897 г., д. Кушерека Онежского уезда Архангельской губернии). Капитан Севгосрыбтреста. Арестован 12 сентября 1938 г. в Архангельске.

ХОХЛИН Михаил Иванович (родился в 1896 г., д. Кушерека Онежского уезда Архангельской губернии). Капитан флота. Арестован 28 марта 1951 г. в Архангельске.

ХОХЛИН П. И., в 1939 году – зам. капитана-флагмана Мурманского тралового флота.

ЦАПЕНКО Всеволод Николаевич, главный инженер объединения «Мурманрыба». Арестован в 1938 году в ходе сталинских репрессий.

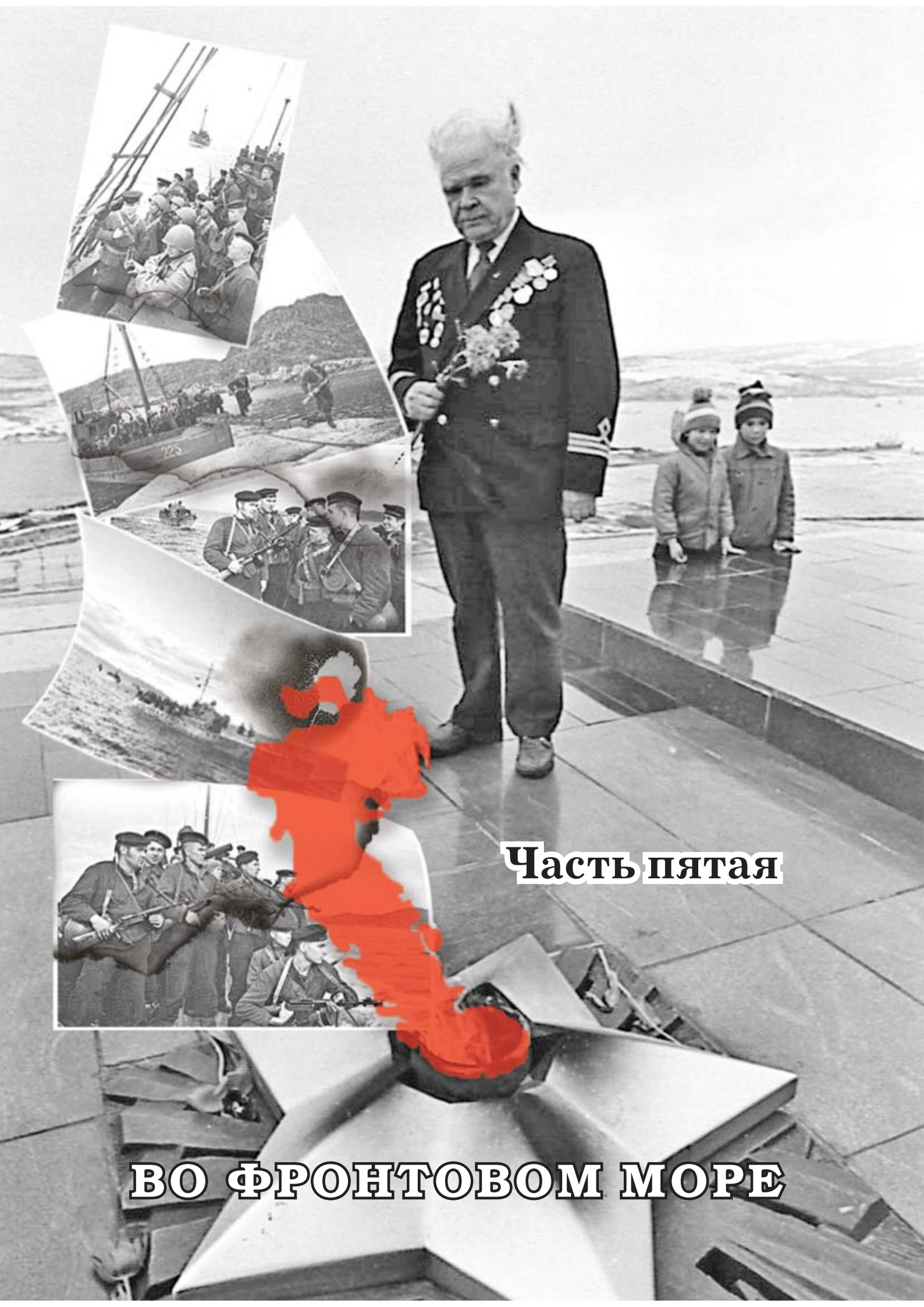
ЧУХЧИН Н. И., зам. капитана-флагмана тралового флота в 1939 году.

ШАЛЬМАН М. М., зам. начальника Мурманского тралфлота в 1930-х годах.

ШЕРЕДЕКА Иван Андреевич, руководитель Мурманского рыбокомбината в 1935–1938 годы.

ШОШИН Матвей Максимович, главный инженер Мурманского тралового флота. Арестован в 1937 году в ходе сталинских репрессий. Расстрелян. Реабилитирован в 1956 году.

ЩИПАКОВ Павел Павлович, капитан РТ «Киров» в 1938 году, капитан одного из рыболовных траулеров в годы Великой Отечественной войны.



Часть пятая

ВО ФРОНТОВОМ МОРЕ

Эта часть книги составлена из архивных материалов, газетных и книжных очерков, цитат, взятых из различной исторической литературы и интернет-сайтов, из писем родственников моряков, имена которых должны сохраниться в памяти нашего народа.

Открывает ее статья Алексея Алексеевича Киселева («Военная литература». Военная история. <http://militera.lib.ru>).

1. Вклад рыбаков



В первые же часы войны капитаны находящихся в море рыболовных судов – некоторые из них были за сотни миль от берега – получили радиограмму: «Следовать в порт, в пути быть готовыми ко всему».

В Мурманском рыбном порту, у причалов судоремонтных заводов началось переоборудование мирных траулеров: их укомплектовывали военными специалистами,

вооружали и передавали Северному флоту. Оставшиеся траулеры отправлялись в тыл, в Архангельск.

Но прошли первые недели, и стало ясно, что война затягивается, надо возобновлять рыбный промысел в северных морях. Рыба нужна была фронту, Северному флоту, жителям Мурманска и области. Ветераны тралового флота, старые капитаны И. Н. Демидов, Г. С. Форощук, В. Н. Буряк, Я. А. Мошников вызвались начать промысел в военных условиях и возглавили это дело. Но промысливать рыбу в войну было чрезвычайно сложно. Все исправные траулеры влились в состав Военно-Морского флота. Остались суда-калеки (их было 17), на которых и в мирное время в море боялись выйти. Нужно было их отремонтировать, подготовить для лова рыбы.

Вторая сложность заключалась в том, что почти все опытные и здоровые рыбаки ушли воевать. Нужно было учить рыбацкому промыслу подростков и женщин. В траловый флот вернулись старые рыбаки, ушедшие в канун войны на пенсию.

Когда началась война, старый капитан Осип Егорович Кононов написал члену Политбюро ЦК ВКП(б) А. И. Микояну, которого знал, когда Анастас Иванович был наркомом пищевой промышленности и часто приезжал в Мурманск: «Уважаемый тов. Микоян! Я, беспартийный рыбак, старый помор, капитан с 25-летним стажем, не могу стоять в стороне во время ожесточенной драки с Гитлером. Для драки я уже, пожалуй, не гоюсь, но на мостике стоять еще могу и не забыл стахановскую работу. Прошу разрешить мне вернуться во флот. Готов плавать и ловить рыбу на любом пароходе. Известный Вам по Мурманску О. Е. Кононов».

Заняв место на капитанском мостике, Осип Егорович не щадил себя ни в море, ни на берегу. Его траулер ходил в самые опасные квадраты Баренцева моря, не раз встречался с подводными лодками и самолетами врага, но всегда доставлял в порт полные трюмы трески. О. Е. Кононов и умер на капитанском мостике, во время очередного рейса, на боевом посту.

Рыбакам пришлось в корне пересмотреть систему рыболовного промысла: уходить в море и ловить рыбу ночью, чтобы не выследил враг; промышлять в туман и непогоду, в те часы, когда нет немецких самолетов. Приходилось работать по 16-18 часов в сутки, ибо матросы-рыбаки и тралили, и обрабатывали добычу, и дежурили у зенитных пулеметов, и наблюдали за морем: нет ли мин, не режет ли волну перископ подводной лодки.

Николай Григорьевич Дементьев, ходивший в море старшим механиком на траулере «Дзержинский», вспоминал: «Больше всего нас донимала темнота. Представляете, каково было вести судно, когда не светил ни один маяк! И на самом траулере тоже, конечно, не было ни огонька (маскировка!). К примеру, спускаем трал. Двое матросов с палками становятся у центральных роликов. Одна палка – на один ваер, другая – на другой. Проходит «марка» – палка вздрагивает в руке. Так и определяли – сколько же вытравлено ваеров».

Поначалу рыбаки думали обойтись бассейном Белого моря – как-никак внутреннее море, врагу туда проникнуть труднее. И в августе 1941 года туда пошли промышлять два траулера – «КИМ» и «Абрек». Но Белое море не оправдало надежд – рыбы не было. Пришлось траловому флоту вновь треску ловить в восточной и юго-восточной части Баренцева моря.



РТ-79 «Тбилиси» (СКР-22)

Место постройки судов данного типа: Северная верфь, г. Ленинград, СССР (I серия).

Заложен в 1931 году, спущен на воду в 1932, вступил в строй в сентябре 1933 года (Мурманск, первоначально РТ «Отто Шмидт»).

С 1939 года – «Тбилиси».

С 1.10.1941 в составе Северного флота – СКР-22 (бортовой № 77).

3 мая 1942 года «СКР-22» под командованием лейтенанта И. П. Степанова конвоировал пароход «Пролетарий». В составе кораблей охранения был также сторожевой корабль «Бриллиант». Стояла ясная

штилевая погода. Ничто, казалось бы, не предвещало опасности. И вдруг моряки обнаружили перископ. Последовал сигнал боевой тревоги. Резко отвернув влево и увеличив ход, сторожевик устремился на врага и открыл беглый артиллерийский огонь по обнаруженному перископу. Противник вынужден был немедленно погрузиться. Прибыв в точку погружения субмарины, корабль сбросил серию глубинных бомб. Подоспевший ему на помощь «Бриллиант», имевший более сильное вооружение, также пустил в ход глубинные бомбы, а «СКР-22» поспешил к «Пролетарию», чтобы скорей увести его в безопасное место и не допустить повторной атаки со стороны противника.

Был ли уничтожен подводный пират? Глубины моря хранят эту тайну и по сей день. Ясно одно: главная задача – благополучно доставить транспорт с ценными грузами – была выполнена. (Информация с сайта <http://shipandship.chat.ru/index.html>.)

2.03.1945 г. разоружен и переформирован в рыболовный траулер.

Списан в 1960 году.

Водоизмещение 1200 т. Размерения: 53,5 х 9 х 4,3 м. ГЭУ котломашинная, 650 л. с. Скорость 9,5 узла, дальность 4500 миль. Экипаж 42 человека.



Обстановка вынудила ловить рыбу не там, где обычно промыслили до войны, где знали глубины и течения, были уверены в наличии косяков. Ограничивались небольшими уловами вблизи берега. Учились ловить рыбу на свой страх и риск: без промысловой разведки и советов наставников, без радиосвязи (иначе враги запеленгуют и потопят).

Неимоверно трудные условия промысла и первые жертвы (погиб РТ-8 «Сельдь») не испугали и не остановили рыбаков. Экипаж траулера «Семга» под командованием И. Е. Кононова (брат О. Е. Кононова) за последние месяцы 1941 года выловил почти 6 тысяч центнеров рыбы, команда РТ-61 «Водник» под руководством Г. С. Форощука – 4,6 тысячи центнеров. Всего за военный период 1941 года траулеры Мурманска добыли 50 тысяч центнеров рыбы.

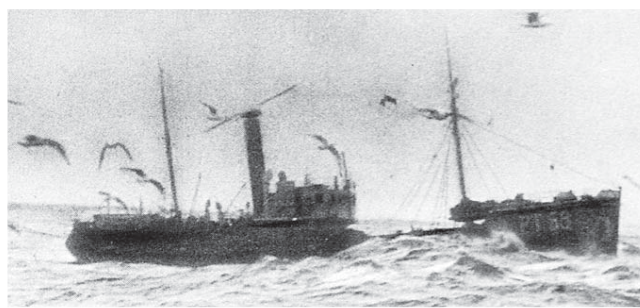
Одним из первых освоил промысел в условиях войны экипаж РТ-2 «Ерш» под командованием Василия Николаевича Буряка. Этот траулер приходил в порт с полными трюмами трески. Но как-то у причала Мурманского порта во время налета вражеских самолетов одна из бомб угодила прямо в судно. Она пробила палубу и борт, осколками ранило двух матросов. Через полгода, когда траулер восстановили и он был готов идти в море, осколки бомб снова изрешетили его корпус, воздушной волной повредило надстройки. Снова начался ремонт...

И такое в траловом флоте случалось часто. Вот еще один пример.

Траулер «Кашалот» готовился к выходу в море. Пока капитан Я. А. Мошников оформлял



РТ-58 «Спартак» (СКР-25 «Бриз»)



Место постройки судов данного типа: Северная верфь, г. Ленинград, СССР (I серия).

Заложен в 1930 году, спущен на воду в сентябре этого же года, вступил в строй в 1933 году (рыболовный траулер Мурманрыбы).

Мобилизован 25.06.1941, переоборудован и переклассифицирован в сторожевой корабль и как СКР-25 «Бриз» 29.07.1941 года вошел в состав Северного флота.

25.11.1941 г. – тараном и глубинными бомбами тяжело повредил германскую ПЛ «U-578».

17.05.1942 г. – тяжело поврежден прямым попаданием авиабомбы противника, но остался на плаву.

25.12.1944 г. – переклассифицирован в самоходную плавбазу аварийно-спасательной службы.

Водоизмещение 1200 т. Размеры: 53,5 х 9,1 х 4,3 м. ГЭУ котломашинная, 650 л. с. Скорость 9,5 узла, дальность 4100 миль. Экипаж 43 человека.



СКР «Бриз» таранит подлодку

на берегу документы, начался воздушный налет. Судно спешно, без капитана, по приказу начальника порта стало отходить на внешний рейд. И все же уйти от бомб не удалось: пять человек было убито, семь – ранено, воздушной волной снесло все с палубы. Начался длительный ремонт, ибо работали ночами, а днем отстаивались под скалами Абрам-мыса.

Враг ожесточенно бомбил Кольский залив. Два траулера – РТ-7 «Семга» и РТ-61 «Водник» – погибли 4 апреля 1942 года от бомб прямо у причала. Атакованные авиацией врага, погиб РТ-15 «Засольщик», затонул РТ-28 «Камбала». И этот печальный реестр можно продолжить...

Особенно тяжелыми для рыбаков Мурманска стали первая военная зима и лето сорок второго. В январе 1942 года вражеская субмарина торпедировала РТ-69 «Енисей». Только шторм и пурга позволили экипажу погибшего траулера под командованием капитана В. М. Маевского на шлюпках уйти от преследования и добраться до берега.

О том, в каких условиях вели промысел мурманские рыбаки, говорят рейсовые донесения капитанов:

– в апреле 1942 года траулер «КИМ» в течение одного рейса пять раз подвергался обстрелу фашистских самолетов;

– 3 октября 1942 года траулер «Смена» встретил в море четыре плавающие мины.

Сколько неприятных минут и даже часов промысла было связано с этими минами, сколько тревоги и риска! Рыбаки внимательно следили за морем, стремясь заметить «плавающую смерть». Но ее и днем-то, в штиль трудно увидеть, а каково в шторм, ночью?

Если судно идет порожняком, можно легко разойтись с миной, а если за кормой полный трал, то приходилось расстреливать ее или обезвреживать. А были случаи и сложнее.

Однажды на РТ-37 выбирали трал. Промышляли моряки в тот раз успешно – все радовались хорошим уловам. И вдруг крик – даже не крик, а вопль тралмейстера: «Стой! Стой!!!» Остановив лебедку, все бросились к тому месту, где находился перепуганный моряк. За кормой, над водой, в сверкающем клубке рыбы, виднелась глянцево-серая поверхность большого шара. Мина! Пришедший в себя тралмейстер вынул из ножен финку и, нагнувшись над кормой, стал потихоньку обрезать трал. Как ни жаль рыбы, жизнь была дороже.



Десант североморцев в тыл врага



Мурманск после очередной бомбежки

В первый год войны в силу ряда обстоятельств рыбакам тралфлота было разрешено промыслять всего в 12-ти квадратах моря, что составляло один процент довоенной площади лова. В 1942 году площадь промысла по просьбе рыбаков увеличили до 38, а в 1943 году – до 65 квадратов. Если вначале на промысле траулеры держались разрозненно, то потом стали собираться небольшими группами, чтобы в случае нападения противника помочь друг другу.

Ремонтную базу для рыболовных судов пришлось создавать в войну заново, так как судоремонтный завод стал обслуживать военный флот. Подыскивали, оборудовали и утепляли помещения, восстанавливали брошенные станки, подбирали кадры. Только приступили было к ремонту судов, как в декабре 1941 года во время бомбардировки пострадал токарный участок, сгорели соседние помещения. После этого решили судоремонтные мастерские рассредоточить. Часть оборудования оставили на старом месте, на территории рыбного порта, а другую – отправили на западную сторону залива. Рассчитывали: если немцы выведут из строя одну мастерскую, то другая все же будет работать.

Утром 30 июня 1942 года в механический цех судоверфи попало сразу четыре бомбы. Большую часть крыши словно ветром сдуло, многих ранило. Но уже через час после налета сверху натянули брезент и станки заработали вновь. Прораб А. П. Избицкий вспоминал:

– Здания цехов, покрытые серой маскировочной окраской, погрузились в темноту, окна были замаскированы. Повсюду воронки от зажигательных бомб. Повреждены тамбуры цехов. На крышах заплаты: заделаны пробоины от прямого попадания бомб. Бомбежки не прекращались. Работающие не уходили домой целыми сутками.

К тому же не хватало специалистов, на ходу создавались комплексные бригады, в которых трубопроводчик помогал слесарю, цементировщик – трубопроводчику. В таких условиях в войну судоремонтники тралфлота восстановили 35 мотоботов и 14 парусников...

С августа 1941 года угольная база рыбного порта стала снабжать топливом корабли Северного флота. До войны уголь грузили с помощью ручных тачек: на загрузку траулера в среднем уходило 20 часов. Теперь эти темпы не могли устраивать – на базе поставили транспортеры, гусеничные и железнодорожные краны. Сроки погрузки топлива сократились в пять раз.

В начале 1942 года выяснилось, что в Мурманске кончился уголь для рыбопромысловых судов. Как быть? Просить взаймы не у кого: у железнодорожников угля тоже не было, они перешли на дрова. У Северного флота? На эту просьбу язык не поворачивался. И тут один из старых капитанов подсказал, что на угольной базе при бункеровке в мирное время куски угля падали в воду. Проверили – действительно, там было немало этого добра. На одном из траулеров к стреле приладили грейфер и начали выбирать уголь. Так достали со дна залива 3 тысячи тонн. 13 рейсов сделали траулеры на этом топливе, выловили свыше 100 тысяч центнеров рыбы.

Часть добытой рыбы передали войскам Карельского фронта и Северному флоту, а часть в январе 1942 года мурманчане послали в осажденный Ленинград. В первом эшелоне ленинградцам отправили тысячу центнеров соленой трески, 520 центнеров сельди, 370 центнеров семги и 7,5 тонны рыбьего жира.

Самоотверженно трудились на судах тралфлота и предприятиях берегового обслуживания мурманские женщины. Имена матросов Ольги Макеевой и Таисии Печенкиной, радисток Анастасии Безменовой и Ольги Корниенко, штурмана Анны Музыка вписаны золотыми буквами в историю военного Мурманска. А вот еще три женские судьбы мурманского лихолетья.

С первых дней войны, не желая эвакуироваться, попросилась на работу в море Мария Аношко. Сначала плавала коком на «Енисее». После того как траулер погиб от торпеды, о чем рассказывалось выше, Мария еле живая добралась до берега. Казалось, столько страху натерпелась и от подводных пиратов, и от немецких самолетов, и от мин, и от морозов с ветром, что больше в море – ни-ни. Но нет, подлечившись, Мария вновь направилась на промысел – на этот раз ее зачислили на старенькую «Камбалу». И этот траулер вскоре затонул от вражеской бомбы – опять бушующее море, спасение и лечение. После небольшой паузы Аношко вновь отправилась в море, и опять бомбежка, и опять гибель судна – РТ-103 «Победа». И в третий раз – очень редко так случалось на войне – девушку спасли.

Мужественно вела себя в море радистка А. И. Таничева. В самом начале войны на траулер РТ-32 «Кумжа» напали эсминцы врага и стали расстреливать прямой наводкой. Экипаж пытался спасти судно, хотя в борту зияли огромные пробоины, снарядами снесло мачту и трубу. Рыбаки тушили пожар, боцман с матросами накладывали пластырь, а тяжело раненная и истекающая кровью радистка не отходила от аппаратуры, держала связь. После выздоровления Таничева снова ушла в плавание и вновь десятки раз подвергалась опасности.

На маленьком мотоботе «Лебедь» ходила мотористкой Анна Устиновская. Мотобот делал челночные рейсы на Рыбачий. Туда везли снаряды, патроны, бомбы, мины, бензин, продукты. Обратно переправляли раненых. За «Лебедем», как и за другими судами, постоянно охотились фашистские стервятники. И тут многое зависело от скорости судна, от работы мотора. И Анна не подводила, не раз спасала бот от неминуемой, казалось бы, гибели. При одном воздушном налете судно получило тяжелые повреждения. Спасая его от гибели, мотористка вместе со всей командой накладывала пластырь и была тяжело ранена. За мужество, проявленное в бою, ее наградили орденом Красной Звезды.

Самоотверженно работали мурманчанки и на берегу. Они шили спецодежду, белье, рукавицы для рыбаков, грузили на траулеры уголь, соль, лед, продукты. Когда понадобились новые тралы и нужно было создать сетевязальную мастерскую (старое здание сгорело от бомбы), в спортзале ДМО собрали 13 сетевязальщиц. Отыскивали их по всему городу, так как большинство специалистов по вязке сетей либо эвакуировались, либо делали маскировочные сети для армии и флота. Но уже через неделю был сделан первый небольшой трал, а дальше дело пошло веселее. К концу 1942 года мастерицы – а их уже было более сорока – перебрались в просторное помещение в здании морского техникума. Правда, оно было полуразрушено, но ничего – подремонтировали и стали вязать. Вскоре возникло новое затруднение: кончились запасы прядена – сырья, из которого вязали тралы. Ленинград, до войны снабжавший тралфлот пряденом, находился в блокаде, а архангельскую фабрику немцы сожгли. Тогда собрали со всего побережья старые тралы и сети, распорол их и стали сшивать по-новому.

5 февраля 1942 года бюро Мурманского обкома партии в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О переводе флота рыбной промышленности на военизированную службу» приняло решение о военизации тралового флота, рыбного порта, мехмастерских. В составе Мурманской базы военизированного тралового флота были созданы

НАГРАДА ГКО

*Из воспоминаний начальника
Мурманского военизированного
тралового флота Г. Г. Тисленко*

В 1943 году в состав тралового флота было передано еще десять траулеров. Промысел разворачивался все более уверенно. Я помню, мне передали подслушанный разговор командиров двух немецких подводных лодок. Траулеры в то время работали небольшой группой у мыса Канин Нос.

Один командир немецкой подводной лодки говорил другому: «Ты идешь к Новой Земле. Когда будешь возвращаться и если останутся торпеды, зайди, погоняй рыбачков, уж очень много их собралось у Канина Носа». А второй отвечает: «Это дело опасное. Трудно представить, чтобы так смело могли работать обыкновенные рыболовные траулеры. Скорей всего большевики устроили здесь приманку, ловушку для нас».

К 26-й годовщине Великого Октября траловый флот дал рыбы в три раза больше, чем за весь 1942 год.

10 ноября 1943 года в Мурманске состоялся митинг работников тралового флота, на котором им было вручено переходящее Красное знамя Государственного Комитета Оборона, присужденное за труд в третьем квартале. План 1943 года был выполнен на 162 процента.

четыре дивизиона. Первый дивизион – 18 траулеров и сейнеров – ловил рыбу в открытом море, второй – мотоботы и парусники – вел прибрежный промысел и обслуживал акваторию Кольского залива, третий – военно-транспортный – занимался перевозками людей и грузов, четвертый – выполнял специальные задания. На каждый траулер установили 2 пулемета, экипаж получил 15 винтовок, 3 пистолета и 18 глубинных бомб. Рыбаки шутили: «На всех хватает — кому винтовка, а кому глубинная бомба».

Большую помощь армейским и флотским частям оказывал военно-транспортный дивизион, созданный из состава вспомогательного флота, из мотоботов, парусников и барж, известных морякам под названием «мелкая посуда». Небольшие суденышки перевозили из Мурманска к мысу Мишуков (к дороге на Западную Лицу), в Екатерининскую гавань (к Полярному), в Озерко и Эйна-губу (на Рыбачьем) пополнение, оружие, боеприпасы, горючее, фураж, продовольствие и даже дрова. Хватало грузов и на обратный путь – чаще всего раненых и больных. Редкий рейс проходил без бомбежки и артобстрелов.

...Но продолжим рассказ о делах рыбаков, добившихся в 1943 году значительных успехов. Они выловили трески и окуни в три раза больше, чем в предыдущем году. По полтора-два годовых задания дали траулеры РТ-34 «Дзержинский», РТ-17 «КИМ», РТ-37 «Палтус». Стабильно работал экипаж РТ-2 «Ерш»...

В октябре 1943 года газета «Комсомольская правда» поведала о таком случае.

Траулер РТ-103 «Победа» ловил треску неподалеку от берега. Несколько раз «мессершмиты», возвращавшиеся с боевых заданий, на бреющем полете обстреливали одинокое судно из пулеметов. После боевой тревоги все шло заведенным порядком, промысел продолжался. Но чуяло сердце капитана Г. С. Попова, что стервятники в покое их не оставят. И точно. На следующий день на рассвете налетела группа самолетов. Трал вытащить не успели, и маневрирование было ограниченным. Одна из бомб попала в правый борт, разворотила угольные бункера, сделала огромную пробоину. Георгий Сергеевич организовал спасательные работы, но все было напрасно. Судно утонуло, погибла часть экипажа. Такой дорогой ценой доставалась мурманчанам рыба.

А вот какие эпизоды промысловой работы регистрировались в судовых журналах.

РТ-37 «Палтус» (капитан Г. С. Форощук): «15 февраля 1943 года. В 15 ч. 30 мин шли с

тралом, налетели два вражеских самолета, сбросили бомбы, упавшие в шести метрах по носу... В 16 ч. 40 мин налетели 4 вражеских самолета, сбросили 7 бомб, упавших в 3-4 метрах от корабля. По самолетам был открыт огонь из пулеметов, после чего они ушли».

РТ-17 «КИМ»: «1 августа 1943 года. Находясь в открытом море (приводятся координаты. – А. К.), подвергся нападению двух самолетов «Юнкерс-88». Встретили врага огнем зенитного орудия и пулеметов. Воздушная атака отбита».

10 ноября 1943 года весь рыбацкий Мурманск собрался на торжественный митинг: за успехи на промысле, за трудовой героизм траловому флоту вручалось переходящее Красное знамя Государственного Комитета Оборона. Десятки рыбаков были отмечены наградами и премиями.

В 1944 году, когда началось наступление Советской Армии на всех фронтах, газета «Полярная правда» опубликовала письмо рыбаков РТ-312 «Абрек» (капитан В. В. Падорин): «Во флоте можно и следует возродить движение «тридцатитысячников», начатое еще до войны. Мы можем и должны принять на себя новые повышенные обязательства. Наш экипаж единодушно обязуется в 1944 году добыть не менее 30 тысяч центнеров рыбы... На промысле будем действовать, как действуют наши братья-фронтовики на линии огня!»

В Мурманском траловом флоте развернулось широкое соревнование, которое принесло отрядные результаты. Инициаторы почина рыбаки «Абрека» выловили за год 31,6 тысячи центнеров, траулер «Иртыш» – 34 тысячи, «Чайка» и «Акула» – по 36 тысяч, а РТ-2 «Ерш» добыл за год более 38 тысяч центнеров.

В канун 27-й годовщины Великого Октября капитанам «Ерша» и «Чайки» – Василию Николаевичу Буряку и Михаилу Васильевичу Титову, которые первыми достигли довоенных уловов, присвоили звание лучших командиров тралового флота. В Книгу почета тралового флота занесли имена передовиков этих траулеров: матроса Г. П. Савченко, кочегара Д. З. Михайлова, рыбмастера М. П. Кириллова.

Рыбаки Мурманска за первые три года войны дали стране, армии и флоту 850 тысяч центнеров рыбы, 3,6 миллиона банок консервов, 7500 центнеров рыбьего жира. Траловый флот продолжал расти: если в 1943 году в нем было 19 траулеров, то в

БОЕВЫЕ ТРАЛЕНИЯ

Зима 1941–1942 годов была особенно суровой. Белое море сковало льдом. Но ледоколы обеспечивали снабжение морем через Архангельск. Во льдах работали эсминцы «Куйбышев», «Урицкий», наш тральщик отечественной постройки, имевший клепанный корпус и прочный набор.

Нелегко было и в Иоканьской губе, где замерзала акватория рейда и корабли часто вмерзали в лед. Но, несмотря на это, мы постоянно поддерживали живучесть и боеспособность тральщиков.

В апреле 1942 года мы встречали караваны транспортов и сопровождали их до Двинского залива.

Фашистские стервятники часто делали массированные налеты. Не обходилось без жертв. Но моряки ремонтировали свои корабли, на смену погибшим товарищам приходили другие.

Помню, в мае мы получили задание провести траление подходов к рейду. Уже заканчивая боевую работу, увидели большую группу вражеских бомбардировщиков: бомбили наши тральщики. Мы маневрировали, вели огонь на форсированном ходу.

ТЩ-41 продолжал службу. В 1942 году работы нам прибавилось – вели конвой караванов, выполняли боевые траления, несли дозорную службу.

В июле 1942 года многие моряки с минных заградителей ушли на Сталинградский фронт...

*Из воспоминаний
командира БЧ-5 ТЩ-41
старшего техника-лейтенанта
С. ШИТАРЕВА.*

ПРОМЫСЛОВЫЕ БУДНИ

Из рейсовых донесений

Рыба ловилась хорошо, но вражеская авиация не давала по-настоящему вести промысел. По несколько раз в день команда РТ-14 «Сталин» прекращала работу и по боевой тревоге занимала места у орудий и пулеметов. Были случаи, когда бомбы ложились рядом с судном. Но огонь пушек и пулеметов сбивал вражеских летчиков с боевого курса.

12 февраля 1942 года в Мотовском заливе нас атаковало семь самолетов «фокке-вульф»...

**Начальник Мурманского
военизированного тра-
лового флота Г. Тисленко.**

* * *

14 июня 1943 г. мина пришла на центральных бобинцах и была покрыта двумя рядами сеток. Трал был обретен, и мина с частью трала затоплена. А через три дня достали на носовой клячевке новую мину.

**Капитан
РТ-309 «Мудьюжанин»
П. Малыгин.**

1944 – 29. Северный флот получал новые тральщики и возвращал суда траловому флоту.

А условия промысла продолжали оставаться тяжелыми. Вот только несколько эпизодов, показывающих героизм и мужество мурманских рыбаков на заключительном этапе войны.

8 июля 1944 года на переходе из Мурманска в район промысла вперёдсмотрящий РТ-18 «Профинтерн» заметил вражескую подводную лодку. Траулер не ретировался, а, наоборот, быстро пошел к месту, где только что видели перископ. Экипаж начал сбрасывать глубинные бомбы и сорвал атаку субмарины. Промысел продолжался. В другой раз РТ-18 атаковали вражеские самолеты. Одна бомба попала в судно и, не взорвавшись, застряла в обшивке корпуса. Находясь ежеминутно под угрозой взрыва, экипаж привел траулер в Мурманск, где бомбу удалось обезвредить.

В те же летние дни 1944 года РТ-55 «Кета» встретился в открытом море с тремя плававшими одна возле другой минами. Если раньше рыбаки попросту уходили от них подобру-поздорову, то с конца сорок третьего года старались уничтожить «рогатую смерть», чтобы уберечь от бед другие корабли. И эти три мины расстреляли из кормового орудия.

А вот случай, происшедший с РТ-14. Траулер шел на промысел под берегом – так в ясный день было надежнее. Матрос Дмитрий Панков, наблюдавший за морем и воздухом, первым услышал занудный гул самолета. Фашист выскочил из-за сопки и, обстреляв траулер, тут же ушел в сторону берега. Все это продолжалось не больше полутора-двух минут. Но палуба рыболовного судна была изрешечена, а самое главное – лопнули паропроводы. Д. И. Панков получил три ранения, кочегару С. Я. Кнестяпину перебило руку.

СВОДКА ДОБЫЧИ РЫБЫ

Название траулера	Добыто рыбы (ц)		
	1942 г.	1943 г.	1944 г.
РТ-1 «Акула»	15000	23891	35557
РТ-2 «Ерш»	663	18297	38583
РТ-23 «Чайка»	15000	21904	35975
РТ-34 «Ф. Дзержинский»	9600	25795	29914
РТ-37 «Палтус»	4700	19248	25041
РТ-42 «Аскольд»	-	24116	28028
РТ-59 «Колхозник»	-	8946	27739
РТ-312 «Абрек»	4400	25255	31622

В обычных условиях надо было бы возвратиться в Мурманск, сделать ремонт, но это означало бы срыв задания. Да и честь траулера была бы подорвана, а ее держали высоко. Посоветовались: можно ли справиться с ремонтом своими силами? Механики взялись устранить повреждения без посторонней помощи...

Но война есть война, и счет жертвам рос. На дно Баренцева моря ушли более 30 траулеров, многие со всем экипажем...

ПОДВИГ «ТУМАНА»

«Туман», сторожевой корабль, до Великой Отечественной войны – «Лебедка», рыболовный траулер (РТ-10) Мурманского тралового флота.

С 1931 года порт приписки – Мурманск. С марта 1940 года носил название «Туман». Во время советско-финской войны нес дозорную и конвойную службы, оставлен в составе Северного флота.

Потоплен эсминцами ВМФ Германии 10.08.1941 года у о. Кильдин в Баренцевом море в зоне обстрела советской береговой артиллерии (69°34' с. ш. 33°39' в. д.). Командир старший лейтенант Л. А. Шестаков и 14 членов экипажа погибли, спасены 37 человек.



Из дневника Командующего Северным флотом адмирала А. Г. Головки

...В 4 часа 25 минут сигнальщики «Тумана» (бывшего РТ-10 «Лебедка») обнаружили на расстоянии 50-55 кабельтовых три эсминца противника. Строем уступа эсминцы направлялись к сторожевому кораблю, который шел зигзагами, придерживаясь генерального курса дозора.

Первый залп оказался перелетным, однако осколками разорвавшегося неподалеку снаряда на «Тумане» перебило антенны. Сторожевой корабль лишился радиосвязи.

Вражеские артиллеристы накрыли сторожевой корабль со второго залпа – снаряды попали в корпус. Третьим залпом была повреждена корма, вызван пожар, перебит штуртрос и выведено из строя рулевое управление. Ход «Тумана» заметно уменьшился. Один за другим залпы накрывали подбитый корабль: он уже имел попадания в мостик, рулевую рубку и полубак. Очередным снарядом снесло дымовую трубу. Несколько человек из экипажа были убиты, в том числе офицер, управляющий постановкой дымовой завесы, и командир корабля старший лейтенант Л. А. Шестаков.

Несмотря на значительные повреждения и пожар, охвативший надстройки, сторожевой корабль не прекращал ответного орудийного огня по вражеским эсминцам из своих двух 45-миллиметровых пушек. Личный состав «Тумана» держался героически: вел одновременно неравный артиллерийский бой и борьбу за живучесть корабля – с пожаром и с возраставшей из-за новых пробоин потерей плавучести. Помощь, оказанная сторожевому кораблю нашей батареей с мыса Сеть-Наволоок, открывшей огонь по фашистским эсминцам и отогнавшей их, не могла изменить его участи: он к тому времени имел уже одиннадцать прямых попаданий.

Плавучесть корабля уменьшилась катастрофически, и в пять часов тридцать минут был начат спуск шлюпок. В две шлюпки сошли 37 человек, после чего «Туман» стал быстро крениться на правый борт и в 5 часов 50 минут затонул. Вместе с ним погибли (были убиты осколками снарядов еще в начале боя) 15 человек.



В 1980-е годы ветераны Мурманского тралового флота возлагали цветы у места гибели «Тумана»





Ветераны тралфлота (на верхнем снимке в центре Я. А. Гунин) на торжественном траурном митинге





Фото на память. На крыльце ДМО Мурманского тралового флота

Суда рыбопромыслового флота, погибшие на Севере в годы Великой Отечественной войны

РТ-102 «ВАЛЕРИЙ ЧКАЛОВ»
(СКР «Пассат»).

Потоплен артогнем вражеских эсминцев
12.07.1941 г.

РТ-10 «ЛЕБЕДКА» (СКР «Туман»).
Потоплен артогнем вражеских эсминцев
10.08.1941 г.

РТ-51 «ЛЕЩ» (СКР «Штиль»).
Попадание авиабомбы 19.07.1941 г.

РТ-66 «УРАЛ» (СКР-70).
Торпедирован 27.10.1941 г.

РТ-58 «СПАРТАК» (СКР «Айсберг»).
Причины гибели неизвестны. 01.01.1942 г.

РТ-5 «КРАБ» (СКР «Прилив»).
Попадание бомбы 03.08.1943 г.

РТ-30 «УССУРИЕЦ» (СКР «Заря»).
Сведений нет. Время и место гибели не-
известны.

РТ-38 «СТРЕЛОК» (СКР «Игла»).
Подорвался на mine 08.03.1942 г.

РТ-54 «СУДАК» (СКР «Муссон»).
Подорвался на mine 11.10.1942 г.

РТ-43 «РЫБЕЦ» (СКР-31).
Попадание авиабомбы 12.05.1943 г.

РТ-57 «СМЕНА» (СКР-78).
Попадание авиабомбы 15.10.1942 г.

РТ-86 «ИНДИГА» (СКР-14).
Попадание авиабомбы 12.10.1943 г.

РТ-308 «ОНЕЖАНИН» (ТЩ-42).
Торпедирован 01.10.1943 г.

РТ-3 «КРАСНОАРМЕЕЦ».
Торпедирован.

РТ-4 «НАВАГА».
Баренцево море, у Лицких островов.
Причина и время гибели неизвестны.

РТ-7 «СЕМГА».
Попадание авиабомбы 04.04.1942 г. у
причала Мурманского порта.

РТ-61 «ВОДНИК».
Попадание авиабомбы 04.04.1942 г. у
причала Мурманского порта.

РТ-8 «СЕЛЬДЬ».
Торпедирован в декабре 1941 г. в Барен-
цевом море у Иоканьги.

РТ-15 «ЗАСОЛЬЩИК».
Попадание авиабомбы.

РТ-18 «КОМИНТЕРН».
Март 1942 г. Причина и место гибели не-
известны.

РТ-28 «КАМБАЛА».
Попадание авиабомбы у о. Олений в Ба-
ренцевом море,

РТ-32 «КУМЖА».
Потоплен артогнем вражеских эсминцев
13.07.1941 г. в Баренцевом море у о. Хар-
лов.

РТ-67 «МОЛОТОВ».
Потоплен артогнем вражеских эсминцев
13.07.1941 г. в Баренцевом море у о. Хар-
лов.

РТ-45 «ДВИНА».
Попадание авиабомбы.

РТ-52 «СОМ».
Торпедирован 26.12.1944 г. в Баренцевом
море у о. Кильдин.

РТ-68 «ЕНИСЕЙ».
Торпедирован 18.01.1942 г. в Баренцевом
море у о. Нокуев.

РТ-70 «КАПИТАН ВОРОНИН».
Потоплен артогнем вражеских эсминцев.

РТ-76 «АСТРАХАНЬ».
Торпедирован.

РТ-94 «ЖДАНОВ».
Подорвался на mine.

РТ-103 «ПОБЕДА».
Попадание авиабомбы.

РТ-411 «НЕНЕЦ».
Подорвался на mine.

**НИС (научно-исследовательское суд-
но) «Персей».**
Попадание авиабомбы 10.07.1941 г. в
бухте Эйна Мотовского залива.

*Данные взяты
из книги «40 лет
народному подвигу»,
Мурманск, 1985*

2. В памяти народной (имена)

В этой главе названы имена руководителей предприятий рыбного Мурмана и капитанов, которые вели промысел рыбы во фронтовых водах северных морей. Имена тех, кто снабжал защитников Советского Заполярья боеприпасами и продовольствием, доставлял бойцов и грузы на фронт в отдаленные точки Мурманского побережья. Имена воспитанников тралфлота, которые воевали с немецко-фашистскими захватчиками в море и на берегу.

В основном это судоводители-командиры боевых кораблей Северного флота и капитаны рыболовных траулеров. Многие из них стали опытными промысловиками еще в мирные, предвоенные годы. Многие, выжив в те грозные годы, в послевоенное время вписали новые страницы в славную историю рыбного Мурмана. Многие погибли, и их братской могилой стали холодные воды Баренцева моря...

Назовем их поименно и расскажем об их подвигах и судьбах.

АУРОВ Александр Петрович

04.10.1914, с. Малошуйка Архангельской губернии – 1981

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

Учился в Архангельском мореходном училище, до войны проживал в Мурманске. В годы Великой Отечественной воевал на торпедных катерах и тральщиках Северного флота, старшина 1-й статьи.

После войны окончил ускоренные курсы судоводителей Мурманского мореходного училища, работал штурманом, капитаном на судах МТФ. В первой половине 1960-х годов возглавлял экипажи траулеров «Трал», «Киев», «Симферополь», добиваясь хороших экономических показателей. Приняв после ремонта с практически обновленным экипажем траулер «Кировск», он смог за короткое время сплотить коллектив и досрочно выполнить план 1967 года.

Награжден орденом Красной Звезды, медалями.



АУРОВ Василий Петрович

Капитан рыболовного флота Северного бассейна.

Родился в селе Малошуйка Архангельской области. Жил в Архангельске, в 1984 году был пенсионером.

АУРОВ Иван Петрович

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

До Великой Отечественной войны окончил Мурманское мореходное училище, ходил в море штурманом, капитаном.

Погиб на фронте.

АУРОВ Павел Петрович

18.12.1929, с. Малошуйка Архангельской области

Штурман на судах Беломорской базы гослова (ББГЛ).

В 1939 году вместе с семьей переехал в г. Кемь. В 1943 году призван в ряды Красной Армии, служил на кораблях Северного флота – СКР-74, ТЩ-33 (РТ «Серго Орджоникидзе»). Участник Северных конвоев.

После войны жил в Беломорске. Работал механиком на траулерах, затем капитаном на судах ББГЛ, Беломорско-Онежского пароходства.

Награжден орденом Отечественной войны II степени, медалями.



311

Во фронтовом море

АУРОВ Сергей Петрович

05.07.1909, с. Малошуйка Архангельской губернии – 25.03.1979

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

До войны получил диплом капитана малого плавания, в годы Великой Отечественной – стрелок батальона морской пехоты, старшина катера Северного флота.

С 1947 года до выхода на пенсию – старпом, капитан на судах МТФ.

МАЛОШУЙСКИЕ АУРОВЫ

Из книги архангельского историка Т. Ф. Мельник

Фамилия Ауоровых берёт начало, очевидно, от местного былинного богатыря Аура. В Малошуйке было несколько Ауоровых, и все – судовладельцы. Так, Андрей Михайлович Ауоров владел клипером «Святой Николай». Ауоровы Пётр и Павел совместно владели яхтой «Желание» (1895, грузоподъёмность 6 тыс. пудов) и куттером «Мечта» (1909, грузоподъёмность 7 тыс. пудов). На «Мечте» возили рыбу с Мурмана на продажу в Архангельск, поваром на ней ходил Дмитрий Иванович Шайтанов.

... Потом Петра и Павла Ауоровых раскулачили. Из Книги памяти Мурманской области известно, что Павел Иванович Ауоров (род. 1887) жил в Мурманске, работал дежурным капитаном на судоверфи Севморпути. В 1940 году приговорён Особым совещанием при НКВД по ст. 58-10 УК на пять лет исправительно-трудовых лагерей. Реабилитирован.

Про Ауорова Петра Ивановича известно, что в 1924 году его лишили избирательных прав за использование наёмной силы. Потом раскулачили. Имущество продали с молотка: три самовара, пять венских стульев, верстак, ружьё, амбар, баню, дом. В начале 1930-х годов Ауоров увёз семью в Мурманск, устроился на судно, но как «лишенца» его уволили. Жаловался в Севкрайисполком, даже во ВЦИК. Писал, что судно имел «естественно», как помор, что с детства воспитывался жить в условиях работы на воде. Дословно из его письма: «Мне сорок шесть лет. С восьми лет я плавал с отцом на паруснике. Был юнгой, матросом, боцманом. Учился в мореходке, стал капитаном, перевозил грузы и этим зарабатывал». Ничто не помогло: семья бедствовала, ютилась в комнатухе, жена Августа Андреевна умерла. В 1939 году Пётр Иванович с двумя детьми уехал в Кемь, в войну их эвакуировали в Свердловскую область, где он вскоре умер. В Мурманской области остались дочь и восемь сыновей Ауоровых.

«Могучая империя Епимаха Могучего». Архангельск, 2012.

БИБИКОВ Николай Лукич**1907, г. Мариуполь – 20.10.1976, г. Феодосия**

Капитан на промысловых судах Мурманского тралового флота.

Работать начал с 13-ти лет: разгружал уголь, был укладчиком на спичечной фабрике, юнгой на парусном судне «Николай» ходил по Азовскому морю.

Окончил Херсонский морской техникум (1932) и с того времени в МТФ.

В Баренцево море вышел вторым помощником капитана на траулере «Ваер». Затем – старпом, перед самой войной принял под свое командование траулер, но капитаном плавать не пришлось. В 1941–1947 годах служил на Северном флоте: участвовал в обороне Заполярья, в перегоне судов из США на Дальний Восток.

С 1947 года капитан промыслового траулера. В 1954 году на РТ-98 участвовал в первой советской научно-промысловой экспедиции, открывшей богатый промысловый район на Ньюфаундлендской банке. Работал в Северной Атлантике, был одним из первых капитанов на первом в тралфлоте БМРТ «Пушкин», затем – старшим морским инспектором, капитаном-флагманом отряда учебных судов МТФ.

И СЫН УХОДИТ В МОРЕ

Из очерка журналиста, штурмана МТФ В. Хряшкова

В бурное, грозное революционное время проходило детство Николая Бибикова. Не успел он окончить четыре класса, как грянула Великая Октябрьская. Улицы родного Мариуполя наполнились звуками «Варшавянки», под четкие такты которых шли в бой отряды красноармейцев.

...В двадцать первом году умер отец. О продолжении учебы нечего было и думать. Тринадцатилетний мальчишка, получив работу на бирже труда, наравне со взрослыми мужчинами по 12 часов в сутки толкал вагонетки с углем. Потом работал укладчиком на спичечной фабрике. Домой приходил изнемогающий, с больной головой от паров серы. Получал копейки, но они так были нужны семье.

Через полгода представилась возможность наняться юнгой к Савенко, владевшему двумя парусными судами. Одно из них, водоизмещением в 70 тонн и носившее название «Николай», и стало для Бибикова в течение пяти лет школой зрелости и первой ступенькой к овладению профессией моряка...

После национализации «Николая» дело пошло по-другому. К этому времени и опыт уже был, и обстановка на судне складывалась другая. Когда Азовское море сковало льдом и парусник стал на прикол, Николай с другом Семеном Решетниковым наняли преподавателя. За зиму, не досыпая и забыв развлечения, они осилили все предметы 5-7 классов, сдали экстерном экзамены и получили свидетельства об окончании семилетки. Командование Азовского пароходства направило их на подготовительные курсы, и вскоре ребята стали курсантами Херсонского морского техникума.

В 1932 году все выпускники уехали в Мурманск для работы в траловом флоте. Было немного жаль расставаться с Азовским морем, покидать родные места.

– Ни море, ни рыбацкое дело для меня не было новинкой, – говорит Николай Лукич.

В Баренцево море он пошел уже вторым помощником капитана на траулере «Ваер»... Рыба ловилась хорошо, а значит, как матросы, по 16 часов в сутки работал за рыбоделом. Перед самой войной принял под свое командование траулер.

Над Родиной нависла опасность. Преображались города, меняли профессии люди. Мирные рыболовные траулеры оснащались боевой техникой и становились в строй военных кораблей. На одном из них – бывшем траулере «Кит», а теперь именуемом «ТЩ-33» Н. Л. Бибиков командовал штурманской боевой частью. Ребята подобрались опытные – бывшие рыбаки.

На войне, как и в мирной жизни, нет маленьких дел. ТЩ-33 выполнял, на первый взгляд, незаметную работу. Конвоировал транспорты, тралил мины, высаживал десанты. За одну такую операцию – постановку мин на подступах к Лиинахамари, лейтенанта Бибикова наградили медалью «За отвагу», а за высадку десанта перед решающим штурмом Лиинахамари на груди появился орден Отечественной войны второй степени. В сорок пятом к ним прибавились медали «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией», «За победу над Японией».

Последняя награда имела свою предысторию. В 1944 году Николай Лукич был откомандирован на Тихий океан с последующей поездкой в Америку. Встречали советских моряков гостеприимно, не скрывая восхищения подвигами наших воинов. На обратном пути отряд кораблей, на которых возвращался и Бибиков, принял участие в высадке десанта на Курильские острова.

В августе 1947 года капитан-лейтенант Н. Л. Бибиков сменил военный мундир на форменный костюм капитана-рыбака. Осваивал дальние западные районы на траулере «Одесса». Потом в Северной Атлантике работал на первом в траловом флоте морозильном траулере «Пушкин». Орденом Трудового Красного Знамени и медалью «За доблестный труд» отмечены заслуги Николая Лукича в мирное время.

Высокий, широколицый, крепко сложенный – Н. Л. Бибикову никак не дашь пятьдесят восемь. Но годы и нелегко прожитая жизнь все же свое берут. Море пришлось оставить, хотя по-прежнему живет заботами флота, работая в отделе капитанской службы.

В море ушел сын Владимир – выпускник высшего мореходного училища.

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 133 1965 года).**



БУРЯК Василий Николаевич

314

Во фронтовом море

Капитан РТ-2 «Ерш» в годы Великой Отечественной войны.

Одним из первых освоил промысел во фронтовом море. За август-сентябрь 1941 года экипаж сдал на базу в Архангельске 5 тысяч центнеров рыбы.

— В условиях военного времени во много раз увеличилась ответственность капитана траулера, — вспоминал В. Н. Буряк. — Его работа стала более сложной. Отсутствие радиосвязи, необходимость ловить рыбу в малоизученных квадратах, которые раньше считались непромысловыми, заставляли внимательно следить за морскими течениями, изучать их направления и скорость, постоянно пользоваться глубоководным термометром, измерять глубины. Только непрерывное, кропотливое изучение обстановки позволяло успешно вести промысел.

За достижение наивысших уловов капитану Буряку в 1944 году было присвоено звание лучшего командира Мурманского тралового флота.

Моряки траулера, на борту которого были установлены артиллерийское орудие и пулеметы, не раз отражали налеты фашистских бомбардировщиков. Вот что рассказывает В. Н. Буряк об одном из рядовых эпизодов рейса:

«Трал находился за бортом. Вахта занималась уборкой рыбы. Часть экипажа отдыхала. В это время мы услышали гул приближающегося самолета. Люди по боевой тревоге быстро заняли свои посты, приготовившись к отражению атаки...

Мы открыли огонь, как только показался вражеский самолет, сразу же перешедший в пикирование. Маневрировать было трудно, так как за кормой у нас находился трал... Бомбы, сброшенные бомбардировщиком, упали в 30-40 метрах от траулера. Убедившись в безрезультатности бомбовой атаки, немецкий летчик стал обстреливать нас из пулемета»*.



* Цитаты и фото из книги «На траулерах в Баренцевом море». Ленинград — Москва. Главсевморпуть. 1946.

ВЕКШИН Борис Николаевич

14.07.1916, г. Архангельск – 11.09.1975, г. Мурманск

Капитан на судах Мурманского тралового флота, хозяйственный руководитель.

С 1931 года – матрос, после окончания Мурманского морского техникума (1938) – штурман на судах МТФ.

В 1939 году призван в ряды Красной Армии. Участвовал в Финской кампании, в боях против фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны. После демобилизации в 1947 году работал штурманом, капитаном, главным капитаном, начальником приемо-транспортной конторы объединения «Мурманрыба».

С 1956 года после окончания Высшей школы пищевой промышленности СССР работал начальником управления транспортного флота, заместителем начальника Мурманского морского рыбного порта. С 1961 по 1970 год – групповой инженер-диспетчер тралового флота.

С 1970 года по инвалидности уходит на пенсию. Капитан-наставник лагеря «Гандвиг» в 1974 году.

Награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны первой и второй степени. Дважды избирался депутатом Микояновского районного Совета города Мурманска.



315

Во фронтовом море

КОРАБЛИ ПРИНИМАЮТ БОЙ

Из воспоминаний Б. Н. Векшина

...Шли девятые сутки войны. Утро 30 июня наш морской охотник МО-121 встречал в Мотовском заливе, у песчаного перешейка, соединяющего полуостров Рыбачий с материком. Как-то не верилось, что совсем рядом, вот за этим невысоким хребтом Муста-Тунтури, на советско-финской границе идут жестокие бои.

Пришли к нам эскадренные миноносцы «Валерий Куйбышев» и «Урицкий». У них было задание – поддержать огнем корабельных орудий пехотные части, сдерживающие натиск фашистов, рвущихся на Мурманск. Нам отвели другую роль – охранять корабли от возможного нападения авиации противника и подводных лодок. Но перед этим мы высадили на берег группу корректировщиков.

Три с лишним часа рвались снаряды с «Валерия Куйбышева» и «Урицкого» среди бо-



Охотник за подлодками

евых порядков альпийских стрелков. Корректировщики докладывали: «Цель накрыта». Фашисты несли большие потери.

Немецкое командование подняло в воздух пикирующие бомбардировщики. Я первый заметил маленькие точки пятнадцати высоко летящих самолетов, сообщил об этом на эсминцы. На кораблях отреагировали наш сигнал воздушной тревоги. Резко осев на корму, они поспешили на выход из опасного для них узкого залива.

В этот момент первая тройка пикировщиков пошла в стремительное пикирование. Но краснофлотцы были начеку: встретили их плотным огнем. Головная машина тут же была сбита. Туго пришлось нашему МО-121. Трижды фашисты совершали налеты, в которых участвовали сорок два самолета. Итог был для них печальный: три нашли гибель от меткого огня наших краснофлотцев. Получил повреждение и «охотник». Лишенного хода, управления, его отбуксировал на базу проходивший мимо траулер.

Так закончился первый морской бой на Северном театре военных действий. Он стал проверкой нашего мастерства и поучительным для многих катерников.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 71 1977 года).

СТАРШИНА РУЛЕВЫХ ВЕКШИН

Из воспоминаний ветерана-североморца В. М. Нечаева

...Вечером катер «МО-121» – охотник за подводными лодками – был отозван из ближнего дозора, который он нес почти бессменно вот уже третьи сутки. Короткий переход в Екатерининскую гавань – и мы ошвартовались к борту «Маяка» – плавучей базы дивизиона.

Попав на малый охотник, я поначалу недоумевал: как может экипаж – более 20 человек – разместиться внутри, да еще и уложить снаряжение, боеприпасы, да так, чтобы все это лежало удобно, под рукой? Но, освоившись, понял, что конструкторы, инженеры и рабочие создали отличный корабль, где все подчинено организации повседневной и боевой службы. Обычно в походе часть экипажа находится на боевых постах. А свободные от вахты могут отдохнуть в компактных внутренних помещениях. Ведь назначение корабля – бой! Быть готовым к нему – задача экипажа в любой обстановке.

...В тот день единственный, кто из верхней команды «сто двадцать первого» не готовил к бою оружие, – это стоявший на мостике рулевой старшина 2-й статьи Борис Векшин. Дело свое он знал отменно. Уроженец Мурманска, Борис до военной службы плавал на рыболовных судах. Он участвовал в переводе на Дальний Восток плавбазы рыболовного флота «Комсомолец Арктики». Борис охотно делился штурманскими знаниями со всеми катерниками – будь то сигнальщики или мотористы.

– Всем пригодится! – обычно говаривал при этом старшина.

Помнится, на одной из таких бесед Векшина присутствовал командир катера. После этого на вечерней поверке лейтенант Миронов, который вообще-то не любил долгих речей, обратился к нам:

– В этом начинании старшины Векшина заложен большой смысл для всех. Представьте: обстановка потребовала подменить или заменить любого из вас. А сможете ли вы выполнять то, что делал ваш товарищ из другой боевой части? Каждому из вас, а не только мне или моему помощнику, надо уметь обращаться с любой техникой, имеющейся на корабле. С любой! Подумайте об этом серьезно.

Экипаж поддержал замысел командира. Началось движение за овладение смежными специальностями. Теперь уже беседы и занятия, подобные векшинским, проходили в свободное время у мотористов и минеров. Все мы учились сигнальному делу.

Примечательно, что уже в первые месяцы службы на флоте Борис Векшин стал отличником боевой и политической подготовки, а через год – старшиной 2-й статьи.

«Один против восемнадцати» (<http://militera.lib.ru/memo/russian/>).



ВЕСЕЛКОВ Никон Зосимович

03.04.1906, д. Долгое Приморского района Архангельской губернии – 2001

Капитан рыболовных судов Северного бассейна, в годы войны командир минного тральщика Северного флота, начальник управления Архангельского тралового флота в 1950–1951, 1953–1957 годы, Герой Социалистического Труда (1963).

Подростком выходил на лов сельди вместе с отцом, лоцманом водил суда от Северодвинского маяка до Архангельска. Окончил Архангельский морской техникум (1930). Работал на лесопильных заводах, ходил в море на рыболовных судах юнгой, матросом, штурманом, старшим помощником капитана. С января 1935 года – капитан.

С 1938 года служил на Северном флоте, участник советско-финской войны. В 1941–1943 годы – командир минного тральщика. В 1943–1946 годы – флагманский капитан и заместитель начальника Мурманского военизированного тралового флота.

С 1947 года – капитан на рыболовных судах, в 1950–1951 годы – начальник Архангельского тралфлота, в 1951–1952 годы – заместитель министра рыбной промышленности Литовской ССР (Клайпеда). В 1952–1953 годы – капитан по перегону новых РТ с Балтики в Архангельск.

В 1953–1957 годы – начальник управления Архангельского тралового флота. С 1957 года – капитан РТ-292 «Петропавловск», капитан-директор БМРТ-381 «Монголия», БМРТ-429 «Североморский комсомолец». Разработал таблицы для определения длины вытравленных ваеров, определил безопасные дистанции между судном и бумом, диаметр циркуляции судна с тралом при повороте на обратный курс и др. Внедрил мойку для рыбы, которая дала большой экономический эффект и ликвидировала ручной труд. На страницах «Рыбного Мурман» делился опытом промысловой работы с мурманскими рыбаками.

В 1965 году переводится в Севастопольское управление океанического лова и работает капитан-директором РТМ «Лангуст», «Аю-Даг». В 1971 году переводится в Югрийхолодфлот, капитан ТР «Слава Севастополя». С 1981 года на пенсии.

Награжден орденами Ленина, Отечественной войны II степени, Красной Звезды, «Богдана Хмельницкого» и др. Имел персональное звание капитана флота рыбной промышленности I ранга. Именем Н. З. Веселкова назван БМРТ Архангельского тралфлота (2010 г.).

ШТУРМАН МИННОГО ТРАЛЬЩИКА

Из воспоминаний Н. З. Веселкова

...Очень часто нашему кораблю приходилось вступать в бой, отражать атаки сил противника – воздушных, подводных, сухопутных, а также уничтожать минные поля. Наш экипаж нередко находился в положении, когда гибель казалась неизбежной. Но бесстрашие и находчивость командиров и рядового состава, своевременность и точность боевых действий помогли нам выходить из самых сложных ситуаций... У экипажа и у меня был большой боевой опыт еще с финских событий. С 1941 по 1943 год, встречаясь с превосходящими силами врага, мы не допустили ни одного случая неожиданного нападения на наш корабль. Потому и он остался невредимым, и мы не имели убитых и раненых.



317

Во фронтовом море

...По состоянию здоровья я был списан на берег. Меня назначили заместителем начальника управления флота и командиром Архангельской базы. В мои обязанности входило: приемка от СФ возвращаемых в рыбную промышленность судов, разоружение и ремонт их, подготовка недостающих командных кадров штурманов и механиков за счет моряков-практиков через краткосрочную курсовую систему, комплектация команд, снабжение судов всем необходимым для отправки в промысловые рейсы...

Из книги «Северные конвои», выпуск 3.

НАТУРА СОЗИДАТЕЛЯ

Очерк журналиста Андрея Павлова



...Уходя на войну дважды, Веселков командовал кораблями под флагом ВМФ. Боевых эпизодов было множество. Вот один из них. В 1942 году тралили мины у острова Кильдин. Внезапно налетели шесть «мессеров». Моряки открыли заградительный огонь, командир маневрировал, уворачивался от прямого попадания бомб. Двадцать четыре взрыва прогремело вокруг тральщика, но попадания в борт избежали. И самолеты улетели, зря истратив весь боезапас. А на мостике не было ни одного раненого моряка.

Веселков, по воспоминаниям, не сходил с мостика днями и ночами и лишь в редкие минуты затишья отдыхал в палатке за штурманской рубкой. Все время экипаж был в напряжении. И это выручало. Никон Зосимович утверждал: «Расслабление – смерти подобно». Экипаж Веселкова первым открывал огонь по врагу и выходил из боя без потерь и поражений.

В 1943 году прославленный капитан возвратился к мирному труду: рыба нужна была фронту и тылу.

...В 1950-х принял отстающий, нерентабельный «Петропавловск». Вот здесь-то и раскрылся его талант руководителя. Много думал, решал и пришел к выводу: отказаться от трех заводских ремонтов траулера, сделать это своими силами и постоянно рыбачить. В итоге – четыре с половиной миллиона рублей чистой прибыли при выполнении плана семи лет за четыре года девять месяцев. При этом экипаж Никона Зосимовича сэкономил орудия лова, ходовое, промысловое время. Постоянно внедрялись новшества, облегчающие труд рыбака. Хозрасчет во всем – таков был главный принцип работы моряков на «Петропавловске», куда зачастили другие капитаны. Изучая «бухгалтерию» Веселкова, они складывали копейки в рубли, рубли – в миллионы.

– Немного о себе, – пишет Никон Зосимович из Севастополя в совет ветеранов Архангельского тралового флота в 1995 году. – Я пока чувствую себя неплохо, по 30-40 минут в день занимаюсь физзарядкой. Правда, иногда беспокоит головокружение, потеряно зрение левого глаза. Но не отчаиваюсь.

Мне, как видно, немного осталось быть на этом свете. Надо сказать, что жизнь у меня была трудная и беспокойная. Много, очень много раз я попадал в такие ситуации, встречаясь в море с ураганами, а в военные годы с превосходящими силами противника, что казалось: гибели корабля и экипажа уже не избежать. Но, несмотря ни на что, пренебрегая смертью, мы в неравной борьбе со стихией и вражескими силами находили возможность выходить победителями. Не без гордости могу сказать о том, что не зря прожил честную жизнь.

Газета «Рыбак Севера» (6 апреля 2006 года).

ГЕНСТЕЛЬ (Корниенко) Ольга Петровна

24.07.1920, с. Барьинка Черкасской обл. – 09.04.2004, г. Архангельск



Радистка на судах Мурманского тралового флота.

В Мурманске – с 1932 года. Окончила семилетнюю и вечернюю школы, курсы радиооператоров при Мурманрыбе, с июля 1940 года ходила в море на РТ «Судак». С началом войны направлена в Архангельск, где находились в ремонте суда тралфлота. Была радисткой на рыболовных траулерах, в частности, на РТ-1 «Акула».

В МТФ работала до 1973 года радиооператором в узле связи. Председатель профсоюзного комитета совета ветеранов Мурманского тралового флота в 1980-е годы. Вела большую общественную работу.

Награждена орденом Отечественной войны II степени, медалями.

319

Во фронтовом море

«НАС МАЛО, НО МЫ В ТЕЛНЯШКАХ»

Интервью с О. П. Генстель журналиста Д. Зуева

– Ольга Петровна, а с чего война началась для Вас?

– Я уже год как ходила в море на РТ-54 «Судак». Мы тогда стояли в Тюва-губе, где всегда брали лед и воду на промысел. И вдруг нам приходит закрытая телеграмма, то есть закодированная: «Немедленно вернуться в Мурманск». А мы уже якорь выбрали, чтобы идти в море... Это было утром. А когда мы пришли в порт, тут нам и сказали, что началась война.

(Молодую Оленьку списали с корабля, который перешел в ведение Северного флота. Тогда пописывали много народу, всех женщин, и прямо на глазах начали «переодевать» суда, то есть устанавливать пушки, пулеметы. Выдали людям военную форму.)

– А я же состояла на воинском учете после учебы на радиста. Тогда все, кто работал в море, считались почти что секретными работниками. Мне был 21 год, и я пошла в военкомат, чтобы меня взяли в армию, а мне там сказал один офицер: «Не торопитесь, еще навоюетесь. У вас будет точно такой же флот, как военный ...»

(В первые дни войны творилась ужасная неразбериха. Людей впопыхах сортировали и отправляли кого куда – непонятно. Ольга отправилась в отдел связи своего флота, а там ей сразу предложили идти в



После очередной бомбежки Мурманска.
У здания гастронома на пр. Ленина. 1942 год



Мурманск. После воздушного налета на пр. Сталина

Так вот, я была дома, когда начался налет, и мы всю ночь просидели в убежище. Вдруг смотрю, в углу сидят наш старший механик и штурман. А на штурмане даже сапоги разные! Я их спросила, почему они в таком виде, они говорят: «Петровна, как хорошо, что ты дома. А то от твоей рубки и от нашего мостика ничего не осталось – все разбито и сгорело». Пока нас ремонтировали, я ходила на другом корабле.

(Рыбу тогда ловили по большей части в Баренцевом море. Бывала Ольга Петровна у Канина, у Колгуева и в Мотовском заливе...)

– Вот в Мотовском заливе как раз и бомбили. Что спасло нас, так это ошибка капитана. Понимаете ли, судно с тралом движется малым ходом, а когда включают лебедку, то машины вовсе останавливают. Ну а когда над нами стал заходить самолет, трал начали быстро выбирать, а машину забыли остановить. И это нас спасло, так как судно пошло не прямо, а его начало сносить вбок, и бомба упала в пяти метрах по носу, нас только колыхнуло. Потом второй сильный такой же удар. А я самолет сначала только увидела, а слышать-то не могла, ведь в наушниках сидела. Потом, думаю, дай посмотрю, и выглянула на палубу. А там... Все бегут к шлюпкам, и самолет на нас идет низко-низко. Но, видимо, у него больше бомб не было, покружил немного и скрылся за сопками. Недалеко от нас в то же время РТ-103 «Победа» прямым попаданием разбомбило так, что люди, даже успевшие сесть в шлюпки, не успели обрубить концы. Очень многие погибли.

– А что больше всего запомнилось из военного времени?

– Много случаев. Например, помню, как в 42-м возвращались в порт, и все небо было в отсветах пожара. Тогда очень сильно разбомбили Мурманск. А больше всего запомнилась фотография девушки... К нам в трал попал мертвый летчик, так у него в кармане были бумажник, деньги, документы. И фотография девушки. Сколько лет прошло, а я до сих пор помню ее лицо.

(Вот так и работали люди. Вытаскивая из тралов трупы своих и чужих, мины, обломки самолетов, но обеспечивали Родине пропитание в лихую годину. Именно благодаря этим простым труженикам морей Мурманск носит сейчас гордое звание – город-герой. Именно они на подходах к порту подкармливали воинов, прямо в море отдавая им на борт рыбу. Благодаря именно этим людям был отправлен целый эшелон блокадному Ленинграду. Кто знает, сколько жизней спас тот груз?)

– Знаете, какая поговорка у нас была в то время? – улыбается Ольга Петровна. – Нас мало, но мы в тельняшках, идем ко дну и выпускаем боевой листок...

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 38 1999 года).**

Архангельск, где в ремонте стояли суда. Так она и попала на «Акулу», на которой отходила в море всю войну. За исключением того времени, когда их разбомбили у причала.)

– В 43-м году был очень сильный налет на Мурманск. Мы пришли с моря и сдавали груз, отход был назначен на десять утра. Я побежала домой проведать сестричку. Странно, но за себя я как-то совсем не боялась, а за нее очень переживала, особенно когда была в море.

ВТОРАЯ МАМА

Из воспоминаний автора-составителя В. Георги

Наши семьи дружили, да и жили мы по соседству: наша семья в тралфлотском ДМО на Шмидта, они – в доме напротив. Мой отец ходил в море капитаном на рыболовном траулере, мама работала, а о детских садиках в те далекие 1950-е годы мурманчане как-то не думали. И я частенько днем, когда надоедало шляться по городу, запросто приходил в гости к тете Оле.

Жили они с мужем Григорием Яковлевичем по тем временам более чем достойно: отдельная квартира с ванной и туалетом, престижная мебель, посуда. Здесь заслуга, как я понимаю, дяди Гриши, который был одним из руководителей Мурманского облрыболовпотребсоюза. Он имел редкие по тем временам увлечения: во-первых, фотографировал, во-вторых, делал из жженого сахара удивительные разноцветные фигурки, из которых составлял целые картины-композиции (помню озеро, а на нем цветы и лебедей с красноклювыми головами на белых изогнутых шеях, которые так и хотелось тайком отломить и засунуть в рот)...

Так вот, детей у четы Генстель не было, так что часть неистраченной материнской заботы тетя Оля отдавала мне. Знакомые моих родителей даже называли ее моей второй мамой.

В 1990-е годы Ольга Петровна дважды ломала шейку бедра и годами лежала дома. Для нее, подвижной и общительной, это была настоящая беда. Выручал разве что телефон, по которому она общалась с друзьями-сослуживцами и активистами профкома совета ветеранов тралфлота. Жила она в те годы одна, иногда ей помогала родственница, возможно это была сестра.

Каюсь: всего несколько раз мы с женой и сыном навещали Ольгу Петровну, пытались как-то ей помочь. А когда в 2000-м году уехали из Мурманска, то связи с ней уже не поддерживали. И вдруг в одну из весенних ночей мне приснилась тетя Оля: перрон железнодорожного вокзала, пассажирские вагоны, толпа детворы, с которой, приплясывая, она крутит хоровод. Такая счастливая, такая живая... Через несколько дней я узнал, что в Архангельске, куда Ольгу Петровну перевезла ее родственница, она умерла.



*О. П. Генстель и автор воспоминаний.
1960 год*

ГРУЗДЕВ Леонид Николаевич



Капитан-промысловик на судах Северного бассейна.

До войны ходил штурманом на промысловых судах. В годы Великой Отечественной войны руководил экипажем санитарного бота ПМБ-87, переоборудованного из дрейфтербота и вооруженного пулеметами «максим».

В 1957 году пришел в МТФ на старенький, 1939 года постройки и работающий на твердом топливе РТ-29 «Калинин». Экипаж судна был «знаменит» пьянками и проловами. Груздев сумел нацелить коллектив на ударный труд, и в 1963 году траулер «Калинин» выступил инициатором флотского соревнования за высокие экономические показатели в работе. Моряки выполнили план года в августе, добыв 12 329 центнеров рыбы (вылов на сутки промысла составил 89 ц), при этом добились значительного снижения себестоимости продук-

ции – выработанная на опорно-показательном РТ «Калинин» продукция была признана самой дешевой по флоту. Хотя, согласно промфинплану, хозяйственно-финансовая деятельность экипажа планировалась убыточной!

В свой последний рейс перед списанием траулер вышел в сентябре 1966 года и, несмотря на сложную промобстановку, вернулся в порт с полными трюмами трески. Руководство флота провело на судне доковые работы и еще на полгода продлило срок службы траулера. Семь лет экипаж возглавлял Л. Н. Груздев, и за это время моряки РТ «Калинин» взяли сверх плана годовое задание по добыче рыбы.

Активный участник парно-группового соревнования находящихся на промысле судов, Л. Н. Груздев давал рекомендации работающим рядом траулерам по наладке промвооружения, проводил пробные траления с целью выявления оперативной промысловой обстановки. Руководитель промысла А. Г. Михайлов так отзывался о капитане: «Он опытный промысловик и человек щедрого сердца».

В 1967 году Л. Н. Груздев возглавил экипаж СРТ-р-707 управления «Мурмансельдь», который на кошельковом лове сельди досрочно, к 1 сентября, справился с годовым планом.

Груздеву было посвящено стихотворение Виктора Шамро, которое заканчивается такими строками:

*Хочу, как ты, с волною грудь о грудь,
Хочу, как ты, болеть за план и прибыль.
Хочу рыбацкой доли я хлебнуть,
Чтобы узнать, почем один трюм рыбы.*

Работал в Мурманском морском рыбном порту.

Награжден орденом Красного Знамени и медалями.

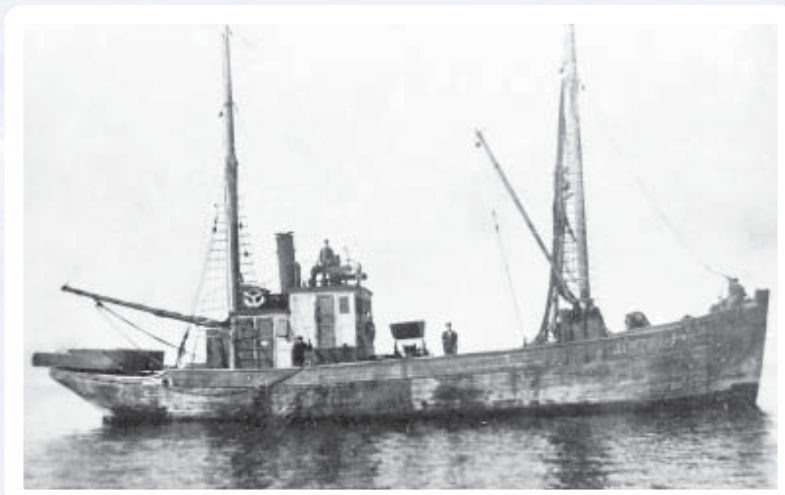
Выйдя на пенсию, жил в Петрозаводске.

КАПИТАН С ТРУБКОЙ

Из воспоминаний ветерана войны и труда А. С. Храповицкого

– Санбот? Что это такое? – спросит читатель. Действительно, сегодня не многие знают о санитарных судах Северного флота, сыгравших заметную роль в спасении раненых в годы Великой Отечественной войны.

В начале войны медико-санитарному отделу Северного флота были переданы три рыболовных дрейфтербота. Это небольшие тихоходные деревянные суда, на которых рыбаки ловили в основном сельдь. Их дооборудовали: сделали в трюме трехъярусные нары, вооружили пулеметами «максим». И на ходовом мостике сверху нанесли красный крест – думали, санитарное судно враг не тронет. Суда назывались МСО-1, МСО-2 и МСО-3. Были еще бортовые номера – ПМБ.



Промысловый дрейфтербот

По фронту ходила легенда о МСО-1 (ПМБ-87), где «капитан с трубкой». Называли его «удачливым»: из любых переделок санбот выходил целым и невредимым, многим раненым он спас жизнь. А это нередко зависело от того, как быстро они с поля боя или из фронтowego лазарета будут доставлены в госпиталь. «Капитан с трубкой», бывший штурман Мурманского тралового флота Леонид Николаевич Груздев, обладал не только хорошими знаниями судовождения, умело их применял в боевой обстановке, но – и это главное – имел крепкую, как принято говорить в таких случаях, «железную» выдержку. Он своим спокойствием (чего оно ему стоило!) вселял уверенность в команду и раненых: «Все будет в порядке!». А «порядок» этот предполагался в минуты, казавшиеся часами: рвались снаряды, бомбы, завывали моторы самолетов, слышались пулеметные очереди, стоны и проклятья... Капитан, маневрируя при обстреле и бомбежке, не расставаясь с курительной трубкой (подарок, вероятно), зажатой в зубах, как бы говорил: «Ничего, прорвемся!»

И прорывались! На Рыбачьем раненые, узнав об эвакуации на Большую землю, вновь и вновь просили врачей отправить их на боте МСО-1, где «капитан с трубкой». (Был он здесь сначала командиром отделения рулевых, а с мая 1942 года и до Дня Победы – командиром бота.)

– С первых дней июля сорок первого началась высадка тактических десантов. Наши войска вели бои в районе реки Западная Лица, – рассказывал Л. Н. Груздев. – Помню первое задание: принять и вывезти раненых из зоны боевых действий. У немецкой авиации мы на виду, но нас это не очень тревожит: на ходовом мостике выложен большой знак Красного Креста. Подходим к колхозному причалу. Только приняли первых раненых, как на причал обрушились мины – кто бы мог подумать, что егери обстреляют судно, на котором ясно виден белый флаг с Красным Крестом, ведь это запрещено международными правилами ведения войны. Но фашисты – изверги, в этом мы убедились в первом же рейсе.

...От причала перешли к отмели. Краснофлотцы на руках, по пояс в воде (и летом не очень-то теплой) переносили раненых, стараясь не причинить им лишней боли, успокаивали: «Потерпи, браток...». Вот пора и уходить. Враг это заметил – огонь усилился. Но без-



Баренцево море. Налет фашистской авиации. 1942 год

Креста убрали: бесполезен. Даже наоборот – внимание привлекает. Бои были кровопролитные, брали на борт от 120 до 210 раненых. Доставляли их в Полярное и Мурманск с Сеть-Наволока, из Кутовой, Лицы, Уры, Эйны. Два-три часа длилась игра со смертью: уклонялись от снарядов, потом от бомб и пулеметов воздушных пиратов. С артиллерией врага, конечно, мы посчитаться не могли, а вот наши пулеметчики огнем не только ограждали бот от прямых попаданий, но однажды стервятник ушел с шлейфом за хвостом – подбили...

Спрашиваю, как же удавалось по существу мирному судну (ни скорости, ни брони) избегать поражения от вражеского огня? Леонид Николаевич улыбнулся, в глазах появилась хитринка – и продолжил рассказ:

– Зная, что фрицы пристреляли почти любую точку Мотовского залива, я с началом обстрела вслушивался в полет снарядов, следил за взрывами и уводил маневрами бот из самой опасной зоны. Играли с чертом в прятки! Порой враг выпускал по 120-150 снарядов, отбивались и от 5-6 стервятников сразу. Совсем без повреждений, конечно, не обходилось: деревянный корпус пробивали осколки. Но пробоины быстро заделывали...

Рассказчик умолк. А я вспомнил эпизод военных лет. Из штаба позвонил дежурный: «В сложной обстановке санбот принял груз, в госпитале приготовить все для операций тяжело-раненых».

Вскоре МСО-1 ошвартовался у причала. Борт изрешечен и наскоро залатан деревянными пробками-чопами, рубка разбита, один пулемет сбит с турели. В числе раненых оказались и члены команды.

Из трюма санитары поднимали людей в бинтах. Они благодарили моряков за второе спасение. А среди ребят в бушлатах стоял их командир, посасывающий свою любимую трубку... Он-то знал, какая опасность им всем грозила, мог представить и состояние раненых и медиков, когда они находились в закрытом трюме, а наверху шел бой. К страданиям физическим, к проклятой морской болезни прибавлялось сознание своего бессилия перед врагом. А судно деревянное, иногда на глазах у всех борт прошивали осколки и крупнокалиберные пули...

Одно утешение – вера в капитана и его команду. А Леонид Николаевич жизнь раненых ценил выше своей собственной. «Капитан с трубкой» вернулся с войны с орденом Боевого Красного Знамени и медалями «За отвагу» и «За боевые заслуги».

результатно. Только вышли из-под обстрела с берега, как с неба угроза возникла. Первые пулеметные трассы «мессеров» пронеслись мимо, а потом и мы из трех «максимов» ударили, сами же – под береговые скалы. После небольшой заминки на полных оборотах пошли в Полярное.

– ...Счет рейсам вскоре потеряли, – продолжает рассказ ветеран. – К фронту с медикаментами, обратно с ранеными. Знак Красного

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 1 1984 года).*

ГУНИН Андрей Андреевич

1914, с. Ворзогоры Архангельской губернии – 15.05.1984

Капитан рыбопромысловых судов.

Окончил Архангельский морской техникум (1932), после чего работал капитаном на рыболовных траулерах Мурманского тралового флота.

В годы Великой Отечественной войны – командир тральщика второго дивизиона охраны водного района Северного флота (бывший РТ «Ленин» МТФ).

В послевоенные годы ходил на промысловых судах тралфлота.

Награжден орденами Красной Звезды, Отечественной войны первой и второй степени. В 1970 году работал капитаном ремонтирующихся судов МТФ.

325

Во фронтовом море

ПАМЯТЬ СЕРДЦА

Из статьи журналиста А. Тюпина

Письма по адресу: Мурманск, проспект Ленина, дом 7, Андрею Андреевичу Гунину идут из разных мест страны...

Письма боевых друзей всякий раз глубоко трогают капитана. Высокий, статный, подтянутый, он выглядит моложе своих «пяти десятков с хвостиком».

... Память сердца. Она не ржавеет и прочно сохраняет все из того, что связано с грозными событиями военных лет. В том числе и тех, кто не вернулся домой после Великой Победы.

Тральщик Северного флота, которым в годы войны командовал вчерашний промысловик А. А. Гунин, нес службу по тралению фарватера, высадке десантов, словом, выполнял универсальную работу по приказам командования. А был он до войны обыкновеннейшим РТ-16 тралового флота. Правда, название носил такое, которым моряки гордились перед всеми: «Ленин».

Газета «Рыбный Мурман» (№ 54 1970 года).



РТ-16 «Ленин»

Место постройки судов данного типа: F. SCHINAU, Данциг, Германия (РТ I серии).

Заложен и спущен на воду в 1929 году, вступил в строй 19.05.1930 года (Севгосрыбтрест, Мурманск).

Мобилизован 25.06.1941, переоборудован в тральщик и 29.07.1941 года вошел в состав Северного флота как Т-885. Носил бортовой № 39. 9.05.1943 легко поврежден близкими разрывами авиабомб противника у входа в Кольский залив. После войны возвращен Наркомату рыбной промышленности. Списан в 1964 году.



Водоизмещение 1200 т. Размерения: 51.1 x 9.1 x 5 м. ГЭУ котломашинная, 650 л. с. Скорость 10/8 узлов, дальность 5700 миль.

ДУБАКОВ Григорий Ефимович
1910 – 01.03.1942, Баренцево море

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

С юных лет плавал в море зуйком, затем матрос рыболовного траулера, после окончания курсов штурманов за месяц до войны стал командовать судном.

В годы Великой Отечественной – капитан РТ-19 «Коминтерн». Добиваясь успеха на промысле, экипаж доставлял в порт полные трюмы рыбы. В один из рейсов траулер был атакован немецкими самолетами. Бомба упала на палубу и, не взорвавшись, застряла в обшивке корпуса. Находясь ежеминутно под угрозой взрыва, Г. Е. Дубаков привел судно в порт, где бомба была обезврежена.

Погиб вместе со всем экипажем на потопленном немецкой подлодкой судне у Терiberского мыса Баренцева моря.

ЕВТЮКОВ Андрей Егорович
01.09.1904 – 27.03.1975

Капитан на судах Северного бассейна.

С 1937 года жил и работал в Мурманске – ст. штурман судна «Макрель» приемо-транспортной конторы рыбного порта, с января 1939 года – второй штурман РТ-27 тралового флота, с августа 1940 – капитан мотобота «Лебедь».

В годы Великой Отечественной войны вместе с судном мобилизован в военизированный транспортный дивизион Северного флота. Доставлял людей и грузы по побережью в тыл врага.

«Моряки мотобота «Лебедь» под командованием А. Е. Евтюкова не раз выходили почти из безвыходных положений. 26 мая 1943 года во время перехода в Мурманск на мотобот напали 9 «фокке-вульфов»... На «Лебеде» в нескольких местах пробило корпус, вышло из строя рулевое управление, был убит рулевой Сизюхин, ранены штурман В. А. Келарев и два матроса. Но команда спасла судно.

В другой раз, через месяц, когда «Лебедь» вез на фронт 50 тонн бензина, вновь налетели фашистские самолеты. На борту возник пожар, грозивший уничтожить груз и судно. На палубе оставались только пулеметчики, все остальные боролись с огнем. Пять раз атаковали мотобот немецкие летчики, в трех местах занимался огонь, но взрыва не произошло»*.

С июля 1945 года капитан на судах приемо-транспортной конторы Кольского госрыбтреста – «Шалим», «Полярная звезда», с августа 1954 года – морской инспектор. Затем работал на судах Мурманского рыбного порта: «Юпитер», «Имандра», «Приволжский», «Тимонец».

С 1962 года на пенсии.

Награжден орденами Ленина, Отечественной войны I степени, медалями.



* Цитата и фото из книги «На траулерах в Баренцевом море». Главсевморпуть, 1946

ЕДЕМСКИЙ Сергей Евгеньевич
1912 – 08.1968, г. Мурманск

Капитан рыболовных судов.

С 1930 года – матрос, штурман на промысловых судах Мурманского тралового флота. В 1936-1939 годы – капитан промысловых судов Морзверрыбпрома. Летом 1939 года руководимое им поисковое судно – комбайн № 6 «Авангард», вместе с судном «Н. Книпович» (капитан П. А. Полисадов) впервые в истории промысла сельди на Мурмане были направлены в отдаленные северо-западные районы. Этими рейсами было положено начало промысла сельди в высоких широтах, названной впоследствии «полярный залом».

С 1941 года – капитан сейнера «Рында», командир 1-го отряда сторожевых катеров военизированного дивизиона Северного флота. Организатор постановки противолодочных сетей в бухтах побережья, высадок десанта в тыл противника, доставки продовольствия на полуострова Средний и Рыбачий.

С 1952 года – капитан-флагман Мурмансельди, капитан траулеров «Добролюбов», «Севастополь» и других судов МТФ, учебного траулера «Пикша». Начальник северного отряда учебных судов Северного бассейна в начале 1960-х годов. Затем вновь на капитанском мостике.

Награжден орденом Ленина (1953).

Выйдя на пенсию, активно сотрудничал с газетой «Рыбный Мурман», на страницах которой выступал с позиций опытного промысловика.

ВОЕННЫЕ БУДНИ

Из воспоминаний С. Е. Едемского

В 1942 году в апреле-мае мы высадили в тыл врага 12-ю морскую бригаду и доставляли ей пополнение во время боев. Помню, что тогда особенно самоотверженно действовали под огнем противника командиры катеров Илья Михайлович Титов (впоследствии капитан транспортного судна в Мурманском морском порту), Степан Иванович Боровой, Анатолий Иванович Малыгин (капитан траулера), Василий Григорьевич Кармановский (старший портнадежатель на судовверфи).

Много боевых операций провел дивизион сторожевых катеров. Летом 1942 года мы получили задание перебросить на полуостров Рыбачий несколько 122-миллиметровых гаубиц. Наши катера без всякого сопровождения доставляли орудия в бухту Озерко. Операцией руководил комдив Бубынин.

В губе Мотке один из катеров, СК-213, которым командовал Сергей Гордеевич Краев (впоследствии морской инспектор в траловом флоте), был атакован «мессершмиттами». Самолеты били из пушек, бомбили. Одна из бомб ударила в фальшборт, другая сбросила «максим» с треногой за борт, пробила палубу, днище и разорвалась на грунте. В пробоину хлынула вода. Вышел из строя главный двигатель. Если бы не боцман Карпин и комендор Родионов, катер затонул бы. Эти отважные моряки, попеременно ныряя в холодную воду, заделали пробоину. Потом подошел маленький буксирчик и отвел СК-213 к причалу. Груз был доставлен в сохранности.

Газета «Рыбный Мурман»
(№ 73 1977 года).

ЗАДОРИН Павел Алексеевич*1911 – после 1980*

Капитан на промысловых судах Северного бассейна.

В Мурманском траловом флоте с 1936 года: ходил штурманом на траулере «Лебедка» под началом у прославленного капитана А. А. Егорова, с 1938 года возглавил экипаж РТ.

В годы Великой Отечественной войны – старший лейтенант, командир тральщика ТЩ-58 Северного флота. Осуществлял проводку караванов судов с народнохозяйственными грузами в Арктике, тралил мины.

После войны участвовал в исследовании и освоении Центрального, Новоземельского, Печеро-Колгуевского и других районов промысла в Северном Ледовитом океане.

В 1954 году на РТ-97 возглавлял научно-поисковую экспедицию по освоению Большой Ньюфаундлендской банки. В 1958 году руководил экспедицией к берегам Африки, где впервые осваивал разноглубинный лов сардины. Руководил экипажами БМРТ, промышлявшими в районах Дальнего Запада.

Около 20-ти его воспитанников-штурманов стали капитанами.

В 1970 году Мурманская студия телевидения посвятила П. А. Задорину одну из передач «Спасибо тебе, Человек!».

Награжден орденами Великой Отечественной войны II степени, Красной Звезды, Боевого Красного Знамени, Октябрьской революции (1970).

ВОЕННЫЕ МИЛИ РЫБАКОВ***Из воспоминаний П. А. Задорина***

Когда началась война, РТ «Коломна», на котором я тогда был капитаном, примышлял в районе острова Медвежий. Получили по радио приказ: «Немедленно следовать в порт». Прекратили промысел, кто пошел в Архангельск, кто в Териберку, мы направились в Мурманск. И в порту получили первое боевое крещение: нас, безоружных, обстреляли самолеты врага.

Выгрузили рыбу и получили приказ идти в Архангельск. Тревожным и трудным был этот переход. В небе проносились вражеские самолеты, в море рыскали немецкие подводные лодки. В Архангельске траулер сразу же был поставлен под погрузку боевого снаряжения. Приняли на борт 280 бочек авиационного бензина, большой запас авиабомб – и с этим грузом пошли в назначенный район.

Неприветливо встретил нас остров. Пустынна была гавань. Мы курсировали у берега, когда вдруг заметили группу людей, махавших нам руками. В первый момент насторожились – фашисты? Но нет – до нас долетела русская речь... Раз нет никаких причалов, решили бензин на берег доставить вплавь. Сбросили бочки в воду и на шлюпке отбуксировали их к суше, в шлюпках же переправили авиабомбы.

У южных берегов острова повстречались с немецкой подводной лодкой. Она всплыла



и сделала по нашему судну два выстрела. Мы удачно сманиврили, ушли из-под обстрела. Было первое августа 1941 года.

А на следующий день меня назначили командиром корабля Беломорской военной флотилии. Несли дозор в Кандалакшском заливе, держали противовоздушную оборону. Наш корабль был вооружен двумя пушками – сорокапятками. Не один раз отбивали атаки самолетов, как-то в заливе обнаружили две плавающие мины и уничтожили их. В ноябре 1941 года я получил приказ отбыть в распоряжение морской базы.

...Мы стояли около острова на якоре. Транспорты «Фрунзе» и «Красин», груженные боеприпасами, заходили в гавань. Внезапно из-за облаков вывалились немецкие самолеты, мы открыли по ним огонь. Артиллерист Николай Шепелев попал в немецкую машину. За ней потянулся длинный дымный хвост, а за мысом самолет рухнул.

Жестокие схватки с фашистскими стервятниками, бывало, трагически заканчивались и для нас. Фашисты подбили СКР-76. Нам удалось снять с него команду и доставить ее с рейда на берег. Затонул при бомбежке СКР-19, но часть команды была спасена. СКР-25, которым командовал знаменитый Всеволод Алексеевич Киреев, таранивший вражескую подводную лодку, стоял на рейде, когда на него упала бомба. Носовая часть судна отвалилась, но СКР успел все-таки выскочить на берег..

С начала войны и в последующие годы мы сопровождали караваны судов, которые доставляли из Архангельска в Арктику народнохозяйственные грузы, из Дудинки в основном шел уголь. Летом 1943 года мы в составе конвоя должны были привести на Нарьян-Мар 15 пароходов. Это были небольшие буксиры с малой осадкой. В открытом море своим ходом они идти не могли из-за плохой остойчивости на воде. Пришлось взять их на буксир. Наш ТЩ-58, бывший РТ «Жданов», шел впереди, поставив змейковые тралы и включив акустические приборы. В ночь на 25 июля при входе в Югорский Шар со стороны Баренцева моря, как сейчас точно помню, в 2 часа 40 минут, наш корабль подорвался на mine.

Память сохранила все подробности того дня. Я находился в штурманской рубке. Когда корабль содрогнулся от взрыва, увидел выброшенных чудовищной силой за борт людей и огромный столб воды. В следующее мгновение корабль пошел на дно. Шинель мою чем-то зацепило, и я едва выбрался из рубки и всплыл. Мачта корабля на три метра возвышалась над водой. Возле нее плавал, держась за антенну, радист Самарин. Из 47 человек команды оказались в живых и спаслись 37 человек, семеро из нас были тяжело ранены. Позже я узнал, что в тот же день, 25 июля, у меня дома родился сын...

После выхода из госпиталя я получил новый корабль – ТЩ-59 «Нева», на котором плавал до победных дней 1945 года. Мы тралили мины и продолжали проводку караванных судов.

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 1 1980 года).**

ИУДИН Степан Григорьевич**1901– ?****Капитан рыболовецких судов.**

В 1937–1944 годы – колхозник рыболовецкой артели «Свободный Мурман» Териберского района, капитан мотобота «Кировец». В 1942 году экипаж «Кировца» выловил 225 тонн рыбы вместо ста тонн плановых.

В 1944 году – заместитель директора Териберской машинной рыболовной станции.

Награжден орденом Ленина (1943).

КАЧУК Василий Павлович**1909 – 12.08.1968****Капитан на судах Мурманрыбы, начальник Архангельского тралфлота в 1950-е годы.**

В рыбной промышленности с 1924 года. Ходил на судах Мурманского тралового флота, в частности, мастером по добыче РТ «Камбала» под руководством капитана Я. Г. Романова в 1930 году. Затем капитаном.

В годы Великой Отечественной войны командовал кораблем Северного флота.

После демобилизации в 1946 году возвратился в тралфлот: капитан РТ «Ленинград» МТФ, РТ «Абрек» АТФ.

Награжден орденами Ленина, Отечественной войны I и II ст., медалями.

КЕЛАРЕВ В. А.**Капитан (командир) мотоботов военно-транспортного дивизиона Северного флота.**

В 1939-1940 годах руководил экипажем дрейфтербота «Нокуев», участвовал в боевых операциях финской кампании. В годы Великой Отечественной войны доставлял людей и грузы по побережью в тыл врага: капитан бота «Гроза» (затонул при бомбежке), помощник капитана РТ «Навага», совершавшего транспортно-буксирные операции (был потоплен фашистами). Будучи штурманом на мотоботе «Лебедь», был ранен в бою. Капитан мотобота «Зенит».

Вот выписка из вахтенного журнала мотобота «Зенит» за один, в принципе-то обычный, день – 23 апреля 1942 года:

«1 ч. 00 мин. Свернули в бухту Озерко и попали под обстрел вражеской артиллерии...

2 ч. 00 мин. Ошвартовались у причала. Артогонь прекратился. Судну причинены небольшие повреждения...

12 ч. 30 мин. Выгрузка закончена. Стоим у причала в ожидании темноты.

13 ч. 15 мин. Вражеская артиллерия снова начала обстрел. Нанесены повреждения второй шлюпке правого борта, разбило два стекла в рулевой рубке, оборвало радиоантенну, повредило такелаж. Команда в сохранности...

17 ч. 30 мин. Вражеская артиллерия снова начала артобстрел»*.

Награжден орденом Отечественной войны II степени.

* Из книги «На траулерах в Баренцевом море». Главсевморпуть, 1946.



КИРЕЕВ Всеволод Алексеевич
02.1903 – 1986, г. Севастополь

Капитан промысловых судов, начальник Мурманского тралового флота.

С 1921 года работал на кораблях торгового флота в Черном море. Закончил Керченское мореходное училище. С 1936 года в Мурманске – штурман, капитан на судах МТФ. Перед войной возглавлял экипаж РТ «Северный полюс», вместе с траулером был призван на военную службу.

В 1941–1945 годы – старший лейтенант, командир сторожевого корабля «Бриз» (СКР-25) Северного флота, переоборудованного из РТ «Северный полюс». В ноябре 1941 года таранил сторожевиком и повредил немецкую подводную лодку.

После демобилизации вернулся в трал-флот: в 1946–1948 годы – капитан-флагман, с 1948 года – заместитель, с 1953 года – начальник флота. В должности руководителя МТФ добился прихода в Мурманск первых БМРТ.

С 1955 года – руководитель Главмурманрыбпрома, зам. начальника главка «Севрыба».

Награжден орденом Ленина (1963), орденом Красного Знамени (1942), орденом Отечественной войны первой степени (1944).

С октября 1963 года на пенсии.

Похоронен в Севастополе.



331

Во фронтовом море

ТРАУЛЕР ТАРАНИЛ ПОДЛОДКУ ВРАГА

Из воспоминаний судового механика А. Неличика

Каждый из нас привык видеть в подводной лодке грозное оружие войны. И, конечно, никому из нас, промысловиков, ставших в 1941 году по призыву Родины военными моряками Северного флота, даже не могла прийти в голову мысль, что в единоборство с подводной лодкой может выступить рыболовный траулер. И не только вступить в бой, но таранить ее и выйти победителем из этого неравного поединка. И наш траулер, которым командовал капитан Всеволод Алексеевич Киреев, таранил фашистскую лодку...

Стояла поздняя осень 1941 года. Густая пелена предрассветного тумана окутывала горизонт. С зюйда дул сильный ветер. Наш траулер находился в дозоре. Моряки бдительно вели наблюдение за морем и воздухом. Вдруг старшина второй статьи тов. Чижев доложил: – Справа по носу силуэт корабля!

Сигнал боевой тревоги поднял на ноги весь экипаж. Моряки заняли свои боевые места. Орудия изготовили к бою. Командир траулера развернул корабль курсом на силуэт неизвестного судна. Мы шли на сближение полным ходом и, когда расстояние сократилось, без труда определили, что перед нами подводная лодка врага.

Тотчас же раздалась команда:



– Огонь по цели прямой наводкой!

Два из четырех снарядов, выпущенных нашими артиллеристами из носовой пушки, попали в цель. Чтобы не дать врагу опомниться, тов. Киреев принял решение – таранить подводную лодку. Не сбавляя хода, траулер врезался в металлическую сигару. Толчок был настолько сильным, что все мы с трудом удержались на ногах.

Своим крепким форштевнем траулер закрыл пробоину в подводной лодке, поэтому она несколько десятков секунд держалась на воде. Но стоило только нам дать полный ход назад, как лодка сразу же затонула*.

О своей победе мы радировали командованию и вскоре получили поздравительную радиogramму от Военного Совета Северного флота. В штабе интересовались, какие повреждения полу-

чил траулер в результате таранного удара, и поэтому командование запросило: «Может ли корабль оставаться на охране коммуникаций?». Наш ответ был коротким: «Повреждений не имеем, продолжаем дозорную службу».

Операция, проведенная с таким успехом, показала силу и опыт людей, воспитанных в траловом флоте. За время войны опасность много раз наступала нас, много раз приходилось вступать в бой с фашистскими бомбардировщиками. И всегда мы выходили победителями из всех схваток с врагом. Это не значит, что мы не имели потерь. Нет, в боях за Родину погибло много замечательных моряков тралового флота, но на их место вставляли другие, так же горячо любившие Отчизну, и боролись, не щадя ни крови, ни самой жизни ради дела победы.

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 56 1960 года).**

** После войны по архивным материалам было установлено, что сторожевой корабль «Бриз» успешно атаковал гитлеровскую подводную лодку «U-578» и нанес ей тяжелые повреждения, из-за которых она была вынуждена возвратиться на свою базу.*

Кандидат исторических наук капитан 2 ранга запаса В. П. Пузырев в очерке «Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне» (газета «Знамя Родины» № 46 от 23 сентября 1982 года) приводит следующие данные:

«Бриз», развив скорость до 10 узлов, шел на сближение с противником... И хотя фашисты успели почти погрузиться, форштевень «Бриза» врезался в левый борт лодки, где располагался отсек с аккумуляторными батареями.

Подводная лодка с заметным дифферентом на корму и креном на левый борт скрылась под водой. «Бриз» быстро развернулся и прошелся над местом ее погружения. Минеры сбросили глубинные бомбы. Когда водяные султаны от взрывов бомб осели, Киреев приказал застопорить ход и усилить наблюдение. Волнение моря было 2-3 балла, и если бы что и всплыло на поверхность, то наблюдатели могли сразу же заметить.

В течение часа советские моряки вели тщательное наблюдение за водной поверхностью в районе погружения врага, но так ничего и не обнаружили. Гидроакустической станции на «Бризе» не было, и поэтому «прощупать» толщу воды было нельзя. Посоветовавшись с комиссаром, командир продолжил несение дозора на назначенной линии»...

И еще одно добавление: в 1985 году был снят фильм «Жил отважный капитан». Он не является документальным, в него лишь вставлены кадры военной кинохроники как отечественной, так и третьего рейха. Так вот, в кульминационном поединке североморцев с подводной лодкой врага, протараненная подлодка гибнет. Очевидно, именно такая «концовка» была более привлекательна для сценаристов. Но это нисколько не уменьшает подвига наших боевых моряков. — Автор-со-ставитель.

ВСЕВОЛОД КИРЕЕВ

Из воспоминаний ветерана МТФ И. А. Курамшина

Холодной осенью 1949 года я уже «вырос» до должности мастера добычи (помтралмейстера, как говорили раньше). Ходил на РТ-62 «Ворошилов», где капитаном был Геннадий Петрович Михренгин. Команда на борту. Нас провожает в рейс заместитель начальника флота Всеволод Алексеевич Киреев. Он недавно покинул мостик траулера; с беспокойной, чисто морской должности капитана-флагмана ушел на еще более беспокойную работу в управление тралового флота.

«Идете на Гусиную банку, – так он начал разговор с экипажем, – рыбалка должна быть хорошей, а вы должны отлично сработать. Желаю удачи, успехов, быстрее возвращения и с полным грузом...»

В 1953 году В. А. Кирееву было рекомендовано стать начальником флота. Слова «рекомендация» и «приказ» тогда были синонимами. Время для флота было очень трудное. Рыбы доставляли в порт много, но мешала большая текучесть кадров, вызванная жилищно-бытовой неустроенностью. Работали по 16 часов, а с авралами – и по 18. Такая нагрузка не всем по силам. Да и заработки были далеки от желаемого.

Траловый флот знал много начальников. Но мало кто из них стал действительно символом, живой легендой. Киреев понимал, что терпение – главная черта интеллигентного человека. А вторая – труд. Вместе они все перетрут. Добро порождает добро. Зло разрушает человека и творит хаос...

Если всей душой веришь в успех дела, то откроешь в себе силы, о которых раньше и не знал. Если ты твердо убежден, что прав, зачем сдаваться? Только потому, что ты пока один и что тебе слишком трудно? Но в правом деле человек не останется один. И Киреев об этом знал, а потому спорил, доказывал: флоту нужны более совершенные траулеры. Он знал, что уже разработаны схемы судов кормового траления, что произведены их многократные испытания. Дело оставалось за воплощением идеи в жизнь.

В центре внимания флота была борьба за технический прогресс. Частыми гостями стали ученые центральных научно-исследовательских институтов. В 1955 году в Мурманск пришел первый БМРТ.

...При внешнем спокойствии и неторопливости Всеволод Алексеевич был крайне непоседлив и любознателен, у него был неугомонный характер. Прежде чем устраивать тому или иному капитану головомойку, до мелочей изучал проступок, а значит, был справедлив в своих действиях. Киреев обладал редким даром мыслить крупно, масштабно, вникать в суть вещей и явлений по-государственному глубоко и основательно. А вообще-то это был человек удивительной души – добрый, щедрый, который всегда старался остаться незаметным.

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 5 2000 года).*



*В. А. Киреев на встрече с экипажем РТ-7 «Семга»
Фото конца 1940-х годов*

КОНОНОВ Иосиф Георгиевич (Осип Егорович)
1883, с. Кушерека Архангельской губернии – 07.1944, г. Архангельск



Капитан-промысловик.

С 1893 года – зүйк на парусных судах, после окончания мореходных классов в Сумском посаде (1901) работает и продолжает учиться в Архангельске – штурман, капитан рыболовных и транспортных судов.

С 1920 года – капитан на судах тралового флота. В 1937 году руководимый им экипаж РТ «Пеликан» добыл 51 тысячу центнеров рыбы – этот рекордный вылов среди судов АТФ оставался непревзойденным до 1952 года.

Оставил рыбацкий труд в довоенное время по состоянию здоровья, стал пенсионером.

Во время Великой Отечественной войны написал письмо наркому А. И. Микояну с просьбой наказать врачей, которые не разрешают ему вернуться на капитанский мостик. Стал ходить в море на РТ «Пеликан». В промысловых районах, находившихся в зонах боевых действий, добывался высоких уловов. Только за пять военных месяцев 1941 года добыл почти 5 тысяч центнеров трески.

В последний свой рейс капитан Кононов вел траулер «Акула», промышлял у полуострова Канин. Возвращаясь в Архангельск, умер на капитанском мостике при подходе к порту.

Награжден орденом Трудового Красного Знамени. Именем Кононова названы БМРТ Архангельской базы тралового флота, улица в Архангельске.

Мурманский поэт Владимир Семенов посвятил ему поэму «Смерть капитана Кононова», в которой есть такие строки:

*Судно в воду по палубу врыто
и шатает его после длинных вчерашних валов.
Всюду рыба на нем: и в трюмах, и на палубе рыба,
и как рыба команда молчит, не глядит на улов...
Ох, ребята, ребята, сработали вы капитально,
Капитана блюли, понимая его с полуслов.
А вот как бы теперь разбудить своего капитана,
разбудить, оградить от подземных кладбищенских снов...*

КАПИТАН КОНОНОВ

Из очерка директора музея АТФ О. И. Яковенко

...Иосиф был четвертым ребенком в многодетной семье из 11 человек. Жили тяжело. Отец нанимался на сезон к рыбопромышленникам, мать занималась хозяйством. Детей с ранних лет приучали к труду. Сестры трудились по дому и в поле, братья выходили в море. Уже в 10 лет Кононов служил зуйком на парусных судах у рыбопромышленников. Учиться мог только урывками, да и то в зимнее время. В 14 лет он окончил первые классы школы и

поступил в морские классы. Четыре года изучал морские науки. Зимой учился, летом работал на парусниках, накапливая опыт.

В 1902 году Иосиф поступает в Онежскую мореходную школу на штурманское отделение. Учеба давалась хорошо. Парень имел судоводительские навыки, и его охотно брали на работу. После окончания Онежской школы была учеба в Архангельске, где он получил диплом штурмана. В это время здесь появляется купец Спаде, который имел паровые суда-траулера. К этому рыбопромышленнику и подался Иосиф. Он хорошо уже знал промысловое дело, районы Белого и Баренцева морей, где ловилось много рыбы. У купца Кононов проработал до четырнадцатого года – до начала империалистической войны, а потом перешел в торговый флот.

Дни революции застали Иосифа Георгиевича на траулере купца Беззубикова. С открытием «Областьрыбы» в Архангельске Кононов без колебаний перешел работать в новую советскую организацию рыбной промышленности – траловый флот. С тех самых 20-х годов он и остался верен этой отрасли.

На траулере, которым командовал Кононов, сразу утвердились дисциплина и порядок. Он передавал свои знания и опыт экипажу, и как результат – всегда приходил в порт с полным грузом рыбы.

После перевода флота в Мурманск, Иосиф Георгиевич, как опытный капитан, был приглашен наставником для обучения молодежи создаваемого Мурманского тралового флота. Однако все помыслы помора были направлены в Архангельск.

Спустя несколько лет Архангельский тралфлот возрождается: поступают новые траулеры отечественной и итальянской постройки. Первым из новостроев был РТ-410 «Пеликан», которым стал руководить Иосиф Георгиевич. Благодаря его умению нацелить коллектив на выполнение плана, его знаниям промысловых районов экипаж «Пеликана» завоевал славу передовика. Одним из первых на флоте Кононов стал внедрять стахановское движение, а на судне был введен хозрасчет.

Настало время уходить на берег. Старый рыбак в море не ходил, но связи с флотом не прерывал. Часто бывал на судах, рассказывал, как лучше вести промысел, делился с молодежью секретами поиска рыбы. В родном коллективе Иосифа Георгиевича уважали, ему доверяли и ждали совета. Но недолгим был отдых капитана. Когда началась война с фашистами, Кононов твердо решил вернуться на флот – ловить рыбу для фронта и тыла, приближать победу над врагом. Он решил заменить тех моряков, что ушли воевать. Врачи не выпускали Иосифа Георгиевича в море, но ветеран был настойчив...

Более трех военных лет руководимый им экипаж РТ приходил в порт с выполненным или перевыполненным заданием. Фронту и тылу нужна была рыба, и моряки-северяне не жалели своих сил для помощи Родине. Промысел велся в исключительно трудных условиях: штормы, снегопады, обмерзания... Десятки раз судно попадало под бомбы вражеских самолетов и атаки подводных лодок, но это не останавливало экипаж. Рыбаки искали новые районы, богатые рыбой, и поднимали на борт полновесные тралы.

Уходя в очередной рейс в июле 1944 года, Иосиф Георгиевич чувствовал себя не вполне здоровым, но на берегу все же не остался. Возвращался РТ в родной порт с приспущенным флагом – отец-командир скончался на боевом посту – на капитанском мостике...

**Газета «Рыбак Севера»
(21 февраля 2002 года).**

ЕГО ПОСЛЕДНЕЕ ПЛАВАНИЕ

Из очерка журналиста, штурмана МТФ В. Хряшкова

На мостик траулера «Пеликан» поднялся капитан Иосиф Егорович Кононов. Седой от прожитых лет, а может, от морской соли, оставившей свои следы за полвека рыбацких вахт, он уже согласился с жестоким докторским «вето» на свою дальнейшую службу, но тут вот она, война.

— Что же прикажете, сидеть на печи? На фронт не гожусь, но треску-то могу еще ловить, — доказывал флотскому начальству.

— В мирное время, Иосиф Егорович, может, и уступили бы. А теперь, сам понимаешь, с неба бомбы, пули сыплются, подлодки фашистов рыскают, да и мин теперь в Баренцевом море как гороха на поле.

— А, — махнул рукой Кононов, — с вами говорить бесполезно. Буду к своему наркому обращаться.

Старательно писал Иосиф Егорович письмо А. И. Микояну. Нарком удовлетворил просьбу ветерана. Кононова определили на «Пеликан».

Все было, о чем говорили ему в управлении флота: в море подстерегали вражеские субмарины, траулеры подвергались нападению с воздуха, подрывались на минах. Погиб при подходе к берегу траулер «Сельдь», был торпедирован «Енисей», спустя три месяца не стало еще нескольких судов.

Было такое грозное на море время: куда хочешь — не пойдешь. Но Кононов, опытный рыбак, и в квадратах менее богатых, чем другие, но относительно безопасных, умело брал рыбу. Однако спокойно редко удавалось промыслить.

— Мастер, — командовал Кононов с мостика, заведя на горизонте вражеский корабль, — срочный подъем трала!

На полных оборотах рокотала лебедка, выбирая из воды тугие нити тросов. Траление, только начавшееся, шло насмарку. Но иначе нельзя: судно с орудием лова за кормой — легкая добыча врагу. Бывало, по несколько раз в сутки играли тревогу.

Еще хуже приходилось, когда вахтенные докладывали:

— С правого борта курсовой... «мессершмитт».

Моряки прекращали обработку улова, занимали места у пулеметов. Огонь их не давал фашистам произвести прицельное бомбометание.

Иосиф Егорович понимал огромную ответственность за вверенных ему людей, за то дело, ради которого они подвергались смертельному риску. И он, старый человек, позволял себе только три-четыре часа отдыха. Чувствовал, сердце дает перебои, иной раз просто необходимо прилечь на узенький диван в каюте, но, переборов боль, оставался на мостике. Снова ловил рыбу, осуществлял маневры траулера при опасности.

...В последний свой рейс капитан Иосиф Егорович Кононов вел траулер «Акула». Промыслили у полуострова Канин. Летом здесь хорошо идет пикша. И моряки быстро наполнили трюмы. Назад в Архангельск (Мурманский порт фашисты постоянно бомбили) шли с бодрым настроением. Полный груз — победа и для мирного времени. А сейчас победа была во много раз внушительнее.

Капитан, не глядя на морскую карту, знал: через сутки будут дома. Сколько здесь хоже-но-перехожено за пятьдесят лет. Каждый маяк, мыс, губа знакомы до последнего штриха. Думал, ошвартует судно у Красной пристани и даст отдохнуть сердцу.

Вот и Двинский рейд. Еще миля, полторы... Но что это: ноги не держат, нестерпимая боль в груди! Ухватился за первую попавшуюся опору на мостике. А руки уже как чужие... Подбежавший помощник подхватил Иосифа Егоровича.

— Вот и все, парень, — едва выговорил капитан.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 118 1974 года).



КОРЕХОВ Павел Петрович

23.09.1905, с. Кузомень Архангельской губернии – 03.03.1961

Капитан-промысловик, Герой Социалистического Труда.

В Мурманске – с 1917 года. Работал рассыльным в Кольской морской базе, переписчиком в профсоюзе водного транспорта, с 1921 года – матрос на парусных и других судах. Окончил Кемское мореходное училище, Архангельский морской техникум. Служил в армии.

Ходил в море штурманом под руководством знаменитых капитанов В. И. Воронина, П. Г. Кононова. С 1937 года – капитан на промысловых судах Мурманского тралового флота (РТ «Киров», «Семга», «Свердлов»).

Участник Великой Отечественной войны, командир тральщика ТШ-31 (РТ-15 «Засольщик») Северного флота.

В послевоенное время Корехов становится одним из самых известных рыбодобытчиков Мурмана. Под его руководством РТ «Киров» установил мировой рекорд по количеству выловленной рыбы – 62 тысячи центнеров. Произошло это так: в начале 1947 года экипаж «Кирова» обратился с письмом «к дорогому и любимому (так писала газета «Полярная правда») товарищу Сталину», взяв на себя социалистическое обязательство выловить за год 50 тысяч центнеров рыбы-сырца вместо 44 тысяч центнеров, полагавшихся по плану. «Моряки траулера «Киров», – сообщалось в постановлении бюро Мурманского обкома ВКП(б) «О развертывании социалистического соревнования на предприятиях рыбной промышленности области по примеру экипажа траулера «Киров», – обратились с призывом ко всему личному составу тралового флота и работникам береговых предприятий рыбного Мурмана поддержать их инициативу, начать новый хозяйственный год организованно, обеспечив трудовыми подвигами и ритмичной работой безусловное выполнение и перевыполнение плана 1947 года по всем показателям».

Ко дню сталинской конституции, отмечавшемуся 5 декабря, моряки достигли задуманного. Более того, они превысили взятое соцобязательство, выловив не 50, а 55 тысяч центнеров рыбы. Подсчитав свои возможности, команда «Кирова» решила дать стране до конца года еще 5 тысяч центнеров рыбы. И, в итоге, превзошли даже этот – небывалый до той поры показатель. Конечно, в том, что рекорд в конце концов получился – заслуга всего экипажа. Но капитана – особенно.

Девятью годами позже, в 1956-м, Корехов, будучи капитаном траулера «Свердловск», открыл новый промысловый район у берегов Ньюфаундленда. Это была банка Флемиш-Кап – отдельно лежащая отмель на отрогах Большой Ньюфаундлендской банки.

За трудовые успехи указом Президиума Верховного Совета СССР П. П. Корехову было присвоено звание Героя Социалистического Труда и вручены орден Ленина и Золотая медаль «Серп и Молот». Среди других наград прославленного капитана орден Трудового Красного Знамени и ордена Отечественной войны I и II степеней.

Дважды избирался депутатом Мурманского городского Совета народных депутатов.



Фото конца 1940-х годов

БОЕВОЙ ПУТЬ ЭКИПАЖА ТЩ-31

Из статьи сотрудника музея КСФ А. КРИВЕНКО

До Великой Отечественной войны РТ-15 «Засольщик» Мурманского тралового флота успешно ловил рыбу более двенадцати лет. В начале войны судно переоборудовали на Мурманской судовой верфи в военный тральщик № 31 (ТЩ-31).

2 июля 1941 года командиром ТЩ-31 был назначен старший лейтенант Павел Петрович Корехов, заслуженный капитан тралового флота. 18 июля оперативный дежурный штаба Северного флота приказал ему следовать в Полярное, где ТЩ-31 принял на борт десантников второго добровольческого отряда и направился в губу реки Западная Лица.

Вечером 20 июля тральщик успешно высадил десантников на левый берег реки и поддерживал их огнем своих орудий. Комендоры корабля подавили батарею врага.

На следующий день тральщик атаковали два бомбардировщика «Юнкерс-88». Бой с самолетами врага был очень тяжелый. Но экипаж ТЩ-31 выдержал все атаки фашистских стервятников. Артиллеристы сбили один самолет.

После высадки десантников тральщик направился в Тюва-губу. Здесь устранили полученные во время боя повреждения. А затем ТЩ-31 провел боевое траление водного района между полуостровом Рыбачий и островом Кильдин. Так начался боевой путь моряков – недавних рыбаков.

Не раз моряки смотрели смерти в лицо, теряли боевых товарищей... В полдень 5 ноября старший лейтенант П. П. Корехов услышал с юга гул моторов самолетов врага.

– Девять торпедоносцев «фокке-вульф-190»! – громко доложил сигнальщик краснофлотец Новиков.

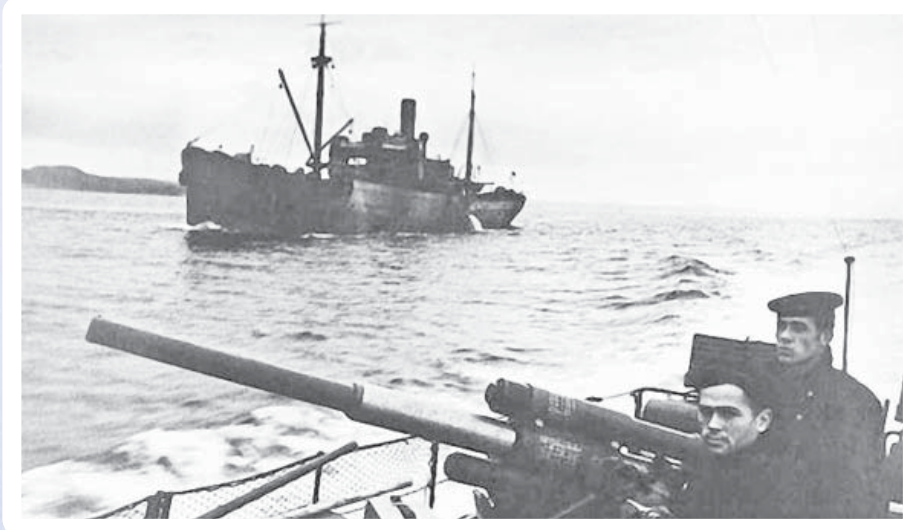
Самолеты шли строем уступа на высоте 300 метров. Вот они разделились на две группы. Торпедоносцы снизились до самой поверхности моря и атаковали ТЩ-31. Павел Петрович Корехов приказал комендорам открыть огонь. Командир носового орудия старшина 1-й статьи Иванов сбил с боевого курса головной торпедоносец. Он задымил и отвалил в сторону. Но другие самолеты сбросили торпеды. Светлые дорожки устремились к тральщику. Старший лейтенант П. П. Корехов умелым маневром уклонился от торпед.

Тогда торпедоносцы набрали высоту и ударили по тральщику из пушек и пулеметов. Снаряды пробили борт ТЩ-31 и разорвались в машинном отделении. Корабль окутался паром и дымом, осколки снаряда пробили главный паропровод. Старший

техник-лейтенант Анатолий Печерица с аварийной партией заделал пробоины в корпусе корабля и устранил повреждения в главном паропроводе.

Командир ТЩ-31 повернул на юг, к Иоканьге. Радиостанция тральщика была разбита...

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 30 1987 года).**



КРОТОВ Сергей Александрович
25.08.1909, г. Онега Архангельской губернии - ?

**Военный моряк, моринспектор
Мурманского тралового флота.**

После окончания Архангельского морского техникума (1931) – на судах МТФ.

С 1939 года – командир сторожевого корабля «Пассат», с мая 1941 года – старший помощник капитана ледокольного парохода «Семен Дежнев» (с 1941 года – сторожевого корабля Северного флота СКР-19). 27 августа 1942 года во время боя у острова Диксон с тяжелым крейсером «Адмирал Шеер» в отсутствии командира С. А. Кротов взял руководство боем на себя, несмотря на ранения, продолжал отдавать приказания. С 1943 года – командир пограничного корабля СФ.

В 1957–1966 годы – моринспектор МТФ. С 1966 года – в Севастополе.

Награжден орденом Отечественной войны II степени (1942).



339

Во фронтовом море

КРАХ ОПЕРАЦИИ «ВУНДЕРЛАНД»

Из очерка помполита на судах МТФ Н. П. Бажажина

Немецко-фашистское командование решило нанести удар по Северному морскому пути и для этого разработало специальную операцию под названием «Вундерланд», или «Страна чудес». В Карское море для нападения на караваны советских судов, идущих по арктической водной магистрали, был направлен тяжелый крейсер «Адмирал Шеер».

Рассчитывая получить от наших моряков необходимые сведения о проходе сквозь льды у мыса Челюскин, фашистский рейдер 25 августа настиг и потопил у острова Белуха ледокольный пароход «А. Сибиряков». Но это было лишь началом. Основной задачей операции фашистское командование считало нападение и захват острова Диксон. И крейсер «Адмирал Шеер» взял курс на остров...

На Диксоне было тревожно. Полученная радиограмма о гибели «А. Сибирякова» взволновала людей до глубины души. Фашистский рейдер. Где он сейчас? Какое очередное преступление он готовит? Диксон не спал, он готовился к обороне. Особая задача ложилась на ледокольный пароход «Дежнев», который располагал несколькими пушками.

Выйдя к Диксону с норда, «Адмирал Шеер» медленно и осторожно стал огибать остров, боясь наскочить на мель. Крейсер вышел к проливу Вега и развернулся для боя.

Старпом Сергей Александрович Кротов, который остался на борту за командира, стоял в штурманской рубке, когда вошел взволнованный комиссар.

– Приняли семафор. Фашист подошел к Новому Диксону и обходит остров с западной стороны.

Кротов одним прыжком выскочил на мостик.

– Корабль к бою изготовить! Приготовиться к отдаче швартовых!

Звякнули и залились тревожной трелью звонки громкого боя. Затопали по палубе са-

поги бегущих матросов. Замерли у своих орудий артиллеристы.

Разворачиваясь, «Дежнев» медленно отходил от пирса. Кротов с тревогой смотрел на причал, где стоял транспорт «Кара». Ведь в нем был полный груз взрывчатки, и достаточно одного снаряда, чтобы бухта перестала существовать. Решение было одно: завязать бой с крейсером, отвлечь его внимание от транспорта.

Старший лейтенант Кротов не сводил своего бинокля с фашистского рейдера. Он видел, как разворачивались тяжелые орудийные башни с 280-миллиметровыми орудиями в сторону «Дежнева». Вдруг словно вспышкой молнии осветился весь правый борт крейсера. Залп потряс тишину бухты, отразился эхом над островом.

Старпом внимательно смотрел в лица людей. Он не видел в них страха перед грозным противником.

— Огонь!

Ведя массированный огонь по фашистскому кораблю, моряки понимали, что их снаряды не могли причинить серьезных повреждений крейсеру, но одно то, что простой ледокол ведет непрерывный огонь и движется прямо на фашистский рейдер, поднимало моральный дух защитников Диксона.

Вода вокруг «Дежнева» клокотала и бурлила. Тысячи маленьких и больших осколков сыпались на пароход.

Кротов вздрогнул, почувствовав резкую боль в руке и ноге.

— Сергей Александрович, вам в лазарет надо! У вас перебиты рука и нога. У вас...

— Помогите встать! — строго приказал Кротов.

Держась правой рукой за телеграф, он продолжал руководить боем, который усиливался с каждой минутой. Сотни, тысячи осколков со свистом проносились над головами людей. Старший лейтенант Кротов внимательно следил за боем. Вот уже несколько раз снаряды тяжелого орудия «Дежнева» попадали в крейсер. Он видел, как эта серая громада развернулась и, пустив шлейф дымовой завесы, стала отходить в море. Еще мгновение, и туман скрыл полностью фашистский рейдер...

Затеянная гитлеровцами авантюра по уничтожению нашего ледокольного флота провалилась. Арктическая навигация продолжалась.



Военизированный ледокольный пароход «Семен Дежнев» в годы Великой Отечественной войны

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 91 1963 года).**

ЛЕГКИЙ Спиридон Иванович

Старейший капитан Мурманского тралового флота.

В годы Великой Отечественной войны возглавлял экипаж РТ-34 «Дзержинский», добился максимального вылова рыбы под обстрелом врага. В 1944 году экипаж добыл 30 тыс. центнеров рыбы, перекрыв плановые задания.

В начале 1960-х годов, пенсионером, по поручению совета ветеранов тралфлота шефствовал над экипажем отстающего траулера «Каунас», который возглавлял его бывший ученик В. С. Коваль. Был желанным гостем в матросских каютах, встречал и провожал на промысел судно.

341

Во фронтовом море



РТ-34 «Феликс Дзержинский»



Построен в мае 1927 года на верфи «G. Seebeck A.G.», Wesermünde-G. (Везермюнде, Германия).

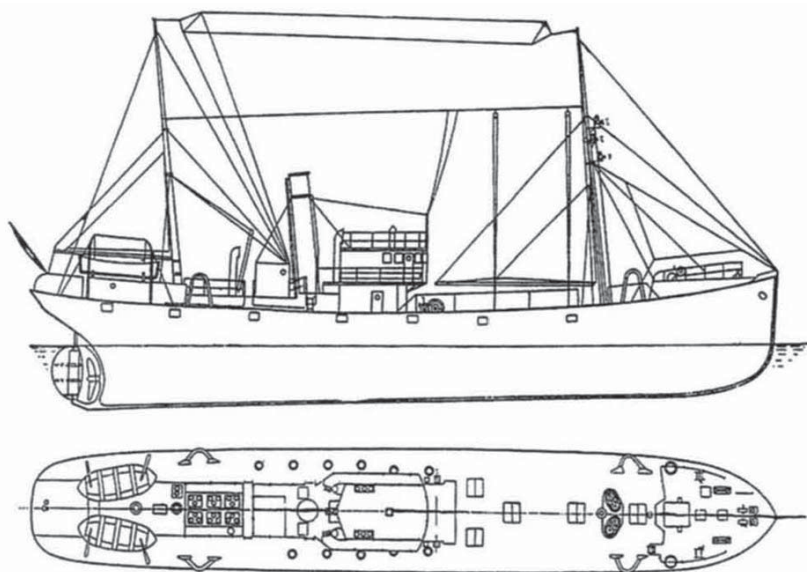
Вошел в состав тралового флота (Архангельск) и в октябре 1927 года вышел в первый промысловый рейс.

С 10.11.1941 по 17.03.1942 в составе Северного флота в качестве судна-отопителя. Затем был передан в распоряжение Главсеврыбпрома.

Назначение судна: лов рыбы бортовым тралом, обработка посолом, консервирование печени, изготовление муки.

Основные элементы: длина 45,31 м, ширина 7,69 м, осадка 2,44 м, валовая вместимость/чистая 383/139 рег. т, 1 паровая машина тройного расширения мощностью 550 л. с., скорость 9,5 узла.

Списан в начале 1960 года.



МАЛЫГИН Анатолий Иванович**1910, с. Койда Архангельской губернии – 20.06.1996****Капитан на судах Северного бассейна.**

Мальчишкой ходил на паруснике поваром, матросом. В 1926 году стал гарпунером на зверобойных судах «Главсевморпути». Окончив Мурманский морской техникум (1939), плывал на ледокольном пароходе «Г. Седов» под командованием капитана В. И. Воронина, на ледоколе «А. Сибиряков» прошел путь от третьего помощника капитана до старпома. В 1941 году стал капитаном зверобойной шхуны «Омуть».

В годы Великой Отечественной войны добровольцем пошел служить на Северный флот: рулевой сторожевого катера, командир СК-215 «Килька». Участвовал в высадке в тыл врага морской пехоты, многочисленных боевых операциях.

«Нас пять братьев родных, в июне 1941 года мы все работали в «Главсевморпути», – вспоминает А. И. Малыгин. – Я первым написал заявление, ушел воевать... Что за-

помнилось? Самая тяжелая операция по снятию и высадке десанта на занятый противником берег. 11 сентября 1943 года. Заметил в бинокль, что вроде голова чья-то видна на воде. Изменили курс, подходим – человек плывет. Вытащили. Оказалось, что это Белозеров Николай Васильевич, из нашего дивизиона. Он через Мотовский залив в губу Эйна переплыл, не бросил автомата, воды нахлебался...

Был случай: ловили шпиона. У нас были радиостанции пеленгаторные, но шпион выходил в эфир только на две минуты в сутки, причем в разное время. Но все пеленги ложились на Порт-Владимир. Там в те годы были рыбные причалы и небольшая база снабжения. Все-таки нашли. Это оказалась женщина, медсестра в госпитале...»*.

После войны назначается главным капитаном военной базы приемо-транспортного флота Мурманрыбы, потом перегоняет суда в порты Балтики. С 1951 года возвращается к промысловому морскому делу – работает на рыболовных и поисковых судах Мурмансельди, с 1955 года – на судах Мурманского тралового флота. Возглавлял экипажи траулеров «Артек», «Дрогобыч», «Траверз», «Кострома», «Магнитогорск»... Первым стал применять подъем трала на ходу судна.

Ратные подвиги моряка отмечены орденом Красной Звезды, медалями. Награжден знаком «За безаварийную работу» на судах флота рыбной промышленности (более тридцати лет руководимые им экипажи не имели аварий).

С 1977 года на пенсии. Журналист рыбацкой газеты писал: «Малыгину 72 года. Он бодр и живет не только личными, но и флотскими, общественными интересами».

* Газета «Рыбный Мурман» (№ 24 1983 года).

МАШЕНДЖИНОВ Исидор Яковлевич
05.08.1905 г. Николаев Херсонской губернии – ?

Организатор рыбной промышленности, в 1939–1946 годы – начальник Мурманского морского рыбного порта.

Окончил гимназию и военно-политические курсы 14-й армии (1920) в г. Кременчуг. Работал в Николаевской губернской ЧК, ходил матросом на судах Северной гидрографической экспедиции, служил на Балтийском флоте. С 1931 года – в лаборатории НИИ холодильной промышленности в Ленинграде, в 1933–1934 годы – директор этого института.

С 1936 года в Мурманске – помощник капитана по политической части на промысловых судах. С 1938 года – в рыбном порту.

ПОРТ ЖИЛ, БОРОЛСЯ, РАБОТАЛ

Из воспоминаний начальника ММРП Я. С. Бургутто

С 1942 года, когда в порту развернулась выгрузка боеприпасов и продовольствия с транспортов, на причалах были установлены два портальных и два железнодорожных крана. Чтобы переправлять грузы с судов непосредственно в вагоны, представитель Ставки Верховного Командования И. Д. Папанин поручил нам срочно построить железнодорожные пути к причалам. Мы делали их днем и ночью. Не хватало рельсов, креплений, шпал, отсутствовал балласт, не было транспорта для его подвоза. Ремонтники тт. Розаков, Бикинеев, Золотавин, Лыков под руководством мастера И. А. Сулякаева проявили большую изобретательность. Они разбирали концы тупиков и использовали материалы на новое строительство. Рельсы и шпалы они таскали вручную.

Из-за бомбежек часто приходилось по несколько раз переделывать одно и то же. Но работы не прекращались и во время налетов.

Была разрушена половина здания управления порта, погибло шесть портовиков. Одна из бомб разорвалась у причала, где выгружались транспорты. Железнодорожный кран упал в залив. Одна бомба попала в котел первой котельной, но, к счастью, не разорвалась. От другой загорелись склады и деревянные ограждения порта. В нескольких местах были разбиты водопровод и железнодорожные пути, разрушены электросеть, связь и столовая. Около порта прямым попаданием засыпало выход из убежища. Более 200 человек оказались в ловушке. Вместе с рабочими рыбокомбината и тралового флота портовики шесть часов разрывали убежище, извлекая из него еле живых, задохнувшихся людей.

Налеты авиации случались иногда по 15-16 раз в сутки.

Но, несмотря на все это, порт жил, боролся и работал.

Газета «Рыбный Мурман» 1977 года.



Пожар в порту после авианалета в Мурманске, 1942 год

ОКУНЕВИЧ Владимир Лаврентьевич
1908, г. Витебск – 13.07.1941, Баренцево море



Капитан траулера РТ-102 «В. Чкалов» (в годы войны – сторожевого корабля «Пассат»).

После смерти отца воспитывался в детском доме. В 1931 году окончил Ленинградский морской техникум водных путей сообщения, получил диплом штурмана. Работал в Балтийском пароходстве, с 1932 года – в Мурманском траловом флоте: второй помощник капитана, с 1940 года – капитан РТ-66 «Мурманск», с июня 1941 года – РТ-102 «В. Чкалов».

В годы Великой Отечественной войны возглавляемый им РТ «В. Чкалов» переоборудовали под сторожевой корабль, вооружили двумя пушками и двумя пулеметами. 13 июля 1941 года СК «Пассат» конвоировал два судна с военным грузом из Мурманска в Иоканьгу и принял неравный бой с фашистскими эскадренными миноносцами. Благодаря дерзким, героическим действиям моряков под командованием старшего лейтенанта В. Л. Окуневи́ча, одному из конвоируемых судов удалось уйти под укрытие в бухту.

«Пассат» затонул в районе Гавриловских островов, спасли лишь двух краснофлотцев. Позднее командующий Северного флота А. Г. Головкин напишет: «...бой происходил в очень неравных условиях. Наши контрмеры оказались запоздалыми и неточными из-за медлительности, допущенной во всех звеньях флота... Пока мы занимались проверкой точности сообщения, время для удара по врагу было безвозвратно упущено: донесение командира «Пассата» Окуневи́ча и военкома А. И. Вяткина о нападении эсминцев противника принято по радио в самом начале боя, а приказ о выходе в море первой группы наших эскадренных миноносцев («Гремящего», «Стремительного» и «Громкого») последовал только в четыре часа пятьдесят минут, через полтора часа, то есть фактически после завершения неравного боя... Досадовать было поздно. Важнее было учесть не только слишком поздний выход в море наших кораблей, но и грубую ошибку в использовании авиации флота» (Книга «Вместе с флотом». М.: Финансы и статистика, 1984).

ПОДВИГ «ПАССАТА»

Из статьи Г. Сороковикова

Когда началась Великая Отечественная война, многим советским людям пришлось сменить рабочую спецовку на военную форму. Сменил свою «профессию» и рыболовный траулер РТ-102, до войны промышлявший треску в Баренцевом море. Его капитан Владимир Лаврентьевич Окуневи́ч стал командиром сторожевого корабля «Пассат». Командиром отделения минеров был назначен рыбмастер Петр Григорьевич Фищук. Засольщик Савватий Алексеевич Башарин – комендором. Вчерашние рыбаки стали защитниками Родины.

...Слегка моросил назойливый дождь. Тяжелые тучи скрывали солнце. Зарываясь в свинцовые волны, упрямо продвигался вперед бывший РТ-102. Неожиданно над судами появился фашистский стервятник. Это был самолет-разведчик. На «Пассате» прозвучал сигнал боевой тревоги. К тому же на горизонте были замечены три крупные точки – вражеские эсминцы, шедшие наперерез курсу отряда. В море у маяка Гавриловского находилось еще два эсминца врага, видимо, прикрывавших действия первых трех.

Вражеские корабли, обнаружив «Пассат», открыли по нему артиллеристский огонь.

Мгновенно командир «Пассата» принимает дерзкое решение – вступить в неравный бой. Вооруженный двумя 45-миллиметровыми пушками и двумя пулеметами, сторожевой корабль устремился навстречу врагам. Между эскадренными миноносцами и отрядом старший лейтенант Окуневич поставил дымовую завесу. РТ-32 и РТ-67 по его приказу пошли к берегу, чтобы укрыться в бухте Гавриловской и там найти спасение.

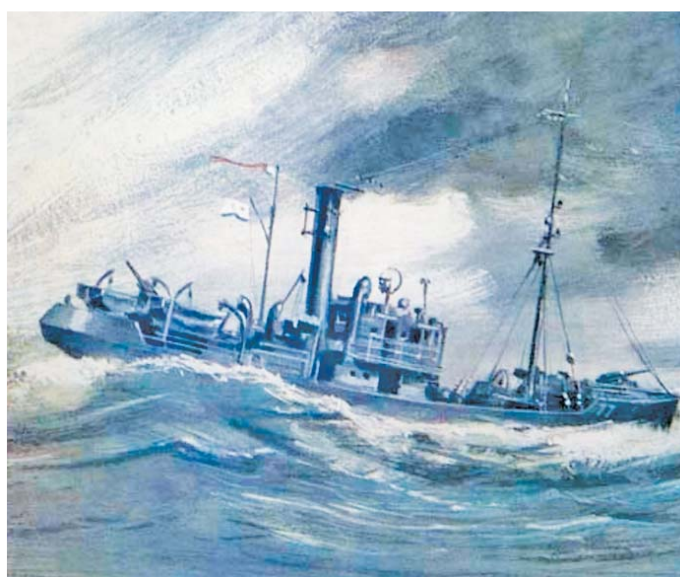
Противник начал обстрел. Умело маневрируя, «Пассат» спасался от фашистских снарядов. Наконец, ему самому удалось метким огнем вызвать пожар на одном из миноносцев.

Неравный бой продолжался, но участь «Пассата» была предрешена. Раздался взрыв. Заалели столбы пламени. Запахло гарью. Корабль ткнулся носом и стал быстро погружаться в воду. Гибли моряки героического «Пассата». Вот скрылась в воде палуба, но корабль продолжил бой. Это бил по врагу из кормового орудия комендор Борис Моцель, единственный человек, продолжавший поединок. Но и это орудие скоро ушло под воду. Море навсегда унесло с собой храбрецов с «Пассата». Удалось спасти лишь двух краснофлотцев – Бориса Моцеля и Мефодия Трофименко. Остальные 22 из бывших на борту «Пассата» погибли.

Затонул и РТ-67. А какова судьба РТ-32? Траулер успел войти в бухту Гавриловскую. Раненым была оказана медицинская помощь, ведь из 25 человек невредимыми остались только семеро.

Мужество моряков «Пассата» может сравниться с героическим подвигом «Варяга». Их патриотизм, готовность спасти друзей ценой собственной гибели будут вечно служить примером честного служения Родине, воспитавшей таких героев, как В. Л. Окуневич, его помощник Е. М. Подгорных, штурман Г. С. Зарецкий, краснофлотец Б. Н. Моцель и других.

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 23 1966 года).*



РТ-102 «В. Чкалов» (СКР «Пассат»)

Место постройки судов данного типа: Мурманская судостроительная верфь, г. Мурманск.

Заложен в 1937 году, спущен на воду в 1939-м, вступил в строй 7.11.1940.

Мобилизован 25.06.1941, переоборудован и переклассифицирован в сторожевой корабль и 2.07.1941 как СКР «Пассат» вошел в состав Северного флота. Носил бортовой № 22.

Участвовал в высадке десанта в губу Западная Лица в июле 1941 года.

Погиб 13.07.1941 в бою с тремя германскими миноносцами, прикрывая суда «РТ-32» и «РТ-67» с понтонами на буксире в районе о. Харлов.

Водоизмещение 1500 т. Размещения: 51.3 x 9 x 4.5 м. ГЭУ котломашинная, 650 л. с. Скорость 10.5/9 узлов, дальность 6000 миль. Вооружение: 2 x 45 мм, 2 x 7.62 мм пулемета. Экипаж 43 человека.

ПАДОРИН Владимир Васильевич**1909 – 09.07.1970, г. Мурманск****Капитан на судах Мурманского тралового флота.**

С 1931 года – штурман, капитан рыболовных траулеров.

В годы Великой Отечественной войны возглавлял экипаж РТ-312 «Абрек», который выступил инициатором соревнования за максимальный вылов рыбы среди судов, ведущих промысел под обстрелом врага. В письме к рыбакам Мурманского моряки призывали товарищей по промыслу возродить на флоте движение «тридцатитысячников» и сообщали о своей решимости добыть в 1944 году не менее 30 тысяч центнеров рыбы (фактически выловили 32,5 тыс. ц). Помощником капитана по политчасти на РТ «Абрек» был К. А. Дракке.

В 1950-е годы – начальник промыслового отдела, заместитель главного капитана МТФ.

Награжден орденом Красного Знамени (1943).

**В ОГНЕННЫЕ ГОДЫ****Из очерка журналиста Е. Бройдо**

О тех, кто ловил рыбу под обстрелом вражеских самолетов, под угрозой наскочить на плавающую мину или попасть под огонь вражеской подводной лодки, многие еще знают, к сожалению, мало. Да и вспоминают об этом редко. А зря. Это был труд, требующий огромного мужества и выдержки.

Вот что рассказывает один из старейших промысловиков, бывший капитан траулера «Абрек» Владимир Васильевич Падорин:

«Трудностей было много...Траулеры остались старые, тихоходные. Лучшие кадры ушли на боевые корабли. Ранее освоенные районы лова оказались в центре боевых операций... Промысел вели ночью, вслепую. Даже спичка не вспыхнет, а вдруг поблизости враг? И вот в этой крошечной темноте опускали и поднимали трал, шкерили рыбу... Немало судов погибло. Этой участи нам удалось избежать».

В годы войны траулеру не раз грозила опасность. Бывшие моряки этого корабля рассказывали, как в 1942 году на северном склоне Гусиной банки при подъеме трала раздался сильнейший взрыв. Столб воды поднялся высоко вверх метрах в двадцати от корабля. Видимо, зацепили мину.

И вот, несмотря на все эти трудности, промысел не прекращался. Моряки знали – стране нужна рыба. Каждая тонна рыбы – это удар по врагу – так говорили на флоте в годы войны.

В мае 1944 года экипаж траулера «Абрек» выступил инициатором соревнования за увеличение вылова рыбы. Этот почин золотой страницей вошел в славную историю Мурманского тралового флота.

Владимир Васильевич бережно хранит в своем архиве пожелтевший от времени номер «Полярной правды» за 12 мая 1944 года. В нем опубликовано обращение экипажа ко всем морякам тралового флота. Вот выдержки из него.

«...Сейчас в военной обстановке на море работать гораздо труднее. Но мы переняли славные традиции наших братьев – военных моряков, научились побеждать трудности военной обстановки и перевыполняем задания...

Товарищи моряки, вступайте в соревнование за вылов на каждый корабль не менее 25-30 тысяч центнеров рыбы в год. Вперед, к новым успехам в труде!

Личный состав траулера «АБРЕК»: капитан ПАДОРИН, политрук ДРАККЕ, старший механик ПОПОВ, боцман ДЕГТЕВ, тралмейстер БУРКОВ, рыбмастер САМОЕДОВ, матросы ТКАЧЕВ, ПОЛУБИНСКИЙ, ФЕЛИКСОВ и другие. Всего 27 человек».

А вот номер «Полярной правды» за 27 мая 1944 года. В нем рассказывается о первом рейсе экипажа после принятия обязательства. Задание его выполнено на 150 процентов, хотя было объявлено несколько боевых тревог. На этот раз корабль был вооружен. Рыбаки встретили фашистский самолет огнем из крупнокалиберных пулеметов. В корреспонденции называются имена передовиков производства, матросов Феликса и Морева, тралмейстера Буркова, кочегаров Комягина и Борзого, старшего штурмана тов. Запевалова.

Скажем сразу – слово свое моряки «Абрека» сдержали. Они добыли в 1944 году 31 662 центнера рыбы. Успешно выполнили обязательства, принятые по почину абрековцев, и экипажи других судов. В 1944 году вылов по флоту в среднем на корабль достиг довоенного уровня.

Родинавысоко оценила мужественный труд рыбаков. Впоследствии многие из них были награждены орденами и медалями. И сегодня мы от всей души горячо поздравляем бывших абрековцев, а ныне пенсионера Карла Андреевича Дракке, капитана СРТ-4145 Аркадия Александровича Запевалова, старшего механика Архангельского флота Николая Павловича Попова, боцмана большого морозильного траулера «Свердловск» Александра Петровича Дегтева, второго механика траулера «Сатурн» Ефима Григорьевича Борзого, капитана-наставника управления Мурманского тралового флота Владимира Васильевича Падорина, всех моряков траулера «Абрек», всех тех, кто не жалел сил и жизни для победы над врагом.

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 54 1967 года).*



РТ-312 «Абрек»



Построен в июне 1929 года на верфи «CantieriPartenopei», Naples. Италия.

После постройки вошел в состав треста Союзрыба (Новороссийск). В середине 30-х годов был передан в Архангельск. 01.04.1948 года принят на баланс АТФ от Мурманрыбы.

Назначение судна: лов рыбы бортовым тралом, обработка посолом, консервирование печени, изготовление муки.

Списан с баланса 06.04.1961 года.

Основные элементы: длина 54,97 м, ширина 9,00 м, осадка 3,97 м, вместимость валовая/чистая 627/298,06 рег. т, дедвейт 460 т, 1 паровая машина мощностью 650 л. с.

ПЕТРУШИХИН Евгений Александрович**28.01.1908, г. Санкт-Петербург –****01.12.1971, г. Мурманск**

Начальник заporного хозяйства треста «Мурманрыба», один из организаторов лова рыбы в прифронтовых условиях.

Учился в школе ФЗО. Работал в Ленинграде слесарем, электриком. С 1930 года возглавлял комсомольскую организацию Свирьстроя. Два года учился в Ленинградском коммунистическом университете.

С 1931 года – в Мурманске: рыбак, бригадир рыбаков на судах прибрежного лова в Баренцевом море, начальник заporной станции Западная Лица (1932–1936), затем – начальник заporного хозяйства треста «Мурманрыба». С 1942 года заместитель, и. о. управляющего, с 1945 года – управляющий Кольским госрыбтрестом. Во время Великой Отечественной войны наладил прибрежный промысел рыбы в прифронтовых условиях.

В 1953–1971 годы занимал инженерные должности на предприятиях и в организациях главка «Севрыба» (ЦПКТБ и др.). Его коллега по главку Е. А. Вайнбир вспоминал о Петрушихине:

«В шутку его называли «королем Мурманского побережья».

На короля он, конечно, похож не был...

А «королем» его величали потому, что Кольский трест – это ведь, действительно, было целое королевство: тут и разбросанные по всему побережью заporные станции, портопункты, рыбацкие поселки; тут и флот – в основном маломощный, деревянный, изношенный, но весьма «агрессивный» – трестовские «косораги» можно было встретить не только у Харлова или Кильдина, но и у Новой Земли, у Медвежки, у Шпицбергена; тут и рыбозаводы, и сетевязные мастерские, и склады, набитые орудиями лова, и фабрики, и судоремонтные мастерские, и ясли, и подсобные хозяйства...

И все это – под началом Петрушихина.

Он любил пошутить. Горазд был на розыгрыш. Иногда трудно было понять, согласен он с тобой или нет... Слушает, бывало, человека, и головой кивает – вроде полностью с ним согласен, еще и поддакнет, а когда тот выговорится, задаст ему вопрос, и сразу станет ясно, что Петрушихин с ним вовсе и не согласен, что околесицу нес человек...

Каждого жителя побережья знал в лицо, по имени-отчеству. Разбирался даже в родственных связях – кто кому кем доводится»*.

* Вайнбир Е. А. «Всего одна жизнь». Мурманск, 1976.

ПУШКИН Алексей Александрович

? – 13.07.1941, бухта Гавриловская в Баренцевом море

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

После окончания Одесского мореходного училища в 1932 году по разверстке Наркомвода прибыл в Мурманск. Штурман, капитан на промысловых судах, участник стахановского движения рыбаков Мурманска.

В годы Великой Отечественной войны капитан спасательного судна ЭПРОНа (бывшего РТ-67 «Молотов» МТФ). Погиб вместе с экипажем, атакованный немецкими эсминцами. Судно затонуло на глубине 70 метров в точке с координатами 69°13' с. ш. 35°45' в. д.

349

Во фронтовом море

ОТЦЫ И СЫНОВЬЯ

Из очерка журналиста Н. Бакшевникова

1932 год. Весна.

Приехали все трое из Одессы. С твёрдым намерением (и в этом они были единодушны) – на три года, не больше. Отработать в тралфлоте положенное после училища время – и баста. Алексей Пушкин, Игорь Карпенко, Владимир Дыздоров...

– Три года – и ни дня больше! Шутка ли – променять Одессу на Мурманск!

Поселили молодых специалистов в одной комнате общежития.

Прошёл год, другой, третий... Давно уже приехали к ним жёны с детишками. Так и жили все в одной комнате. Впрочем, не все. Главы семейств на берегу бывали гораздо реже, чем в море.

Шум, детский писк, теснотища. Гардероб каждого располагался прямо над кроватью на верёвке. Коммуна одесситов – иначе не называли эту комнату в общежитии. Одесситов... Не скоро наступил день, когда они почувствовали себя, наконец, мурманчанами. Но наступил.

...1941 год. Июнь.

Во дворе многоэтажного дома – «дома капитанов» – митинг. Мужчин почти не видно. Они в море.

Над головой повисло совсем не северное знойное солнце. В небе ни облачка.

Выступает заместитель начальника Главсеврыбпрома Тупиков:

– Сами понимаете, товарищи, война... Мурманск стал прифронтовым городом. Поступило распоряжение правительства – семьи рыбаков срочно эвакуировать за Волгу.

Через несколько дней в порт возвратились некоторые траулеры. Остальным было приказано следовать в Архангельск.

Все три семьи жили у Любови Захаровны Пушкиной: второй этаж – безопасней при налётах фашистских стервятников.

Из «неразлучников» домой забежал только Пушкин.

– Поезжайте! Здесь оставаться опасно, – разрешил он сомнения женщин. – Берегите детей.

Эшелон ушёл в Куйбышевскую область.

...1941 год. Июль.

Траулеры № 32 и 67 в сопровождении сторожевика «Пассат» (бывшего РТ-102 «Валерий Чкалов») шли в Иоканьгу с судоподъемными понтонами на буксире. Шестьдесят седьмым командовал А. А. Пушкин.

В районе острова Харлов небольшой караван наскочил на отряд гитлеровских кораблей. Командир «Пассата» старший лейтенант В. Л. Окуневич приказал капитанам траулеров идти к берегу, а сам принял бой с тремя эсминцами врага.

Поначалу гитлеровцы не приняли всерьёз эту, казалось безрассудную, атаку и вели огонь по конвою. Но когда артиллеристы «Пассата» подожгли один из эсминцев, фашисты перенесли огонь на сторожевик. Один снаряд свалил трубу, другой разорвался в машине. На судне вспыхнул пожар. Гибли советские моряки, корабль уже начал погружаться в воду, но кормовое орудие всё продолжало стрелять.

Так и ушёл «Пассат» в морскую пучину.

Тридцать второй уже почти был под защитой прибрежных скал. Корабль Пушкина остался его прикрывать. До последней минуты сражались с врагом краснофлотцы. Наконец, Пушкин приказал им покинуть судно. Сам он остался на мостике. Флаг перед фашистами не был спущен.

В своих воспоминаниях адмирал А. Г. Головкин, который командовал во время Великой Отечественной войны Северным флотом, писал:

«Вражеский эсминец полным ходом пронёсся мимо шлюпок, ведя огонь по людям из крупнокалиберных пулемётов.

Безоружные люди ответили на огонь пением «Интернационала».

Так 13 июля 1941 года в жестокой схватке с фашизмом погибли два первых мурманских корабля-промысловика».

А 15 ноября пал смертью храбрых Владимир Дыздоров.

...1978 год. Февраль.

Мы сидим за столом в квартире Иды Наумовны Дыздоровой. Здесь же Любовь Захаровна Пушкина. Гостеприимная хозяйка угощает нас чаем. Течёт неторопливая беседа.

О тех, кто приехал сюда почти полвека назад, но кому так и не довелось стать мурманчанами... Впрочем, почему не довелось? Разве не за Советский Север отдали свои жизни мужья этих женщин в грозном сорок первом? Разве не в Мурманском траловом флоте проплавал всю свою жизнь вернувшийся невредимым с войны Игорь Карпенко? У заслуженного капитана сын, Святослав Игоревич, не менее известный капитан, командовал передовым судном флота – ППР «Рембрандт». Связал свою жизнь с морем и второй сын И. А. Карпенко – Олег.

Без малого двадцать лет проплавал на судах тралового флота и Мурманского морского пароходства старший сын Владимира Дыздорова – Евгений...

С первого дня жизни первенца атомного ледокольного флота и до сего дня плавает на атомоходе «Ленин» сын Алексея Пушкина – мастер-электрик Алексей Пушкин, награжденный в 1977 году за доблестный труд орденом Трудовой Славы III степени.

Сыновья вступили в строй отцов.

Это, пожалуй, самая главная победа тех, живых и погибших, кто полвека назад создавал мурманский рыболовный флот.

Книга «В труде и боях закалённый».
Мурманск, 1978.

РЕШЕТНИКОВ Семен Васильевич

1906, г. Мариуполь – 19.07.1941, Ура-Губа Баренцева моря

Капитан рыболовных судов.

В Мурманск прибыл в начале 1930-х годов после окончания Одесского мореходного техникума. Ходил в море на научно-поисковых судах ПИНРО («Персей»).

В начале Великой Отечественной войны возглавил экипаж сторожевого корабля «Штиль» Северного флота (бывший РТ Мурманского тралового флота).

В районе Западной Лицы Кольского полуострова в ходе продолжительных боев с наступающими фашистскими войсками СК-20 «Штиль» был подбит авиабомбой. Смертельно раненый командир погиб вместе с кораблем.

351

Во фронтовом море

ЕГО ПОМНЯТ МОРЯКИ

Из воспоминаний капитана МТФ С. Е. Едемского

Это был замечательный товарищ и высококвалифицированный судоводитель. Сторожевой корабль под командованием Решетникова вместе с другими судами дивизиона в начале июля, когда враг рвался к Мурманску, высадил большой десант моряков в губе Западная Лица.

...Более десяти суток шел ожесточенный бой на подступах к западному берегу этой губы. Боясь окружения, немецкие войска прекратили наступление на Мурманск и боролись с десантом. В это время наши войска сумели укрепиться на восточном берегу Западной Лицы, где захлебнулось наступление фашистов. Подвозя боеприпасы и моряков, сторожевые суда стояли на якорях в губе Ара в ожидании приказов командования.

Самолет-разведчик обнаружил стоянку наших судов, и командование дало указание сменить место. Сторожевой корабль № 20 «Штиль» выходил в море последним. Был туман. Но самолеты противника заметили его, начали непрерывно атаковать, сбрасывать бомбы.

В тумане моряки уже не различали самолетов и не могли обороняться, а с самолетов хорошо были видны верхушки мачт. И последний «Юнкерс», прицелившись, сбросил на судно бомбы. Одна из них попала в машинное отделение. Судно разорвало пополам. Командир Семен Решетников был смертельно ранен. Но он нашел в себе силы приказать рулевому прыгать за борт, а сам, держась за поручни, с гордо поднятой головой ушел вместе с судном в морскую пучину.

Память о командире и погибших товарищах свято хранят в своих сердцах промысловики: капитан плавмастерской «Фреза» Дмитрий Семенович Базанов, бывший рулевой-наводчик; рулевой Григорий Иванович Довгай, ныне работающий в рыбном порту; Федор Филиппович Романов, помощник командира, ныне старший помощник капитана СРТ-3192, и многие другие.

Пусть герои, погибшие за Советскую Родину, всегда живут, всегда будут с нами.

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 24 1964 года).*

СКРЕБЦОВ Федор Климентьевич**21.12.1911, с. Ненокса Архангельской губернии – 1989**

Капитан на судах Северного бассейна.

После окончания семи классов пошел работать на заготовку и сплав леса. В 1930 году по комсомольскому набору приехал на Мурман, работал на прибрежном лове в Териберке, Гаврилове, на Кильдине. Затем – матрос РТ-33 «Форель» Мурманского тралового флота, где капитаном был опытный промысловик Ф. Е. Самков. Клипфискник, боцман на РТ-8 «Сельдь», РТ-1 «Акула», РТ-45 «Двина» (капитан А. А. Егоров).

В 1934 году был отправлен на курсы судоводителей Мурманского морского техникума, где учился вместе с такими известными капитанами, как Д. П. Бурков, З. П. Замарин, А. П. Новожилов, В. А. Копытов, А. О. Шабалин... После окончания курсов – штурман на промысловых судах МТФ.

В годы Великой Отечественной войны сражался в частях Северного флота: связистом второго батальона 12-й бригады морской пехоты участвовал в боях на Западной Лице, в десантной операции на мысе Пикшуев в 1942 году, атаковал врага на Муста-Тунтури в октябре 1944-го.

Демобилизовавшись, вновь на капитанском мостике: руководил экипажами теплохода «Тамбов» (1946–1948), плавбазы «Атлантика» (1956), плавбазы «Антарктика» (1957), спасателей «Стерегающий», «Бесстрашный» (1962–1965). В начале 1970-х годов – капитан СРТ «Артем», экипаж которого лидировал во внутрифлотском соревновании на промысле.

Награжден орденами Красной Звезды, Отечественной войны I степени, медалями. Выйдя на пенсию в 1967 году, вскоре вновь пошел на промысел капитаном СРТ.

В 1972 году переехал в Киев. В его стихотворных воспоминаниях есть такие строки:

*...И эта северна земля,
Обильно кровью полита.
Кто сам все это испытал,
Себя под пули подставлял,
Тот помнит Средний и Рыбачий,
Пургу, туман, мороз собачий,
Друзей, которых там зарыли
И незаслуженно забыли*.*



* Информация жены внука Ф. К. Скребцова Е. С. Скребцовой.

ТИТОВ Михаил Васильевич

1901, с. Нюхча Архангельской губернии – 15.09.1964, г. Мурманск

Капитан Мурманского тралового флота.

С 8-ми лет зуюк – рыбачил с отцом на Мурманском берегу. После смерти отца – матрос на парусном боте, перевозившем рыбу с промыслов.

В 1922 году в Архангельске по примеру старшего брата «решил попытать счастья на траулере» – матрос, помощник тралмейстера, тралмейстер на РТ «Окунь», «Форель», экипажи которых возглавляли знатные капитаны М. В. Михеев и Ф. Е. Самков.

В начале 1930-х годов, не имея общеобразовательной подготовки, окончил курсы судоводителей, пошел в море штурманом, учился мастерству у капитанов И. Н. Демидова и А. А. Егорова на РТ «Двина», был старпомом на траулере «Сом» у капитана И. В. Лобанова, на РТ «Уссуриец». С января 1939 года – капитан РТ-72 «Ленинград», экипаж которого, делая стахановские рейсы и возвращаясь в порт с полновесными уловами, вошел в десятку лучших судов Мурманского тралового флота.

В годы Великой Отечественной войны добывал рыбу под обстрелом врага на РТ-23 «Чайка». По итогам 1944 года экипаж «Чайки» стал победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании рыбаков.

После войны продолжал руководить этим траулером.

В 1959 году вышел на пенсию.

Награжден орденами Ленина (1950), Красного Знамени (1943).



353

Во фронтовом море

«ЧАЙКА» ВО ФРОНТОВОМ МОРЕ

Из очерка К. Александренко

Труженики рыбного Мурмана старших поколений хорошо помнят капитана Михаила Васильевича Титова. О своей жизни и жизни своих сверстников на одной из встреч с молодежью он говорил: «Мне хочется показать молодым промысловикам, что наш путь из кубрика на капитанский мостик был трудовой школой, хорошо подготовившей нас к любым испытаниям. Когда я оглядываюсь на пройденный путь – от зуйка до капитана траулера, то с благодарностью вспоминаю тех, кто помог мне подняться на командирский мостик и с честью выдержать шторм, встретивший нас в дни великих боев за Отчизну, за ее свободу и независимость».

К началу Великой Отечественной войны Михаил Васильевич Титов уже слыл удачливым рыбаком, умелым руководителем экипажа. Всю войну и несколько лет после нее он командовал РТ-23 «Чайка» (сейчас это судно, немало послужившее флоту, стоит в Териберке, обеспечивая там паром судоремонтные мастерские, продолжая приносить людям пользу).

За первый военный рейс моряки «Чайки» выловили 100 тонн рыбы. Промышляли недалеко от берега. Дальше выходить было опасно. Позднее приходилось экипажу «Чайки» встречаться с врагом лицом к лицу. Неоднократно в районе промысла вражеские самолеты

сбрасывали бомбы на судно. Капитан в это время умело маневрировал траулером, и смертоносный груз падал на значительном расстоянии от его борта, не причиняя никакого вреда.

В 1942 году все суда военизированного тралового флота были вооружены пушками и пулеметами, и моряки, освоив военные специальности, обеспечивали безопасность плавания своими же силами.

В 1943 году РТ-23 «Чайка» встретился в открытом море с фашистской подводной лодкой, которая находилась в надводном положении. Решение атаковать М. В. Титов принял немедленно, дал команду идти на сближение, открыть орудийный огонь. Подводная лодка, не приняв боя, ушла от преследования.

Но вот и конец рейса. Судно еще не успело пришвартоваться к одному из причалов – началась бомбежка. В порту стоял сплошной гул моторов самолетов, грохот зениток, свист бомб, поднимались ввысь водяные столбы от разрывавшихся бомб. Одна из них угодила в причал. Взметнулся огненный столб, на РТ-23 со звоном полетели стекла из иллюминаторов. В это время зажигательная бомба упала на траулер в то место, где хранились дымовые шашки. Вспыхнул пожар. Без паники, слаженно, выполняя все приказания капитана, экипаж занимался ликвидацией пожара....

Вместо отдыха, заслуженного после промысловой работы, моряки вместе с капитаном ремонтировали судно, чтобы подготовить его к очередному рейсу, и вскоре снова вышли на промысел.

Так проходили трудовые, а точнее боевые дни и ночи экипажа «Чайки».

С каждым днем на судне росла сплоченность экипажа, трудовая дружба моряков. И в этом главная заслуга капитана М. В. Титова. Он был наставником молодых, товарищем, командиром...

В 1944 году экипаж «Чайки» получил два с половиной миллиона рублей прибыли. За этими цифрами – дни и ночи напряженного труда экипажа во фронтовых условиях. Это и встречи с вражескими самолетами, подводными лодками, боевыми кораблями, маневрирование в минных полях, борьба со штормами и дни упорной борьбы за честь и славу советского тралового флота...

*Газета «Рыбный Мурман»
(№ 76 1977 года).*

В архивах сохранился такой документ:

Резолюция митинга экипажа РТ-23 «Чайка», посвященного разгрому немецко-фашистских войск под Сталинградом

5 февраля 1943 г.

Заслушав сообщение Совинформбюро о полном разгроме немецко-фашистских войск, окруженных в районе Сталинграда, мы, команда РТ-23 «Чайка», с большой радостью восприняли успехи Красной Армии. Воодушевленные этими успехами, мы обязуемся еще шире развернуть соревнование и успешно выполнить обязательства в честь 25-летия РККА.

Чтобы ускорить разгром ненавистного врага, вносим полностью причитающуюся нам премию Наркомата рыбной промышленности СССР за IV квартал 1942 года в сумме 20 тысяч рублей на строительство авиаэскадрильи «Советский Мурман». Пусть наши средства превратятся в оружие для Красной Армии и окажут ей помощь в окончательном разгроме немецко-фашистских захватчиков.

***По поручению митинга подписали: командир корабля Титов,
члены команды Логашев и другие (всего 5 подписей).***

ХОХЛИН Антон Григорьевич

1907, с. Кушерека Архангельской губернии – ?

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

С 1922 года матрос, боцман, штурман на промысловых судах, с 1936 года – капитан. В 1930 году окончил Архангельский морской техникум.

Все годы Великой Отечественной войны возглавлял экипаж РТ-14 «И. Сталин», под обстрелом врага добывал рыбу. В одном из рейсовых донесений сообщал: «...8 апреля на судно сброшено 4 бомбы, прямых попаданий нет», «31 декабря два немецких самолета, израсходовав запас бомб, на бреющем полете стреляли по судну из пушек и пулеметов. Ранены матрос и кочегар ...»

За успехи на промысле А. Г. Хохлин награжден орденом Ленина (1943).

355

Во фронтовом море



РТ-52 «Сом»

Место постройки судов данного типа: HOWALDSWERKE, Киль, Германия (дизельный).

На Севере – с 1931 года.

С 1939 года – СКР – сторожевой корабль Северного флота.

В 1944 затонул у мыса Святой нос.

«Гремиха для Германии стала досадной помехой на дороге в Белое море, – пишет в статье «Гремиха» С. Шлимонов. – Одной из основных по значимости задач для Иоканьгской Военно-морской базы стало траление фарватеров на участках у мыса Святой Нос, у мыса Чёрный, в Горле Белого моря до устья реки Поной и в Святоносском заливе... Если за первые полтора года войны подлодки врага 10 раз обнаруживались в окрестностях Гремихи, то в 1944-1945 годах – уже 14. Вероятнее всего, после отступления из Киркенеса у Германии не осталось никаких других вариантов для действий в районе Горла Белого моря. В течение 1943-1945 гг. в оперативной зоне Иоканьгской Военно-морской базы погибли:

...рыболовный траулер РТ-52 «Сом» (26 декабря 1944 года торпедирован ПЛ U-995 в районе мыса Святой Нос, единственный выживший взят в плен)».

С сайта <http://gremih.ru/samizdat/79-gremiha?start=7>



ХОХЛИН Константин Прокофьевич**1904 – 1944**

Капитан на судах Мурманского тралового флота.

Ходил старпомом на РТ «Судак», экипаж которого возглавлял опытный промысловик Дмитрий Афанасьевич Бурков. В годы первой пятилетки окончил курсы усовершенствования командного состава. В 1930-е годы был в числе лучших судоводителей МТФ. С созданием промысловой разведки «Мурманрыбы» (1938) – один из первых капитанов-поисковиков.

Опыт, умение обобщать отдельные наблюдения, правильно и быстро делать промысловые выводы помогли К. П. Хохлину в годы Великой Отечественной войны искать для флота рыбные косяки. Руководил экипажем РТ-52 «Сом», добивался максимального вылова рыбы под обстрелом врага.

Погиб в 1944 году.

Профессор М. П. Сомов так отзывался о К. П. Хохлине: «Погибший на боевом посту молодой капитан выдвинулся в первые ряды поисковых командиров благодаря своим исключительным способностям и знанию промыслового дела».

НА ИЗЛЕТЕ ВОЙНЫ***Из статьи профессора А. А. Киселева***

...Только через двадцать лет после войны стали известны обстоятельства гибели мурманского траулера РТ-52 «Сом», бесследно исчезнувшего в море в самом конце 1944 года. Оказалось, что РТ-52 торпедировала немецкая подводная лодка и из всего экипажа в живых остался один человек – артиллерист В. А. Дремин, прикомандированный для обслуживания зенитной установки. Вот что он рассказал о том последнем рейсе:

«Мы покинули порт 24 декабря. После ужина свободные от вахты моряки, в том числе и я, остались в кают-компании. В десятом часу тишину рванул короткий гудок. Мы вскочили с мест, и в следующее мгновение взрыв потряс траулер, погас свет. Я ударился о переборку и упал. В суматохе еле выбрался на палубу. Капитанский мостик и радиорубка были снесены. Корма вздернулась вверх, корабль валился на правый борт. Мелькнула мысль: спустить шлюпку. Но от нее остались одни обломки.

Не знаю, как оказался в ледяной воде. Очнулся и увидел спасательный круг. Уцепился за него, оглянулся. Траулер уже исчез».

На траулере «Сом» погиб один из лучших капитанов Мурманского тралового флота Константин Прокофьевич Хохлин. Помор, потомственный рыбак – он стал капитаном в годы первой пятилетки, – К. П. Хохлин отлично знал Баренцево море, умел находить в нем рыбные косяки, пользовался большим уважением среди товарищей.

Гибель траулера «Сом» и его экипажа еще более трагична тем, что для большинства мурманчан война окончилась – враг в Заполярье был разгромлен в октябре 1944 года. Но на море война продолжалась.

С сайта <http://militera.lib.ru/> Военная литература. Военная история.



ШАБАЛИН Александр Осипович

**22.10.1914, д. Юдмозеро Архангельской губернии –
16.01.1982, г. Ленинград**



Штурман на судах Мурманского тралового флота, военный моряк, дважды Герой Советского Союза, контр-адмирал (1966 г.), почетный гражданин г. Архангельска (1978).

С 1931 года – в Мурманске: юнга, матрос РТ «Краб» МТФ. Затем тралмейстер, после учебы в морском рыбопромышленном техникуме – штурман РТ-11 «Ваер».

В 1936 году призван в ВМФ. После учебного отряда в Кронштадте служил в бригаде торпедных катеров Балтийского флота. В советско-финскую войну 1939–1940 годов командовал торпедным катером.

В годы Великой Отечественной войны потопил на своем катере ТК-12 большой транспорт противника. А через полтора месяца отправил на дно еще один транспорт, на борту которого находились 2000 горных егерей.

К началу 1944 года на личном счету Шабалина было уже 7 потопленных кораблей противника. Он имел четыре боевых ордена, а вскоре был награжден Золотой Звездой Героя Советского Союза (Указ от 22.02.1944 г.). Второй медалью «Золотая Звезда» отважный катерник был награжден за успешное проведение Печенгской десантной операции, когда в ночь с 12 на 13 октября 1944 года группа торпедных катеров ворвалась в порт Лиинахамари. Первым высадил десант катер Шабалина.

После войны – командир бригады надводных кораблей, зам. начальника штаба флота. В 1969–1975 годы – заместитель начальника Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе.

Имя А. О. Шабалина присвоено улицам Архангельска, Мурманска, п. Лиинахамари и площади в г. Онеге, где установлен бронзовый бюст героя. Его именем было названо рыбопромысловое судно типа «Моонзунд» (Германия, Штральзунд, 1988).

РЫБАЦКАЯ ЮНОСТЬ

Из очерка военного корреспондента Тимура Гайдара

Рыболовный траулер «Краб» шел на промысел по Кольскому заливу. Матросы готовили снасти. Капитан, присматриваясь к знакомым мыскам, вел судно по фарватеру. Низкое серое небо, черные берега, птичьи стаи над скалами – все это было ему знакомо и привычно, как запах рыбы, пропитавший «Краб» от киля до кончика невысокой мачты.

– Держи левее, вправо не ходить! – сердито сказал он рулевому, заведя силуэты судов. Потом торопливо обернулся к корме:

– Шабалин! Давай на флаг... Не видите, черти, что ли?

Но моряки видели как, строго выдерживая равнение, с чуть откинутыми назад стройными мачтами, по заливу шли не бывавшие здесь, на Севере, корабли – эскадренные миноносцы. Ярко горела надраенная медяшка. У орудий замерли краснофлотцы. Разрезанная острыми форштевнями вода выворачивала глубокую подкладку.

Это был 1933 год. Страна поднимала на Севере города и заводы. Как страж великой стройки пришли сюда с Балтики первые эсминцы – ядро Северного флота.

И стоя на корме «Краба», восторженно вглядывался в боевые корабли рыбак Саша Шабалин...

В 1931 году семнадцатилетним юношей Александр Шабалин уехал в Мурманск и поступил юнгой на рыболовный траулер. Море испытывало молодого рыбака штормами, изнурительной качкой, трудной работой. Но он оказался упрямым, и, когда пришло умение, хмурое Баренцево море, словно в награду, раскрыло перед Сашей свои скромные красоты: прелесть тишины, сменявшей шторма, игру красок на горизонте...

Замечательно было после трудного рейса возвращаться в Мурманск с полным грузом рыбы. Город встречал рыбаков деловитым шумом новостроек. Но земля казалась отчаянно твердой, и в первые дни после плавания побаливали ноги.

На судне Сашу любили. Он ловко шкерил рыбу, был весел и, если попросить, мог с легким сердцем отстоять вахту за товарища. Ему нравилось смотреть на море, наблюдать за его повадками, запоминать направления ветров и течений. В памяти отпечатывались очертания отлогих холмов Кильдина, хребтов Рыбачьего, берега острова Медвежьего, встающие из воды отвесно, как стены крепости. Знать о море хотелось больше и больше. Александр поступил в морской техникум.

В 1936 году, когда Шабалина призвали служить на флот, он был уже опытным, выдавшим виды моряком.

...Третий месяц войны. Между портами Варде, Вадсе, Петсамо, Киркенес скользят немецкие конвои...

Море спокойно, почти не дышит. Белой полоской отливает в лунном свете мелкая рябь. Под тенью высокого мыса Крампенес, в нескольких десятках метров от норвежского берега, под которым застопорив моторы, притаились два катера, вода кажется черной. Очень тихо. Прямо над катерами, на скалах – немецкие посты. Где-то неподалеку – вражеская батарея.

Шабалин вскинул бинокль. Конвой приближался. Впереди – эсминец. За ним, глубоко



Торпедный катер Северного флота

осев в воду, двигался тяжело груженный транспорт. Три сторожевых корабля прикрывали транспорт со стороны моря. С этого мгновения время уплотнилось, стало напряженным и динамичным. Счет пошел на секунды. Как было решено еще на берегу, первым в атаку рванулся катер Светова. Шабалин медлил, определяя, какой объект он выбрал для атаки.

– Ясно. Идет на эсминец. Значит, транспорт мой!

Взревели моторы...

Катер дрогнул. Стальные тор-

педы скользнули в воду. Шабалин резко изменил курс. Теперь пулеметы били в спину.

И Шабалин, и боцман, отстреливавшийся из пулемета, и мотористы в жарком отсеке – все отсчитывали секунды, ждали взрыва. Достигнут ли торпеды цели? Не окажутся ли напрасными все их старания?

И все же взрыв оказался неожиданным. Оглянувшись, Шабалин увидел тонущий транспорт и два фашистских сторожевых корабля, неотступно преследующих катер...

«Морской снайпер» в книге «Золотые звезды северян».
Архангельск, Северо-Западное книжное издательство. 1971.

ЯКОВЛЕВ Дмитрий Трофимович

Помор-промысловик, капитан рыболовного бота на Мурманском побережье в Порт-Владимире.

Родился и вырос на Кольском полуострове, с малолетства ходил на ярусный лов трески. Участвовал в Гражданской войне. В годы Великой Отечественной войны доставлял на своем боте военные грузы из Мурманска в пункты побережья.

СТАРИК И МОРЕ

Из очерка журналиста Л. Горюнова

...На каменистой сопке появляется высокий, седой старик. Его широкую, выпяченную грудь туго обтягивает синий свитер с заплатками на локтях: раз-два взмахнет на ветру, будто чайка крылом, прядка белых волос, и старик, широко, по-морскому расставив ноги, останавливается. Большая крепкая ладонь ребром пристаёт к надбровью, а цепкий взгляд направлен туда, вдаль – в море. И Дмитрий Трофимович Яковлев уже не слышит глухих пощечин прибоя у подножья скалы, не замечает белого роя крикливых чаек. Он глядит туда – в море! Рыболовный траулер, очевидно, только что разгруженный порт-владимирскими рабочими, попыхивая дымком, уходит в океан...

Дмитрий Трофимович родился и вырос на побережье Кольского полуострова. Но ему почему-то кажется, что он появился на свет на шатком карбасе. Все, очевидно, оттого, что с ранних детских лет мальчишка вместе со взрослыми пускался в плавание на утлых суденышках. Это была адская работа – метать ярус, а потом выбирать, а затем каждую рыбину нужно разделить. А у моря никакого сочувствия к людям: оно почти непрерывно посылало шипящие рулоны нещадных волн, осыпая и карбас и людей колючими брызгами. Лица, шеи, руки от соленой воды красные у всех. Рыбаки наклоняются и выпрямляются – раз, еще р-раз! – и куртки туго натягиваются на широких спинах. Наконец, треска задает пляс на днище карбаса. Уже сверкают ножи: началась обработка.

...Капитан Яковлев не считал сколько раз выходил в море за свою жизнь, не знает счета и выловленной им рыбе, но характерные эпизоды помнит. А если что и призабыл, сохранили другие: ведь сколько среди рыбаков его последователей. Некоторые из них сейчас в море, на капитанских мостиках. И они так же молчаливы и целеустремленны, как их бывший наставник. Им не забыть эпизод, произошедший в дни Великой Отечественной войны. Тогда капитану бота Яковлеву было дано задание перевозить военные грузы из Мурманска в пункты побережья. Как-то налетело больше обычного вражеских самолетов и давай поливать свинцовым градом бот. Пикирующие самолеты захлебываются пулеметными очередями, а бот, подобно змее, лавирует по заливу. Капитан плотнее льнет к штурвалу, внимательно следит за самолетами и, не глядя на колесо, вертит его то вправо, то влево. Нервная напряженность выходит обильным потом на высоком лбу. Озверевшие фашисты, растратив запас патронов, бросили бомбы. Бот продолжал кидаться из стороны в сторону, подбрасываемый волнами, нагнанными взрывами бомб.

– Еще четверть мили, и черта два вы нас возьмете! – вымолвил капитан и моментально набил за щеку табак.

Все это было давно. Но это было. И может быть, уходящий сегодня вдаль корабль напомнил Дмитрию Трофимовичу эти далекие были. Внизу хлестко бьет прибой, у скалы, подобно снежным хлопьям, мельтешат чайки, на причале ребятишки радуются пойманной рыбешке. И солнце светит, и небо чистое, и воздух свежий. Хорошо! И этот старик на каменной сопке... Что-то в нем есть содержательное, величественное, эпическое.

Я кланяюсь ему, как живому монументу поморам.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 20 1967 года).

3. Дополнительный список капитанов, руководителей рыбной отрасли Севера и командиров боевых кораблей, чей ратный труд приблизил победу советского народа в Великой Отечественной войне

АНТУФЬЕВ И. А., капитан на судах Архангельского тралового флота, в годы Великой Отечественной войны командир корабля Северного флота.

АФНАСЬЕВ С. Р., капитан на судах Архангельского тралового флота, в годы Великой Отечественной войны командир корабля Северного флота.

БАТАЛЯХИН К. И., в 1942–1945 годы – начальник политотдела Северного бассейнового управления военизированного флота Главсеврыбпрома, батальонный комиссар. До войны – зам. начальника Мурманского рыбного порта (1937), в 1938–1942 годы – инструктор и зав. отделом рыбной промышленности обкома, секретарь Микояновского райкома ВКП(б) Мурманска.

БЕЗГИН А. А., тралфлотовец, командир сторожевого катера Северного флота.

БЕЛОКУРОВ Г. П., начальник отдела боевой подготовки Мурманской базы военизированного тралового флота с 1943 года.

БОРОВОЙ С. И., тралфлотовец, командир сторожевого катера Северного флота.

БУЛАВИН П. М., главный инженер Мурманской тралбазы. Погиб 23.07.1942 года во время налета на Мурманск фашистской авиации.

ВАСИН С. Г., в 1939 году – уполномоченный Главного управления моторно-рыболовных станций по Мурманской области, зам. заведующего рыбным отделом Мурманского обкома ВКП(б) (1944).

ВЕРЕЩАГИН И. М., промысловый капитан. Погиб вместе с траулером в годы Великой Отечественной войны.

ГЛУШЕНКО, капитан на судах Мурманского тралового флота. В годы Великой Отечественной войны возглавлял экипаж РТ «Колхозник», добивался максимального вылова рыбы под обстрелом врага.

ГУНИН Я. А., капитан-лейтенант, орденосец. (См. шестую часть книги).

ДУГЛАДЗЕ И. И., капитан 3 ранга, орденосец. (См. шестую часть книги).

ДУДНИК, капитан РТ «Полярный». В 1944 году экипаж выловил 33 700 ц рыбы, перекрыв плановое задание.

ЗАМЯТИН Павел Петрович, первый капитан экспедиционного судна «Персей» ПИНРО. В годы Великой Отечественной войны капитан траулера «Зубатка». Делал рейсы к берегам Новой Земли для сбора яиц на птичьих базарах.

КАРМАНОВСКИЙ В. Г., тралфлотовец, командир сторожевого катера Северного флота.

КАРПЕНКО Матвей Григорьевич, в Мурманском траловом флоте с 1932 года. Работал помощником капитана, в годы Великой Отечественной войны оставался на штурманском мостике промыслового корабля. В послевоенное время морской инспектор. Умер 24 марта 1959 года, будучи пенсионером.

КОНОНОВ И. Е. (брат О. Е. Кононова), в годы Великой Отечественной войны капитан траулера «Семга».

КОРЯКОВСКИЙ Н. С., капитан на судах Архангельского тралового флота, в годы Великой Отечественной войны командир корабля Северного флота.

КОТОВ, капитан парусного судна «Венера» военизированного транспортного отряда Северного флота. В годы Великой Отечественной войны доставлял людей и грузы по побережью в тыл врага.

КРАЕВ С. Г., тралфлотовец, командир сторожевого катера Северного флота.

КУЛИКОВ Б. Г., в 1939 году – помполит рефрижератора «Комсомолец Арктики», в 1942–1944 годы – зам. секретаря и секретарь Мурманского обкома ВКП(б) по рыбной промышленности, после войны – начальник Главсеврыбпрома, Главзапрыбпрома.

КУЛИКОВ Михаил Дмитриевич, руководитель Мурманского рыбокомбината в 1941–1942 годы.

ЛУКИЧЕВ, в 1941–1942 годы – капитан мотобота.

ЛЬВОВ А. Ф., капитан мотобота «Пищестрой» военно-транспортного дивизиона Мурманской базы военизированного тралового флота. В одном из рейсов был атакован тремя «фокке-вульфами». С пробитым корпусом бот выбросило на берег. Команда, среди которой были и раненые, сумела заделать пробоины и привела судно в порт.

МАЕВСКИЙ В. М., в годы Великой Отечественной войны капитан РТ-69 «Енисей» Мурманского тралфлота. В январе 1942 года немецкая подлодка торпедировала траулер. В шторм, в пургу капитан организовал спасение экипажа. Много миль отделяло моряков от берега, но они на веслах дошли до Варзино, а оттуда прибыли в Мурманск. В 1958 году начальник МТФ. *(См. четвертую часть книги).*

МАКЛАКОВ А. Я., командир сторожевого катера СФ. *(См. шестую часть книги).*

МАЛЫГИН П. А., командир РТ-309 «Мудьюжанин» в 1943 году.

МЕНЬШИКОВ Н. В., капитан на судах Архангельского тралового флота, в годы Великой Отечественной войны командир корабля Северного флота.

МИРОШНИЧЕНКО И. М., капитан мотобота «Байдуков» военно-транспортного дивизиона Мурманской базы военизированного тралового флота. Не раз ходил в тыл врага, высаживая десанты и разведгруппы. Только за два месяца 1944 года мотобот доставил на фронт 5 тысяч солдат и 600 тонн груза.

МИХАЙЛОВ Иван Иванович, в 1941 году – директор рыбозавода, с декабря 1942 по апрель 1943 года – директор Мурманского рыбокомбината.

МОШНИКОВ (Мошков) Я. А., в годы Великой Отечественной войны капитан РС-57 «Кашалот».

МУРСКОВ Сергей Захарович, с апреля 1943 по октябрь 1944 года – директор Мурманского рыбокомбината.

НИКОЛАЕВА Ольга Мироновна, руководитель Мурманского рыбокомбината в 1942 году.

НОВИКОВ М. И., капитан на судах Архангельского тралового флота, в годы Великой Отечественной войны командир корабля Северного флота.

НОВОСАДОВ Леонид Петрович, начальник Мурманского рыбного порта в первые годы Великой Отечественной войны.

ПЕРМИНОВ, в 1943 году – помощник командира 1-го дивизиона Мурманской базы военизированного тралового флота.

ПОЛТОРАЦКИЙ С. С., тралфлотовец, командир сторожевого катера Северного флота.

ПОПОВ Г. С., в годы Великой Отечественной войны капитан РТ-103 «Победа». *(См. четвертую часть книги.)*

РАЗУЛЕВИЧ А. О., капитан на судах Архангельского тралового флота, в годы Великой Отечественной войны командир корабля Северного флота.

САВЕКОВ И., капитан, работник управления МТФ в годы войны. Автор воспоминаний о работе и подвигах рыбаков мотоботов и парусников, составивших военно-транспортный дивизион флота.

СОВЕКОВ, капитан траулера «Зубатка» в первые месяцы Великой Отечественной войны, участник проводки каравана промысловых судов с эвакуированным оборудованием из Мурманска в Архангельск. За проявленные при этом мужество и находчивость был отмечен в приказе наркома рыбной промышленности СССР*.

СОКОЛОВ, капитан комбайна «Осетр». Зимой 1942-1943 годов вел поисковую разведку и обеспечил успешную работу группе судов.

СОСНИН А. А., капитан на судах Архангельского тралового флота, в годы Великой Отечественной войны командир корабля Северного флота, капитан РТ «Гольфштрем», который в 1944 году выловил 30 800 ц рыбы, перекрыв плановое задание.

СТРЕЛЬБИЦКИЙ А. И., окончил Великую Отечественную войну капитаном 3 ранга, командиром дивизиона тральщиков, был награжден двумя боевыми орденами. (См. четвертую часть книги).

ТАЦЕНКО, главный капитан МТФ. Погиб 23 июня 1942 года во время налета на Мурманск фашистской авиации.

ТИТОВ И. М., командир сторожевого катера Северного флота.

ТУРКОТ Иван Иванович, капитан экспедиционных судов ПИНРО «Персей» (1940 г.) и «Исследователь» (июнь 1941 г.). Родился в Одесской области.

ФИЛИППОВ Василий Петрович, капитан мотобота № 3 «Сазан», экипаж которого в годы Великой Отечественной войны под огнем врага совершал рейсы к полуострову Рыбачий.

ЧИРКОВ, капитан на судах Мурманского тралового флота. В годы Великой Отечественной войны возглавлял экипаж РТ-18 «Профинтерн», добивался максимального вылова рыбы под обстрелом врага.



Вспоминая былое...

* Вполне возможно, что Совеков и Савеков – один человек. – Автор-составитель.



Часть шестая

**ПЕРЕД БРОСКОМ
В АТЛАНТИКУ**

1. Послевоенное пятилетие

364

Перед броском в Атлантику



Мурманск в годы Великой Отечественной войны был почти полностью разрушен в результате варварских бомбардировок. Немецко-фашистская авиация систематически сбрасывала зажигательные бомбы, наиболее опасные для города, где большинство строений были деревянными. В годы войны погибло 70 процентов жилого фонда, сгорело и было разрушено 437 производственных помещений, полностью уничтожено уличное освещение, огромный ущерб был причинен учреждениям просвещения, здравоохранения, культуры. Мурманск вместе со Смоленском, Орлом, Курском, Севастополем, Новгородом был включен в число 15-ти русских городов, подлежащих первоочередному восстановлению. Решающую роль в этом деле сыграло постановление Совета Народных Комиссаров СССР от 10 сентября 1944 года «О мероприятиях по восстановлению городского хозяйства

Мурманска», на что было ассигновано 100 миллионов рублей.

Активными участниками восстановления родного города были рыбаки и работники береговых предприятий рыбной промышленности. По почину портовиков и судоремонтников все взрослое население города добровольно трудилось по 20-60 часов в месяц: комсомольцы и молодежь в 1946-1947 годах отработали на благоустройстве города свыше 800 тысяч часов.

В марте 1946 года Верховный Совет СССР принял план четвертой пятилетки. В законе о четвертом пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1950 годы было отмечено: «... восстановить рыболовный флот и превзойти его довоенные размеры...». Планом первой послевоенной пятилетки в стране намечалось построить 150 рыболовных траулеров, 13 рыбоконсервных заводов и 30 холодильников.

Потери флота Северного бассейна были значительными. 30 траулеров не вернулись из боевых походов и промысловых рейсов. Это почти половина того количества судов, которым располагал флот перед войной.

Добиться довоенных уловов в таких условиях было невозможно. И заместитель председателя Совета Министров СССР А. И. Микоян отдает распоряжение об увеличении капиталовложений на 20 миллионов рублей для восстановления Мурманского тралового флота. Мурманрыба требовала от тралфлота ежедневно иметь в море не менее 24-х траулеров, поднять среднесуточное время траления минимум до 16 часов, заготовку «свежью» в общем улове до 60 процентов. Остро стояла проблема кадров, так как на суда пришло много новичков, только что демобилизовавшихся из армии. Их прикрепляли к опытным промысловикам, были организованы курсы техминимума в море. Развернул свою деятельность учебно-курсовой комбинат (УКК), где можно было получить специальность матроса, кочегара, тралмейстера, механика, судоводителя.

Моряки Мурманского бассейна боролись за максимальные выловы рыбы. 1 января 1946 года через газету «Полярная правда» команда РТ «Ерш» обратилась к экипажам всех судов тралового флота с призывом выловить в течение года не менее 50 тысяч центнеров на один РТ. Уже в 1947 году экипажи РТ-9 «Ролик» и РТ-29 «Киров» дали по 57 тысяч центнеров рыбы. Более

50 тысяч центнеров в том же году добыли моряки РТ-2 «Ерш», РТ-17 «Комсомолец», РТ-14 «Нева».

Экипаж РТ «Семга» предложил развернуть соревнование за скоростные рейсы. Опыт моряков «Семги», их приемы и методы работы, их организация труда и производства имели в те годы большое значение для всего тралового флота. Экипаж «Семги» повторил мировой рекорд, установленный в свое время передовым РТ-29 «Киров», выловив к концу 1950 года 62 тысячи центнеров рыбы. Капитаном этого судна был Павел Петрович Корехов.

В 1947 году рыбаками Мурмана был достигнут и перекрыт уровень довоенного 1940 года по вылову рыбы траловым флотом и рыболовецкими колхозами. Но успех промысла держался не только на трудовом энтузиазме людей – одновременно шло техническое перевооружение флота, создавались и совершенствовались новые виды трала. Суда начинали оснащаться эхолотами, гирокомпасами, радиопеленгаторами.



*Торжественная встреча экипажа РТ-7 «Семга» и его капитана П. П. Корехова
Кадры кинохроники конца 1940-х годов*



Место постройки судов данного типа: W. KLAWITTER, Данциг, Германия (РТ II серии).

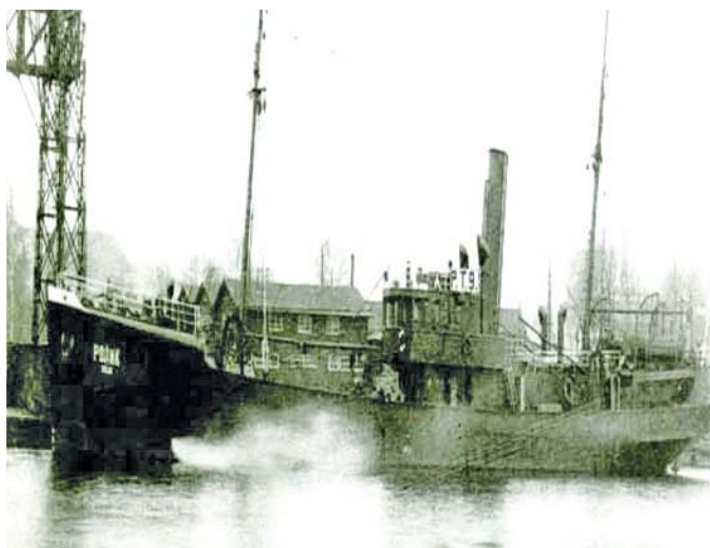
Заложен в 1929 году, спущен на воду в 1930, вступил в строй 28.11.1930 года.

Мобилизован 14.07.1941, переоборудован в тральщик и 30.08.1941 вошел в состав Северного флота. Носил бортовой № 54. После войны возвращен Наркомату рыбной промышленности.

Списан в 1966 году.

Водоизмещение 1036 т. Размещения: 51.1 x 9.1 x 4.5 м. ГЭУ котломашинная, 650 л.с. Скорость 10.6 узла, дальность 4300 миль. Экипаж 43 человека.

РТ-9 «Ролик»





*Средний рыболовный траулер мурманской постройки
с танковым двигателем*

Указ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
Об объединении Министерства рыб-
ной промышленности восточных
районов СССР и Министерства рыбной
промышленности западных районов СССР
в Министерство рыбной промышленности
СССР.

В целях улучшения руководства рыбной промышленностью, лучшего использования квалифицированных кадров, специалистов и удешевления аппарата управления:

1. Объединить Министерство рыбной промышленности восточных районов СССР и Министерство рыбной промышленности западных районов СССР в союзно-республиканское Министерство рыбной промышленности СССР.

2. Передать Министерству рыбной промышленности СССР предприятия, стройки и организации согласно списку, утвержденному Советом Министров СССР.

Председатель Президиума Верховного
Совета СССР Н. ШВЕРНИК

Секретарь Президиума Верховного
Совета СССР А. ГОРКИН

Москва, Кремль, 28 декабря 1948 года

Министерство рыбной промышленности западных районов СССР в 1946 году сделало все возможное по восстановлению и расширению производственной мощности Мурманской судовой верфи. Здесь в самые сжатые сроки был спроектирован и построен первый сварной цельнометаллический средний рыболовный траулер. Никакой технической документации по судам типа СРТ тогда не было. Создали инициативную группу, в состав которой вошли директор судовой верфи П. В. Сапанадзе, главный инженер И. М. Семенов, конструкторы предприятия П. А. Савичев, А. А. Феопентов, И. Е. Щекин. Большую помощь оказал сотрудник ПИНРО Юлий Юльевич Марти. Основные чертежи удалось сделать очень быстро, и в августе 1947 года на одной из тележек слипа произвели закладку судна, а через 3 месяца, 6 ноября, СРТ-1 был спущен на воду. Достройка судна на плаву проходила также очень быстро. Таким образом, постройка этого траулера была завершена в рекордно короткий срок – за 85 дней.

В 1945 году возобновила свою работу промысловая разведка. После четырехлетнего перерыва почти всю поисковую работу по организации разведки пришлось начинать сначала. Для промразведки выделили 4 траулера. Было обследовано 2 598 квадратов и обнаружено 69 концентраций рыбы. Старейший капитан Мурманского тралового флота Степан Дмитриевич Копытов вспоминал: «В 1947 году поис-

ковые суда начали выходить в районы северо-западного побережья Норвегии до Лофотенских островов. С 1947 года была начата регулярная разведка рыбы для тралового промысла в отдаленных северо-западных районах, впервые в истории разведки и лова сельди на Мурмане начали практиковать поиск сельди с помощью гидроакустических приборов».

Сразу же после войны возобновились исследовательские работы по сельди. Советское правительство принимает решение организовать в 1947 году Мурманскую сельдяную экспедицию к северо-восточным берегам Исландии. В 1949 году организуется уже две экспедиции: одна в район Исландии, другая в район Шпицбергена. Эти экспедиции дали около 50 тысяч центнеров сельди. В экспедициях особенно отличился экипаж СРТ-1 «Кораблестроитель», возглавляемый опытным капитаном Яковом Алексеевичем Гуниным, выловив 4 500 центнеров сельди – рекорд для того времени.

Значительную роль в развитии сельдяного промысла сыграли сотрудники ПИНРО. За активное участие в открытии и освоении сельдяного промысла в Северной Атлантике капитану Геннадию Павловичу Королькову в 1948 году было присуждено звание лауреата Сталинской премии. Одновременно этого звания были удостоены научный руководитель работ Юлий Юльевич Марти и сотрудники ПИНРО Борис Петрович Мантейфель и Стефан Васильевич Михайлов.

Учитывая перспективы сельдяного промысла на Севере и в северо-восточной части Атлантики, по распоряжению Совета Министров СССР от 26 апреля 1949 года было организовано управление сельдяного флота «Мурмансельдь». Начальником вновь созданного флота был назначен Илья Иванович Дугладзе – боевой капитан, промысловик с богатым опытом работы. Первые годы главным инженером флота работал Георгий Михайлович Бородулин, который всю энергию, знания, свой богатый опыт направил на развитие технического прогресса на флоте.



На сельдяном промысле

**Указ
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
О назначении тов. Ишкова А. А.
Министром рыбной
промышленности СССР**

**Назначить тов. ИШКОВА Александра
Акимовича министром рыбной промыш-
ленности СССР.**

**Председатель Президиума Верхов-
ного Совета СССР Н. ШВЕРНИК
Секретарь Президиума Верховного
Совета СССР А. ГОРКИН
Москва, Кремль, 28 декабря
1948 года**

В СЕВЕРНУЮ АТЛАНТИКУ

В послевоенные годы началось освоение промысла сельди в северной части Атлантического океана. Скопления крупной сельди в районе Шпицбергена были обнаружены еще в довоенный период группой научных сотрудников ПИНРО, вышедших в море на боте «Николай Книпович». Поисковый бот «Авангард» за 18 суток выловил в этом районе 25 тонн крупной сельди, названной «полярным заломом».

Однако промышленное освоение сельди было прервано войной.

В первый же послевоенный год опытно-поисковым ловом сельди занимались два судна. Хотя работе и мешала неблагоприятная ледовая обстановка, сельдь в районе Шпицбергена все же была обнаружена. Этот опыт вселял надежду, открывал перспективу.

В 1948 году к берегам Северо-Восточной Исландии отправилась экспедиция в составе четырех мурманских средних рыболовных траулеров – «Кораблестроитель», которым командовал капитан Гунин, «Гроза» под командованием капитана Голубина, «Сазан» и «Книпович», капитанами на которых были Шаповалов и Грозников.

Рейс экспедиции оказался удачным: экипажи средних траулеров в районе Исландии выловили 9 500 центнеров атлантической сельди. Итоги работы экспедиции вплотную привели к решению крупной задачи – созданию нового специализированного флота по промыслу сельди в промышленном масштабе в открытых просторах Северной Атлантики.

В 1948 году в Германии по репарации началось массовое строительство среднетоннажных траулеров для СССР (логгеры) с отличными мореходными качествами для своих параметров, которые уверенно переносили свирепые зимние штормы Северной Атлантики. В качестве силовой установки использовался очень выносливый двигатель «Бокау-Вульф» мощностью 300 л. с. Вот на этих судах молодой добывающий флот управления «Мурмансельдь» отправился в свое первое океаническое плавание в 1950 году*.

«В 1949 году на судах тралфлота вновь стал внедряться хозрасчет, – пишут авторы книги «История МТФ (1920–1970 гг.)» А. А. Киселев и А. И. Краснобаев. – Капитаны траулеров получили задание покончить с бесхозяйственностью и расточительностью. Каждый траулер получал годовое задание с разбивкой по кварталам. Экипаж знал, сколько рыбы требуется выловить,

какого ассортимента и каким сортом сдать ее. Хозрасчет подразумевал борьбу за снижение себестоимости рыбы, за повышение производительности труда, за рентабельность каждого корабля. Однако в конце 40-х годов, так же как до войны, ввести хозрасчет на всех судах не удалось. Причин было много, но основной явилась организационная неразбериха: себестоимость, прибыль, рентабельность зачастую на судах не учитывались, капитаны и экипажи попросту не знали, каковы экономические показатели у траулера, сколько стоит их улов и т. д. В большинстве случаев ответственность за это несли руководители флота, работники планового отдела, экономисты».

Восстанавливались и модернизировались предприятия рыбной отрасли Архангельской области. Распоряжением Совета Министров СССР и приказом Министерства рыбной промышленности западных районов СССР от 22 апреля 1947 года на принципах хозрасчета в системе Северного рыбопромышленного треста «Севрыба» было образовано Архангельское управление тралового флота. Работали и выпускали продукцию Архангельский рыбокомбинат, Беломорский, Приморский, Мезенский, Печорский, Индигирский рыбозаводы. Рыбоперерабатывающие предприятия и база Морзверпрома, Севрыбснаб, школа усовер-

* Каргин М. И., «Океанская вахта». Мурманск, 2010.

шенствования командного плавсостава и специалистов рыбной промышленности входили в 1950-х годах в трест «Севрыба». Предприятия этого треста занимались гословом и приемкой продукции от рыболовецких колхозов.

На Соломбальской судостроительной верфи выпуск продукции не только возрос количественно, но и видоизменился. Если в годы войны работники верфи переоборудовали мотоботы и дрейфтерботы в катерные тральщики и сторожевые катера для военно-морского флота, изготавливали снаряжение и конструкции для наведения переправ и постройки причалов, то в годы первых послевоенных пятилеток на верфи было налажено строительство моторных лодок типа «дора» в промысловом и транспортном варианте.

К 1950 году, успешно завершив первую послевоенную пятилетку, Мурманский траловый флот – основное предприятие бассейна – добыл 1 миллион 915 тысяч центнеров рыбы.

В декабре 1950 года большая группа рыбаков тралфлота была награждена орденами и медалями. Среди них 30 человек были удостоены ордена Ленина. Своими успехами траловый флот был обязан прежде всего таким промысловикам, как капитан РТ «Ролик» Александр Иванович Сапогов, капитан РТ «Киров» Константин Лаврентьевич Бурков, капитан РТ «Ленинград» Андрей Яковлевич Маклаков и многим другим.

Нужно отметить еще один важный момент в истории этого периода. Группой инженеров экспериментальной базы Мурманского тралового флота начались творческие поиски создания принципиально новых судов – судов кормового траления. Эти работы ускорили появление в Северном бассейне в 1955 году первого БМРТ – «Пушкин».

После войны

*Когда окончилась война,
Казалось, с вышины
Сошла на землю тишина,
Совсем как до войны.*

*Не грохнет выстрел ни один
Ни близко, ни вдали.
Воронки черные от мин
Морошкой поросли.*

*По-прежнему стоят леса,
По-прежнему темны,
И голубеют небеса
Совсем как до войны.*

*И радуга висит дугой,
И солнце свет свой льет,
Как до войны... Но ты – другой,
И мир совсем не тот.*

*Бухта Эйна. Остов НИС «Персей» после
бомбового удара фашистской авиации в 1941 г.
Фото 1955 года*

Бронислав КЕЖУН
1946 г.



В послевоенные 1940-е годы большая работа по восстановлению сел и рыболовецких колхозов шла на побережьях как Мурманской, так и Архангельской областей, в Республике Карелия. Вернувшиеся с фронта мужчины взялись за свой традиционный поморский промысел: ярусный лов, сельдяной промысел, добычу семги.

Поздравляя победителей, руководители треста «Мурманрыба» выражали уверенность, что рыбаки-колхозники передовых колхозов и ботов закрепят достигнутые успехи, добьются еще большего развертывания социалистического соревнования и обеспечат выполнение взятых на себя повышенных обязательств.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ И СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ СРЕДИ РЫБАКОВ-КОЛХОЗНИКОВ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

В соревновании участвовало 28 рыбколхозов, 5 рыбферм, 32 моторных бота, 13 моторных и 9 парусных ел и 127 бригад прибрежного лова.

Досрочно выполнили годовой план по добыче рыбы в 1947 г. 11 колхозов, 3 рыбфермы, 28 мотоботов, 10 моторных и парусных ёл, 41 бригада прибрежного промысла. В числе выполнивших свои обязательства перед государством 418 чел. стахановцев.

Победителем в соревновании среди колхозов области вышел колхоз имени Ворошилова. Он выловил и сдал государству сверх плана 4 315 ц рыбы, его добыча составляет 18% от улова всех колхозов области и в три с половиной раза больше, чем добыча 11 колхозов Кандалакшского, Саамского районов вместе взятых.

Среди промысловиков колхозного флота является ведущим мотобот «Пузанок», капитан Куимов, колхоза имени Ворошилова Териберского района, команда которого при плане 1 200 ц выловила и сдала 2 387 ц, или 198,8% годового плана.

Среди мелкого флота моторная ела «Самородок», кормщик Немчинов, годовой план рыбодобычи выполнила на 220%, моторная ела «Суровая», кормщик Елисеев и он же моторист, годовой план выполнила на 182,4%, бригада прибрежного лова, бригадир Жаркова, колхоза имени Ворошилова, выполнила годовой план на 141,7% и ряд др.

Из газетных публикаций конца 1940-х годов.



Из приказа начальника объединения «Мурманрыба» о поощрении рыбаков-колхозников

Выделить в распоряжение зав. отделом рыбной промышленности Мурманского облизполкома Чеченина для выдачи рыбакам, отличившимся в выполнении плана добычи указанных выше колхозов и ботов, следующие промтовары:

Мужских костюмов	10
Костюмов-платьев	3
Гимнастеров	16
Брюк	16
Валенок	10
Скатертей	5
Трикотажа	30
Платков	50

Выдать из фонда министерства промтовары за наличный расчет:

1. Председателю колхоза «Мурманец» Толстикову	Отрез на китель и брюки
2. Председателю колхоза им. Сталина Лопинцеву	- -
3. Председателю колхоза «Коммунар» Арефьеву	- -
4. Капитану м/б «Некрасов» Косинову	- -
5. Мотористу м/б «Некрасов» Чежину	- -
6. Капитану м/б «Бравый» Плеханову	- -
7. Мотористу м/б «Бравый» Третьякову	- -
8. Капитану м/б «Тайфун» Фофонову	- -
9. Мотористу м/б «Тайфун» Филимонову	- -
10. Капитану м/б «Полярная правда» Кузнецову	- -
11. Мотористу м/б «Полярная правда» Стрелкову	- -
12. Капитану м/б «Палия» Быкову	- -
13. Мотористу м/б «Палия» Мотохову	- -
14. Бригадиру колхоза «Мурманец» Сафутиной	Отрез шерсти
15. Бригадиру колхоза «Мурманец» Ивановой	- -
16. Бригадиру колхоза им. Сталина Пушкареву	Отрез сукна
17. Бригадиру колхоза им. Сталина Жидких	- -
18. Бригадиру колхоза «Коммунар» Юнгины	- -
19. Бригадиру колхоза «Коммунар» Еголаеву	- -
20. Бригадиру колхоза «Коммунар» Климешину	- -
21. Бригадиру колхоза «Коммунар» Макееву	- -
22. Зав. школой Сюкиянен	- -

2. На новом этапе (имена)

Люди, чьи биографии читатель найдет в этой главе, проявили себя и в предвоенные, и в грозные «сороковые-фронтовые» годы. Для многих из них вторая половина 1940-х годов стала началом значительных перемен, которые произошли как в рыбной отрасли страны, так и в судьбах промысловиков. Стало ясно, что пришла пора выводить рыболовецкий флот в открытый океан, открывать новые отдаленные районы промысла. А для этого нужны были новая техника, новая организация труда, новые специалисты, новые суда, объединенные в специализированные флоты, и многие из названных здесь людей стали руководителями и капитанами этих флотов и судов. Более подробно о них будет рассказано в других книгах из цикла «Севрыба».

БОРОДУЛИН Георгий Михайлович

08.12.1911, г. Санкт-Петербург – 14.03.1991, г. Ленинград



Хозяйственный руководитель рыбного Мурманска: с 1957 года – начальник Мурмансельди, в 1965–1976 годах – начальник управления Севрыбхолодфлот. Почетный гражданин Мурманска (1997).

С 1928 года работал береговым матросом в Петрокрепости, слесарем, мотористом на катерах. Окончил курсы судовых механиков-дизелистов. С 1932 года в Мурманске: третий механик РТ-56 «Белуга». В 1935 году арестован НКВД, обвинен по ст. 58-6 (шпионаж). Из-за недоказанности обвинения освобожден. Вновь на промысловых судах: второй, в 1938 году – старший механик РТ-55 «Кета».

В начале Великой Отечественной войны вместе со своим судном «Жемчужина Севера» призван на военную службу и в 1941-1945 годах воевал в составе экипажей боевых кораблей Северного флота, был командиром БЧ-5, то есть стармехом корабля.

С 1946 года – в Мурманрыбе: главный инженер приемо-транспортной конторы Кольского госрыбтреста, руководитель подготовки судов для опытных сельдяных экспедиций к Исландии и Шпицбергену. С 1950 года – главный инженер, с 1957 года – начальник Мурмансельди, с 1965 года – начальник управления «Севрыбхолодфлот» (первый руководитель этого флота). Участник освоения круглогодичного лова атлантической сельди, разработки и внедрения на плавбазах нового оборудования.

Награжден двумя орденами Ленина, Октябрьской революции, тремя орденами Трудового Красного Знамени, Отечественной войны II степени, медалями. Автор ряда изобретений.

С 1974 года на пенсии. Автор книг «Неизменным курсом» (1987), «Ничего, кроме правды», которая вышла в Мурманске в 1994 году.

Из статьи журналиста П. Большова к 100-летию Г. М. Бородулина

Есть в его биографии немалая загадка. Во всех анкетах Бородулин писал, что «родился 8 декабря 1911 года на глухой окраине Петрограда в семье служащего». Вот только город в 1911 году, как и сейчас, назывался Санкт-Петербургом, да и понятие «служащий» – очень обтекаемое. Товарищ министр ведь тоже служащий? В любом случае, семья явно была «непростая». Об этом говорит хотя бы то, что младший брат отца служил офицером на «Варяге» с момента постройки крейсера в Филадельфии.

А потом была революция, советская школа-девятилетка, голод, чернила из свекольного сока, гуманитарная американская маисовая каша. И первая работа – береговым матросом в затоне на Неве. Была работа в Ленинградском порту и ускоренные курсы механиков-дизелистов.

В 1932 году началась новая жизнь: Мурманск, должность третьего механика на РТ-56 «Белуга», первые рейсы в море, он называл их «пьяные годы тралфлота» – уж больно беззаветно прикладывались тогда моряки к бутылке. А к нему приклеилось первое мурманское прозвище – Белый Слон. Потому как редкое это было тогда явление: рыбак-трезвенник.

В мае 35-го случилась беда: Бородулина срочно отозвали с промысла и прямо в порту арестовали. «Шпионаж и контрреволюционная деятельность». Уже в перестройку Георгия Михайловича пригласят в КГБ и покажут личное дело. Окажется, что донес на него («разговаривал с иностранцами на иностранном языке»!) сослуживец, обиженный упреками в малограмотности и непрофессионализме. Тоже, между прочим, почетный гражданин. Все-таки маленький у нас город, а тогда был еще меньше.

Выпустили Бородулина через полгода – «за недоказанностью состава преступления». Потому что держался твердо. Нет, он никогда не бравировал, мол, маршалы плакали, как дети, и все подписывали, а я – не сломался. В книге воспоминаний он пишет честно: «Мне крупно повезло – тогда на допросах еще не истязали, добиваясь нужных показаний. Меня только оскорбляли грубой бранью, всячески унижая мое человеческое достоинство. Но ничего не добились... И потом, уже порядочное время спустя, я все еще ощущал какое-то скрытое внимание к своей особе. Это была жизнь в постоянном страхе, как под занесенным над головой топором. Тяжело было, но устоял – не ожесточился, не замкнулся в себе».

Самозабвенно ушел в работу, и вот результат: в 40 лет – главный инженер «Мурмансельди», через шесть лет – ее начальник. А в 1965-м ему поручили создать и возглавить новый «Севрыбхолодфлот». Небывалый в истории рыбной промышленности случай: флотом командует не бывший капитан, а «человек из машины». Впрочем, он весь сплошное исключение из правил...

В «Севрыбхолодфлоте» у Георгия Михайловича было совершенно удивительное прозвище – Отец Родной. Это при всей его требовательности, резкости, непоказной суровости. Он мог карать виновных беспощадно. Но умел и прощать – если видел, что человек оступился, что есть надежда на исправление.

...Запомнил я и совсем другого Бородулина – пенсионера с палочкой, вместе с которым мы с отцом в Ленинграде 24 июля 1980 года ходили на олимпийский футбольный матч сборных Венесуэлы и Замбии. Он, заядлый болельщик, сказал тогда, что на футбол больше не ходит – не нравится ему, как ведут себя зрители (это в вегетарианские-то 80-е, что бы он подумал, увидев нынешних фанатов с баннерами и файерами?).

Потом мы пошли к нему в гости, пили чай с вареньем и пирожками, испеченными женой Александрой Николаевной. Он называл ее «Шура», она его – «Гоша». Гоша?! Свирепый мужик?!

*Газета «Мурманский вестник».
(8 декабря 2011 года).*

БУРКОВ Дмитрий Прокопьевич**1903, д. Верховье Архангельской губернии – ?****Капитан промысловых судов.**

Окончил 4 класса сельской школы. С 1916 года – матрос парусника, с 1920-го – в Архангельском пароходстве, с 1930-го – матрос, тралмейстер на промысловых судах тралового флота. Окончил курсы судоводителей в 1935 году, курсы штурманов малого плавания (1939).

Участник Великой Отечественной войны, защитник советского Заполярья на тральщиках Северного флота.

В 1946–1961 годы – капитан промысловых судов.

Награжден орденом Ленина и медалями.

ДОВОЕННЫЙ УРОВЕНЬ ПРЕВЗОЙДЕН

В первые послевоенные годы часто и заслуженно хвалили экипажи траулеров «Ролик», «Мудьюжанин» и «Полярный». Выступая инициатором социалистического соревнования во флоте, экипаж траулера «Ролик» назвал в своих обязательствах рекордные довоенные цифры: выловить в 1947 году 60 тысяч центнеров рыбы, выработать 65 тысяч банок консервов, 90 тонн рыбьего жира и 100 тонн рыбной муки.

На траулере «Мудьюжанин» была хорошо поставлена массово-политическая работа. Каждый коммунист и комсомолец имел партийное поручение и отвечал за определенный участок работы. На корабле регулярно подводились итоги соревнования вахт, каждый моряк знал, как он работал и сколько получит за свой труд. «Мудьюжанин» был, пожалуй, первым судном, где закрепились постоянные кадры, следовательно, и резко поднялась

квалификация моряков. А в те годы умение быстро поднять и спустить трал, быстро шкерить рыбу определяло успех. Баренцево море, закрытое войной для промысла на четыре года, было еще богато рыбой.

Почти всегда приходил в порт с полным грузом и траулер «Полярный». Капитан В. И. Батырхин, опытный, с довоенным рыбацким стажем судоводитель, работал в свое время под началом И. Н. Демидова.

1947 год принес траловому флоту новый успех: улов составил 1 810 тысяч центнеров, в полтора раза больше, чем в 1946 году.

В среднем на один тральщик было добыто 43 тысячи центнеров, на 5 тысяч выше уловов довоенных лет. Особенно хорошо работали коллективы траулеров «Ролик» (капитан А. И. Сапогов), «Киров» (капитан К. Л. Бурков), добывшие по 60 тысяч центнеров рыбы на траулер.

БУРКОВ Константин Лаврентьевич
03.06.1906, д. Патракеевка Архангельской губернии –
03.12.1964, г. Мурманск

Капитан-промысловик.

С 1920 года – кок, матрос на промысловых ботах и траулерах. После окончания Архангельского мореходного техникума (1933) возглавлял экипажи многих архангельских и мурманских РТ, исполнял обязанности начальника Архангельского тралового флота (1938).

В советско-финскую и Великую Отечественную войны – командир тральщика. Был тяжело ранен.

После войны – капитан траулеров «Киров», «Семга» Мурманского тралфлота. Повторил довоенный мировой рекорд вылова рыбы – 60 тыс. ц (1947). С 1950 года – начальник промразведки, заместитель начальника объединения «Мурманрыба».

Награжден орденами Ленина (1950), Красного Знамени (1940), Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Член ЦК профсоюза рабочих пищевой промышленности. Избирался депутатом горсовета Мурманска.

Умер в Мурманске, на 6-м причале морского рыбного порта, по пути на свое судно. Похоронен на горкладбище.

Имя капитана Буркова носит улица в Мурманске.



ЛИЦОМ К МОРЮ

Из очерка журналиста, штурмана МТФ В. Хряшкова

Есть в Мурманске улица капитана Буркова. Поначалу, когда появилось это название, те, кто знает историю рыбного Мурманска, спрашивали:

– Бурков? Какой? – и приводили имена известных промысловиков. Лишь после установления мемориальной доски были поставлены все точки над «i». Текст на ней гласит: «Константин Лаврентьевич Бурков».

...Поморское село Патракеевка Архангельской области известно тем, что отсюда вышли многие прославленные мореходы. В Мурманском траловом флоте трудились капитаны Степан Дмитриевич Копытов и Константин Лаврентьевич Бурков, чьи имена названы улицы города, а также Дмитрий Афанасьевич Бурков, другие Бурковы и Копытовы, оставившие заметный след в истории флота.

Патракеевка в основном и состояла из домов, где жили Бурковы и Копытовы. По-разному жили семьи. Скажем, были Бурковы судовладельцы, хозяева обширных складов, где все можно было купить для рыбного промысла. Были Бурковы, что шли к дельцам заработать кусок хлеба и покупали у хозяев, когда в кредит, когда с большой переплатой, необходимую для лова снасть.

Лаврентий Федорович Бурков относился к последним. На парусном судне ходил он матросом на Мурман за треской, пытаясь хоть как-то прокормить семью, в которой сам – восьмой. Потом его, как более опытного, поставили на засолку рыбы. Выше этого он не поднялся.

В семейном архиве Бурковых есть фотография дореволюционного времени. На ней

группа мужчин: кто в тройках или просто в добротных костюмах, у некоторых видны цепочки от часов. В заднем ряду в простой косоворотке – вид совсем не праздничный – Лаврентий Федорович. Каждый одевался по доходу.

Такая же участь была уготована и Константину. В одиннадцать лет стал помогать отцу, а в пятнадцать вышел в свое первое плавание на парусной шхуне «Андромеда».

Рейсы совершали по весне за зверем, а летом принимали рыбу от промышленников на Мурманском побережье и доставляли в Архангельск. Неблизким был путь на ненадежной потрепанной шхуне, но молодой моряк с честью выдержал испытания, и это определило его дальнейшую судьбу.

Газета «Рыбный Мурман» (15 февраля 1980 года).

ПЕРВАЯ НАГРАДА КАПИТАНА

Из очерка в газете «Комсомольская правда»

...Юношество Буркова было отдано матросской работе, а теорию судовождения он изучал уже в 25 лет в Архангельском мореходном техникуме, на вечернем отделении. Окончание обучения совпало с первым спуском на воду «рыболовного комбайна» Мурманской судовой верфи. Так волею обстоятельств капитанское крещение недавнего курсанта и морское крещение рыболовного комбайна № 1 пришлось на один и тот же рейс.

Первой наградой за ударную работу на промысле стал для Константина Лаврентьевича именной подарок наркома: карманные часы – большая серебряная луковица. Капитан хранил и берег их до того дня Великой Отечественной войны, когда советские люди начали сбор денежных средств и изделий из благородных металлов в фонд обороны. В квартире Бурковых самой большой ценностью оказались эти наркомовские часы да еще серебряные столовые ложки. Надо ли говорить, что Мария Владимировна, жена капитана, сдала и то и другое.

С 1938 года Бурков стал исполняющим обязанности начальника Архангельского тралового флота. Через год началась Зимняя война (советско-финская), в которой Константин



Капитан К. Л. Бурков с семьей

Лаврентьевич принял самое непосредственное участие. Он был среди тех, кто освобождал Печенгу. Бурков первым ступил на причал печенгского порта и разминировал его.

Великую Отечественную Бурков прошел на тральщике ТЩ-38. В боях он был тяжело ранен, но совершил немало героических поступков...

После войны судно Буркова неоднократно проходило Баренцево море, вылавливая вражеские мины, чтобы обеспечить безопасную ловлю рыбы. Интересно, что в это время, в 1947 году командой Константина Лаврентьевича был повторен довоенный рекорд вылова: 60 тысяч центнеров — несмотря на то, что у капитана почти не действовала рука...

Он был удивительно бескорыстен. Имея после войны право на пенсию по ранению, сказал жене: «Ты уж не обижайся. Я эти деньги получать не могу и не буду». Капитан 1-го ранга Константин Лаврентьевич Бурков скончался 3 декабря 1964 года от разрыва сердца на шестом причале рыбного порта.

С сайта <http://murmansk.kp.ru> (газета «Комсомольская правда»).

К. Л. БУРКОВ – ПОТОМСТВЕННЫЙ РЫБАК

Из очерка капитана, ветерана войны и труда В. Доричева

...Поздней осенью 1946 года капитан К. Л. Бурков повел траулер «Киров» в первый послевоенный рейс. Промысел РТ-29 вел в районе Канина. Сразу же встретилось немало трудностей в технике работы с тралом и в обработке рыбы. Новички не имели понятия о траловом лове. Их предстояло обучить рыбацкой профессии... В первом же рейсе экипаж траулера выдержал экзамен на зрелость, не уронил былой славы стахановского РТ «Киров». При плане 215 тонн моряки доставили в порт 219,5 тонны рыбы.

В 1947 году экипаж взял обязательство выловить 60 тысяч центнеров рыбы. Началась настойчивая борьба за выполнение принятого обязательства. В результате за 16 рейсов в 1947 году РТ-29 добыл 60 278 центнеров рыбы в сырце, выполнил государственный план на 123 процента. Из добытой рыбы моряки выработали 34 318 центнеров полуфабриката, из них свежей — 16 121 центнер. Годовой план был перевыполнен по всем показателям.

Траулер находился в море 309 суток, междурейсовые стоянки в порту моряки сократили до минимума. Они составили в среднем 2,9 суток вместо 4,8 по плану.

К. Л. Бурков умел ловить рыбу. Не зря его считали на флоте «уловистым» капитаном. Он был требовательным командиром, целеустремленным человеком. Дисциплинированный, трудолюбивый моряк не любил разгильдяев, а особенно тех, кто не хотел добросовестно и честно работать. Он регулярно следил за тем, как работают матросы, мастера по добыче и обработке рыбы, консервщики. Он помогал им, учил лучшим приемам. Константин Лаврентьевич неустанно заботился о своих подчиненных, оказывая им помощь в том или другом вопросе. Среди экипажа он пользовался непререкаемым авторитетом. Моряки любили, уважали своего капитана.

Автору этих строк выпала честь работать на РТ-29 «Киров» — в январе 1947 года меня направили на него матросом. В марте я ушел учиться, а в мае 1948 года меня вновь направили на траулер «Киров» — уже третьим помощником капитана. Четыре промысловых рейса я работал на нем в этой должности. Из каждого экипаж доставлял в порт полные трюмы рыбы. Для меня РТ-29 был как бы рыбацким «университетом». Я благодарил судьбу за то, что мне пришлось работать с таким опытным капитаном-промысловиком. Я узнал его и как человека смелого, вдумчивого, серьезного, рассудительного. На службе Константин Лаврентьевич был строгим, взыскательным, а в жизни — доступным, справедливым, чутким человеком...

Газета «Рыбный Мурман» (№ 2 1988 года).

ВАРЗУГИН Федор Егорович**? – начало 1950-х****Капитан рыболовных судов.**

В 1947 году руководил экипажем РС-49 «Харлов». Один из зачинателей в конце 1940-х годов поиска и дрейфтерного промысла сельди в открытом море.

РАПОРТ***Из очерка инженера главка «Севрыба» Е. А. Вайнбура***

Однажды достал капитан Таран из внутреннего кармана пиджака бумажник, покопался в нем. Гляжу, извлек он оттуда какую-то бумажку, расправил ее и протянул мне:

Репорт. Капитану РС-49 «Харлов» тов. Варзугину Ф. Е.

Довожу до вашего сведения, что матросом Кошечкиным С. П. сделано следующее: съедено у моториста Дегтярева Н. К. полторы буханки хлеба и сахару 200 граммов, у повара на камбузе поджаренную кашу на сливочном масле и в кубрике тоже приступил есть кашу, которая не положена ему. Прошу вас, товарищ капитан, принять меры. Так что дальше это дело нетерпимо.

14/II 1947 года, ст. мех. (подпись неразборчива).

Я прочитал и спросил: откуда у него этот рапорт. Адресован он не ему, а Варзугину, которого уже давно в живых нет...

И вот что он мне рассказал:

– Дело было в 1947 году. Заглянул я как-то на «Харлов» к капитану Варзугину. Был такой расчудесный старикан, поисковик отменный. В тесной каюте у него всегда было жарко натоплено и стоял густой, спертый дух порченной рыбы. Это выдерживал он в рундуке, поближе к отопительной трубе, отваренную треску до состояния «зрелости». А зрелость определялась силой испускаемого ею специфического запаха.

– Ежели треска без душка – это не треска, – говорил он. – Мы едим тресочку только с душком... Чтобы в нос шибало – только так... Запашистость обязательно должна быть – вкус у нее тогда наипервейший...

Посидел я у Варзугина, поговорили с ним о том о сем, и уже уходить собрался, гляжу – на столе лежит вот эта бумажка.

Прочитал я ее и спрашиваю:

– Что думаешь делать с этим Кошечным?

– Ленинградскую блокаду он перенес, – сказал, насупившись, Варзугин. – Потерял там отца, мать, сестер... Сам-то выжил, а все еще квелый, хоть уж времени от блокады прошло порядочно... Ему всего-то сейчас восемнадцать, а тогда он совсем ребенком был... Сам знаешь, молодое деревце, ежели листочки распустит, а тут ранние заморозки ударят... Каково ему?

– Ну, и что же ты предпринял? – спросил Таран.

– Известно что: перво-наперво вызвал его... Он мне и рассказал все это... «Наголодался я очень, – говорит. – Не могу на еду спокойно смотреть... Знаю, что нельзя, а руки тянутся»... Худой он очень, в чем душа держится... Опосля я с людьми поговорил, и все мы порешили откормить парня...

– История, вроде, и незамысловатая, а наводит на размышления... – заключил свой рассказ Таран.

Газета «Рыбный Мурман» (№ 22-23 1974 года).

ГЛУШКОВ Константин Степанович

1910, д. Вторая Глушковская Вятской губернии – ?

С 1943 года – капитан на промысловых судах Мурманского тралового флота, с 1949 года – начальник Мурманского морского рыбного порта.

Работал разнорабочим на металлургическом заводе, заведовал избой-читальней, служил в военно-морской пограничной охране. После окончания Архангельского морского техникума (1939) ходил в море третьим, вторым, старшим помощником капитана в Мурманском тралфлоте.

В 1941–1943 годы – командир сторожевого корабля Северного флота. Затем снова на промысловых судах МТФ.

ГРОЗНИКОВ Алексей Андреевич

Капитан СРТ «Книпович», участник промысловой экспедиции к берегам Северо-Восточной Исландии в 1948 году.

В годы Великой Отечественной войны возглавлял экспедицию к берегам Новой Земли за сбором яиц на птичьих базарах. Участниками экспедиции в основном были подростки из Архангельска. Н. А. Вурдов пишет в книге «Робинзоны студеного острова»:

«Никто из играющих не заметил, как в трюм спустился начальник экспедиции Алексей Андреевич Грозников. Это был плотный, коренастый мужчина с густыми, черными с проседью волосами и пышными усами. Скуластый, узкоглазый, он чем-то был похож на неповоротливого сердитого моржа. На самом же деле – мы в этом убедились позже – он был добрейшей души человеком, а ловкости и проворства, когда требовалось, у него хватило бы и на двоих молодых.

Мы слыхали от старых моряков, что наш начальник очень смелый и удачливый капитан, его судно всегда приходило с моря с полным уловом. Когда началась война, Грозников находился в Германии, принимал новый тральщик. Только через два месяца его смогли обменять на какого-то немецкого торгового представителя».

Промысловая экспедиция к берегам Исландии, в ходе которой Грозников командовал СРТ «Книпович», прошла успешно.

– Какое тогда время было! – вспоминал матрос траулера «Муссон», а впоследствии прославленный капитан Мурмансельди А. И. Мороз. – Возвращались мы с промысла всем «флотом», в кильватер друг другу. На мачтах флаги расцвечивания, в воздухе ракеты. Мимо плавбазы «Тунгус» проходили. Там все как есть на палубе собрались, кричат:

– Привет победителям!

– Ура!

...А в Кольском заливе, от Росты до родного причала, мурманчане музыкой, ракетами встречали.



ГУНИН Яков Алексеевич

**06.08.1914, д. Ворзогоры Архангельской губернии –
24.06.1990, г. Мурманск**

Капитан дальнего плавания, капитан-промысловик, почетный гражданин Мурманска (30.09.1986).

В 1929 году 15-летний Яков Гунин становится учащимся Архангельского морского рыбного техникума. Первую практику проходил в Мурманске на траулере «Максим Горький». После окончания техникума (1932) поступил на работу в объединение «Рыбпром». Ходил в море третьим, вторым, старшим помощником капитана. С 1937 года – капитан на судах Мурманского тралфлота (первым был РТ «Кета»).

В годы Великой Отечественной войны командовал кораблями Северного флота, переоборудованными из рыболовных судов (СКР-17, бывший РТ «Скумбрия», ТЩ-35, бывший РТ «И. Папанин»).

В 1946 году снова в тралфлоте. Участник сельдяной экспедиции конца 1940-х годов. В 1950–1953 годы – заместитель начальника, начальник Исландской и Шпицбергенской сельдяных экспедиций. С 1953 по 1957 год – начальник Мурмансельди, затем до 1980 года – капитан-флагман и заместитель начальника МТФ.

Награжден орденами Ленина, Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени, «Знак Почета», Красной Звезды, медалями.

В 1990 году вышел на пенсию.

Его именем назван современный супертраулер Мурманского тралового флота МИ-0470 «Яков Гунин» (30 июля 1997 г.)



ДУГЛАДЗЕ Илья Иванович

15.08.1903, г. Поту (Грузия) – 14.11.1970, г. Одесса

Военный и промысловый капитан.

Окончил школу рулевых учебного отряда Черноморского флота (1926), Одесский морской техникум (1931). С 1923 года – матрос Потийского торгового порта, матрос-рулевой Черноморского флота, командир отделения рулевых Амурской военной флотилии.

С 1931 года – помощник капитана на судах Севторгфлота, с 1934 года – старший штурман, капитан РТ-58 «Спартак», РТ-30 «Уссуриец» Мурманрыбы, с 1939 года – командир сторожевого корабля «Заря», военного тральщика ТЩ-32 «Лосось» (бывшего РТ-46). Этот тральщик под командованием И. И. Дугладзе прошел 27 775 миль, из них 5 514 – с тралом, провел 98 конвоев, уничтожил 19 акустических мин, 5 – антенных, 15 – ударных, 10 раз подвергался ожесточенным налетам немецких самолетов, сбросивших на тральщик примерно 10 тонн бомб. Многие моряки ТЩ-32 были награждены орденами и медалями, а сам корабль стал Краснознаменным. Редчайший случай!

В 1944–1945 годах – командир минного заградителя «Мурман» Беломорской военной флотилии. Участник перегона транспортных судов, полученных в счет репарации из Германии в СССР.

В 1949 году – первый руководитель управления «Мурмансельдь». С 1953 года – капитан БМРТ «Жигулевск» и других судов.

Награжден двумя орденами Красного Знамени (1943, 1944) и орденом Отечественной войны I степени, медалями.

С 1962 года на пенсии.

В книге «Океанская вахта» М. И. Каргин пишет: «На плечи Ильи Ивановича Дугладзе легла тяжелейшая нагрузка по организации нового промыслового флота. Вначале не было ни флота, ни коллектива, не было и подходящего места базирования. Удивляют его настойчивость и мужество, с которыми он взялся за такое сложное новое дело. При этом о нем, как о человеке и моряке, известно немного. До конца не ясны причины, почему этот человек, так много сделавший, оказался в тени и сейчас фактически забыт, а напрасно».

И еще одна цитата, на этот раз из книги А. В. Абакумова «Проверено жизнью»:

«Вернусь к неоднозначной личности И. И. Дугладзе...

Начальником он был своеобразным. Вспоминаю нашу встречу уже не как с начальником флота, а как с пенсионером. Встретились в Одессе, где он довольно-таки благополучно устроился на отдыхе. Стали говорить.

– Скажи, Александр Викторович, хорошим я у вас был начальником или плохим? – задал он мне вопрос.

– Вы, Илья Иванович, были и не особенно хорошим, и не особенно плохим начальником, – ответил я ему. – Одна черта очень не нравилась мне и другим: вы много обещали, но мало делали для людей, а люди все время ждали выполнения обещаний.

Он мне ответил:

– У вас, русских, есть национальная черта: вы любите сказки, обещания, и долго-долго, упорно ждете выполнения этих обещаний...»



ИЛЬИН Александр Карпович



Капитан-промысловик.

В начале 1930-х годов по комсомольской путевке приехал в Мурманск, работал на возведении судоремонтного завода. В 1936 году пошел матросом в море на промысловых судах. Перед войной командовал катером службы связи, в годы Великой Отечественной войны – боевым катером.

После войны окончил ШУКС, получил диплом штурмана. Работал третьим, вторым, старшим помощником капитана, с 1946 года – капитаном промысловых судов.

В середине 1960-х годов в море ходили два сына Александра Ильина – Игорь и Виктор.

НОВАЯ РЫБОПРОМЫСЛОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

За годы послевоенной пятилетки рыбаки Советского Заполярья проделали большую работу по освоению новых районов промысла сельди. Организовывались и посылались специальные экспедиции к берегам Исландии и к острову Шпицберген. Колхозный флот производил лов сельди у берегов Мурмана. В целях дальнейшего развития сельдяного промысла в Мурманске организовано управление «Мурмансельдь». Приказом министра рыбной промышленности СССР ему передаются плавучие базы «Тамбов», «Тунгус», «Онега» и «Память Кирова». В состав промыслового флота «Мурмансельди» будут включены средние рыболовные траулеры «Олег Кошевой», «Кораблестроитель», «Гроза», «Голец», «Сазан» и другие.

Новое управление будет являться рыбодобывающей и рыбообрабатывающей организацией.

Из газетных публикаций конца 1940-х годов.



На промысле



В порту зимой

ЗЕМСКОВ Василий Сергеевич **1912 – конец 1970-х, г. Мурманск**

Капитан дальнего плавания.

С начала 1930-х годов начал работать на промысловых судах Северного бассейна, с 1939 года – капитаном. Многие из его воспитанников впоследствии стали умелыми судоводителями.

В годы Великой Отечественной войны возглавлял экипаж РТ-17 «КИМ», под обстрелом врага добывал рыбу. В одном из рейсовых донесений сообщал: «...2 апреля обстрелян вражеским самолетом, сброшенная бомба разорвалась в трех метрах от борта».

Один из первых капитанов на судах Мурмансельди. В 1960-е годы возглавлял экипажи плавбазы «Северодвинск», танкера «Пирятин», транспортного рефрижератора «Алексей Венецианов».



383

Перед броском в Атлантику

СУДЬБА КАПИТАНА ЗЕМСКОВА

Из книги военного корреспондента Н. Михайловского

Мурманск всегда был рыбацким городом. Он оставался им и в годы войны. Приторный запах трески перемешивался с гарью пожарищ. В рыбном порту я видел наполовину разрушенные цехи, но рыбаки Мурманска не прекращали снабжать Красную Армию, флот, страну свежей и соленой рыбой, консервами.

Меня познакомили с одним из знаменитых в те дни капитанов Мурманска – Василием Земсковым. Мы с ним встретились на траулере «КИМ». Земсков, высокий красивый мужчина, со смуглым лицом и редкостной белизны зубами, принял меня дружески, как старого знакомого. В каюте было тепло, и мне показалось странным, что он сидит в ватных брюках и меховом жилете, в валенках выше колена.

– Прихворнул малость, – объяснил Земсков.

Когда я спросил о болезни, он как-то невнятно ответил:

– Болезнь хроническая, в плену нажитая.

И капитан рассказал, что с ним произошло.

Мы помним первые дни войны. Частые сигналы воздушной тревоги. Толпы настороженных людей возле уличных репродукторов. Полные волнения и душевной боли проводы на фронт. Прощальные поцелуи и расставание.

Но может ли все это сравниться с тем, что пришлось увидеть и пережить нашим людям, которых война застала в самом логове врага – в Берлине, лицом к лицу с фашистами.

Такая судьба постигла Земскова и еще двенадцать моряков тралового флота. Накануне войны их командировали в Германию принять траулер, построенный немцами, и перегнать его в Мурманск.

Они жили в Берлине. 22 июня 1941 года на рассвете наших моряков разбудил отчаян-

ный стук в двери. Полицейские врывались в номера гостиницы, ворошили чемоданы, под конвоем выводили моряков на улицу.

— Мы были ошеломлены и решили, что замышляется какая-то гнусная провокация, — рассказывал Земсков.

— Мы пытались протестовать, но бесполезно. Можно говорить с людьми, а фашисты не люди. Зверье!

У тринадцати советских моряков отобрали вещи, документы, их посадили в машину, окованную железом, и повезли в тюрьму. Там приказали раздеться. Голыми завели в камеры, бросили арестантскую одежду.

В камере появились гестаповцы. Проходя вдоль нар, они ненавидящими глазами смотрели на заключенных.

Сто граммов хлеба и суп с червями — это была единственная еда моряков. Не мудрено, что силы их быстро истощились, люди едва держались на ногах.

Когда у гитлеровцев были успехи на фронтах, в камеры приносили газеты, и начиналось безудержное хвастовство. Если тюремщики являлись без газет — значит нечем было похвастать. Однажды Земсков в разговоре с гестаповцем имел смелость сказать, что раньше газетные вкладыши с траурными рамками выходили на двух страницах, а теперь не хватает и четырех полос. Гестаповец возмутился, с шумом выскочил из камеры, и три дня Земсков просидел в карцере без воды и пищи.

Была одна особенно запомнившаяся ночь, когда сигналов воздушной тревоги не подавали, но неожиданно-негаданно на Берлин посыпались бомбы. С опозданием вспыхнули и заметались лучи прожекторов, ударили зенитки. Тюремная охрана в панике бросилась в убежище. Утром в немецких газетах появилось сообщение о налете английских самолетов, а спустя несколько дней, когда наши моряки, вырванные из лап гестапо, были уже на югославской земле, в пути на Родину, они узнали, что в ту самую ночь на Берлин совершила первый налет наша советская авиация.

...От прошлого нить нашей беседы протянулась к делам, которыми теперь поглощен Земсков. Он рассказывал о рыбе, о ее хитрых повадках, и чувствовалось, что у него за плечами богатый опыт.

— Вы много лет плаваете? — спросил я.

— Нет, не очень. Всего двенадцать годков, — ответил он, почему-то смутившись. И тут же начал вспоминать, как до войны траулеры ходили с полным освещением, а теперь все сложные работы: и спуск, и подъем трала, и обработку рыбы — приходится производить в темноте, что называется, на ощупь.

И все-таки удача сопутствовала Земскову. 235 тонн рыбы доставило его судно из последнего рейса. Тут же на траулере моряки изготовили 4 тысячи банок консервов и 4 тонны рыбьего жира. Все это через несколько дней было отправлено на фронт.

— Наше дело такое: не спишь, когда нет рыбы, и не спишь, когда она есть, — добродушно заметил Земсков.

Во время нашего разговора явился диспетчер порта и спросил Земскова, потребуется ли ему уголь.

— Давай, давай уголек, — весело проговорил Земсков и, взглянув на часы, объявил: — через двадцать минут пойдем бункероваться.

Он приказал помощнику готовиться к переходу в угольную гавань и, на ходу надевая кожаное пальто, сообщил, что утром траулер уходит в новый рейс.

Земсков и в этом рейсе опередил всех рыбаков Мурманска, стал лидером тралового

флота. Команда траулера завершила выполнение годового задания раньше установленного ей срока.

* * *

...И в 1960 году, впервые после войны приехав в Мурманск, я обратился в управление тралового флота, чтобы узнать, где теперь Василий Сергеевич и что с ним.

— Он по-прежнему в Мурманске. Но, к сожалению, тяжело болен, — сообщили мне там. Я позвонил Земскову домой и услышал в трубке глухой, расслабленный голос.

Василий Сергеевич сразу вспомнил меня и нашу последнюю встречу в морозный день 1943 года, когда его траулер, обросший льдом, разрисованный инеем, стоял у причала, и проворная лебедка бадью за бадьей выгружала промерзшую рыбу.

Сколько лет прошло с тех пор! И вот мы снова встретились. Василий Сергеевич такой же великан и богатырь. По виду — точно живой типаж известной картины Васнецова. Никогда не скажешь, что он перенес долгую болезнь и опасную операцию. А ведь все это выбило его из привычной колеи и приковало к берегу.

Однако настоящий моряк всегда верен своему делу. И не о болезни говорил Василий Сергеевич в часы нашей встречи. Он с увлечением рассказывал мне, как моряки «Мурмансельди» осваивали промысел в Северной Атлантике и доказали, что сельдь можно ловить не только в летние месяцы, но и зимой.

Он терпеливо объяснял все тонкости и премудрости сельдяного промысла, которому посвятил не один год, доказывал, как важно учитывать, находясь в океане, и метеорологическую обстановку, и температурные условия, и направление ветра... Казалось бы, какое это имеет значение: дует ли северный, северо-западный или восточный ветер? Оказывается, имеет и притом большое.

Просидев в гостях у Василия Сергеевича до поздней ночи и уже собравшись уходить, я имел неосторожность сказать, что теперь, видимо, в связи с болезнью Земскову придется работать на берегу.

Что тут было! Он расстроился и с обидой заявил:

— За кого вы меня принимаете? Расстаться с морем? Нет! Это все равно, что прекратить жизнь. Я только потому и согласился на операцию, что врачи обещали вернуть меня на корабль.

Я не посмел возражать Василию Сергеевичу. Мы расстались.

...Прошло недели три, и я снова позвонил Земскову. Его жена — умный и заботливый друг, Вера Васильевна, сообщила:

— Да он уже в море. Повел плавбазу на ремонт. А потом пойдет снова в Атлантику. Вы его мало знаете. Это же неугомонный человек!

Книга «Девять баллов», Мурманск. 1962.

От автора-составителя. Надо сказать, что факт нахождения в плену в начале войны прибывших в Германию за новым траулером тралфлотовцев находит свое подтверждение не только в этом документальном очерке столичного военного корреспондента и писателя Н. Михайловского. Хотя возвращение капитана Земского в Мурманск кажется фантастическим. В послевоенных газетах этот случай замалчивался. И сейчас вряд ли кто-то возьмет на себя смелость отделить правду от вымысла.

КОРОЛЬКОВ Геннадий Павлович

1895, с. Сумской Посад Архангельской губернии – 17.11.1955, г. Мурманск



Капитан-промысловик, лауреат Сталинской премии.

С юношеских лет ходил на елах к Мурманскому берегу на тресковый промысел. Окончил в Мурманске курсы судоводителей (1931) и курсы штурманов малого плавания (1939).

Ходил штурманом, капитаном на мотоботах Муррыбак-колхозсоюза. С 1934 года – капитан рыболовных сейнеров «Нокуев», «Таймень». С 1940 года – начальник промотордела Морзверьбпрома, зам. начальника этой организации.

Участник Великой Отечественной войны, защитник советского Заполярья.

В 1947–1948 годы – капитан на промысловых судах, осваивал круглогодичный лов рыбы в Северной Атлантике. В 1951 году по инициативе экипажа РТ «Семен Дежнев», который возглавлял Корольков, было развернуто соревнование

за достижение высоких уловов, лучшее использование техники. Капитан-флагман Мурмансельди.

Делегат XIX съезда КПСС (1952). Последние годы возглавлял Мурманскую сельдяную североатлантическую экспедицию.

Награжден тремя орденами Трудового Красного Знамени.

Его именем был назван СРТ-р-723 Мурмансельди.

КОРОЛЬКОВЫ

Из воспоминаний племянника Г. П. Королькова Ю. Б. Королькова

Село Сумской Посад расположено на побережье Белого моря в Онежском заливе.

Чем занимались жители села? На островах вываривали соль, потому что в наши места она привозилась из Норвегии. Были там и старинные корабельные мастера, которые строили парусники и елы, на которых доходили до берегов Новой Земли, Норвегии и даже Англии. Охотились весной на тюленей, зимой ловили навагу, весной и осенью – сельдь. Добычу продавали купцам, которые увозили ее в Норвегию, а оттуда привозили медную посуду и плотницкий инструмент.

В селе получила начало династия моряков Корольковых, одним из представителей которой является известный всем морякам Геннадий Павлович, брат моего отца.

Дед мой – Павел Ефимович Корольков, в 17-18 лет нанялся к купцу на зверобойный промысел. Пошли они на паруснике к Новой Земле. На берег вышли четыре человека: трое уже пожилых и Павел – молодой. Ушли в глубь материка подыскивать место для зимовки. А в это время поднялся шторм, надвинулись льды, и паруснику пришлось уйти. Хозяин выгрузил все, что можно оставить: продукты, боезапасы, паруса – и написал записку: «Земляки, надвигаются льды, стоять невозможно, о семьях не беспокойтесь». Слово свое сдержал, семьи материально обеспечил. А весной с первым попутным ветром побежал к Новой Земле.

Зимовка была длинной, охота удачной. Но к весне стали кончаться продукты... Старшие

товарищи, обессиленные, лежали, когда Павел увидел парусник и с радостной вестью вбежал в зимовку. Купец расплакался – не надеялся застать живыми. Погрузили песцов, шкуры моржей и пошли в Сумской Посад.

Вернувшись, Павел Ефимович построил дом, женился. В семье было тринадцать детей, но в живых осталось только шесть – братья Федор, Геннадий, Борис, Александр, Владимир и Павел.

Трудное детство выпало на их долю. Валенки – одна пара на троих. В школу, правда, ходили исправно, а побегать на улице – в очередь. Дед умер молодым, в годы военной интервенции. Лошадь пришлось продать, остались только дровни. Весной нужно было заготавливать дрова. И вот шесть парней: двое старших, Федор и Геннадий – в оглобли, двое средних, Борис и Александр – подстегными, а младшие, Паша и Вовка – загребными. Нарубят, напилят и до свету по насту приволокут сани, нагруженные доверху дровами...

Подросли старшие: Федор, Геннадий и Борис, стали ходить на Мурман. Своей елы не было, так брали «напрокат» или входили в пай в семью, где было мало мужчин.

В весенний период, когда море освобождается ото льдов, выходили в Баренцево море...

Треску сдавали скупщикам-судовладельцам, которые по-прежнему увозили ее в Норвегию. Иногда сами рыбаки разделявали рыбу и солили. И так продолжалось все лето. В сентябре промысел заканчивался, расходились по своим селам.

Когда пришли с Мурмана, старшие Федор и Геннадий стали учиться. В нашем селе была небольшая школа навигационных наук. Держал ее и преподавал в ней бывший купец-судоводитель Рюхин. Учил он будущих моряков мореходным наукам.

Окончив эту школу, старший брат Федор уехал в Архангельск. Сначала работал штурманом, а вскоре стал капитаном. Легче стало жить семье – заботу о ней взял на себя Федор. Уехал Геннадий в Мурманск, где также начал со штурмана и вскоре стал капитаном на судах «Морзверрыбпрома».

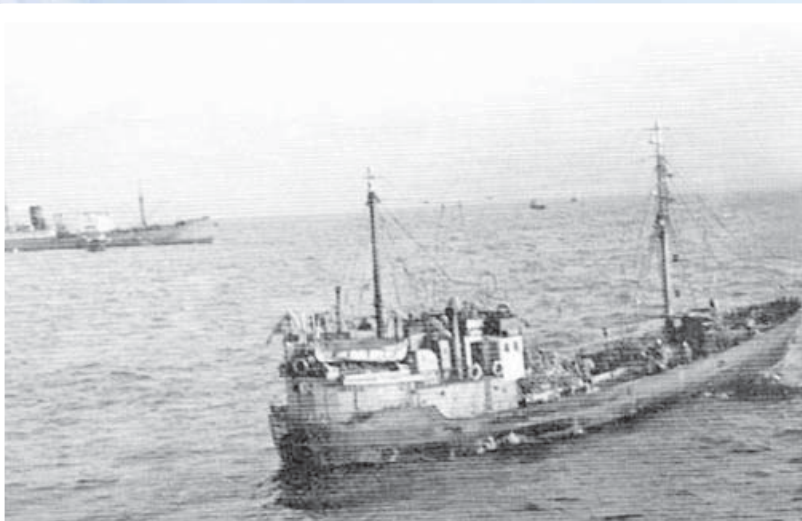
В 1941 году, когда началась Великая Отечественная война, старшего брата Федора уже не было, он умер за год до ее начала. Четыре брата ушли на фронт. Один Геннадий Павлович остался в «Морзверрыбпроме». Флот был действующим. Многие экипажи выполняли государственные задания. Ему было присвоено звание капитана третьего ранга.

Мне пришлось проводить на фронт отца и дядю Володю. Из Териберки, где мы тогда жили, в один день мобилизовали всех рыбаков.

Отец служил в береговой обороне Северного флота, участвовал в освобождении Печенги. Владимир Павлович служил в зенитной артиллерии, охранял подступы к Мурманску. Александр Павлович, так как был механиком, был командиром БЧ-5, служил на подводных лодках, затем на тральщиках освобождал от вражеских мин проходы в проливах. Павел Павлович – снайпер-разведчик, получил ранение на передовой около Норвегии, попал в госпиталь в Вологду, а потом от Москвы дошел до Берлина. На Север не возвратился.

Геннадий Павлович в 1942 году на дрефтере-траулере «Авангард» был направлен на зверобойный промысел в Горло Белого моря. Бот зажало льдами, вышло из строя рулевое управление. Кончилась провизия, топливо, сели аккумуляторы. Начали сжигать все деревянное, что не имело существенного значения для корабля. Геннадий Павлович сам лично принялся шить паруса.

И вот в весеннюю подвижку льда на парусах бот подошел к мысу Черный. Геннадий Павлович все эти места знал отлично. Когда пришли в Дроздовку, один из местных жителей



На промысле сельди



быстро зарезал оленя и дал всей команде выпить по стакану горячей крови. Эта кровь буквально спасла жизнь выбившихся из сил людей. Затем был вызван военный тральщик, на котором экипаж получил необходимую медицинскую помощь и прибыл в порт Мурманск.

...Беда обошла нашу семью стороной, все братья вернулись с войны. Александр Павлович по состоянию здоровья был вынужден уйти с флота. Он уехал в Сумской Посад. Мой отец остался на флоте капитаном в Беломорской моторно-рыболовной станции. Павел Павлович обосновался в Москве, Владимир Павлович поехал в Ленинград, там закончил техникум, получил специальность мастера лова, в управлении «Мурмансельдь» работает до настоящего времени.

В 1947-1948 годах Геннадий Павлович в числе первых осваивал круглогодичный лов сельди на просторах Северной Атлантики. Плавал он тогда на судне «Сазан».

Тяжелая молодость, трудности рыбацкой жизни рано подорвали здоровье Геннадия Павловича. На пенсию он вышел пятидесяти лет, была ему назначена персональная. Получил ее один раз, а когда принесли во второй, его уже не было в живых. Скончался на руках братьев. Был у него инфаркт миокарда, болели почки.

У Геннадия Павловича много осталось учеников. Хочется вспомнить о капитане Прибыткове Василии Ивановиче. Он тоже помор – с побережья Онежского залива. В войну был боцманом на подводной лодке, которой командовал Герой Советского Союза Лунин.

Когда Прибытков узнал мою фамилию, спросил, кем я прихожусь Геннадию Павловичу. И сказал: «Сделал из меня Геннадий Павлович капитана, а я из тебя штурмана сделаю». И сдержал свое слово.

Ученик Геннадия Павловича капитан Александр Аркадьевич Полежаев плавал на судне, носящем имя учителя. Он сказал как-то: «Забыли мы Геннадия Павловича. Судно носит его имя и я докажу, что для меня он всегда жив – без плана не вернусь». И доказал. В отчете о рейсе он указал, что экипаж работал в честь капитана Королькова.

**Газета «Рыбный Мурман»
(№ 51 1974 года).**

КУЗНЕЦОВ Матвей Иванович

07.1902 – ?

Старейший капитан-поисковик Мурманского тралового флота.

С конца 1920-х годов – в тралфлоте. В середине 1930-х годов – капитан поискового РТ-43 «Рыбец». С середины 1940-х, командуя экипажем поискового траулера «В. Головнин», выполнил большую работу по освоению отдаленных районов промысла Баренцева моря. Им были созданы первые планшеты Медвежинской банки и ряда других, его исследования легли в основу создания промысловых лоций.

Капитан-наставник МТФ. Со страниц рыбацкой газеты давал промысловикам конкретные советы, рассказывая об особенностях тех или иных районов промысла.

В начале 1960-х годов – капитан учебного судна «Краб», на котором проходили практику курсанты мореходных училищ всей страны. Воспитал не одно поколение судоводителей-промысловиков.

На пенсии с апреля 1965 года.

Награжден орденом Ленина (1951).



*На промысле и у причалов
Мурманского рыбного порта*





МАКЛАКОВ Андрей Яковлевич

17.10.1906, д. Солза Архангельской губернии – 29.07.1976, г. Петрозаводск



Капитан на промысловых судах Мурманского тралового флота, Герой Социалистического Труда (13.04.1963).

Трудовой путь начал в сетевязальной мастерской в Архангельске. В 1921 году – матрос на рыболовном траулера «Пинагор» (капитан И. Н. Демидов), затем помощник тралмейстера, тралмейстер. Окончил курсы по программе среднего мореходного училища, стал судоводителем.

С 22.06.1941 года на Северном флоте: боцман сторожевого корабля, затем – командир катера СКА-217. Участвовал в высадке десанта на территорию врага.

После войны снова в тралфлоте: штурман РТ «Полярный», капитан РТ «Ленинград» (с 1945 по 1962 год был капитаном на 13-ти рыболовных траулерах). Возглавлял экипажи СРТ Мурмансельди.

Освоил скоростные промысловые рейсы. Инициатор организации свежеевых рейсов, перехода на отстающие суда и выведения их в передовые. Активный рационализатор, создатель разноглубинного трала для промысла сельди. Одним из первых стал осваивать БМРТ.

Депутат Верховного Совета СССР (1954–1956). Член Мурманского ОК КПСС (1960).

Награжден двумя орденами Ленина и орденом Красного Знамени.

С 1965 года на пенсии.

Имя капитана Маклакова носит улица в Мурманске и большой автономный траулер МТФ. Поэт К. Веснин посвятил капитану Маклакову поэму «Золотая Звезда», в которой есть такие строки:

*Легли твои дороги
на норд, на вест, на ост.
Ты был порукой многим
И по-моряцки прост.*

*Своей души богатство
Не прятал под замком:
Уж коль за дело братья,
То братья с огоньком!*



**А. И. Микоян вручает
Звезду Героя Социали-
стического Труда
А. Я. Маклакову**

Фото Б. А. Соколова

МАТРОСОВ Игорь Ростиславович

18.06.1906, г. Санкт-Петербург – 23.09.1974, г. Ленинград

Специалист в области техники промышленного рыболовства, изобретатель (якорь Матросова знают моряки всех стран).

Окончил промышленный техникум в Ленинграде (1926).

10.04.1930 года арестован, осужден по статьям 58-10 («пропаганда или агитация, содержащие призыв к свержению, подрыву или ослаблению советской власти...») и 58-11 («всякого рода организационная деятельность...») к трем годам лагерей.

С 1934 года работал на предприятиях рыбной промышленности в Ленинграде, Архангельске, Астрахани. С 1937 года – инженер, начальник конструкторского бюро Мурманской судовой верфи.

В годы Великой Отечественной войны защищал блокадный Ленинград, в апреле 1942-го был командирован в Москву в Наркомат рыбной промышленности «для проведения специальных работ по проектированию».

С 1945 года – главный инженер экспериментальной базы Мурманского тралового флота. С 1953-го – начальник деревообрабатывающих цехов треста «Мурманрыбстрой», затем – начальник производственных предприятий строительного треста «Главмурманрыбпром», с 1956 года – ст. групповой механик, ст. инженер управления МТФ. В 1960–1969 годы – конструктор I категории, руководитель группы патентов КБ, ведущий конструктор отдела механизации ПИНРО.

Автор четырех изобретений. Изобретатель актуальных до настоящего времени траловых распорных досок для донного траления, применявшихся на промысловых судах всех типов, и «якоря Матросова» с повышенной держащей силой. Автор промысловой схемы первого отечественного судна кормового траления. Соавтор конструкции судна бортового траления, проекта траулера «Новатор» (1951). Разработчик методов скоростного, глубинного траления.

Похоронен на Серафимовском мемориальном кладбище в Ленинграде.

Из письма внука И. Р. Матросова Игоря Смирнова автору-составителю этой книги:

«Я долго переписывался с ФСБ, было известно, что дедушка был репрессирован в 1930-х годах. Только на днях удалось ознакомиться с его делом.

Реабилитировали его в 1989 году. В 1950-м ему было отказано в снятии судимости, но благодаря предпринятой попытке у нас появилась информация о том, где он жил и работал до 1950-го года, все его передвижения Архангельск–Ленинград–Москва–Астрахань–Мурманск (ему пришлось собрать огромное количество справок). Думаю, если бы он подавал заявление после смерти Сталина, то шансов на снятие судимости было бы больше. Но он дико ненавидел Советскую власть и махнул на все рукой.

Воспоминаний его нет, он ни о чем не рассказывал, а о его судимости мама узнала уже от бабушки гораздо позже его смерти».



Выдана временно и подлежит
замене на полное описание вы-
шедшего типографским спо-
собом.

А Н Н О Т А Ц И Я

Класс 65а, 2/2 и 67310, 370/338079-7
от 28 сентября 1944 года.

Выдано Министерством рыбной промышленности западных
районов Союза ССР.

И.Р. МАТРОСОВ

Якорь

Уже известны в технике якоря с поворотными относительно
веретена лапами, непосредственно примыкающими к веретену
и снабженными боковыми приливами, но отличительной особен-
ностью от известных подобного типа якорей предлагаемого изобретения является то, что расстояние между осью боковых при-
ливов и осью вращения веретена подобрано так, что при натя-
жении якорного каната веретено выполняет роль шатуна и раз-
ворачивает лапы по оси приливов, что способствует захвату
грунта.

Предмет изобретения

1. Якорь с двумя связанными между собой и поворотными
относительно веретена лапами, непосредственно примыка-
ющими к веретену и снабженными боковыми приливами, отличающийся
тем, что ось поворота веретена расположена ниже оси боковых
приливов.

2. Форма выполнения якоря по п. 1, отличающаяся тем,



МИНИСТЕРСТВО
РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЗАПАДНЫХ РАЙОНОВ СОЮЗА

АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

№ 67310

Настоящее авторское свидетельство выдано на основании Положения
об изобретениях и технических усовершенствованиях от 5 марта 1941 года за №

МАТРОСОВУ И.Р.

"Я К О Р Ь"

По заявке от 21 сентября 1944 г. №3

Действие авторского свидетельства рас-
пространяется на территорию всего Союза

Зарегистрировано в Бюро Экспер-
тизы и Регистрации изобретений Гос-
плана СССР

28 августа 1948 г.



Заместитель Министра

Начальник Бюро
по делам изобретательства

Москва 24 февраля 1948 г.

-- 2 --

3. Якорь по п. 1-2, отличающийся тем, что общее для
обоих лап основание снабжено ребрами, расположенными
в пределах центральной части основания на уровне между
осью приливов и осью поворота веретена параллельно этим
осям.



СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
КОМИТЕТ ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ
при СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

№ 25494I

На основании полномочий, предоставленных Правительством СССР,
Комитет по делам изобретений и открытий при Совете Министров СССР
выдал настоящее свидетельство

Полярному научно-исследовательскому и проектно-
институту морского рыбного хозяйства и океанографии
им. Н.М. Книповича
на изобретение "Распорная траловая доска"

по заявке № 1255969 с приоритетом от 10 июля 1968 г.
автор изобретения: Матросов И.Р.

Зарегистрировано в Государственном реестре
изобретений Союза ССР
4 августа 1969 г.

Действие авторского свидетельства распро-
страняется на всю территорию Союза ССР

Председатель
Комитета

Начальник отдела

Ленинградская печатная фабрика Госплана. 1969. Зав. № 12108.

МИХАЙЛОВ Аким Григорьевич

1910, Архангельская губерния – 07.09.1990

Капитан рыбопромысловых судов.

С 1935 года – матрос Мурманского тралового флота. Ходил в море на РТ-10 «Лебедка», который именно в эти годы вывел из пролова и сделал стахановским траулером капитан Н. Е. Скорняков. В конце 1930-х годов получил диплом капитана малого плавания. Мастерству промыслового судовождения учился у таких прославленных капитанов, как С. Д. Копытов и И. Н. Демидов, возглавлявших в предвоенные годы экипаж РТ-17 «КИМ» (впоследствии «Комсомолец»)

Участник советско-финской войны (1939–1940). В годы Великой Отечественной войны оборонял подступы к Мурману со стороны моря.

После демобилизации вновь в тралфлоте. Впервые самостоятельно вывел траулер в рейс в 1946 году, подменив на время отпуска капитана РТ-44 «Нева» П. А. Задорина. Затем пять лет руководил экипажем РТ-77 «Челюскинец Павлов», вывел в передовые экипажи РТ-127 «Меркурий», добился высоких производственных показателей, возглавляя экипажи РТ-152 «Сосновец» и других судов. Окончил курсы штурманов дальнего плавания, школу усовершенствования командного состава (1959).

С 1958 года – капитан-наставник МТФ. В этой должности выходил в районы промысла, помогал успешной работе экипажам судов как Мурманского, так и Архангельского тралфлотов. Активно сотрудничал с бассейновой газетой «Рыбный Мурман», помещая на ее страницах статьи-репортажи о промысловых буднях моряков.

А. Г. Михайлова можно назвать представителем второго поколения баренцевоморских промысловиков, которые приняли эстафету у первопроходцев, капитанов первых тралфлотовских судов. Работая вместе с ними, перенимая их бесценный опыт, они, в свою очередь, обучали мастерству судоводителей нового, третьего поколения, которые осваивали промысел в отдаленных районах Атлантического и Тихого океанов.

Награжден орденами Ленина (1957), Трудового Красного Знамени, медалями.

В 1971 году вышел на пенсию.



А. Г. Михайлов (второй справа в нижнем ряду) с ветеранами войны МТФ (май 1986 года)

ПАТОН Кирилл (Кир) Александрович

1902, г. Омск – ?



Капитан на промысловых судах Мурманского тралового флота.

Родился в дворянской семье. В 1919 году рядовым служил в армии А. И. Деникина. Окончил Одесский морской техникум (1924). Ходил матросом, помощником капитана на судах Черноморского и Балтийского морских пароходств. С 1935 года – капитан.

С 1944 года – в Мурманске: старший помощник, дублер капитана, с 1946-го – капитан, капитан-наставник на промысловых судах МТФ. Первые послевоенные годы руководил РТ «Мудьюжанин», добивался высоких уловов. Экипаж этого траулера стал первым на Северном бассейне, где закрепились постоянные кадры и, следовательно, повысилась квалификация моряков. Капитан Патон выступил с ценным предложением по ускорению обработки рыбы между тралениями. Применение этого новшества другими

судами позволило резко повысить общий вылов по флоту.

В 1948 году Патон предложил принципиально новую схему судна кормового траления, которая была использована при строительстве судов типа БМРТ.

Заслуженный работник рыбного хозяйства России В. К. Зиланов вспоминал:

«После войны шло развитие тралового флота, с парового угля суда были переведены на жидкое топливо. Затем осознанно начали строить суда с кормовым тралением, инициатором этого метода был капитан Кир Александрович Патон. В последние годы он работал в Севрыбпромразведке, и с ним мне довелось общаться. Удивительно мягкий, тонкий, интеллигентный человек с большим багажом капитанских знаний. И вот он в 1949 году приходит к выводу, что добывать рыбу производительнее не бортовым способом, а кормовым. Это была совершенно новая идея, которую поначалу приняли в штыки. Вскоре началось строительство новой серии судов кормового траления на западногерманской судостроительной верфи «ХовальдВерке» в Киле. Первым пришёл в Мурманск траулер «Пушкин», мурманские рыбаки принялись осваивать новую технику. Не всё протекало гладко поначалу: очень долго осуществлялся подъём трала по слипу – были опасения, что сеть наматается на винт двигателя. Хотя теоретических разработок и практического опыта для кормового траления было достаточно. Не удовлетворяли рыбаков и установленные лебёдки. Модернизация флота наряду с освоением новой техники шла постепенно, настойчиво, с большими трудностями». (<http://www.fishkamchatka.ru>)

В 1955 году стал первым капитаном БМРТ «Гоголь» (МБ-0251). Инициатор организации скоростных «окуневых» рейсов с заготовкой морского окуня в непотрошенном виде.

С 1956 года – зам. начальника промысловой разведки Главмурманрыбпрома Управления рыбной промышленности Мурманского совнархоза, с 1961 года – флагманский капитан на ремонтирующихся судах.

С 1973 года на пенсии.

САПАНАДЗЕ Платон Васильевич

17.05.1906, г. Поту (Аджария) – 22.02.1978, г. Тбилиси (Грузия)



В 1939–1949 годы – директор Мурманской судовой верфи, в 1949–1953 годы – начальник объединения «Мурманрыба», в 1953–1957 годы – начальник Главмурманрыбпрома, в 1957–1960 годы – начальник управления рыбной промышленности совнархоза Мурманского экономического административного района, позднее работал начальником Грузрыбпрома.

Окончил 5-классное ремесленное училище (1923). Работал в Поту слесарем судоремонтного завода. В 1927–1936 годы – старший машинист, третий механик на морских судах Черноморского и Балтийского пароходств. Инструктор политотдела, помощник начальника отдела кадров Балтийского морского пароходства. Окончил курсы усовершенствования плавсостава Балтийского пароходства (1937).

В Мурманске с 1938 года: руководил междурейсовой судоремонтной мастерской Мурманрыбы, судовой верфью. Оставался в Мурманске все годы Великой Отечественной войны, руководил ремонтом военных, рыболовных и транспортных судов и выпуском военной продукции.

«Встреча нового, 1941 года была у нас исключительно торжественной, – вспоминал П. В. Сапанадзе. – В канун праздника все спешили к стапелям, где стоял готовый красавец-траулер, построенный руками мурманских судостроителей. Сборщики, клепальщики, гибщики, инженеры суетились около своего детища, еще и еще раз заглядывая в каждый уголок корабля. Когда, наконец, все было осмотрено и проверено, рабочие выбили удерживающие корпус судна упоры, и его огромное металлическое тело заскользило по полозьям. Вода Кольского залива с шумом расступилась, потом волны заплескали о железный корпус траулера, и он очутился в своей родной стихии.

...Люди нашего предприятия, узнав о разбойничьем нападении гитлеровской Германии на советскую землю, дали клятву выполнить любое задание партии и правительства, чтобы помочь Красной Армии и Военно-Морскому флоту в их борьбе против немецких захватчиков. Для фронта нам пришлось работать буквально сразу же после митинга, на котором была дана эта клятва. Мы выполняли военные заказы по судоремонту и судостроению».

При его непосредственном участии произошли техническое переоснащение Мурманской судовой верфи в 1930-е годы, быстрый рост рыболовного флота в послевоенный период, освоение новых объектов и новых районов промысла в Баренцевом море и Атлантическом океане.

Награжден за труд в мирное время орденом Трудового Красного Знамени, за выполнение заданий командования Северного флота по ремонту судов в годы войны – орденами Трудового Красного Знамени, Красной Звезды и Отечественной войны II степени.

Избирался депутатом Мурманского областного Совета депутатов трудящихся.

С 1960 года на пенсии.

САПОГОВ Александр Иванович

1907, с. Воскресенское Саратовской губернии – 26.12.1970, г. Мурманск



Один из старейших капитанов Мурманского тралового флота.

Трудовую деятельность начал в 1922 году матросом. Окончил с отличием судоводительское отделение Архангельского морского техникума (1932), и с того времени в Мурманском траловом флоте.

Работал штурманом, капитаном РТ. В годы Великой Отечественной войны командовал боевым тральщиком Северного флота.

Возвратился в тралфлот. Возглавлял РТ «Ролик», экипаж которого стал инициатором послевоенных стахановских рейсов за высокие уловы. В 1947 году моряки «Ролика» добыли 60 тысяч центнеров рыбы, что в полтора раза больше, чем в среднем на флотский траулер. В 1949 году перешел на отстающий траулер «Лосось» и вывел его в передовые суда.

Умелый организатор промысла, Сапогов с 1956 года руководил экипажем БМРТ «Достоевский», добивался рекордных показателей в работе. Капитан-наставник МТФ.

Награжден орденами Ленина (1951) и Красной Звезды.

СОБОЛЕВ Константин Андреевич

25.12.1912, г. Санкт-Петербург – ?

В 1942–1948 годы – начальник Мурманского морского рыбного порта.

Трудовой путь начал рабочим на лесных биржах и лесозаводах. Окончил Архангельский морской техникум (1932), ходил в море вторым и старшим помощником капитана, с 1936 года – капитаном на промысловых судах Мурманского тралового флота.

В 1939–1940 годы – главный капитан МТФ, заместитель начальника Морлова. В 1940–1948 годы – главный капитан, зам. начальника, с 1942 года – начальник ММРП.

После 1948 года работал в управлении Калининградского тралового флота.

СТАРОСТИН Максим Иванович

15.08.1902, с. Столыпино Вольского р-на Саратовской губ. – 19.11.1948, г. Москва



В годы Великой Отечественной войны первый секретарь Мурманского обкома партии.

Работал в слесарной железнодорожной мастерской в Иркутске, секретарем уездного и губернского комитетов ВЛКСМ. С 1921 года служил в транспортной ЧК, в милиции. С 1925 года – в армии: политбоек, политрук в дальневосточных частях. В 1929 году в составе радиобатальона участвовал в боевых операциях во время вооруженного конфликта на КВЖД. Окончил Институт советского строительства (1931), Военно-инженерную академию им. В. В. Куйбышева (1938), после чего служил в военно-строительном управлении Наркомата обороны СССР. Работал инструктором в ЦК ВКП(б).

С января 1939 года в Мурманске – первый секретарь обкома партии. Одновременно член Военного совета СФ (с июля 1939), а в годы войны и 14-й армии Карельского фронта, председатель Мурманского городского комитета обороны. Депутат Верховного Совета СССР первого созыва. Под его непосредственным руководством создавались Мурманский пограничный округ, Титовский и Кандалакшский укрепрайоны, партизанские отряды «Большевик Заполярья» и «Советский Мурман», формировалась Полярная дивизия. Инициатор учреждения медали «За оборону Советского Заполярья». Автор дневниковых записей (1941-1945 гг.).

С 13.04.1945 – в аппарате ЦК ВКП(б), с 1947 — зам. министра госконтроля СССР по кадрам.

Награжден орденами Ленина (1944), Красного Знамени, Трудового Красного Знамени (1940), двумя орденами Красной Звезды, орденом «Знак Почета», медалями. Именем Старостина названа улица в Мурманске (1982), рыболовный траулер (1989).

ВСТАЛ ЗА МУРМАН НАСМЕРТЬ

Из статьи члена Союза российских писателей В. Семенова

Максима Ивановича Старостина уже в апреле 1945 года отозвали из Мурманска в Москву, в распоряжение ЦК ВКП(б), не дав даже отпраздновать День Победы в кругу родных ему северян, чем серьезно ранили душу человека, вклад которого в защиту Кольского полуострова, в успех поставок по ленд-лизу переоценить сложно. А на пост первого секретаря обкома партии поставили А. М. Кутырева, спешно присланного из Москвы.

9 мая 1945 года в «Дневнике войны» Старостина записано следующее:

«А. М. Кутырев говорил мне сегодня вечером, что ему неудобно было проводить митинг и собрание, посвященные Дню Победы, подводить итоги того, в чем он не участвовал. Народ спрашивал: «Кто это выступает? А где Старостин?»

Ну что же. Мне приходится встречать долгожданную Победу, в которую мы верили и боролись за нее насмерть с первых дней войны, как частному лицу, отстраненному от должности. В ЦК поторопились с переводом меня в Москву, поступили не по-человечески, не смогли понять, что отзывать в самом конце войны от дела, которому за всю войну отдано столько сил, — значит причинить боль человеку... Ну это не главное, хотя и обидно. Главное в том, что мы отстояли Кольский полуостров и сделали максимум возможного, чтобы помочь родной стране в это тяжелое время...»

Газета «Вечерний Мурманск (5 декабря 2012 года).

О структуре объединения «Мурманрыба» на 1 января 1947 года

398

А. ОСНОВНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

1. Мурбаза военизированного тралового флота, в состав которой входят:

- а) 58 списочных траулеров (на 1 января 1947 г.);
- б) экспериментальная база;
- в) тралово-такелажная мастерская;
- г) судоремонтная мастерская междурейсового ремонта флота;
- д) Архангельская оперативная группа управления базы;
- е) Архангельская тралово-такелажная мастерская;
- ж) приемо-передаточный радиоцентр;
- з) отдел материально-технического снабжения с мастерскими: точной механики, навигационной камерой, манометрической мастерской, оружейной мастерской, химической лабораторией, пошивочной, сапожной мастерской и парикмахерской;
- и) подсобное сельское хозяйство «Арктика» с отделением в Сортавальском районе КАССР;
- к) жилищно-коммунальный отдел с банно-прачечным комбинатом;
- л) Дом междурейсового отдыха моряков.

2. Мурманский рыбообрабатывающий комбинат, в состав которого входят:

- а) посолзавод с приемочными складами;
- б) рыбозавод № 1 (восстанавливается);
- в) консервный завод с жестяно-баночным цехом;
- г) филейный завод (восстанавливается);
- д) копильный завод с цехами холодного и горячего копчения;
- е) холодильник;
- ж) фильтрзавод (выпускает медицинский жир нефилтрованным из-за разрушений);
- з) мукомольно-экстракционный завод;
- и) ремонтно-механический цех;
- к) конструкторско-экспериментальная мастерская;
- л) школа ФЗУ;
- м) жилищно-коммунальный отдел;
- н) подсобное сельское хозяйство;
- о) сапожно-ремонтная мастерская.

3. Кольский государственный рыбопромышленный трест, в состав которого входят следующие хозрасчетные предприятия:

- а) Морзверрыбпром;
- б) запорно-промысловая контора;
- в) Кандалакшский рыбокомбинат;
- г) Умбский рыбозавод;
- д) Териберский рыбокомбинат;
- е) Дроздовский рыбозавод;
- ж) Порт-Владимирский рыбокомбинат;

- з) Порчнихский рыбозавод;
- и) Сайдагубский рыбозавод;
- к) Мурманская перевалочная база.

Моторно-рыболовные станции

- л) Полярная;
- м) Териберская;
- н) Терская;
- о) Дроздовская;
- п) Кандалакшская;
- р) судоремонтные мастерские на Абрам-Мысе;
- с) судоремонтные мастерские в Териберке;
- т) приемо-транспортная контора;
- у) ремонтно-строительная контора;
- ф) жилищно-коммунальное хозяйство;
- х) сельское подсобное хозяйство.

Б. ОБСЛУЖИВАЮЩЕЕ ХОЗЯЙСТВО

1. Морской рыбный порт, в состав которого входят:

- а) первый погрузо-разгрузочный район;
- б) второй погрузо-разгрузочный район;
- в) третий погрузо-разгрузочный район;
- г) четвертый погрузо-разгрузочный район;
- д) причальная линия;
- е) диспетчерская служба;
- ж) группа механизации порта;
- з) портовый флот;
- и) энергохозяйство;
- к) железнодорожное хозяйство;
- л) мехмастерская;
- м) автобаза с ремонтной мастерской (43 автомашины на 01.01.47);
- н) гужбаза;
- о) спасательная служба;
- п) водолазная станция;
- р) телефонная станция (коммутатор);
- с) санслужба;
- т) пожарно-сторожевая охрана;
- у) ремстройгруппа;
- ф) жилищно-коммунальный отдел;
- х) сельское подсобное хозяйство.

2. Муррыбснаб.

Контора материально-технического снабжения со складским хозяйством, экспедиторской, погрузо-разгрузочным цехом.

3. Промразведка.

4. Школа юнг.

5. Учебно-курсовой комбинат.

3. Дополнительный список капитанов и руководителей рыбной отрасли Севера в послевоенные (до 1950) годы

БАТЫРХИН В. И., капитан РТ «Полярный» в конце 1940-х годов. Судоводитель с довоенным стажем, работал под началом прославленного капитана И. Н. Демидова.

БЫКОВ, капитан мотобота «Палия» в 1946 году.

ГАЛАНИН М. С., руководитель Архангельского тралфлота в 1948–1950 годы.

ГОЛУБИН П. Г. (А.), капитан одного из СРТ, участвовавшего в первой опытно-промышленной экспедиции к северо-восточным берегам Исландии в 1948 году. Руководил экипажем СРТ-4 «Гроза» в ходе следующей экспедиции 1949 года, значительно перевыполнив плановые задания по добыче рыбы.

ГОРБЕНКО Н. И., парторг ЦК ВКП(б) в траловом флоте (1945–1947). В Мурманске с 1934 года: котельщик-сборщик, начальник подсобного хозяйства, зам. начальника корпусного цеха, в 1944–1945 годы – освобожденный секретарь партбюро Мурманской судовой верфи. После 1950 года – на партийной и хозяйственной работе в Мурманской области.

ЕГОРОВ Василий Михайлович, капитан, один из зачинателей промысла сельди в открытом море в конце 1940-х годов, опытный капитан-поисковик. Умер 08.02.1976 года в Мурманске.

ЕФИМОВ Петр Степанович, прошел путь от рыбака в колхозе до начальника отдела добычи треста «Ленрыба». Затем – директор моторно-рыболовной станции, руководитель Усть-Лужского рыбокомбината. С 1947 года – в Мурманске. Директор Мурманского рыбокомбината в 1947–1956 годы.

ЗАБОРЩИКОВ П. С., с 1921 года – рыбак с. Кузомень Терского района, с 1933 года – инструктор Ловозерского райисполкома, зам. председателя Терского райисполкома. С 1945 года – зам. зав. отделом рыбной промышленности Мурманского облисполкома.

ЗЕЛЕНИН А. А., в 1947 году – капитан дрейфтер-траулера «Гроза», участник Шпицбергенской сельдяной экспедиции.

ИВКИН А. П., секретарь партбюро Мурманской судовой верфи (1946–1948), начальник политотдела тралового флота (1949–1951). С 1954 года работал в политуправлении Минрыбхоза СССР.

КИСЛЯК Н. А., в 1944–1950 годы – инженер-строитель при Главсеврыбпроме по технадзору за строительством в Мурманской области, по совместительству начальник ОКСа Мурманского рыбокомбината. В дальнейшем работал в ОКСе Мурманрыбы.

КОСИНОВ, в 1946 году – капитан мотобота «Некрасов» колхозного флота.

КУИМОВ, в 1947 году – капитан мотобота «Пузанок» колхоза имени Ворошилова Терiberского района.

ЛИТВИН М. Б., в 1930-е годы ходил механиком на судах тралфлота, работал на рыбокомбинате. В годы Великой Отечественной войны начальник ПВО Мурманского рыбного порта. в 1944–1954 годы – начальник мореходной школы в Мурманске. С середины 1950-х работал на инженерных должностях в управлении МТФ, техотделе Главмурманрыбпрома, рыбокомбинате, главке «Севрыба».

ЛОГИНОВ М. П., с 1948 года – председатель правления Мурманского областного союза рыболовецких колхозов.

МАЛОЛЕТКО А. Ф., участник Гражданской войны. С 1940 года – гл. инженер треста «Мурманрыба», затем Главсеврыбпрома, с 1944 года – Мурманского тралового флота. С 1953 года – в Главмурманрыбпроме.

МИХРЕНГИН Геннадий Петрович, капитан РТ-62 «Ворошилов» в 1949 году.

ОБРАЗЦОВ Л. М., в рыбной отрасли Мурманска с 1931 года: мастер рыбообработки Севтралтреста, инженер-технолог Мурманрыбы, Главсеврыбпрома. В 1942-1945 годы – директор Териберского рыбокомбината, в 1945–1951 годы – директор Кандалакшского рыбокомбината. Затем – директор различных производств Мурманского рыбокомбината. В 1950–1970-е годы – главный технолог управления «Мурмансельдь», Главмурманрыбпрома, Управления рыбной промышленности Мурманского СНХ.

ПЛЕХАНОВ, в 1946 году – капитан мотобота «Бравый» колхозного флота.

ПУСТОВАЛОВ Игорь Львович, капитан РТ «И. Папанин» в 1947 году.

РОДИН В. П., с 1939 года – руководитель тралово-такелажной мастерской Мурманского тралового флота, с 1948 года – начальник «Морзверрыбпрома», зам. начальника объединения «Мурманрыба». В 1950-е годы – председатель обкома профсоюза работников пищевой промышленности. С 1961 года – первый секретарь Мурманского горкома КПСС.

СИДОРЕНКО Александр Тарасович, начальник тралового флота в 1947 году.

ТИХОМИРОВ Г. С., капитан Мурманского тралового флота. Возглавляя экипаж поискового траулера, первым начал освоение Зюйдкапского желоба в конце 1940-х – начале 1950-х годов.

ТКАЧ И. Б., руководитель Мурманского рыбокомбината в 1946–1947 годы.

ФОФАНОВ, в 1946 году капитан мотобота «Тайфун» колхозного флота.

ЧЕЧЕНИН М. И., с 1918 года зук, рыбак. С 1927 года на комсомольской, профсоюзной, хозяйственной работе в Терском районе. Затем председатель Умбского поссовета, Териберского райисполкома, Полярнинского горисполкома. В 1941–1954 годы – зам. заведующего облземотделом, зав. отделом рыбной промышленности Мурманского облисполкома.

ШАПОВАЛОВ Георгий Филимонович, капитан СРТ «Сазан» в ходе первой сельдяной экспедиции к берегам Исландии (1948 г.).

ШПАНОВ Илья, во время Великой Отечественной войны служил на одном из судов военизированного Мурманского тралового флота. Капитан в послевоенное время.

ЮРЧЕНОК Е. В., руководитель Мурманского рыбокомбината в 1944–1946 годы.

ЯРЕНЬГИН (Яренгин) Федор Иванович, в 1930-х – начале 1940-х годов работал рыб-мастером на РТ-29 «Киров», с 1943 года – капитан на судах тралфлота, в частности, РТ «Меркурий».

Чем дальше во времени отодвигаются от нас события почти вековой давности, тем большего переосмысления они требуют. Слишком насыщенным на революции и войны оказался XX век, чтобы раз и навсегда войти неизменным в учебники отечественной истории. В этой ситуации очень важно донести до современного читателя воспоминания очевидцев, тех, кто был участником исторических событий. Вдвойне важны биографии самих очевидцев – в скудных анкетных данных отдельного человека вдумчивый читатель почувствует дыхание эпохи, домыслит мотивы тех или иных поступков героев нашей книги. Они, капитаны траулеров и руководители рыбной отрасли Севера первой половины XX века, были первопроходцами, по их стопам пошли другие судоводители и флотоводцы, на чью долю выпало вести промысел рыбы во всех морях и океанах планеты.

Рассказывая о зарождении и становлении первого в нашей стране тралового флота, создатели книги назвали имена поморов-мореходов, которые на свой страх и риск осваивали моря Северного Ледовитого океана; купцов-рыбопромышленников, пытавшихся организовать в Беломорье промышленное производство на основе традиционных поморских промыслов. Не обошли вниманием ученых, которые работали вместе с рыбаками и внесли свою немаловажную лепту в общее дело, которое было бы невозможным без революционеров, чьими усилиями устанавливалась советская власть в городах и селах Архангельской губернии. Уверен, что общая картина, тот исторический временной срез, на фоне которого разворачивалась борьба за становление рыбной отрасли Севера, был бы неполон без упоминания о первых тралмейстерах и механиках нашей траловой флотилии, а рассказ о военном лихолетье – без имени радистки О. П. Генстель или первого секретаря Мурманского обкома партии, председателя городского комитета обороны М. И. Старостина, без изобретателя И. Р. Матросова, чья фамилия благодаря «якорю Матросова» известна морякам всей планеты и давно стала нарицательной. Различен вклад названных в этой книге людей в общее дело, но все они в силу своих возможностей приближали выход северной рыболовной флотилии на океанские просторы.

Для полноты повествования мы дали возможность ознакомиться читателю с мнением разных людей на то или иное событие. Подчас их мнения не совпадают. Что ж, это жизнь, в которой всегда есть (и должна быть!) возможность для самостоятельного выбора дальнейшего пути и осмысления пройденного...

Эта книга не претендует на энциклопедическую полноту и точность изложенных в ней материалов. Весьма условно и деление текста на части, так как трудовые свершения наших героев, как правило, не ограничивались одним десятилетием.

Основным источником представленных читателю сведений стала газета «Рыбный Мурман» (подшивка 1950–2000 годов) и опубликованная на ее страницах в 1997–1999 годах «Энциклопедия Кольского края» С. Н. Дашинского. Использованы автором и фундаментальные по данной тематике книги:

– «На траулерах в Баренцевом море (двадцать пять лет советского рыболовного тралового флота)». Ленинград – Москва, Главсевморпуть. 1946.

– «Беседы старых капитанов». Мурманск. 1961.

– А. А. Киселев, А. И. Краснобаев. «История Мурманского тралового флота 1920–1970 гг.». Мурманск. 1973.

– I том двухтомника «Развитие рыбной промышленности Мурманской области (1920–1985 гг.)». Мурманск. 1986.

Данные книги были настольными при работе над рукописью. Все остальные источники даны в сносках по тексту.

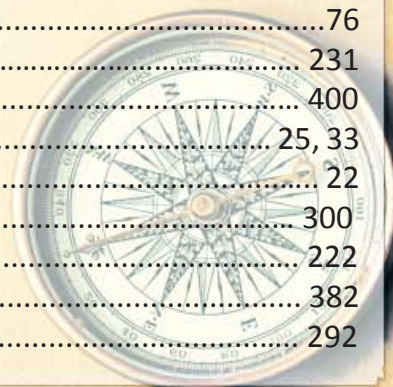
ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

Абакумов А. В., капитан, Герой Социалистического Труда.....	80, 280, 381
Абакумов Алеша, юнга	144-145
Аверинцев С. В., профессор, ихтиолог	42, 56, 57, 61, 68, 71, 95, 108, 114, 118, 192
Аксентьев С., автор очерка	101
Алайн Э. К., зам. руководителя Муробластьрыбы.....	120, 126
Аланд А. М., капитан-промысловик	291
Александренко К., автор очерка	353
Ананьин И. Ф. капитан-промысловик.....	58, 127-128
Андрианов Ф. И., начальник треста «Мурманрыба»	191, 208
Анисимов И. В., капитан-промысловик	208
Анкудинов И. В., революционер, работник МТФ	58, 62-64
Аношко Мария, кок	301
Антипин А. А., капитан-промысловик	81, 175
Антуфриев (Антуфьев) В. Д., капитан-промысловик.....	65-66
Антуфьев А. И., штурман РТ в начале 1920-х годов.....	175
Антуфьев И. А., капитан-промысловик.....	360
Ануфриев И. П., полярный штурман, капитан	24
Артамонов Михаил, капитан-промысловик.....	273, 291
Ауров А. П., капитан-промысловик	310
Ауров В. П., капитан-промысловик	310
Ауров И. П., капитан-промысловик	310
Ауров П. П., капитан на судах ББГЛ	311
Ауров С. П., капитан-промысловик	311
Афанасий, помор-мореход из Колы XVI-XVII вв.	13
Афанасьев С. Р., капитан-промысловик.....	360
Ахлымов, полярный капитан конца XIX в.	24
Бабушкин, капитан-промысловик	291
Баев П. И., капитан-промысловик	80, 209-210, 278
Бажажин Н. П., помполит на судах МТФ, литератор.....	243, 339
Базанов Д. С., капитан плавмастерской «Фреза»	351
Базарный М., кольский купец.....	69
Бакшевников Н., журналист	349
Балдин Харитон, кормщик.....	18
Баранов И. А., генеральный директор ЧПОРП «Антарктика».....	220
Баранов Ф. И., профессор	129-130
Баракшин, кочегар РТ «Киров»	268, 276
Баталяхин К. И., батальонный комиссар.....	360
Батырхин В. И., капитан-промысловик	374, 400
Башмаков В. И., первый директор Мурманской судоверфи	211
Башмаков, зверопромышленник XIX в.	21
Безгин А. А., тралфлотовец, командир сторожевого катера СФ	360
Безменова Анастасия, радист	301
Безбородов В. Ф., капитан МТФ	233, 291
Безденежных П. Г., начальник Морлова	291
Белозеров Н. В., боец дивизиона кораблей СФ	342
Белокуров Г. П., начальник отдела базы военизированного МТФ.....	360

Белоусов Алексей, судовладелец из Кеми.....	24
Белявский, архангельский купец	43
Беляев М. С., капитан мотобота	212
Бибиков Н. Л., капитан-промысловик	312-313
Бильдяев Б. Н., капитан экспедиционного судна «Персей» ПИНРО.....	291
Богачев И. Б., начальник управления тралового флота	191, 204, 212
Богачев М. Г., директор судоремонтного завода «Мурманрыбы».....	213
Богданов В. И., капитан-промысловик.....	175
Богданов Я. А., капитан-промысловик	81, 131, 132, 188
Богомоллов С. С., капитан-промысловик	253
Болычев П. А., журналист	373
Борзой Е. Г., судовой механик	347
Борисов Василий, кормщик, судовладелец из Шуи XIX в.	23
Боровой С. И., тралфлотовец, командир сторожевого катера СФ	327, 360
Бородулин Г. М., нач. Мурмансельди и СРХФ	164, 203-204, 249, 289, 367, 372-373
Брейтфус Л. Л., русско-немецкий гидролог	40, 41, 42, 67
Брицкая Т., журналистка	224
Бройдо Е. Б., журналист	346
Бронштейн Я. П., руководитель Муробластьрыбы.....	117, 133-134
Булавин П. М., главный инженер Мурманской тралбазы.....	360
Бургутто Я. С., начальник ММРП	215, 343
Бурков В. П., капитан-промысловик.....	291
Бурков Василий, кормщик из Кемского уезда	17
Бурков Д. П., капитан-промысловик	352, 374
Бурков Д. А., капитан-промысловик.....	135-137, 218, 260, 356
Бурков Е. И., промышленник из Мудьюгской волости.....	22
Бурков И. П., капитан, сотрудник Областьрыбы.....	109-110, 138
Бурков К. Л., капитан-промысловик	278, 369, 374, 375-377
Буряк В. Н., капитан-промысловик.....	296, 298, 303, 314
Бутенко(в), капитан-промысловик	291
Быков, капитан мотобота в 1946 году.....	371, 400
Вайгин А. А., капитан-промысловик.....	291
Вайнбир Е. А., инженер главка «Севрыба».....	74, 86, 129, 245, 271, 278, 289, 348, 378, 403
Варзугин И. М., капитан-промысловик.....	291
Варзугин Ф. Е., капитан рыболовных судов	274, 378
Васильев, капитан-промысловик	291
Васильевская Т., журналистка	127
Васин П., журналист	251
Васин С. Г., уполномоченный ГУ моторно-рыболовных станций	360
Векшин Б. Н., капитан-промысловик	315-316
Верецагин И. М., капитан-промысловик	360
Вержбинская Н. А., сотрудница Мурманской биологической станции	153
Веригин Федор, рыбопромышленник XVIII в.	15
Веселков Н. З., капитан-промысловик, начальник АТФ	317-318
Визе В. Ю., полярный исследователь	13
Викман М. А., капитан-промысловик.....	112, 113, 117, 138
Виноградов И. А., член коллегии Архобластьрыбы	108, 175
Витте С. Ю., русский государственный деятель	34

Водохлебов Макар, купец Кемской волости.....	17
Воронин Ф. И., судовладелец из Сумского посада	23, 24
Воронин Я. М., судовладелец из Сумского посада	23
Воронцов Андрей, кормщик из Мезени.....	18, 19
Воронцов С. А., капитан-промысловик.....	291
Вурдов Н. А., автор книги	379
Гайдар Тимур, военный корреспондент	357
Галанин М. П., зверопромышленник из с. Шуерецкого.....	23, 24
Галанин М. С., руководитель Архангельского тралфлота.....	400
Гашев Ф. Б., зам. председателя Севгосрыбтреста	175
Гвоздарев И. Я., кормщик из дер. Сороки.....	21
Гебель Г., купец.....	36
Генстель (Корниенко) О. П., радист.....	301, 319-321
Глушков К. С., капитан-промысловик, начальник ММРП	379
Глущенко, капитан на судах МТФ	360
Головко А. Г., адмирал, командующий СФ	225, 226, 305, 344, 350
Голубин П. Г. (А.), капитан СРТ	247, 368, 400
Гораненко, капитан на судах МТФ.....	291
Горбенко Н. И., парторг ЦК ВКП(б) в траловом флоте	400
Горин И. М., промышленник из Кеми XIX в.	24
Горшков А. Ф., капитан-зверобой XIX в.	24
Горюнов Л., журналист	265, 359
Горяков Степан, кормщик из Шуи XIX в.	23
Горяшко А., автор статьи	152
Гранина, повар РТ «Киров»	278
Грибоедов К. Н., командир бригады подлодок СФ	204
Гринер В. С., сотрудник Архобластьрыбы.....	81, 113, 139
Гробовский, капитан-промысловик	251
Грозников А. А., капитан-промысловик	149, 368, 379
Грозников И. А., капитан-промысловик.....	149, 175
Груздев Л. Н., капитан-промысловик	322-324
Груздев И. П., капитан Мурмансельди	229
Гунин А. А., капитан-промысловик	325
Гунин Я. А., капитан-промысловик	274, 307, 360, 367, 368, 380
Гущин, и. о. руководителя Муробластьрыбы.....	119, 175
Давкнис П. П., капитан-промысловик.....	98-99
Дегтев А. П., боцман	347
Дементьев Н. Г., механик РТ.....	203, 297
Демидов И. Н., капитан-промысловик	82, 140-142, 160, 175, 190, 191, 193-194, 248, 251, 260, 274, 296, 353, 374, 390, 393, 400
Державин М. К., председатель правления Архобластьрыбы	175
Димитрова В., сотрудник ПИНРО	238, 240
Добржалский, капитан-промысловик	204
Довгай Г. И., работник Мурманского рыбного порта	351
Доричев В., капитан дальнего плавания	377
Дракке К. А., организатор рыбной промышленности на Мурмане.....	214, 346, 347
Дремин В. А., артиллерист РТ-52 «Сом» в годы ВОВ	356
Држевецкий В. Ф., исследователь северных морей.....	42, 68
Дружинин А. П., капитан-промысловик.....	291

Дубаков Г. Е., капитан-промысловик	326
Дугладзе И. И., военный и промысловый капитан	360, 367, 381
Дудник, капитан-промысловик.....	360
Дыздоров В., штурман на промысловых судах.....	349-350
Дымский, капитан-промысловик	291
Евтюков А. Е., капитан-промысловик	326
Егоров А. А., капитан-промысловик	143-146, 166, 191, 260, 264, 328, 352, 353
Егоров А. М., капитан-промысловик.....	291
Егоров В. А., капитан-промысловик	206, 215-217, 274
Егоров В. М., капитан-поисковик	400
Егорова М., автор письма в редакцию	288
Едемский С. Е., капитан-промысловик	247, 274, 327, 351
Елкин, директор Мурманской судовой верфи	291
Епарин М. М., капитан-промысловик	218, 274
Епифанов Григорий Я. (А.), капитан-промысловик.....	108, 113, 175
Епифанов Иван Г., рыбак на судах МТФ.....	243
Еремин Афанасий, кормщик из Сумского посада.....	21, 22
Ермолин Антон, кормщик.....	17
Ермолин М. К., капитан-промысловик	219
Ермолин П. М., стармех РТ «Москва»	231
Ефимов П. С., директор Мурманского рыбокомбината	400
Жилин, секретарь Архобластьрыбы	175
Жуков, капитан-промысловик	204
Заборщиков П. С., зам. заведомо Мурманского облсполкома.....	400
Завгородний, капитан-промысловик.....	291
Задорин П. А., капитан-промысловик	328-329, 393
Замарин З. П., капитан-помор	220-221, 352
Замятин П. П., первый капитан судна «Персей» ПИНРО.....	360
Запевалов А. А., капитан СРТ	347
Захаров, капитан-промысловик	291
Звиргад, капитан-промысловик	291
Зебек И. И., шкипер, купец в XIX в.	69
Зеленин А. А., капитан дрейфтер-траулера.....	247, 400
Зеленина Н. И., редактор газеты «Рыбак Севера»	112
Земсков В. С., капитан на судах Северного бассейна	203, 383-385
Зиланов В. К., заслуженный работник рыбного хозяйства РФ	394
Зинский И. Л., директор Мурманской судовой верфи	291
Зотов, капитан-промысловик.....	195, 292
Зуев Д., журналист газеты «Рыбный Мурман»	319
Иванов, директор Мурманской судовой верфи	292
Иванов, капитан-поисковик.....	76
Иванов И. И., помполит РТ «Москва»	231
Ивкин А. П., начальник политотдела МТФ	400
Иглин Василий, промышленник из Мезени XIX в.	25, 33
Иглин И. М., кормщик из Мезени XIX в.	22
Избицкий А. П., прораб Мурманской судовой верфи	300
Иконников П. Г., начальник АТФ	222
Ильин А. К., капитан-промысловик	382
Ильин И. В., капитан-промысловик.....	292



Ильин К., журналист	147
Инков Илья, промышленник.....	22
Исаков, кормщик из Кеми.....	20
Ишков А. А., министр рыбного хозяйства СССР	290
Иудин С. Г., капитан-промысловик	330
Калайда А. В., капитан дальнего плавания.....	292
Калайда А. Х., капитан-промысловик	223
Калачов (Калачев) Г. А., капитан-промысловик	204, 292
Калинин, капитан-промысловик	292
Кальнин, руководитель Мурманского рыбного порта	292
Калюгин Д. Я., капитан-промысловик	269
Каргин М. И., хозяйственный руководитель	187, 204, 206, 368, 381
Кармановский В. Г., командир катера СФ, ст. портнадзиратель МСВ.....	327, 360
Карпенко И. А., капитан-промысловик	224-226, 258, 349-350
Карпенко М. Г., штурман, морской инспектор МТФ	360
Карпин, боцман военного катера	327
Каск Г. Я., капитан-промысловик.....	81, 113, 147-150
Каск М. Г., капитан ММП, сын Каска Г. Я.	149
Катц (Кац) П. П., капитан-промысловик.....	81, 112, 113, 151, 253, 273
Качук В. П., рыбмастер, начальник АТФ.....	165, 250, 330
Кежун Б., поэт	369
Келарев В. А., командир мотобота СФ	326, 330
Киреев В. А., капитан-промысловик, начальник МТФ	329, 331-333
Кириллов М. П., рыбмастер РТ	303
Киров С. М., государственный деятель СССР	196, 213, 276
Киселев А. А., профессор	3, 109, 112, 124, 133, 158, 231, 263, 296, 356, 368
Кисляк Н. А., инженер-строитель	400
Клебуков А. А., руководитель Мурманского рыбного порта.....	292
Клюге Г. А., зоолог.....	115, 152-153, 240
Кнестяпин С. Я., кочегар РТ-14	304
Книпович Н. М. профессор, океанолог.....	39-40, 43, 44, 57, 68, 70, 114, 238, 240
Ковалев В., автор очерка	207
Коваль, директор Мурманской судовой верфи	292
Коваль В. С., капитан РТ «Каунас»	341
Ковицкий, капитан-промысловик.....	292
Когаленко, капитан-промысловик.....	292
Колог(р)иев Ф. А., капитан-промысловик.....	292
Коневалов Михайло, кормщик конца XIX в.	25
Коневалов Моисей, промышленник.....	24
Коновалов М. Г., кормщик	24
Кононов И. Е., капитан-промысловик	298, 334-336, 360
Кононов Осип Егорович, капитан-промысловик.....	296, 334-336
Кононов П. Г., капитан-промысловик	82, 127, 154, 337
Копытов В. А., капитан-промысловик	227, 352
Копытов Вениамин Федорович, капитан-промысловик.....	292
Копытов Н. Л., капитан, тралмейстер.....	43, 44, 45, 47, 71
Копытов Петр Н., капитан-промысловик.....	292
Копытов С. Д., орг. тралового лова	65, 72-76, 80, 81, 113, 136, 139, 140, 156, 160, 166, 178, 187, 190, 274, 366, 375

Копытов Ф. П., капитан-промысловик	227
Корельский В. П., капитан-помор	151, 253
Корельский, кормщик из Мудьюги XIX в.	23
Коренев П. Г., организатор рыбной промышленности на Севере	228
Корепанов Михаил, промышленник из Пустозерска	19
Корепанов Петр, промышленник из Пустозерска.....	20
Корехов П. П., капитан-промысловик, Герой Соцтруда.....	154, 337-338, 365
Корнилов Амос, промышленник-судовладелец XVIII в.	15
Короедов Вячеслав, автор очерка	260
Королев Петр, архангельский купец.....	22
Корольков Г. П., капитан-промысловик	247, 274, 367, 386-388
Корольков Ю. Б., рыбак, племянник Королькова Г. П.	386
Коряковский Н. С., капитан-промысловик.....	360
Косинов, капитан мотобота колхозного флота.....	371, 400
Костин Николай П. (В. С.), капитан-промысловик	166, 175
Котлов Ф. Я., ветеран промыслового флота.....	80
Котов, капитан парусного судна «Венера» СФ	361
Кочин, первый капитан судна «А. Первозванный»	41
Кошек, капитан-промысловик	204
Кошечкин Б. И., историк-литератор.....	8
Кравченко А. А., капитан на судах Северного бассейна	229
Краев С. Г., командир военного катера СФ.....	327, 361
Крапоткин (Кропоткин), капитан-промысловик.....	292
Кривенко А., сотрудник музея КСФ	338
Криворученко В.(С.) В., капитан-промысловик.....	292
Кронберг П. Н., капитан-промысловик.....	292
Кротов К. И., сотрудник Севгосрыбтреста	155
Кротов С. А., военный моряк	339-340
Крутиков В. И., гл. инженер и строитель тралбазы в Мурманске	175
Кузин И. П., председатель правления Мурманского РКС	214, 292
Кузнецов М. И., капитан-промысловик	76, 206, 274, 292, 371, 389
Куимов, капитан мотобота колхозного флота	370, 400
Кулешов С. И., ветеран рыбной промышленности	204, 230
Куликов Б. Г., помполит, начальник Главсеврыбпрома	361
Куликов М. Д., руководитель Мурманского рыбокомбината	361
Курамшин И. А., мастер лова на судах МТФ	333
Кутарев, капитан-промысловик	292
Кучин А. С., полярный капитан.....	77
Кучин С. Г., помор-промысловик,	77
Лаар А. А., руководитель Мурманского рыбного порта	292
Лайус Ю. А., историк, сотрудник Европейского университета в С.-Петербурге.....	38, 57, 190
Легкий С. И., капитан-промысловик	341
Ленин В. И.	27, 29, 58, 60, 114, 209, 121, 127, 133
Леонов, капитан-промысловик.....	175
Леонтьев С. П., капитан-промысловик.....	113, 156
Литвин М. Б., начальник ПВО рыбного порта.....	400
Личутин Михайло, кормщик-судовладелец из Мезени.....	18
Лобанов И. В., промысловый капитан, начальник Мурманрыбы	230, 287, 353
Логинов М. П., председатель правления союза рыболовецких колхозов.....	400

Лодыгин Иван, кормщик.....	17
Ломов, кормщик, судовладелец из Кеми.....	20
Ломоносов В. Д., помор-рыбопромышленник XVIII в.	14
Лотов Г. В., капитан-промысловик	231-232
Лошкин Савва, кормщик из Олонца.....	13, 16
Лукичев, капитан мотобота СФ	361
Лукьянченко (братья), члены экипажа РТ «Киров»	268
Львов А. Ф., капитан мотобота СФ	361
Ляпин А. Е., начальник погрузо-разгрузочной конторы Севтралтреста.....	292
Маврин, руководитель промколонны колхозных судов.....	214, 292
Маевский В. М., начальник МТФ	233-235, 291, 299, 361
Макаревич В. М., стармех РТ «Киров»	196, 268, 276, 278, 284
Макеева Ольга, матрос	301
Маклаков А. Я., капитан-промысловик, Герой Соцтруда	149, 361, 369, 390
Максимов Л., журналист	162
Малинковы (братья), рижские промышленники	43
Малолетко А. Ф., гл. инженер треста «Мурманрыба», МТФ	401
Малыгин А. И., капитан на судах Северного бассейна	327, 342
Малыгин П. А., капитан РТ-309 «Мудьюжанин» в 1943 г.	304, 361
Малыгин Ф. С., капитан-промысловик	236
Мантейфель Б. П., гидробиолог	236, 367
Маркелов М. И., первый директор ММРП	237
Марти Ю. Ю., ихтиолог	238-239, 246, 247, 366, 367
Мартынов Н. Я., руководитель Мурманского рыбокомбината	292
Масленников Д. Н., архангельский купец	45, 78
Матросов И. Р., изобретатель	391-392
Махилев В. П., капитан-промысловик	79-82, 131, 140, 160, 244
Махнин Иван, промышленник XIX в.	24
Машенджинов И. Я., начальник ММРП	343
Мейснер В. И., руководитель «Главрыбы»	175
Мелкисеидиянц А. К., дочь капитана К. П. Чухчина	172
Мельник Т. Ф., архангельский историк	88, 311
Меньшиков Н. В., капитан-промысловик, командир СКР СФ.....	361
Мерзлютин, архангельский купец.....	36
Меркевич И. И., руководитель Мурманского рыбокомбината	292
Месяцев И. И., первый директор Плавморнина	190, 191, 240-241
Микоян А. И., государственный деятель СССР	76, 131, 188, 190, 191, 196, 201, 206, 211, 233, 238, 243, 273, 292, 296, 334, 336, 364, 234 390 (фото)
Милютин А. В., директор Мурманской судоверфи	293
Миргородский Д. Е., капитан-промысловик.....	268, 293
Мирошниченко И. М., капитан мотобота базы военизированного МТФ	361
Михайлов А. Г., капитан-промысловик	322, 393
Михайлов Д. З., кочегар РТ	303
Михайлов И. И., директор Мурманского рыбокомбината.....	361
Михайлов С. В., сотрудник ПИНРО	367
Михайловский Н., военный корреспондент	383, 385
Михеев М. В., капитан-промысловик	113, 141, 175, 353
Михов Ф. М., капитан-инженер МТФ	58, 81, 83-87, 95, 112, 113, 136, 190, 191, 251
Михренгин Г. П., капитан-промысловик	333, 401

Могучий Е. В., архангельский рыбопромышленник.....	54, 55, 77, 88-89, 106, 107
Моисеев Петр (М.) К., капитан-промысловик	110, 113, 175
Мойжес Б., журналист	212
Мороз А. И., капитан-промысловик	379
Москаленко Б. К., ученый-ихтиолог.....	45
Мохов И. А., управляющий Мурманской конторой Севгосрыбтреста	292
Мошников (Мошков) Я. А., капитан-промысловик	278, 296, 298, 361
Музыка Анна, штурман	301
Мурашев И. А., руководитель Севгосрыбтреста	121, 123, 157-158
Мурсков С. З., директор Мурманского рыбокомбината.....	361
Мухин А. Ф., капитан Мурмансельди	229
Мясников, мещанин из Мезени.....	20
Мяхнин Иван, промышленник.....	24
Неклюдов, штурман одного из первых траулеров.....	175
Некрасов В. Д., зам. председателя Севгосрыбтреста.....	176, 190, 191
Неличик А., механик СКР-25 «Бриз»	331
Немирович-Данченко В. И., писатель-очеркист, путешественник.....	11
Нечаев В. М., ветеран-североморец	316
Низгирев Н. Ф., капитан-промысловик	242
Никитин Я. А., капитан-промысловик	242
Николаев М., в 1937 году начальник «Главрыбы»	293
Николаева О. М., директор Мурманского рыбокомбината	361
Новгородцев, капитан-промысловик	293
Новиков М. И., капитан-промысловик, командир корабля СФ.....	361
Новожилов А. П., капитан-поисковик.....	76, 82, 112, 113, 160, 273, 274
Новожилов М. П., капитан-промысловик	243
Новожилов Н. И., капитан-промысловик.....	111, 112, 113, 176
Новосадов Л. П., начальник Мурманского рыбного порта	361
Новосельский Ф. И., капитан РТ «Слава»	269
Норкин Алексей, купец из Кеми XIX в.	23, 24, 25
Нохрин А. С., революционер, главный капитан ММРП	55, 90
Нукк, капитан-промысловик	293
Образцов Л. М., мастер рыбообработки, хоз. руководитель	401
Образцов М. И., руководитель Мурманского рыбокомбината	293
Овчинников А. М., капитан-промысловик	113, 176, 285
Овчинников П. А., капитан-промысловик.....	99, 176
Окуневич В. Л., капитан-промысловик, капитан СКР «Пассат».....	344-345, 350
Осташкин, механик РТ «Киров»	268
Отабин И. В., капитан сельдяного флота	280
Откупщиков А. И., кормщик из Мезени XVIII в.	14
Откупщиков П. А., кормщик из Мезени XIX в.	20
Павлов А. И., промышленник.....	23
Павлов Андрей, журналист	318
Павлов Михайло, промышленник из Пустозерска.....	19
Падорин В. В., капитан-промысловик	303, 346-347
Пайкачев С. Г., капитан-промысловик.....	82, 195, 206, 244
Панков Д. И., матрос РТ-14	304
Панов А. Т., поморский лоцман XVII в.	14
Патон К. А., капитан-промысловик, изобретатель.....	394

Пашин И. И., архангельский промышленник, мореход.....	22
Перминов, пом. командира 1-го дивизиона военизированного МТФ.....	361
Петерсон Я. И., в 1934 году директор запорного комбината.....	293
Петров Николай, промышленник из Мезени.....	33
Петрушихин Е. А., управляющий Кольским госрыбтрестом	348
Печенкина Таисия, матрос	301
Пивоваров Ф. Н., управляющий промыслами Муробластьрыбы.....	116, 176
Платонов, машинист РТ «Киров»	268
Плеханов, капитан мотобота колхозного флота.....	371, 401
Полежаев А. А., капитан-промысловик	388
Полисадов П. А., капитан дальнего плавания.....	245-247, 254, 274, 327
Полозов, первый руководитель Мурманского рыбного порта	293
Полторацкий С. С., командир сторожевого катера СФ	361
Попов А. П., председатель коллегии Архобластьрыбы	108, 176
Попов Георгий (Юрий) С., капитан-поисковик	209, 248-250, 274, 302, 361
Попов Н. П., стармех АТФ	347
Попцов, капитан-промысловик	293
Постников Михайло, кормщик из Кемь.....	20
Постников С. В., помор-рыбопромышленник конца XIX века	38, 39, 91
Постников Я. А., капитан-промысловик	161
Потяев А. И., руководитель «Главрыбы»	176
Починков, капитан-промысловик	293
Предо, капитан-промысловик	293
Прибытков В. И., капитан-промысловик	388
Пузырев В. П., автор очерка	332
Пустовалов И. Л., капитан-промысловик	401
Пуцехов, руководитель промысловой колонны судов Гослова.....	293
Пушкин А. А., капитан-промысловик	349-350
Пушкина Л., автор письма в редакцию	288
Пятков Н. Г., капитан-промысловик	251-252, 268
Разулевич А. О., капитан-промысловик, командир корабля СФ.....	361
Рассказов Л. В., капитан-промысловик	162-163
Райдсепп (Райдсен) Н. Н., капитан-промысловик	204, 253
Рахманин Ф. И., помор-мореход XVIII в.	16
Рашевский, капитан на судах МТФ	293
Решетников С. В., капитан-промысловик	312, 351
Решетов А. В., капитан-промысловик	220
Решетов П. П., капитан БМРТ «Добролюбов»	234
Рогачев Иван, кормщик из Мезени XVIII в.	16
Родин В. П., начальник «Морзверрыбпрома», партработник	401
Родионов, комендор военного катера	327
Романов А. Г., капитан-промысловик	253
Романов Ф. Ф., старпом Мурмансельди	351
Романов Я. Г., капитан-промысловик	164-165, 191, 330
Рубин, в 1933 году директор тралово-такелажной мастерской.....	293
Рулев В. Ф., секретарь партиячейки РКП(б) Муроблгосрыбпрома.....	176
Русинов, кочегар РТ «Киров»	268
Савеков И., работник управления МТФ в годы войны.....	362

Савин, архангельский купец.....	36
Савченко Г. П., матрос РТ	303
Сазонов В. Д., член правления Муррыбакколхозсоюза.....	293
Самарин, радист ТЩ-58 СФ	329
Самков Ф. Е., капитан-промысловик	231, 254-256
Сапанадзе П. В., хозяйственный руководитель	76, 197, 366, 395
Сапогов А. И., капитан-поисковик	369, 374, 396
Светов М. С., управляющий трестом «Мурманрыба»	191, 257
Светов, командир корабля СФ	358
Селянинов М. И., промысловик.....	99
Севастьянов, капитан РТ	293
Семенов В., писатель	211, 213, 334, 397
Семенов Федор Кузьмич, кормщик XIX в.	24
Сиднев А. Н., капитан-промысловик.....	293
Сидоренко А. Т., начальник МТФ	257, 401
Синий, промышленник.....	22
Скорняков Н. Е., управляющий трестом «Мурманрыба».....	193, 194, 195, 224, 225, 258-261, 273, 393
Скребцов Ф. К., капитан на судах Северного бассейна	352
Скрябин Н. И., помор, сотрудник Севгосрыбтреста.....	176
Сметанин, штурман РТ «Киров»	277
Смирнов Игорь, внук И. Р. Матросова	391
Смирнов П. А., первый начальник Муробластьрыбы	116, 176
Смирнов С. В., в 1933 году директор запорного комбината	293
Снегов А. В., начальник политчасти Мурманрыбы	262
Соболев К. А., начальник Мурманского рыбного порта	396
Советов, капитан-промысловик	362
Соколов, капитан-поисковик.....	362
Соколов Б. А., фотокорреспондент	390
Соловьев Ф. А., руководитель Мурманского рыбокомбината	293
Сомов М. П., профессор, ихтиолог	74, 218, 263-264, 356
Сорокиных Г., автор статьи	344
Соснин А. А., капитан-промысловик, командир корабля СФ.....	362
Спаде К. Ю., капитан, рыбопромышленник	43, 44, 48, 51, 52, 54, 57, 71, 92-95, 97, 147, 335
Станиславский П. В., член коллегии Архобластьрыбы	108, 176
Старостин А. Т., промышленник, внук Ивана Старостина.....	20
Старостин Аким, кормщик из Кушереки.....	18
Старостин Иван, промышленник-грумантландец	18
Старостин М. И., первый секретарь Мурманского обкома партии	397
Стельмух Н. И., зам. управляющего Мургосрыбтрестом.....	293
Степанов И. П., командир СКР-22 СФ	297
Стерлигов, капитан-промысловик	293
Стольд А. К., руководитель колонны промысловых судов	293
Стольд Э. И., капитан малого рыболовного траулера	265-266
Стрелков Г. В., директор Мурманской судовой верфи.....	293
Стрелков Д. А., капитан-промысловик.....	274, 288, 293
Стрелков И., кормщик.....	22
Стрельбицкий А. И., капитан-промысловик, начальник МТФ	193, 194, 205, 251, 267-268, 278, 362

Субботин И. С., капитан-промысловик.....	293
Суворов В. Н., капитан-промысловик	269
Суть И., мещанин из Колы XIX в.	23
Суханов С. С., промышленник из Архангельска.....	18-19
Суханов, капитан-промысловик.....	294
Сухопятакин С. Я., капитан-промысловик	269, 274
Сухоруков Александр И., капитан-промысловик	176
Тампио, капитан-промысловик	294
Таничева А. И., радист	301
Таран А. Ф., начальник промразведки Мурманрыбы.....	229, 270-274, 378
Тарунтаев Б. Ф., тралмейстер.....	98-99
Таценко, главный капитан МТФ.	362
Тимофеев В., автор очерка	279
Тисленко Г. Г., начальник МТФ, Мурманрыбы, ММРП	170, 194, 195, 196, 201, 251, 261, 267, 273, 275-278, 284, 302, 304
Титов И. М., командир сторожевого катера СФ	327, 362
Титов М. В., капитан-промысловик	175, 303, 353-354
Тихомиров Г. С., капитан-поисковик	274, 401
Тихонин, механик на судах Мурманрыбы	256
Тихонов С. И., капитан-поисковик.....	294
Ткач И. Б., руководитель Мурманского рыбокомбината	401
Томсон, капитан-промысловик.....	201, 294
Тупиков А. В., начальник политчасти треста «Мурманрыба».....	294
Туркот И. И., капитан судов ПИНРО	362
Тюпин А., журналист	325
Тюляпин К., журналист	143, 271
Ульянов, капитан-промысловик	294
Урпин (Урнин), капитан-промысловик.....	195, 294
Устиновская Анна, моторист мотобота	301
Федотов М. Я., капитан-промысловик	247, 279-280
Федотьев, стармех РТ «Ворошилов»	188, 256
Филиппов В. П., капитан мотобота	362
Филиппов М. П., директор Мурманской судоверфи	294
Фокин, капитан-промысловик	294
Форошук Г. С., капитан-промысловик	195, 281, 298, 302, 304
Форошук Сергей (?) С., капитан-промысловик.....	281, 294
Фофанов, капитан мотобота колхозного флота	401
Харнай Афанасий, кормщик из Долгощелья	17
Химков Алексей, кормщик из Мезени XVIII в.	15
Химков Иван, сын Химкова А.	15, 16
Хлыновский Г. И., директор ПИНРО	282
Хохлин А. А., капитан Севгосрыбтреста	294
Хохлин А. Г., капитан-промысловик	355
Хохлин А. И., капитан-промысловик.....	294
Хохлин Г. А., капитан-промысловик.....	294
Хохлин Г. Ф., капитан Севгосрыбтреста	294
Хохлин К. Г. капитан Севгосрыбтреста	294
Хохлин К. П., капитан-промысловик	274, 287, 356
Хохлин М. И., капитан флота.....	294

Хохлин П. И., капитан-промысловик.....	294
Хохлин П. Ф., капитан-промысловик	166, 172
Храповицкий А. С., ветеран рыбной промышленности	193, 323
Хрусталева Н. С., капитан дальнего плавания	282
Хрусталева (Блинова) А. С., механик МТФ	60, 184, 283-285
Хрущев С. Н., автор книги «Хрущев»	262
Хряшков В., штурман на судах МТФ	97, 312, 336, 375
Цапенко В. Н., главный инженер Мурманрыбы	204, 294
Цесарский Л. Я., представитель Главрыбы	176
Чаплин Г. Е., белогвардейский офицер	56
Челюзгин (Челузгин) Иван, сумской мещанин.....	21, 22
Че(и)рков, капитан-промысловик	76, 362
Чернавин В. В., сотрудник Севгосрыбтреста	155, 161, 167-168, 173, 176, 179-181
Чеченин М. И., зав. отделом Мурманского облисполкома.....	371, 401
Чиракин Я. Я., кормщик из Шуи.....	17
Чухчин К. П., капитан-промысловик.....	170-172, 203
Чухчин Н. И., зам. капитана-флагмана тралового флота	294
Шабалин А. О., штурман на судах МТФ, военный моряк	352, 357-358
Шайтанов Д. И., капитан-промысловик	286, 311
Шальман М. М., зам. начальника Мурманского тралфлота.....	294
Шамалуев Ф. Е., тралмейстер	52, 58, 87, 94, 95-100, 113
Шамро В., автор стихов	322
Шаповалов Г. Ф., капитан-промысловик.....	401
Шарапов Степан, рыбопромышленник XVIII в.	15, 16
Швец И. Е., капитан-промысловик	287-288, 293
Швец О. И., дочь капитана И. Е. Швеца	287
Шередека И. А., руководитель Мурманского рыбокомбината	294
Шитарев В. С., капитан	79
Шитарев С., ст. техник-лейтенант	303
Шлимонов С., автор статьи	355
Шлыков Гавриил А., капитан-промысловик	80, 104, 113, 176
Шошин М. М., главный инженер МТФ	204, 294
Шпанов Илья, капитан на судах МТФ	401
Шубин П. И, промысловик.....	99
Шулыгин П. Д., начальник Мурманрайрыбы.....	176
Шуныгин Л. М., капитан-промысловик	206, 289
Шухобов Иван, кормщик.....	17-18
Щербаков С. В., сотрудник Севгосрыбтреста	173-174
Щипаков П. П., капитан-промысловик.....	268, 277, 294
Энгельгардт А. П., архангельский губернатор конца XIX в.	29, 31
Эппель З. Л., представитель «Главрыбы».....	176
Эриксен Юхан, норвежский колонист Мурмана	101-103
Югаров И. С., промышленник из Кемпи.....	24
Юрченко Е. В., руководитель Мурманского рыбокомбината.....	401
Юрьев А. В., зверопромышленник, судовладелец	25
Юшков Афанасий, кормщик из Мезени XVII в.	14
Яковенко О. И., директор музея АТФ	334
Яковлев Д. Т., помор-промысловик	359
Яреньгин (Яренгин) Ф. И., рыбмастер, капитан на судах МТФ	268, 401

СПИСОК-УКАЗАТЕЛЬ информационных блоков «Первые отечественные траулеры» и иллюстраций других судов

ПЕРВЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ТРАУЛЕРЫ

«Запад», рыболовный траулер.....	54
«Север», рыболовный траулер	71
РТ «Дальневосточник»	216
РТ «Кемь».....	168
РТ-3 «Красноармеец»	232
Т-4 «Мезень»	289
РТ-5 «Краб»	151
РТ-6 «Кит»	104
РТ-7 «Семга»	163, 288
РТ-9 «Ролик»	365
РТ-10 «Лебедка»	259
РТ-14 «Сталин»	273
РТ-16 «Ленин»	325
РТ-18 «Профинтерн»	186
РТ-23 «Макрель»	172
РТ-24 «Щука»	132
РТ-25 «Сайда»	111
РТ-26 «Треска».....	66
РТ-29 «Днепр» («Киров»)	196
РТ-30 «Лучинский»	138
РТ-31 «Налим»	166
РТ-32 «Кумжа»	104
РТ-33 «Форель»	285
РТ-34 «Феликс Дзержинский»	341
РТ-36 «Большевик».....	128
РТ-37 «Палтус»	110
РТ-39 «Зубатка».....	87
РТ-40 «Скат»	243
РТ-41 «Максим Горький»	222
РТ-42 «Пинагор»	108
РТ-43 «Рыбец»	252
РТ-46 «Лосось»	154
РТ-47 «Союзрыба»	189
РТ-48 «Севгосрыбтрест»	189
РТ-51 «Лещ»	165
РТ-52 «Сом»	355
РТ-54 «Судак»	218
РТ-55 «Кета»	189
РТ-57 «Смена»	100
РТ-58 «Спартак»	298

РТ-62 «Ворошилов»	174
РТ-65 «Революция»	136
РТ-68 «Енисей»	235
РТ-72 «Ленинград»	244
РТ-77 «Челюскинец Павлов»	82
РТ-78 «Грозный»	63
РТ-79 «Тбилиси»	297
РТ-83 «Северный»	228
РТ-101 «Иван Папанин».....	169
РТ-102 «В. Чкалов» (СКР «Пассат»)	345
РТ-106 «Сталинская конституция».....	169
РТ-107 «Михаил Громов».....	169
РТ-309 «Мудьюжанин»	219
РТ-312 «Абрек»	347
РТ-411 «Ненец»	269

ИЛЛЮСТРАЦИИ ДРУГИХ СУДОВ

«Foam», «Ripple», «Spray», американские тральщики.....	57
«Андрей Первозванный», научно-исследовательское судно	39
«Андромеда», зверобойная шхуна-куттер.....	89
«Жданов», РТ-94	227
«Капитан Нохрин», МСБ	90
«Месяцев», научно-исследовательское судно.....	241
«Мечта», яхта	91
«Персей», научно-исследовательское судно.....	89, 192
«Персей-2», научно-исследовательское судно	221
«Пищевая индустрия», рефрижератор	227
«Помор», коч (новодел)	9, 10
«Профессор Марти», научно-исследовательское судно	239
«Пушкин», БМРТ	135
«Св. мученик Фока», зверобойное судно	25
«Семен Дежнев», ледокольный пароход	340
СРТ-2	366
«Яков Гунин», супертраулер	380



АТФ	– Архангельский траловый флот
ББГЛ	– Беломорская база Гослова
ВОВ	– Великая Отечественная война
ГОИН	– Государственный океанографический институт
ГПУ	– Государственное политическое управление при НКВД РСФСР
КСФ	– Краснознаменный Северный флот
ДМО	– дом междурейсового отдыха моряков
ММП	– Мурманское морское пароходство
ММРП	– Мурманский морской рыбный порт
МРС	– моторно-рыболовецкая станция
МСБ	– морской спасательный буксир
МТФ	– Мурманский траловый флот
НИС	– научно-исследовательское судно
НКВД	– Народный комиссариат внутренних дел
ОКС	– отдел капитального строительства
ПИНРО	– Полярный институт морского рыбного хозяйства и океанографии
РС	– рыболовный сейнер
РТ	– рыболовный траулер
СКР	– сторожевой корабль
СНХ	– совнархоз
СРТ	– средний рыболовный траулер
СРХФ	– Севрыбхолодфлот
СФ	– Северный флот
Т	– траулер
ТЩ	– военный тральщик
УКК	– учебно-курсовой комбинат
ФЗО	– фабрично-заводской отдел
ФЗУ	– фабрично-заводское училище
ФСЛО	– Флотилия Северного Ледовитого океана
ЦПКТБ	– Центральное проектно-конструкторское технологическое бюро
ЧПОРП	– Черноморское производственное объединение рыбной промышленности
МСВ	– Мурманская судоверфь
СПбГУ	– Санкт-Петербургский государственный университет

ПРЕДИСЛОВИЕ

От рецензента	3
От автора-составителя	4

Часть первая.

УШКУЙНИКИ – ПОМОРЫ – ПРОМЫШЛЕННИКИ

1. У студеного моря	8
2. Полярные мореходы (<i>биографический словарь В. Ю. Визе</i>)	13
3. Покрут и покрученники	26
4. Энциклопедия Русского Севера А. П. Энгельгардта	31

Часть вторая.

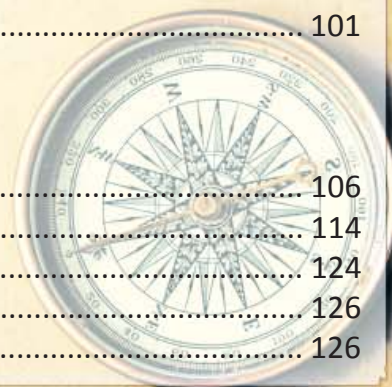
ОТ ПЕРВОГО ТРАУЛЕРА К ТРАЛОВОЙ ФЛОТИЛИИ (1898-1920 гг.)

1. Мурманская научно-промысловая экспедиция	38
2. Рыбопромышленники	43
3. На переломе эпох (<i>1914-1920 годы</i>)	53
4. У истоков (<i>имена</i>)	61
– Аверинцев С. В.	61
– Анкудинов И. В.	62
– Антуфриев (Антуфьев) В. Д.	65
– Брейтфус Л. Л.	67
– Држевецкий В. Ф.	68
– Зебек И. И.	69
– Книпович Н. М.	70
– Копытов Н. Л.	71
– Копытов С. Д.	72
– Кучин С. Г.	77
– Кучин А. С.	77
– Масленников Д. Н.	78
– Махилев В. П.	79
– Михов Ф. М.	83
– Могучий (Петров) Е. В.	88
– Нохрин А. С.	90
– Постников С. В.	91
– Спаде К. Ю.	92
– Шамалуев Ф. Е.	95
– Эриксен Ю. П.	101

Часть третья.

СТАНОВЛЕНИЕ ТРАЛФЛОТА (1920-е годы)

1. Первая навигация	106
2. «Дело государственной важности»	114
3. Мурманск: строительство тралбазы и тралфлота	124
4. Они были первыми (<i>имена</i>)	126
– Алайнис Э. К.	126



– Ананьин И. Ф.	127
– Баранов Ф. И.	129
– Богданов Я. А.	131
– Бронштейн Я. П.	133
– Бурков Д. А.	135
– Бурков И. П.	138
– Викман М. А.	138
– Гринер В. С.	139
– Демидов И. Н.	140
– Егоров А. А.	143
– Каск Г. Я.	147
– Катц (Кац) П. П.	151
– Ключе Г. А.	152
– Кононов П. Г.	154
– Кротов К. И.	155
– Леонтьев С. П.	156
– Мурашев И. А.	157
– Новожилов А. П.	160
– Постников Я. А.	161
– Рассказов Л. В.	162
– Романов Я. Г.	164
– Хохлин П. Ф.	166
– Чернавин В. В.	167
– Чухчин К. П.	170
– Щербаков С. В.	173

5. Дополнительный список капитанов и руководителей рыбной отрасли Севера 1920-х годов	175
--	-----

Часть четвертая.

ГОД ЗА ДЕСЯТЬ (1930-е годы)

1. Флот в первой пятилетке	178
2. Вторая пятилетка и предвоенные годы	187
<i>Суда отечественной постройки</i>	187
<i>Наука и производство</i>	190
<i>Стахановские рейсы (РТ-29)</i>	193
<i>Хозрасчет на траулерах</i>	200
<i>Накануне войны</i>	203
3. Годы и судьбы (имена)	208
– Андрианов Ф. И.	208
– Анисимов И. В.	208
– Баев П. И.	209
– Башмаков В. И.	211
– Беляев М. С.	212
– Богачев И. Б.	212
– Богачев М. Г.	213
– Дракке К. А.	214
– Егоров В. А.	215
– Епарин М. М.	218

– Ермолин М. К.	219
– Замарин З. П.	220
– Иконников П. Г.	222
– Калайда А. Х.	223
– Карпенко И. А.	224
– Копытов В. А.	227
– Копытов Ф. П.	227
– Коренев П. Г.	228
– Кравченко А. А.	229
– Кулешов С. И.	230
– Лобанов И. В.	230
– Лотов Г. В.	231
– Маевский В. М.	233
– Малыгин Ф. С.	236
– Мантейфель Б. П.	236
– Маркелов М. И.	237
– Марти Ю. Ю.	238
– Месяцев И. И.	240
– Низгирев Н. Ф.	242
– Никитин Я. А.	242
– Новожилов М. П.	243
– Пайкачев С. Г.	244
– Полисадов П. А.	245
– Попов Г. С.	248
– Пятков Н. Г.	251
– Раудсепп (Раудсен) Н. Н.	253
– Романов А. Г.	253
– Самков Ф. Е.	254
– Светов М. С.	257
– Сидоренко А. Т.	257
– Скорняков Н. Е.	258
– Снегов А. В. (Фаликзон И. И.)	262
– Сомов М. П.	263
– Стольд Э. И.	265
– Стрельбицкий А. И.	267
– Суворов В. Н.	269
– Сухопяткин С. Я.	269
– Таран А. Ф.	270
– Тисленко Г. Г.	275
– Федотов М. Я.	279
– Форощук Г. С.	281
– Хлыновский Г. И.	282
– Хрусталева (Блинова) А. С.	283
– Шайтанов Д. И.	286
– Швец И. Е.	287
– Шуньгин Л. М.	289

4. Дополнительный список капитанов и руководителей рыбной отрасли Севера 1930-х годов	291
--	-----



Часть пятая.

ВО ФРОНТОВОМ МОРЕ

1. Вклад рыбаков	296
2. В памяти народной (<i>имена</i>)	310
– Ауров А. П.	310
– Ауров В. П.	310
– Ауров И. П.	310
– Ауров П. П.	311
– Ауров С. П.	311
– Бибиков Н. Л.	312
– Буряк В. Н.	314
– Векшин Б. Н.	315
– Веселков Н. З.	317
– Генстель (Корниенко) О. П.	319
– Груздев Л. Н.	322
– Гунин А. А.	325
– Дубаков Г. Е.	326
– Евтюков А. Е.	326
– Едемский С. Е.	327
– Задорин П. А.	328
– Иудин С. Г.	330
– Качук В. П.	330
– Келарев В. А.	330
– Киреев В. А.	331
– Кононов И. Г.	334
– Корехов П. П.	337
– Кротов С. А.	339
– Легкий С. И.	341
– Малыгин А. И.	342
– Машенджинов И. Я.	343
– Окуневич В. Л.	344
– Падорин В. В.	346
– Петрушихин Е. А.	348
– Пушкин А. А.	349
– Решетников С. В.	351
– Скребцов Ф. К.	352
– Титов М. В.	353
– Хохлин А. Г.	355
– Хохлин К. П.	356
– Шабалин А. О.	357
– Яковлев Д. Т.	359
3. Дополнительный список капитанов, руководителей рыбной отрасли Севера и командиров боевых кораблей, чей ратный труд приблизил победу советского народа в Великой Отечественной войне	360

Часть шестая.

ПЕРЕД БРОСКОМ В АТЛАНТИКУ

1. Послевоенное пятилетие	364
---------------------------------	-----

2. На новом этапе (<i>имена</i>)	372
– Бородулин Г. М.	372
– Бурков Д. П.	374
– Бурков К. Л.	375
– Варзугин Ф. Е.	378
– Глушков К. С.	379
– Грозников А. А.	379
– Гунин Я. А.	380
– Дугладзе И. И.	381
– Ильин А. К.	382
– Земсков В. С.	383
– Корольков Г. П.	386
– Кузнецов М. И.	389
– Маклаков А. Я.	390
– Матросов И. Р.	391
– Михайлов А. Г.	393
– Патон К. А.	394
– Сапанадзе П. В.	395
– Сапогов А. И.	396
– Соболев К. А.	396
– Старостин М. И.	397
3. Дополнительный список капитанов и руководителей рыбной отрасли Севера в послевоенные (до 1950) годы	400
ПОСЛЕСЛОВИЕ	402
ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ	404
СПИСОК-УКАЗАТЕЛЬ информационных блоков «Первые отечественные траулеры» и иллюстраций других судов	416
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	418
ОГЛАВЛЕНИЕ	419



Книга первая цикла «Севрыба»

ТРАПФПОТ

Из серии
«КАПИТАНЫ РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР»

Под редакцией капитана дальнего плавания А. Н. Якунина

Автор-составитель:

В. С. Георги — главный редактор еженедельника «Рыбный Мурман» в 1994-2000 годы, член Союза журналистов СССР (РФ), действительный член Русского географического общества.

Рецензент:

А. А. Киселев — доктор исторических наук, профессор.

Спонсор:

А. Н. Якунин — капитан дальнего плавания (Камчатка).

Дизайн, оформление и верстка Л. А. Артюшок
Корректор Г. М. Шестакова

Подписано в печать 17.09.2014. Формат 70х100/16.
Бумага мелованная. Условн. печат. листов 34,45
Печать офсетная. Тираж 500 экз.
Гарнитура «Calibri». Заказ № 17/9/14-10

Подготовлено к изданию и отпечатано в ООО «ПКФ "Стар" ЛТД».
73025, Херсон, Петренко, 45
Свидетельство субъекта издательской деятельности ХС № 10 от 29.03.2001
Тел.: 0552 46-05-35, e-mail: star@stardruk.com.ua

Нельзя не сказать о небольшом по объему сборнике очерков «Всего одна жизнь» (Мурманск, 1976) инженера главка «Севрыба» Е. А. Вайнбира. Эти очерки уникальны не только по знанию и глубине темы, но и написаны хорошим, можно сказать – богатым литературным языком, которым автор рассказал о наших замечательных земляках.

Автор-составитель благодарен создателям таких серьезных и познавательных интернет-ресурсов, как «Кольские карты» – <http://www.kolamap.ru/index.html> и «Терский берег» – <http://qwercus.narod.ru/library.htm>. Фактический материал сверялся по электронной версии «Кольской энциклопедии» – <http://ke.culture51.ru/> и сайту «Русский Север (энциклопедический лексикон)» – <http://lexicon.dobrohot.org/>, по изданным в Мурманской области Книгам Памяти, в том числе Книге жертв политических репрессий. Фотографии первых российских траулеров в основном взяты с сайта «Корабли» – <http://korabli.qdg.ru/> и из книги И. В. Паролова «Суда Архангельского тралового флота» (Архангельск, 2013). В оформительских информационных блоках, вставленных в основной текст без указания источника, использованы материалы из газеты «Рыбный Мурман» за 1977 год, помещенные в тематических «разворотах» под рубрикой «Рожденная Октябрем» (страницы истории рыбной промышленности Севера).

Если не считать переписки с родственниками некоторых героев нашей книги, то в целом издание построено на уже имеющихся исторических материалах, которые систематизированы применительно к форме и содержанию книг серии «Капитаны рыбного хозяйства СССР».

Пользуясь возможностью напрямую обратиться к читателям, добавлю, что при работе над этой книгой я отчетливо понимал, что значительный объем представленной в ней информации требует дополнительной проверки. Ведь ошибка может вкратце вписаться как в книжные, так и в газетные строки источника, который берется за основу. Да и сегодняшние воспоминания о делах давно минувших лет очень часто не отличаются объективностью изложения фактов. При этом следует учитывать так называемые «особенности» наших печатных средств массовой информации в тот или иной исторический период. Ведь если, допустим, человека в 1930-е годы называли «врагом народа» и осудили (как мы сейчас понимаем, большей частью по надуманным обвинениям), то имя этого человека вычеркивалось из всех последующих книг и газетных статей, пусть даже это был вполне заслуженный капитан передового траулера, которым он руководил не один год до ареста. К сожалению, это так. И сегодня подчас единственной дошедшей до нас информацией о том или ином человеке становятся строки из заведенного на него «дела» органами НКВД. Именно поэтому, знакомясь с биографиями промысловиков довоенной поры, иной читатель может воскликнуть: «Так ведь их всех пересажали, а кто же рыбу ловил и на траулерах работал?» А работали десятки других, чьи имена мы и хотим сохранить для последующих поколений.

С каждым годом, отделяющим нас от событий начала прошлого века, появляются все новые и новые документы той эпохи: приоткрывают свои архивы органы госбезопасности, благодаря интернету обнародуются фотографии и воспоминания из семейных альбомов потомков наших героев. Уверен, что еще ждут своих молодых исследователей запасники музеев, государственные и флотские архивы северо-запада России, чтобы поведать нам новые страницы в биографиях первопроходцев, а значит – в биографии нашей страны.

Повторю, что как автор-составитель этой книги, я не застрахован от ошибок и неточностей. Исправить их можно только с помощью вас, дорогие читатели. Свои отзывы о данной книге, дополнения и замечания, предложения по следующим книгам цикла «Севрыба» прошу присылать по адресу e-mail: georgy@sampo.ru на сайт «История рыбной отрасли Севера» (<http://www.rmpoisk.ru>). Надеюсь, что наше сотрудничество в этом благородном деле будет плодотворным.

Виктор Сергеевич ГЕОРГИ
Июнь 2014 года. Петрозаводск