

БИБЛИОТЕКА
«ВОПРОСОВ ИСТОРИИ КАМЧАТКИ»

Т. М. КРИВОНОГОВ

КАЮТ-КОМПАНИЯ

Рассказы старого моряка



Петропавловск-Камчатский
Холдинговая компания
«Новая книга»
2020

УДК 908(571.66)
ББК 63.2(Камч)
К82

Кривоногов Т. М.

К82 Кают-компания. Рассказы старого моряка / Библиотека «Вопросов истории Камчатки». — Петропавловск-Камчатский: Холд. комп. «Новая книга», 2020. — 480 с., ил.

ISBN 978-5-906904-47-8

Первая на Камчатке книга морских воспоминаний ветерана рыбной промышленности, промыслового и транспортного флота, старожилы города Петропавловска-Камчатского написана на основе многочисленных материалов, опубликованных автором в 1970-х — первой половине 2000-х гг. в камчатских газетах и различных историко-краеведческих изданиях. Книга снабжена иллюстрациями из личного архива автора. Включены биографические сведения о нём.

Издание предназначено для краеведов, школьников, студентов, всех интересующихся историей рыбопромышленного и морского транспортного освоения Северо-Востока России и Камчатки.

УДК 908(571.66)
ББК 63.2(Камч)

Редактор-составитель С. В. Гаврилов

© Кривоногов Т. М., 2020
© Гаврилов С. В., составление, 2020
© ИП «Кожан С. П.», 2020
© Министерство культуры Камчатского края, 2020

ISBN 978-5-906904-47-8

*Снасти обледенели,
На палубах суший каток,
Шкоты впиваются в руки,
Ветер сбивает с ног.
С ночи норд-вест поднялся
И нас под утро загнал
В залив, где кипят буруны
Меж клыками скал.*

*Бешеный рёв прибоя
Донёлся до нас из тьмы,
Но только с рассветом поняли,
В какой передраге мы.
«Свистать всех наверх!»
На палубе мотает взад-вперёд,
Но мы поставили топсель
И стали искать проход...*

Р. Л. Стивенсон

ОТ РЕДАКТОРА

Четвёртая книга серии «Библиотека “Вопросов истории Камчатки”» представляет собой дополненное и исправленное переиздание первых на нашем полуострове морских воспоминаний, подготовленных ветераном транспортного и рыбопромыслового флота, старожилом Петропавловска-Камчатского, капитаном дальнего плавания Тимофеем Михайловичем Кривоноговым (1928—2010). Их первый вариант увидел свет в 2011 г., уже после его кончины.

Мы познакомились в середине октября 2000 г., когда отмечалось 260-летие со дня основания Петропавловска-Камчатского. В это время в областной библиотеке шла научно-историческая конференция, посвящённая этой дате. На ней я выступал с докладом «Шхуна “Камчадал” и другие...» о некоторых страницах самого начала собственного камчатского морского парусного судоходства с опорой на наш местный порт, относившихся к середине 1920-х гг.

В перерыве ко мне подошёл невысокий человек почтенного возраста в чёрном флотском кителе с четырьмя золотистыми капитанскими нашивками на рукавах. Представившись и задав несколько вопросов, мягким, спокойным голосом он начал рассказывать о других парусных судах, правда, более позднего времени — второй половины 1940-х гг. В разговоре выяснилось, что он имеет к ним самое прямое отношение, так как некогда работал на них штурманом. Я, к этому времени начавший разработку темы камчатского морского транспорта, уже несколько лет «заочно» знал его по публикациям в местных газетах как автора интересных текстов по истории флота.

Вот так у меня появился ещё какой «квалифицированный консультант», помогший установить множество деталей, не отражённых никакими архивными материалами. Он назвал ряд фамилий уникальных людей, писавших своими судьбами историю камчатского судоходства, немного позже познакомил меня с другими старыми моряками, теперь пенсионерами, — капитаном В. Ф. Поповым, старшим механиком Г. Б. Рогозиным, другими.

Работая с документами, не раз удивлялся памяти капитана Кривоногова. В названных спустя множество лет датах он почти не ошибался, а если и были расхождения, то такие, которые ошибками-то и не назовёшь. Например, пишет что-то вроде «в конце декабря такого года...», по бумагам же выходит, что случилось это в самом начале января следующего, что, понятное дело, сути не меняет.

Вскоре наши разговоры общего характера перешли в практическую плоскость: в издаваемом мною с 1999 г. сборнике «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки» стали выходить его очерки. Первый — «Капитан Миронов» — в 2001 г. в 3-м выпуске, следующий — «Светлая голова» — в том же 2001, но в 4-м номере. Затем был отличный материал «Вспоминая о годах учёбы...» в 5-м, полностью посвящённом истории камчатского морского рыбопромышленного образования, чуть позже заметки о временах работы на упомянутых выше парусниках — «Краб», «Янтарь» и другие» — в 6-м. А потом капитан заболел и продолжать работу уже не мог.

Теперь пришла пора нам позаботиться о сохранении его творческого наследия. Заключительные, 9—11-й выпуски «Вопросов» содержат тематические подборки, названные нами «Мне хочется немного рассказать о тогдашней жизни...», «Люди и судьбы» и «Морские были». Они, наряду с перечисленными выше очерками, и составили основу его книги — первого издания «Кают-компани». Ввиду пресловутых «денег нет» удалось издать лишь 200 её экземпляров. Книга была хорошо встречена читающей публикой и быстро разошлась. Востребованной оказалась и её электронная версия, выставленная на сайте краевой научной библиотеки. Не раз, блуждая по бескрайним просторам Всемирной паутины, наткнулся на её фрагменты и ссылки.

Не раз же раздавались предложения переиздать книгу. И вот теперь у нас появилась такая возможность. Но второе издание не является «клоном» первого. Сохранив три основные части, мы добавили к ним подробную биографию автора, составленную на основе личных документов, а также бумаг, хранящихся в городском

и краевом государственном архивах. Сюда же включены материалы об авторе и его семье, ряд выявленных позже публикаций разных лет самого Тимофея Михайловича, некоторые статьи и документы, имеющие к нему отношение.

Т. М. Кривоногов родился 22 января 1928 г. в простой крестьянской семье в селе Барашково Варгашинского района Курганской области. Отец — Михаил Анисимович тоже родился в этом селе в 1902 г. Мама — Анна Марковна, на четыре года моложе мужа, появилась на свет в 1906 г. в неподалёку расположенном селе Максимково этого же района.

В автобиографиях и анкетах, которых за время работы пришлось написать немало, он всегда указывал своё социальное происхождение — «из рабочих». Но это часть правды — другого в то время он написать просто не мог. На самом деле его отец Михаил Анисимович, действительно, был «из рабочих». А вот мать, Анна Марковна, происходила из очень интересной семьи. Её отец — Марк Борисович Пшеничников, родившийся в 1831 г., был прямым потомком немцев, приглашённых в Россию ещё Екатериной II. К сожалению, с тех времён отношение к немцам в нашей стране изменилось, и немецкую фамилию, какую именно, мы уже никогда не узнаем, он поменял на русскую — Пшеничников.

В сорокапятилетнем возрасте он, после смерти первой жены-немки, женился во второй раз на семнадцатилетней русской девушке, которая родила ему четырнадцать детей — десять сыновей и четыре дочки. Одна из них — Анна — и стала матерью Тимофея Михайловича.

Семья Пшеничниковых была дружной, работящей, имела крепкое богатое хозяйство — большое стадо коров, табун лошадей, просторные поля, на которых сеяла пшеницу и лён. Держала работников, для которых выстроили дома, где они жили с семьями. Хозяин, сам очень трудолюбивый и добрый, наёмных людей никогда не обижал, хорошо платил и заботился о них. Все его дети были грамотными, свободно говорили по-немецки (знание немецкого языка, правда, им потом приходилось тщательно скрывать).

Как известно из истории, с приходом советской власти такие крепкие хозяева довольно быстро перекочевали в категорию «кулаков». Всё, что годами наживалось и зарабатывалось, власти реквизировали, а людей — ссылали. Не избежала этой участи и большая семья Пшеничниковых. Всю её, в которой были уже и внуки, в феврале 1930 г. раскулачили, имущество и скотину забрали, а самих выслали. В их большом двухэтажном доме потом разместилось сельское

правление. Тимофею было в то время два года, его сестрёнке Маше — всего лишь около месяца от роду. Главе семьи Марку Борисовичу исполнилось уже девяносто девять лет. Но, надо сказать, мужиком он был крепким и здоровым, даже в этом возрасте продолжал работать. А дети у него рождались и в 1906, и в 1910, и в 1914 гг., то есть когда ему было уже семьдесят пять, семьдесят девять и восемьдесят три года! Поразительно! Дожил он до ста пяти лет, умер в 1936 г. в Новосибирске, куда переехала семья. После его смерти все разъехались в разные стороны, как он и завещал, — боялись, что волной репрессий их может накрыть снова, а когда вся семья собрана в одном месте, сделать это легче. Вот и рассеялись по стране, и следы многих родственников с тех пор затерялись.

К слову сказать, Марк Борисович после перестройки был реабилитирован, его фамилия есть в открытой базе данных Управления внутренних дел Курганской области «Жертвы политического террора в СССР». Реквизированное имущество, правда, никто не возвратил — никаких документов об изъятии, как и следовало ожидать, не сохранилось...

В поисках лучшей доли в начале голодных 1930-х гг. семья Кривоногих была вынуждена покинуть родные края, обосновалась в Новосибирске. Здесь она жила до 1938 г., после чего в июне 1938 г., как тогда говорили, «по вербовке», на старом грузопассажирском пароходе «Ильич» переехала на Камчатку, в Петропавловск.

Отец устроился разнорабочим в ближнем к Петропавловску леспромхозе на 8-м километре. Мать — Анна Марковна — домохозяйка, воспитывала четверых детей. В семье, помимо старшего сына Тимофея, были братья Анатолий, родившийся в Новосибирске в 1937 г., Геннадий, уроженец уже Петропавловска, 1940 г., и сестра Мария, появившаяся на свет в 1930 г. ещё в родовом селе Барашково.

Тимофей Кривоногов учился в школе имени Л. Н. Толстого, что на улице Ключевской, где окончил шесть классов. В годы Великой Отечественной войны семья Кривоногих, как и подавляющее большинство наших сограждан,хватила лиха. Кормильца — отца семейства призвали в армию. На Камчатку он к своей семье уже не вернулся, остался на «материке». По окончании войны его направили в Уссурийск, где он женился во второй раз, служил до самой пенсии и там же умер.

Вот так Тимофей, ещё будучи подростком, с военных лет остался старшим мужчиной в семье. Мать была вынуждена работать на трёх работах, чтобы поднять четверых детей. Надо было ей помогать. Трудовая биография Тимофея началась в первый год войны,

в 1941-м. Это было в то время обычным делом. Вот постановление Петропавловского горисполкома от 28 мая 1942 г. «О мобилизации учащихся от шестого до десятого классов на сельхозработы в колхозы, совхоз, подсобные хозяйства и Камчатторг». Руководители предприятий и хозяйств, куда направлялись школьники, обязывались обеспечить их помещениями для проживания и питанием, доставку до трудовых мест. Работы оплачивались, что было семьям ребят определённым подспорьем. Делалось это по решению правительства страны — Совнаркома СССР и, понятно, Центрального Комитета большевистской партии. Слово «мобилизация» подчёркивало важность предстоящего подросткам дела.

Старших школьников посылали на самую тяжёлую работу — сенозаготовки. 3 сентября 1942 г. горисполком распорядился обеспечить их подходящей обувью, выдачей и отовариванием промтоварных карточек из расчёта 50 талонов на каждого учащегося. Напомним, что с началом войны на продукты и товары было введено жёсткое нормирование, выдавались они, вернее, продавались по карточкам.

В 1943 г. повзрослевший Тимофей был вынужден оставить школьные занятия и уйти на заработки. В автобиографии он писал, что «в связи с тяжёлым материальным положением в семье пошёл работать в Камчатторг». Трудился обработчиком на рыбной базе в бухте Шлюпочной. База принадлежала Камчатторгу.

О том, в каких условиях поначалу пребывали школяры на подобных базах, мы можем узнать из весьма серьёзного документа — решения исполкома областного Совета депутатов трудящихся от 7 июля 1943 г.: «Проведённой проверкой на месте установлено, что... несмотря на неоднократные предупреждения облисполкома и горисполкома, к приёму школьников, мобилизованных на рыбную путину, не подготовились. Палатки, в которых размещены школьники, не отремонтированы и промокают. Кроватей и топчанов не хватает, часть школьников спит по двое на одной кровати. Матрацы и наволочки для подушек не выданы, несмотря на то, что в складе базы постельные принадлежности имеются в достаточном количестве, вследствие чего школьники спят на сырой траве, постеленной на топчаны, без подушек.

Кипячёной воды нет из-за отсутствия бочек. Школьники пьют сырую воду, вследствие чего уже имеются заболевания дизентерией (школьник Кочкин). Уборной для школьников нет совсем. Совершенно отсутствуют умывальники, школьники принуждены ходить умываться на берег бухты».

Облисполком решил обязать директора Камчатторга и заведующего базой в трёхдневный срок создать для подростков нормальные условия жизни и работы, иначе они «будут привлечены к строгой ответственности». Её мера в военные годы могла быть весьма суровой. Областному отделу народного образования поставлена задача: потребовать от преподавателей, направленных на путину со своими подопечными, более тщательного наблюдения за ними.

В 1945 г. недавний школьник стал моряком. Вот фрагмент приказа по управлению АКОфлота № 73 от 10 апреля 1945 г.: «...8. Кривоногова Тимофея Михайловича принять на работу в АКО-флот и направить пекарем на пароход “Кашалот” с 8 апреля 1945 г.». Тогда ему исполнилось лишь семнадцать лет.

Упомянутый «Кашалот» был новеньким буксиром американской постройки, пришедшим в Петропавловск по программе союзнической помощи (ленд-лизу) из США. На этом судне и началась его долголетняя флотская служба.

17 января 1946 г. он заключил трудовой договор с Камчатским государственным рыбопромышленным трестом (КГРТ) «в лице исполняющего обязанности начальника управления морским транспортным флотом КГРТ Матусевича А. З.» о том, что «трудящийся приглашён на работу в систему КГРТ на должность пекаря на постоянную работу в морской транспортный флот с окладом по смете... Срок работы по настоящему трудовому договору устанавливается... исчисляя начало с 1 августа 1945 г.». Из пекарей вскоре перешёл в матросы.

В 1946 г. был награждён медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». В армию не призывался, но был военнообязанным: «солдат, годный, необученный».

Затем с ноября 1946 по июнь 1947 г. учился и успешно окончил курсы судоводителей маломерных плавсредств (до двухсот регистровых тонн, или, как тогда говорили, «двухсоттонников») при учебно-курсовом комбинате Главкамчатрыбпрома (ГКРП), сменившего КГРТ в 1946 г. Эти курсы стали его первой ступенькой к будущей капитанской должности. Трудился на знаменитых парходах «Якут» и «Сима». В сентябре 1947 г., считаясь уже опытным матросом первого класса, помогал товарищам готовиться к технической викторине, прошедшей на «Симе». Затем работал на парусно-моторной шхуне «Глобус», где «дорос» до старшего помощника капитана, а позже командовал ею. С декабря 1947 г. по 1 июля 1949 г. снова учился, теперь на курсах штурманов

малого плавания. Первую командную должность — штурманскую — получил в 1948 г., диплом на звание «Штурман малого плавания» выписан ему 10 июля 1951 г.

А вскоре молодому моряку, теперь капитану, предстояло суровое профессиональное испытание, сопряжённое со смертельным риском. 15 июля 1951 г. в бухте Чемурнаут в районе Пенжинского залива сильный ветер и зыбь оборвали швартовы «Глобуса», стоявшего у борта парохода «Орочон» под разгрузкой. Шхуну влекло в сторону берега. Экипаж под его руководством начал энергично бороться за спасение. Вначале судно удалось задержать, отдав два станových якоря и два дополнительных верпа и работая машиной. Но ветер усилился до одиннадцати баллов, и с начавшимся приливом шхуну развернуло лагом к ветру и неуправляемо понесло к берегу, где выбросило на грунт. «Глобус» получил значительные повреждения корпуса, потерял руль. Но дело завершилось вполне счастливо, никто не пострадал. А ведь всё складывалось так, что перед моряками встала прямая угроза жизни. Расследование этой аварии показало, что в действиях капитана и других членов экипажа вины нет, а случилась она из-за непреодолимого действия стихии.

В ноябре 1952 г. Т. М. Кривоногов жил по адресу: 8-й километр, улица Первомайская, дом 18. В это время по распоряжению заместителя начальника ГКРП он был переведён из Камчатрыбфлота в Управление тралового флота (УТФ).

В начале декабря 1952 г., будучи капитаном среднего рыболовного траулера (СРТ) № 664, позже переименованного в «Промысловик», опубликовал в начавшей выходить в марте этого же года флотской многотиражке «За высокие уловы» небольшую заметку. В ней рассказывалось, как экипаж судна готовился к зимнему рейсу и начал его. Эта заметка стала одним из первых опытов выступления в печати. Спустя годы он будет достаточно часто публиковаться в этой газете, позже ставшей всем известным «Рыбаком Камчатки».

14 октября 1953 г. Тимофей Михайлович зарегистрировал в Петропавловске брак с Валентиной Петровной Комаровой. А предшествовала этому событию долгая романтическая история, значительная часть которой прошла, не удивляйтесь, «по переписке».

Вот как о знакомстве с будущим мужем рассказывала Валентина Петровна журналисту камчатского радио Татьяне Бондаревой, готовившей передачу «Танго любви» о семье моряка. Она прозвучала 9 марта 2008 г.:

«Уже будет пятьдесят пять лет, как живём, и три года заочной переписки. Я жила на побережье с родителями, а он работал на шхуне, по-моему, “Глобус”, старпомом. Они пришли, уголь привезли на наш 72-й завод. Я родилась на острове Карагинском, потом мы жили в Оссоре, в Анапке, там вторая база, третья, потом 72-й завод. Это был 1950 г., я работала в бухгалтерии, нас посылали тальманти. Принимала привезённый уголь.

На берегу горел костёр, темно уже было. Наступил отлив, погрузки нет. Только когда прилив, тогда подводят кунгас, грузят уголь на носилочки, таскают. Он подошёл на свет костра вместе с нашими комбинатскими ребятами. “Я, — говорит, — хочу познакомиться”. Отвечаю: “Не буду с какими-то моряками знакомиться!” — и больше его не видела, только издалека.

Мой отец работал директором, все документы нужно было у него подписывать, и он пришёл к нам домой. Мне было семнадцать лет, совсем девчонка, с двумя длинными косами. Мачеха говорит: “С тобой хотят познакомиться”. — “Не буду я знакомиться!” Она была малограмотная, говорит: “Выйдешь замуж, будешь в хрендышинах (крепдешине) ходить”.

Отвечаю, что не буду ни с кем знакомиться, и не стала. Его видела, но не запомнила. А у меня были две сестры-близнецы, постарше меня на три года. Одна из них его видела, он ей понравился. Приходил в форме, китель с блестящими пуговицами, фуражечка, весь наглаженный. Я не стала знакомиться, и он ушёл в море. А потом пришло первое письмо и фотография, адрес-то он знал. Стал писать часто, но сам за три года на 72-й завод ни разу так и не попал.

На первое письмо я не ответила, переписываться стали позже. Я напишу одно письмо, а он десять. Такие хорошие...

Письма тогда приходили раз в полгода, когда летом подходил пароход с продуктами, снаряжением и осенью за рыбой. Пароходы ждали, встречали, как идёт, все высказывали. Получали сразу по два, три, четыре письма... В одном просил зарегистрироваться заочно, боялся, что я уеду.

А когда стал капитаном, слал телеграммы. Отвечать для меня дорого было — каждое слово рубль, это приличные деньги. Потом я поехала в командировку в Петропавловск, в Камчатрыбпром, уже работала инспектором секретной части. Так получилось: я приезжаю сюда, а он в рейс уходит, и опять мы не встретились. Даёт телеграмму: бери после командировки отпуск. Мой отец жил тогда уже в Приморье. Беру отпуск, еду во Владивосток, чтобы было

время и он успел прийти из рейса, пароход же бросить не может, капитаном тогда работал на промысловике. Я там пробыла, надо назад ехать, а с пароходами тогда тяжело было. Шла “Азия”, я на неё билет взять не смогла, а он меня ждал на ней. Говорит знакомому пограничнику: “Будет такая, с косами”, а сам и не представляет, какой я стала за три года! Останавливает пограничник одну с косами. “Нет, это не она!” А через плечо у неё — мешок, это он мне потом рассказывал...

Приехала на следующем пароходе, сразу друг друга узнали, по фотографиям! Через неделю после приезда пошли мы и зарегистрировались. Но прежде чем отправиться в ЗАГС, зашли в гости к бывшему директору нашего комбината, они с женой жили в Петропавловске, в бараке, работали в Камчатрыбпроме. А потом я одна у них побывала, спрашивала: как быть? Говорят: “Валя, это такой человек хороший, не раздумывай”. Ну, и пошли, зарегистрировались и разошлись по разным квартирам. Свадьбы никакой не было, у меня тут никого нет, у него тоже, только знакомые.

Прожила с неделю в Петропавловске, собралась уезжать. Он приехал на такси рано утром. “Поехали!” Сели и поехали, он снял квартиру. Комната была, общая кухня. Все мои сестрёнки и братишки с нами жили, он всем помогал...

Сначала жили на Петровской сопке, на самой верхушке, потом добились квартиры на Ключевской. Там жили одни моряки. Мы — на втором этаже, Рязанов — на первом, Серга, Дмитрий Иванович Качин, старший механик Курьянов, Цуканов. Все моряки дружили.

Никогда мы крупно с ним не сорились, да и вообще почти не ссорились. Много пришлось пережить. Я ему благодарна, что он никого не обидел, всех моих родственников вытягивал, как мог, помогал всем. И вообще, он обижать никого не умеет...»

А сам Тимофей Михайлович по этому поводу выразился кратко: «Конечно, повезло! Я её как в карты выиграл!»

Помыкавшись по съёмным квартирам (Петропавловск тех лет отличался страшной нехваткой жилья), через некоторое время молодая семья обрела собственный угол — комнату в коммуналке нового флотского двухэтажного деревянного дома на улице Ключевской, 19а. Он стоит и по сию пору. Там же в 1954 г. родилась старшая дочь Татьяна, трагически погибшая спустя пять лет. Через год, в 1955-м, родился сын Саша. Вместе с ними в одной комнате какое-то время, уже будучи больным, жил и тесть — отец Валентины Пётр Арефьевич да её младшие братишки и сестрёнки. Как только все они помещались в одной комнатке, уму непостижимо!

В 1953—1955 гг. Т. М. Кривоногов учился на курсах штурманов дальнего плавания. Соответствующий диплом выдан капитаном Петропавловского морского рыбного порта 12 мая 1955 г. В это время он трудился на транспортно-холодильном судне (ТХС) «Меркурий», исполнял обязанности капитана.

Вот небольшой эпизод из того времени. 14 мая 1956 г. в кают-компании «Меркурия» прошёл митинг, посвящённый выпуску нового государственного займа развития народного хозяйства СССР. Открыл его капитан Т. М. Кривоногов: «Выпуск займа — дело большой государственной важности. Наши советские займы служат благородной цели — процветанию нашей отчизны. Трудовые рубли мы отдаём займы государству на созидание — строительство новых заводов и фабрик, увеличение выпуска предметов народного потребления, повышение зарплаты низкооплачиваемых работников. Всё это для советских людей, для нас с вами. Вот почему я охотно отдаю займы родине 4 200 рублей из своих сбережений». Капитан призвал всех подписаться на облигации. Слово взял председатель судового комитета, он тоже подписался на такую же сумму. Вскоре подписка была завершена, она дала 29 020 руб. А вообще-то за несколько дней УТФ собрало заявок на облигации более чем на два миллиона рублей.

Из характеристики, подписанной начальником УТФ ГКРП 23 мая 1956 г. по случаю представления к утверждению начальником ГКРП в должности капитана: «Тов. Кривоногов Т. М. работает с 1952 г., в занимаемой должности капитана ТХС “Меркурий” — с 24 января 1956 г. Тов. Кривоногов в УТФ вырос от двухсоттонника до штурмана дальнего плавания, что является результатом упорной работы над собой. За время работы характеризуется положительно, как грамотный штурман, заботливый командир, внимательно относящийся к подчинённым. Дисциплинирован, исполнительен. Всесторонне развит, систематически занимается повышением своего кругозора и ведёт воспитательную работу среди команды, что положительно сказывается на состоянии дисциплины вверенного ему экипажа, среди которого тов. Кривоногов пользуется уважением и авторитетом. Как недостаток — болезненно реагирует на замечания. По своим деловым качествам занимаемой должности соответствует». Утверждён капитаном 28 мая 1956 г.: «по своим деловым качествам и опыту работы тов. Кривоногов командование судном обеспечит».

5 июня 1957 г. выступил в газете «За высокие уловы» с предложением приспособить суда типа ТХС к лову жирующей сельди.

Это могло принести флоту большую экономическую выгоду. Опыт «Меркурия», лично полученный в 1956 г., хорошо свидетельствовал об этом.

По определённым жизненным обстоятельствам камчатский траловый флот пришлось на время оставить. С 14 октября 1957 г. по август 1958 г. работал старшим помощником капитана и капитаном морского буксира № 22 войсковой части 31327. Здесь тоже показал себя «инициативным, хорошо знающим своё дело специалистом. Хорошо знает штурманское дело и кораблевождение в дальневосточных водах. Пользуется заслуженным авторитетом среди личного состава. Требователен к себе и подчинённым. Требовательность к подчинённым сочеталась с заботой о них. Стоящие перед судном задачи, которым командовал тов. Кривоногов, выполнялись всегда успешно. Наряду с высокими качествами судоводителя, Кривоногов Т. М. проявил себя умелым воспитателем подчинённого личного состава и борцом за бережение социалистической собственности. Систематически повышает свой идейно-политический уровень, занимается повышением специальных знаний, ведёт успешную общественную работу. Морально устойчив, советской родине и коммунистической партии предан».

С августа 1958 г. по август 1959 г. капитанил на судах Камчатского управления гидрометеорологической службы. 30 августа 1958 г. получил доверенность от руководства службы: «принять средний рыболовный траулер № 4594 со всем его имуществом, инвентарём и другими материальными ценностями, получать для нужд СРТ-4594 горюче-смазочные материалы, продукты питания и другие ценности, пользоваться услугами государственных и кооперативных предприятий для нужд СРТ-4594, получать денежные переводы, ценные письма, вести дела от имени управления». Доверенность действовала по конец 1958 г. Позже до августа 1960 г. был старшим помощником капитана в Камчатгосрыбводе, потом перешёл в УТФ Сахалинрыбпрома, база которого располагалась в Корсакове.

Затем вернулся в камчатский тралфлот, который теперь именовался «Управлением тралового и рефрижераторного флота», сокращённо УТРФ. В конце 1961 г., 8 декабря, поставлен в платный резерв по СРТ «Кит» на должность старшего помощника капитана. С декабря 1961 г. по февраль 1962 г. был старпомом хорошо известного ему «Крузенштерна»

Отношения между моряками, как и на любом производстве или в коллективе, не всегда складывались гладко. Вот извлечённые нами из старой архивной папки тому свидетельства. Между тогдашним

капитаном СРТ «Крузенштерн» А. М. Чубатовым и его старшим помощником возник, выражаясь казённым языком, «производственный конфликт».

Первый издал следующий приказ: «Сего числа, 29 января 1962 г., матрос т. Калинин, обеспечивая работу верхолаза-маляра, оставил намотанным на турачке незакреплённым шкентельный трос, на котором висел маляр, работающий на мачте. Понадобилось вмешательство капитана, чтобы устранить угрозу для жизни маляра. Это явилось следствием того, что старпом тов. Кривоногов Т. М. до сих пор не провёл инструктаж по технике безопасности с экипажем, несмотря на мои многократные напоминания.

При этом отмечаю упорное нежелание т. Кривоногова выполнять положенные ему по штатной должности старпома функции, как то: корректировку расписания тревог по наличному составу экипажа и ознакомление экипажа с обязанностями по всем видам тревог. Последнее такое распоряжение ему было сделано на проработке приказов по УТРФ 26 января 1962 г. и до сих пор не выполнено.

Организацией службы на судне и судовыми работами также не занимается, перекладывая их на боцмана. Так, трюма не приведены в порядок, работы с танками брошены, хотя остался только ахтерпик, требующий один-два дня работы. В помещениях также не наводится должного порядка, уборки не организованы и, наконец, проигнорированы распоряжения начальника УТРФ об уборке причала в районе стоянки, с которыми он был мной ознакомлен с приходом на судно в начале января 1962 г. Более того, сего числа за нарушение этого распоряжения, с участием т. Кривоногова, оформлен штраф на капитана.

Учитывая, что судно находится на выходе из ремонта, а вышеуказанное отношение к работе т. Кривоногова Т. М. не обеспечивает должного руководства на палубе, мои указания игнорируются, приказываю... объявить строгий выговор за упорное невыполнение своих функций старпома в части организации службы на судне...»

Посчитав себя несправедливо обвинённым в том, чего не делал, на следующий день старпом написал рапорт на имя начальника отдела кадров флота:

«Вахтой капитана Чубатова А. М. и акустика Жирякова Ю. Н. (Жиряков Ю. Н. нес вахту под ответственность капитана) 29 января сего года было допущено упущение — не убран с причала лес. 29 января я заступил на вахту в 8.00 утра. При обходе каравана капитаном судоремонтной базы “Фреза” Лисицыным капитан

Чубатов А. М. был оштрафован на пять рублей за невыполнение распоряжения об уборке пирса.

Капитан Чубатов А. М. напустился на меня за то, что его несправедливо оштрафовали, и начал взваливать всю вину на меня, хотя я 28-го числа, в воскресенье, отдыхал дома. В присутствии штурманов Волченко, Марьянова, Гавриленко начал мне угрожать, что эти пять рублей мне выйдут боком и прочее. Сразу же потребовал книгу приказов и сочинил приказ, не соответствующий положению дел. А именно:

Подъём на мачту маляра без предупреждения меня был осуществлён боцманом Бирюком и матросом Калинин Г. П. (который плавает на судах УТРФ три года). Оба технику безопасности знают. Прекрасно зная, так как я ему сказал 26 января, что расписание по тревогам будет откорректировано 29 января на моей вахте, и, несмотря на это, отразил в приказе. Танки балластной воды в полном порядке и задраены, за исключением ахтерпика. Откатать из него воду ручной помпой нет возможности, несмотря на все наши попытки. При работе осушительного насоса вода будет спущена в льяла машины и откатана. Так я ему и доложил, но это как недостаток отражено в приказе, хотя моей вины здесь нет.

Совершенно неосновательны обвинения меня в том, что я не руковожу ремонтом и палубными работами, передоверяю это боцману и другим помощникам. Я больше всех нахожусь на судне из помощников. Неосновательно также его заявление о том, что на судне грязь и не организована уборка. Наоборот, все помещения судна покрашены и приведены в надлежащий вид. Это несмотря на то, что дневальная четыре дня не выходит на работу. Никаких его указаний я не пытался и не пытаюсь не выполнять и игнорировать.

Подобные заскоки у Чубатова А. М. бывают всегда.

Прошу также учесть, что подобные отношения между капитаном и старпомом недопустимы на глазах у комсостава, и появление подобных приказов, необъективных и надуманных, кроме дезорганизации на судне, принести ничего не могут. Прошу разобраться и сделать Чубатову А. М. соответствующее внушение».

Ну, и чем эта история отношений «по переписке» не основа для сюжета возможного авторского рассказа с названием вроде «Как капитан поссорился со старпомом» или «Пять рублей раздора»?

Никаких сведений о наказании старпома, кроме приведённых выше бумаг, в деле не найдено. Вероятно, опытные кадровики, разобравшись, что к чему, действительно сделали «соответствующее внушение». Нетрудно догадаться кому, так как совсем скоро после

этого случая, 8 февраля 1962 г., начальник морской инспекции УТРФ П. А. Рязанов и начальник отдела кадров А. А. Александров подписали характеристику Тимофея Михайловича, в которой, среди прочего, значилось: «Постоянно повышал знания... Замечаний не имеет. Занимается в десятом классе заочной школы моряков. Характеристика дана в порт для обмена диплома штурмана дальнего плавания на звание капитана дальнего плавания». Приказом по флоту от 25 мая 1962 г. временно назначен капитаном того же «Крузенштерна» с «оплатой по положению». Основание для издания приказа: «производственная необходимость».

А 28 мая датирован его диплом на звание «Капитан дальнего плавания» № 185/23, выданный Владивостокским морским рыбным портом. «На основании каких документов выдан диплом: Диплом № 32/55 от 12 мая 1955 г. на звание штурмана дальнего плавания, справки о плавании без аварийности, характеристики».

Но без аварийности в морском деле обойтись сложно. Об этом свидетельствует приказ по УТРФ № 823 от 23 июля 1962 г.: «9 июня 1962 г. в 11.00 капитан СРТ “Крузенштерн” Кривоногов Т. М. снялся с якоря речного рейда Октябрьского рыбокомбината и последовал к устью реки Быстрая. В 11.30 судно село на грунт левой стороны фарватера. Различные меры, предпринятые экипажем по снятию судна с мели, успеха не имели, и только 12 июня с наступлением полной воды с помощью двух катеров рыбокомбината и лоцмана на борту СРТ был снят с мели и благополучно выведен в море на поисковые работы. Непроизводительный простой в течение двух суток 16 часов причинил ущерб в 2 736 руб., не считая стоимости услуг рыбокомбината.

Данный случай произошёл вследствие того, что капитан СРТ Кривоногов, снимаясь с якоря, не воспользовался услугами лоцмана, кроме того, не предпринял мер по снятию судна сразу после посадки. Приказываю... данный случай классифицировать аварийным происшествием, причинённый ущерб отнести на счёт УТРФ. Кривоногову Т. М. объявить выговор. В частичное возмещение причинённого ущерба удержать одну треть основного оклада».

Его командование «Крузенштерном» завершилось 14 сентября 1962 г., а с 6 октября, отгуляв положенные дни отдыха, был направлен на СРТ «Рыбак».

Возможно, что описанное выше происшествие задержало полноценное восстановление в капитанской должности, ибо 9 октября 1962 г. флотская «тройка»: начальник УТРФ П. Анода, секретарь парткома Д. Качин и председатель базкома Н. Журавлёв подписа-

ли очередную его характеристику теперь как старпома «Рыбака»: «Дисциплинирован. Исполнителен. Замечаний и взысканий не имеет. Повседневно работает над повышением своих знаний... В дальнейшем тов. Кривоногов Т. М. будет использоваться только в должности старшего помощника капитана». А предназначалась эта бумага для оформления разрешения на работу «на судах в нейтральных водах». То есть, впереди ему предстояли дальние плавания. Новое назначение, теперь на ТХС «Плутон», последовало 19 октября 1962 г.

2 декабря 1962 г. отдел кадров УРТФ дал рекомендацию для поступления на заочное отделение Петропавловск-Камчатского мореходного училища: «За период работы на флоте зарекомендовал себя с положительной стороны. Как штурман грамотный, дисциплинированный, исполнительный. Замечаний и взысканий не имел. Пользуется авторитетом среди личного состава экипажа. Повседневно повышает свой специальный и политический уровень. Систематически ведёт воспитательную работу среди команды».

Протокол проверки знаний судоводителей в квалификационной комиссии УТРФ от 26 декабря 1962 г. под руководством заместителя начальника флота К. В. Боброва подтвердил, что испытуемый «должности старпома на транспортных и промысловых судах соответствует», рекомендовал «сдать технику лова через месяц по лову сельди и окуня». Установлен срок следующей аттестации — 26 декабря 1964 г.

30 мая 1963 г. назначен капитаном ТХС «Плутон», а в июне 1964 г. возглавлял экипаж однотипного «Мизара». Очередная аттестационная комиссия вынесла решение: «По теоретическим знаниям и практическому опыту может занимать должность капитана на судах типа ТХС, ТРС и СРТР». Подписал документ председатель комиссии с необычной фамилией — Грозный.

В конце 1963 г. при подведении итогов годового соревнования «За коммунистический труд» отмечена хорошая работа моряков и капитана «Мизара». Через год, 20 декабря 1964 г., судно награждено почётным дипломом бюро Камчатского обкома КПСС за досрочное выполнение семилетнего плана. Наша страна тогда как раз завершала выполнение так называемой «хрущёвской семилетки», названной так в народе по имени инициатора, два месяца тому назад отправленного на пенсию Н. С. Хрущёва.

Начало 1960-х гг. для УТРФ характерно освоением небывалых до этого типов судов (пришли первые БМРТ) и новой продукции. Ещё в апреле 1961 г. Камчатрыбпром распорядился организовать

на ТХС «Альтаир» экспериментальные работы по выпуску сельди специального баночного посола в количестве 10 тыс. пятикилограммовых жестяных банок. Для этого судно переоборудовали, обучили экипаж, познакомив его с организацией нового производства, выделили на помощь морякам специалиста-технолога. Попутно готовились образцы этикеток, на Петропавловской жестянобаночной фабрике развернулось производство банок и крышек. Судоремонтно-механический завод разработал конструкцию и собрал пять закаточных машин, а также приспособления, необходимые для производства банок. Выпуск экспериментальной продукции начался в конце августа 1961 г. Сельдь готовили со специями. Эта продукция пользовалась большим спросом и хорошо оплачивалась. Среднесуточный выпуск достигал 2 500 банок.

Одним из участников и пионеров этого дела был и капитан Кривоногов со своими моряками. Вот пример этому. 10 декабря 1965 г. экономическая комиссия УТРФ рассмотрела работу «Мизара» на выработке сельди специального баночного посола с 30 июля по 21 ноября. За это время судно приняло 2 803,5 т сырца и выпустило из него 60 316 пятикилограммовых банок вместо 31 600 по плану, или справилось с нормой на 190,9 %. Себестоимость одной «тубы», то есть тысячи условных банок, оказалась на 2 руб. 78 коп. меньше намеченной. Всего продукции дано на 164 тыс. руб. «Судоекипаж работал хорошо, весь коллектив был заинтересован в качестве продукции... Техническое состояние судна удовлетворительное, нарушений трудовой дисциплины нет». Правда, из-за брака в производстве произошёл перерасход по баночной и ящичной таре. Работа «Мизара» признана удовлетворительной, экипажу выплачена премия в размере 40 % от заработка.

А 5 января 1967 г. моряки «Мизара» снова премированы, теперь за время работы в Охотоморской экспедиции с 12 августа по 21 октября 1966 г. Теперь они справились с нормой выпуска сельди баночного посола на 193,7 %, выдав её 61 200 банок.

28 августа 1965 г. Т. М. Кривоногов назначен на собственную же должность капитана ТХС «Мизар», только теперь как окончивший Петропавловскую мореходку по специальности «Морское судовождение» с квалификацией техника-судоводителя. Диплом мореходки датирован 24 августа 1965 г.

Через полгода ему пришлось во второй раз заглянуть смерти в глаза. 21 февраля 1966 г. ночью по Восточной Камчатке пронёсся глубокий циклон с западным ураганным ветром со скоростью свыше пятидесяти метров в секунду. Он сопровождался снегопа-

дом и низкой температурой. Ледяной циклон стал причиной гибели поискового СРТ «Карага» с экипажем из 24 чел. Он застиг и другие суда УТРФ, находившиеся в районах бухты Вестник (СРТ «Кавран»), мыса Крестового (СРТ «Семипалатинск»), Первого Курильского пролива (СРТ «Кит») и бухты Русской (ТХС «Мизар»).

Лёд на надстройках, такелаже и палубах нарастал настолько быстро, что экипажи, непрерывно сбивая, не могли справиться с ним. Возникла опасность потери остойчивости, усугублявшаяся действием ветра. Крен достигал 55 градусов, при этом уходили в воду крылья мостиков. «Несмотря на создавшуюся тяжёлую обстановку, экипажи судов... в условиях ночного времени, ледяного ветра и в промокшей одежде смогли справиться с силами стихии без людских жертв, вывести суда в укрытия, где околотись и вернули судам остойчивость.

Капитаны СРТ «Кит» Киселёв и ТХС «Мизар» Кривоногов для предупреждения обледенения судов правильно приняли решение. Первый отстоялся в районе Первого Курильского пролива во льду, второй, получив 19 февраля неблагоприятный прогноз погоды, возвратился из района острова Уташуд в бухту Русская, где переждал непогоду».

За проявленное мужество и находчивость в борьбе со стихией 8 июня 1966 г. руководство флота наградило моряков грамотами и «ценными подарками» (фотоаппаратами, ручными часами, кинокамерами). «За принятие правильных решений в вопросе предупреждения обледенения судов» капитан «Кита» С. Т. Киселёв и капитан «Мизара» Т. М. Кривоногов премированы транзисторными приёмниками «Космонавт». Флотское начальство приказало выгравировать на них памятные надписи. Но главной наградой им стала, конечно же, сохранённая собственная жизнь.

1 апреля 1967 г. произошла реорганизация камчатских флотов, а именно: из состава УТРФ в самостоятельное «плавание» выделился входивший в него на протяжении нескольких последних лет Камчатрыбфлот. В связи с этим в недрах флотского отдела кадров появился вот такой документ: «Кривоногова Тимофея Михайловича с 1 апреля 1967 г. зачислить в штат Камчатрыбфлота на должности капитана ТХС «Мизар» с оплатой по положению по переводу из УТРФ...» В это время он находился в отпуске, по туристической путёвке с семьёй путешествовал по Кавказу. Поэтому узнал о переводе из телеграммы сестры Марии. А вскоре, 29 июня 1967 г., на станцию Кавказскую Краснодарского края, в адрес местного дома отдыха отправилась депеша за подписью

начальника отдела кадров Н. Н. Пименова: «В связи с производственной необходимостью просим прибыть к месту работы. Согласие телеграфируйте...»

Очередная аттестация, прошедшая 16 октября 1967 г., показала только отличные и хорошие знания по всем судоводительским и организационно-техническим дисциплинам и завершилась заключением: «Должности капитана на судах типа ТХС соответствует». Следующая назначена через год — на 11 октября 1968-го.

В январе 1968 г. принят кандидатом в члены КПСС. В это время жена, Валентина Петровна, трудилась в городском Энергосбыте, сын Александр учился в шестом классе. Сам всё так же капитанил на «Мизаре». Семья Кривоногих жила в это время на новой городской улице — проспекте 50-летия Октября, в доме 9/1. Наконец-то она попрощалась с коммуналкой и получила отдельную двухкомнатную квартиру! Там в октябре 1968 г. родилась дочь Ольга, появления которой после трагической гибели Татьяны в семье так долго ждали.

9 апреля 1968 г. флотские кадровики подготовили справку в высокую инстанцию — комиссию по заграничным кадрам Камчатского обкома КПСС, без положительного решения которой не могли состояться многие тогдашние морские, да и не только, судьбы. Предварительно бумага была согласована с инстанцией поменьше, но тоже весьма серьёзной — Петропавловским городским комитетом партии. Повод для её подачи значительный — необходимость допуска для работы на судах, выходящих в редкие заграничные плавания. Управление КРФ рекомендовало допустить к столь ответственному делу, сообщив, что «на судах Камчатрыбфлота тов. Кривоногов Т. М. работает с ноября 1961 г. в должности капитана транспортных судов. За весь период работы характеризуется положительно. Опытный и знающий свою работу капитан, требователен к себе и подчинённым, много внимания уделяет воспитанию экипажа судна, политически грамотный, выдержан и дисциплинирован, в быту ведёт себя хорошо, трезв. С возложенными на него обязанностями справляется. В коллективе моряков нашего флота пользуется уважением».

Слова характеристик подтверждались делами. 20 июня 1968 г. подведены итоги конкурса по техническому состоянию корпусно-палубной части судов Камчатрыбфлота, шедшего с 5 по 31 мая. Результаты оценивались на основании инспекторских смотров судов в период эксплуатации. При этом учитывалось содержание командой корпуса, надстроек и судовых устройств в исправном тех-

ническом состоянии и опрятном виде, состояние трюмов, жилых и служебных помещений, правильность хранения судового снабжения, организация вахтенной и штурманской службы, ношение форменной одежды, опрятность личного состава. «В результате конкурса установлено, что большинство экипажей любят свои суда, приложили много сил к поддержанию их технического состояния на должном уровне. Экипажи многих судов правильно понимают, что хорошее техническое состояние судна и его устройств являются залогом успешной работы по своевременной погрузке, доставке и выгрузке груза без повреждения». По итогам конкурса второе место присуждено и ТХС «Мизар» (капитан Кривоногов, старший помощник Пташинский, боцман Дроганов). Экипажу вручена почётная грамота.

9 июля 1968 г. подведены итоги социалистического соревнования за второй квартал среди судов. Его победителями стали экипажи «Оленска», «Беринга» и «Мизара», получившие премии в размере 200, 150 и 100 руб. соответственно. Из них полагались: 20 руб. — капитану «Оленска» М. С. Сафину, 15 руб. — капитану «Беринга» К. И. Хлопкову и 10 руб. — капитану ТХС «Мизар» Т. М. Кривоногову.

А 4 февраля 1969 г. объявлены итоги смотра технического состояния судов уже всех дальневосточных рыбацких флотов. Благодарностью с занесением в трудовую книжку в числе всего лишь пяти камчатских капитанов, «работа которых по поддержанию судов в хорошем техническом состоянии отмечена приказом Главного управления «Дальрыба», удостоен и Тимофей Михайлович. Вместе с ним поощрён старший механик «Мизара» Ю. И. Шатунов.

К этому времени относится вот такое происшествие. В декабре 1968 г. за сутки до погрузки на «Мизар» в Петропавловский рыбный порт была доставлена партия колбасных изделий, которую база Облрыболовпотребсоюза (была такая снабженческая организация ещё с 1930-х гг.) намеревалась доставить в далёкий посёлок Ильпырь. Из-за того что «тара была слабая», кто-то, «нарушив упаковку», спёр аж 210 килограммов и 700 граммов колбаски на сумму 440 руб. 74 коп. Моряков в этом не обвиняли, разве что посетовали на невыполнение «требования параграфа 36-го тарифного руководства». Подобное тогда называлось «хищением социалистической собственности». Пойманному злодею грозил за содеянное тюремный срок. Случилось ли это, мы не ведаем, но кто-то вот так разжился под Новый год колбаской, лишив северян возможности получить подобное же удовольствие в полной мере. Зато теперь,

благодаря сохранившемуся в архиве решению госарбитража, известно, что в тогдашнем СССР, вопреки сложившемуся у ряда лиц убеждению, колбаса тоже была. Да и стоила она, в отличие от современной, совсем недорого — всего лишь два рубля да девять копеек за килограмм...

Затем Тимофей Михайлович трудился на ТРС «Соболево», в мае 1970 г. командовал ТРС «Паратунка», которое под его руководством постоянно выполняло и перевыполняло государственные планы грузоперевозок. Авторитет, завоёванный отношением к делу и людям, во флотских кругах укреплялся. Подтверждением этому стало выдвижение на почётную и ответственную должность народного заседателя областного суда.

24 октября 1970 г. был отозван из очередного отпуска и направлен капитаном на лесовозный пароход «Пётр Соловьёв». Судно стояло в порту Маго, добираться туда нужно было самолётом с пересадками. Его нужно было отвести в Японию на слом. После выполнения этого задания вернулся на «Паратунку», которая и стала его последним судном. 1 марта 1972 г., имея двадцатисемилетний морской стаж, перешёл в Петропавловский морской рыбный порт в качестве лоцмана.

9 апреля 1980 г. решил здесь сложнейшую задачу: завёл в тесный портовый ковш и поставил к набережной самое крупное за всю историю Камчатки рыбацкое судно — новейший плавучий рыбоконсервный завод, прибывший в распоряжение базы «Рыбхолодфлот». Вот что он рассказывал об этой уникальной операции: «Удивительно маневренное судно! Прекрасно слушается руля... Конечно, предварительно мы с капитаном оценили обстановку у причалов порта, кое-какие суда отвели в сторону. Несколько беспокоила узкость при входе в ковш, но база отлично вписалась в неё. Собственно, и портовым буксирам работа выпала несложная: только придержали судно у причала да поджали его для обтяжки швартовых. Конечно, будь ветер, дело бы наше осложнилось: парусность у “Рыбака Камчатки” громадная».

Лоцманом Тимофей Михайлович трудился до 1983 г., до выхода на пенсию. Вот теперь появилось время заняться внуками, дачей, участием в деятельности региональной общественной организации «Родник», где много лет вёл активную работу по охране природы родного края. Возникла и возможность плотно приступить к своему старому интересу — морской истории. Он возник у него давно, но время систематизации накопленных знаний и полученного собственного опыта пришло лишь в середине 1970-х гг. Первые пуб-

ликация появились в журнале «Морской флот», затем в газете «Рыбак Камчатки». 4 мая 1985 г., по случаю наступающего Дня печати, «за многолетнее творческое участие» в работе этого издания награждён почётной грамотой за подписью редактора, известного журналиста В. М. Иваницкого. В середине 1990-х гг. начал печататься в газете «Вести», где спустя несколько лет стал ведущим очень популярной рубрики «Кают-компания». В ней вышла значительная часть приводимого в этой книге материала, бесценного для краеведов, любителей истории Камчатки, современных моряков и рыбаков.

О том, как создавались его очерки, в упомянутой выше радиопередаче рассказала дочь капитана Ольга Тимофеевна Кривоногова:

«Тогда главным редактором “Вестей” был Искандер Хакимов, там же работал Владимир Ильич Лим. Они знали папу ещё раньше. Хакимов сотрудничал в редакции “Рыбака Камчатки”, папа приносил туда свои заметки, которые время от времени публиковались. Когда я уже трудилась в “Вестях”, в отделе компьютерной вёрстки наборщиком, папа принёс статью, раз, два. Я сама их набирала, что-то немножко подправляла. Не помню, то ли Лим, то ли Хакимов предложили создать рубрику, чтобы его заметки выходили регулярно. Назвали её «Кают-компания», и в субботних выпусках каждую неделю появлялась новая заметка. Папа стал писать, пошёл непрерывный творческий процесс. Это продолжалось года три, потом из газеты я ушла, но всё равно продолжала в течение года приносить новые материалы. Туда же их ставили, все были довольны. Приходили отклики читателей, редакторы говорили, что они хорошие, ничего не нужно вычёркивать и исправлять, оставляли слово в слово, как написано. Получались готовые небольшие художественные произведения. Потом, когда папа заболел, перестал писать, Сергей Гаврилов предложил опубликовать его рассказы в своём сборнике “Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки”. Вышла в двух сборниках фактически целая папина книжка в двух частях. Сейчас надеюсь, что выйдет отдельно. Уже готова, но, насколько я знаю, сложность в средствах.

Я ещё училась в школе, когда папа писал в “Рыбак Камчатки”, он публиковался в журнале “Морской флот”, но это было ещё раньше, этого я не помню. Конечно, было интересно. Когда твой родной человек — папа, и вот выходит заметка с его фамилией. Ну, а потом, когда уже работала в “Вестях”, и они появлялись еженедельно, самой было интересно читать, набирать, немного “огранивать”. Он писал о тех людях, с которыми работал: об известных капитанах

Эгги, Берге, Деревянченко. Почти каждый его рассказ о ком-то из капитанов. Я была знакома с капитанами Гринько и Мироновым. Он писал об историях, которые происходили лично с ним во время работы в море, о каких-то забавных случаях, где-то поучительных. Когда был в Японии, перегоняя пароход, — о жизни японцев глазами русского моряка того времени. О Петропавловске, вспоминал детство, о событиях, которые происходили в то время в городе. То есть, такие “историческо-морские”, можно сказать, у него заметки. Читать их интересно.

До сих пор его помнят, уважают, знают. Мама говорила, что он содержал всю её семью и никогда никого не попрекал. Просто очень хороший человек. Я никогда от него ничего плохого не видела и не слышала ни по отношению к нам, ни к посторонним людям. Я всё время завидовала сама себе, потому что никогда не было в семье скандалов, никакой ругани, взаимная любовь. На детей никогда не кричали, друг с другом никогда не ссорились, и в этой атмосфере мы выросли».

Тимофей Михайлович Кривоногов скончался 5 октября 2010 г., похоронен в г. Петропавловске-Камчатском.

«МНЕ ХОЧЕТСЯ НЕМНОГО РАССКАЗАТЬ ВАМ О ТОГДАШНЕЙ ЖИЗНИ...»

Посёлок совхоза АКО

В районе нынешнего 8-го километра, у базара, начинается улица Кавказская. Наша семья жила здесь ещё в 1939 г. В то время на этом месте у шоссе росли несколько крупных берёз. На одной из них висел жестяной почтовый ящик, на котором крупными буквами белой краской было написано: «6 км, совхоз АКО». Действительно, это место долгие годы считалось 6-м километром. Один раз в день по шоссе проезжала почтовая машина, останавливавшаяся возле ящика. Почта из неё перекочёвывала в ящик, и машина двигалась дальше, до Елизово. Почтовый ящик раз в день очищала Зоя Миронова, жена продавца Миши Миронова — сероглазая, молодая, весёлая женщина.

Жильё здесь появилось примерно в 1932 г. Оно возникло как посёлок лесоучастка коммунального хозяйства Акционерного Камчатского общества (АКО). Петропавловск тогда отапливался берёзовыми дровами. А их надо было заготовить и доставить в город. Поскольку автотранспорта не имелось и в помине, то дрова вывозили на лошадях. Примерно метрах в пятистах от дороги располагались две конюшни, вмещавшие несколько десятков лошадей. Руководил лесоучастком Пётр Николаевич Горнаков — мужик дельный, порядочный, молодой — лет двадцати восьми от роду, пользовавшийся у местных жителей большим авторитетом.

На лесоучастке находились четырёхклассная школа, магазин, контора, два склада. Заведовал школой Степан Васильевич Захаров, вторым учителем была Валентина Артемьевна. Они занимались с двумя классами одновременно. В каждом классе имелось примерно по десять учеников. Мимо школы в сторону Сероглазки бежал узкий ручеёк. Его перегородили, образовался небольшой пруд. Когда наступали холода, пруд замерзал, и мы, ученики, отводили душу, катаясь на коньках.

Жители, попавшие на это место, прикипали к нему основательно. За сравнительно короткое время многие обзавелись коровами, а свиней в каждом дворе обитало по паре штук. Посёлок строили сами: ставили немудрящие домики и землянки. Хорошего леса не имелось, шли в дело камчатская берёза, ольха и тополь. На помощь

государства рассчитывать не приходилось. Почему-то у него ничего не было: ни леса, ни рулона рубероида, ни мешка цемента, кирпичей и гвоздей.

Заметной фигурой в посёлке был заведующий магазином Данила Емельянович Иващенко. В жизни ему пришлось повидать многое. Участник Первой мировой войны, он пару лет провёл в Германии, в плену, работал в имении немецкого бауэра.

Далее в лесу, километрах в восьми в направлении Воробьиного озера, находился ещё один лесоучасток, который почему-то назывался «9-й километр». Там зимой на лесосеках заготавливали берёзовые дрова и «финскую стружку», то есть щепу, которую от большой нужды употребляли в качестве кровельного материала. Её кололи из ольховых чурок.

Думаю, надо рассказать и о других жителях нашего посёлка. Замечательным человеком был Василий Иванович Першин. Он участвовал в гражданской войне, служил вместе с Василием Ивановичем Чапаевым. Был прекрасным шорником, из-под его рук выходили великолепные хомуты, шлеи, уздечки. А какой красивый выезд он соорудил для Петра Николаевича Горнакова! Любо-дорого было посмотреть — очень красивая кошёвка, шлея с кистями и уздечка. Были в России настоящие умельцы!

Жили там двоюродные братья Лебедевы — Иван Павлович и Иван Яковлевич — очень добродушные люди. Имели одну на двоих продольную шведскую пилу, разделявали ею брёвна на доски. При распиловке братья располагались на козлах: один сверху, другой снизу.

Надолго запомнился и деревенский кузнец Николай Забияка, тоже настоящий умелец. Как он красиво ковал лошадей! Для того чтобы прибить подкову, копыто надо было аккуратно обрезать и только тогда закрепить на нём плоскими кузнечными гвоздями подкову.

В бараке помещались человек пятнадцать молодых рабочих: возчики и лесорубы, страстные лыжники. В то время в Петропавловске действовало много спортивных обществ: «Дальневосточный строитель», «Связист», «Спартак», «Динамо» и другие. Ребята любовно ухаживали за лыжами, смолили их, прокаливали паяльной лампой. Не пропускали ни одного городского соревнования. На них успешно выступали Саша Ганибесов, Илья Строкин, Миша Вдовиченко.

Бухгалтером лесоучастка трудился Кирик Иванович Петренко — очень серьёзный человек. Он воспитывал трёх сыновей — Анатолия,

Петра и Альберта. Они выросли хорошими и порядочными людьми, долго жили и работали на Камчатке. Большинство семей, такие как Сарафановы, Яковенко, Щукины, имели много детей. Хорошие ребята росли в семье Арефьевых — Николай, Сергей, Яков и их сестра.

Наши родители в основном были крестьянами, людьми малограмотными, но в жизни много повидавшими, испытавшими на своих плечах коллективизацию, коммуны, артели, колхозы. Прошли они и через голодовки, и через карточную систему начала тридцатых годов. Решиться на тяжёлый путь на Камчатку, отважиться бросить родные места мог не каждый. Очевидно, уж так допекла этих людей советская власть, что они ни перед чем не остановились.

В посёлке имелся ещё один замечательный мастер — столяр-краснодеревщик Фёдор Афанасьевич Смоленцев. Все табуретки и столы у жителей были сработаны его неутомимыми руками. Под стать ему приходилась и жена Степанида Семёновна — высокая, очень доброжелательная.

Партийной или комсомольской организации в посёлке не было, только пионерская в школе. В партии состоял лишь один житель посёлка — начальник участка Пётр Горнаков.

Электроосвещение здесь, как и радио, появилось лишь в 1948 г. Примерно раз в две недели приезжала кинопередвижка. «Крутили» кино, вначале немое, а потом звуковое. В школе проходили лекции о международном положении. Читали их присылаемые из расположенного рядом 279-го артиллерийского полка молодые ребята-политруки.

Начиная с 1940 г. всё чаще на этих лекциях политрукам задавали один и тот же вопрос: «А будет ли война?» На что они отвечали, что войны быть не должно, с Германией у нас мир. Но старики не унимались: «А как у нас обстоит дело с запасами?» На это следовал ответ: «Вооружения и продовольствия у нас запас на двадцать лет, можете не беспокоиться. Враг нас врасплох не застанет». Но приехавшие 15 июня 1941 г. по вербовке белорусы говорили, что не берутся утверждать, будет война или нет, но сами видели, что войска к границе идут днём и ночью. Ждать осталось недолго...

Примерно 27 июня 1941 г. я повстречал политрука Гришу и спросил его, что происходит на границе. Гриша ответил так: «Что происходит, ответить затрудняюсь. Но ясно только одно: немцы нарушили нашу границу на Западе. Вклинились на нашу территорию.

Сейчас идут бои. Но наши, конечно, не сдадутся. Это надо сказать однозначно».

На следующий день приехали из города два человека, очевидно, из горкома партии, собрали жителей, объявили, что на границе идут бои. Наши войска оказывают упорное сопротивление. Задача жителей — каждому добросовестно работать, заменить ушедшего на войну мужа, брата. Конечно, никто из нас в то время не мог и предположить, что война будет продолжаться так долго и приведёт к таким жертвам.

Первым признаком наступающих нелёгких времен стало исчезновение из магазина масла, сахара и крупы. Продавался только один хлеб. Особенно трудно пришлось холостякам. Огородов у них не было, а купить крупу стало невозможно. Один из холостяков — Косицын — для приварка стал варить черемшу, обрезая у стеблей зелёные листья.

Через некоторое время он ослаб, а ещё через пару месяцев умер с голодухи. Я это не выдумываю. Также от истощения скончался мужик, приехавший с материка. Был он очень высокого роста, здоровяк, его определили помогать кузнецу Николаю Забияке. Положенные шестьсот граммов хлеба были ему как слону дробина, а приварка тоже никакого не имелось.

По инициативе Горнакова организовали столовую, в которой для рабочих готовили затируху, а когда привозили рыбу, то из неё варили уху. Но просуществовала столовая недолго — не более двух месяцев. Только когда из Америки пошла продовольственная помощь по ленд-лизу, положение улучшилось. По карточкам стали выдавать жиры, белый хлеб, фасоль, тушёнку.

После окончания войны шёл разговор о том, нужен ли был нам ленд-лиз. Могу с уверенностью сказать, что эта продовольственная помощь оказалась, как никогда, кстати. Она спасла жизнь многим моим согражданам, да и, может быть, и мне самому...

Прошло уже дней пятнадцать, как началась война. Нас, подростков, собрали в конторе лесоучастка. Горнаков объявил нам: «Ребята, вам надо подать заявления о приёме на работу на должности разнорабочих. Вы будете трудиться на погрузке, уборке сучьев на лесосеке и на подъёме дров».

«Подъём дров» означал следующее. Когда лесоруб зимой пилил дрова, то укладывал их в поленницу ровными рядами на определённую высоту. А потом у него по кубатуре эти дрова принимал десятник — работавший много лет Харитон Трофимович Кирилец.

К концу месяца он выписывал наряд на выполненную работу, и бухгалтерия начисляла лесорубу зарплату.

Когда наступала весна, то сложенные поленницы падали, потому что под ними таял снег. Когда снег сходил и земля подсыхала, как раз приходила пора свозить эти дрова в один общий штабель. Из него их отпускали получателям на автомашины или фургоны. Отгружать дрова приходилось нам.

Рабочий день был восьмичасовой, но если вечером подъезжала машина или бричка, запряжённая лошадей, то всё равно надо было работать — загружать дрова.

Мы быстро написали заявления и отправились по домам готовиться к отправке на лесосеку. С собой надо было взять миску, алюминиевую ложку, эмалированную кружку, небольшую подушку, летнее одеяло, чехол для матраца. Первыми на работу поступили Илья Сарафанов, Вася Першин, Володя Иващенко, Боря и Петя Шукины, Гаран Агальцов, Саша Глебов, Боря и Саша Яковенко, Петя Ягупов, Серёжа Арефьев, Степан Квасов, Степан Кирносенко.

Нам выделили лошадей, и мы под присмотром Харитона Трофимовича тронулись в путь. Погрузили макароны и крупу: овсянку, перловку, манку. Провожавшие нас матери, как и положено, давали напутствие во всё слушаться старших. Отправился с нами и повар Пётр Манешин. Выехали мы на стоянку лесорубов, это километров восемь в сторону бомбёжной тундры. Там находились несколько лесорубов и возчики с лошадьми. Поселили нас в большой палатке. Топчаны здесь стояли в избытке, и мы, набив сеном матрацы, устроились на ночлег. Освещалась палатка керосиновыми лампами.

Несколько дней, кроме подъёма и отгрузки дров, мы собирали и жгли сучья. Харитон Трофимович объяснил нам, как это делать правильно, чтобы не допустить лесного пожара: все сучья надо было собрать в кучи и не жечь костры в сильный ветер. Потом за дровами стали подходить автомашины, в основном из воинских частей. Обычно шоферили на них молоденькие солдатики.

Когда укладывали штабеля, получили от Харитона Трофимовича распоряжение: отдельно класть плашки — дрова без сучков, которые легко колются. Он объяснил, что их будут отпускать жёнам и матерям фронтовиков. А в другую сторону откладывать колбаны. Камчатский колбан — витое полено из каменной берёзы, большое и необычайно крепкое. Расколоть его даже при помощи колуна и железного клина очень трудно, с этим может справиться только физически сильный, рослый мужик.

Осенью мы пошли в школу, нас поселили в интернат на улице Ключевской. Рядом располагались двухэтажные деревянные дома довоенной постройки, в которых в то время жили руководящие работники АКО. И каково же было наше удивление, когда дрова-плашки в поленицах оказались у сараев работников АКО, а колбаны — возле бараков на улице Микояновской (ныне Ленинградской) у красноармеек. Проходя каждый раз в школу, мы видели, как бедные женщины безуспешно пытались эти колбаны расколоть. У них ничего не получалось, и они просили нас помочь. Но у нас силёнок тоже не хватало. Вот так мы впервые получили урок непорядочности и убедились, что не всё в жизни так просто.

С июля 1941 г. начался призыв в армию. Первыми из нашего посёлка призвали продавца Мишу Миронова и его жену Зою, имевшую специальность медицинской сестры. Потом мобилизовали всех молодых ребят-лесорубов. Одним из первых ушёл в армию прекрасный лыжник Саша Ганибесов. Он попал под Москву. Как узнали после, в 1942 г. Саша был ранен, потерял руку. После демобилизации он уехал в Сибирь к матери и на Камчатку уже не вернулся.

В начале августа 1941 г. начали передавать лошадей с подвожий в воинскую часть. Вместе с лошадьми отдавали хомуты, шлеи, уздечки, брички. Многие женщины, глядя на эту картину, всплакнули. Уходило от нас что-то привычное, родное. Лошадей в посёлке осталось мало.

В школу мы в этом году пошли в конце сентября. За работу на лесосеке нам выдали первую в жизни зарплату. Я получил сорок четыре рубля.

Зимой 1942 г. мы, школьники, всё так же обитали в АКОпосёлке на улице Ключевской в помещении интерната. Дело в том, что в то время не было снегоуборочной техники. Дорогу чистили лопатами заключённые и солдаты. А так как снега наносило очень много, ходить в школу из посёлка было очень тяжело.

В 1942 г. в районе нынешнего 6-го километра, напротив универмага «Петропавловск», на месте, где сейчас находятся рынок и фонтан, начали строить площадки для хранения прибывавших из США грузов. Площадки сооружали так. В землю вкапывали стулья — короткие брёвна, сверху на концы стульев клали брусья, а на них — толстые доски. Настил был готов. Сверху всё это накрывали брезентом и крепили растительными манильскими тросами. Случалось, что в непогоду брезент срывало ветром, находившийся под ним груз заливало дождём. При этом гибли крупа, мука и другое продовольствие.

Эти склады во время пурги задерживали снег, которого на них наметало огромное количество. Но всё равно дорогу засыпало. Часто получалось так, что её не успевали очистить, как снова начиналась пурга, и дорогу заносило вновь.

С продуктами стало трудно. Их выдачу строго нормировали. Выручали картошка и капуста, выращенные на собственном огороде. Но в столовых имелась в неограниченном количестве дешёвая рыба: отварная камбала и треска. Её не жарили, так как растительное масло тоже отпускалось по карточкам. Можно было наблюдать, как оголодавшие посетители брали камбалу целыми противнями.

Ещё в столовых без карточек продавали отварные куски мяса сивуча или нерпы. Изредка можно было приобрести китовое сало. Его на Озерновскую косу, где находились склады АТОторга, доставляли китобойцы флотилии «Алеут».

После аварий в 1943 г. пароходов «Одесса» и «Херсон» населению выдали по пять килограммов подмоченного риса и сахара да ещё по пять килограммов копчёного бекона. Сахар переваривали в леденцы, а рис сушили в духовках. Говорят, что такую большую норму получили благодаря указанию бывшего здесь в командировке уполномоченного Государственного Комитета Обороны по перевозкам на Севере Ивана Дмитриевича Папанина, знаменитого полярника, имевшего очень большой авторитет и вникавшего во все стороны жизни.

В начале 1944 г. населению выдали на человека по пять метров жёлтой ткани и тёмно-синий материал «демис». Ещё дали по паре рабочих жёлтых ботинок с кожаными шнурками и подковками. Но было ли это сделано по инициативе И. Д. Папанина, я не знаю.

Весной 1945 г. в порту и на рейде Авачинской губы стояло очень много судов. Из США подвозилось большое количество техники, автомобили «Студебеккер», «Форд», «Додж», «Виллис». Проход через пролив Лаперуза был затруднён из-за тяжёлой ледовой обстановки, поэтому пароходы разгружали в Петропавловске и порожняком направляли назад, в Америку, за новым грузом.

Много груза, особенно тяжеловесного, выгружали на территории рыбного порта АКО, возле складов. Ящиками заставили даже площадку сквера Свободы. Тогда там стоял памятник Берингу. В это время уже полным ходом строился морской торговый порт. Организация, возводившая его, называлась «Дальморстрой» или «Камчатморстрой». Работали здесь в основном солдаты и заключённые. Народу было много: только демобилизованных из армии две с половиной тысячи человек. Часть из них занималась разгрузкой.

Запомнилось то, что в годы войны приходило очень много крупнотоннажных судов типа «Либерти», которые начали строить в январе 1943 г. Первый либерти «Красногвардеец» приняли от американцев 28 января 1943 г. на верфи в Сан-Франциско.

Завершилась война с Германией, а потом с Японией. Мужики вернулись домой. Но для большой семьи Щукиных испытания не закончились. Щукиных было три брата — Иван, Борис и Пётр — и три сестры. Старший сын Иван — голубоглазый красавец, в 1941 г. окончил десять классов. После авиационного училища воевал на Западе, потом участвовал в войне с Японией. Осенью 1945 г. получил отпуск и прибыл домой. Все радовались, что он вернулся живым и здоровым. Через день ему надо было отправиться в городской военкомат и сделать отметку на отпускном удостоверении. До города в то время добирались пешком, изредка доезжали на попутном грузовике.

Мать, провожавшая его, сказала: «Ваня, у дороги заправляется автобус. Там сделали небольшую заправочную станцию. Знакомый шофёр тебя подвезёт». Ваня так и сделал. Тут его и подстерегло несчастье. Дождь промыл на дороге колдобину, и автобус забуксовал. Ваня стал помогать шофёру, поскользнулся и упал под колесо. Его сильно помяло. Шофёр сразу же отвёз его в госпиталь. Пролёжал он на больничной койке около трёх месяцев, но поставить его на ноги врачи не смогли. Ваня скончался.

Вот судьба человеческая! Пройти две войны, вернуться без единой царапины и погибнуть такой нелепой смертью у порога собственного дома...

Сейчас из жителей посёлка совхоза АКО в живых почти никого не осталось. Кое-кто уехал на материк. Часть домов снесли, многим дали квартиры в других местах. Но память о том времени ещё жива...

Петропавловский маяк

При входе в Авачинскую губу, направо, за Тремя Братями, расположено одно из живописнейших мест — бухта Шлюпочная. За галечной косой раньше находилось небольшое озеро, в котором водилось много гольца. Но лососёвая рыба туда не заходила, так как ручей, вытекавший из озера, был очень мелководный и протекал по крупному булыжнику. Над бухтой возвышается Петропавловский маяк.

Его строители были люди очень дальновидные и предусмотрительные. Для возведения башни и вспомогательных служб требо-

валось завозить кирпич и другие материалы. Поскольку дороги из города к маяку не было, то строители сверху до самого морского берега проложили узкоколейку, по которой ходила пара вагонеток. По сравнительно отлогому берегу вагонетки двигали вручную, а когда крутизна подъёма увеличивалась, то их поднимали при помощи стального троса. Трос наматывался на ворот, вращавшийся парой лошадей. Внизу одновременно с маяком или, может быть, даже немного раньше построили склад из гофрированного оцинкованного американского железа.

В бухте располагалась сезонная рыбообрабатывающая база. Действовала она только летом, а осенью после отгрузки выловленной рыбы люди разъезжались по домам. Работали там очень охотно: имелась возможность собрать хороший урожай картофеля на огороде и привезти домой хоть сколько-нибудь засоленной рыбы.

Склон горы густо порос лесом — березняком и ольховником. Из капитальных построек имелись столовая, магазин, баня, пекарня, рыбная пристань. Кроме того, были оборудованы засольные чаны для лосося. Ловили и много трески, которую готовили сухим посолом. На территории базы стояли котлы, в которых из тресковой печени вытапливали рыбий жир. Ещё имелся небольшой домик директора базы и контора, где работали два бухгалтера и технический руководитель лова. Электроосвещения на базе в то время не было. С городом связывались по телефону, имевшемуся на маяке.

Наверху, кроме Петропавловского маяка, стояли домики погранзаставы и метеослужбы. Начальником метеослужбы в 1943—1944 гг. был Василий Васильевич Нестеренко, радистом служил Андрей Волков.

В середине мая база оживала. Подходили катера, подводили кунгасы с грузом и людьми. Начинали выгружать доставленное в склад маяка, сооружали палатки, в которых размещали рыбообработчиков. На зиму на базе оставались несколько человек. Они следили за сохранностью имущества, очищали крыши от снега, заготавливали лес-плавник. Его во множестве выносило на берег.

На летнюю путину люди приезжали неоднократно. Когда устанавливали невод, то сразу же привозили и рыбообработчиц — обычно около тридцати девчат, голосистых, весёлых. Особенно запомнилась одна — кубанская казачка Полина Карагодская. После начала хода рыбы в помощь привозили военнослужащих морского пограничного отряда. Их использовали как грузчиков, доставлявших рыбу с морского берега на разделочную пристань.

База принадлежала Камчатторгу. В 1943 г. ею заведовал Николай Иванович Багайцев. На Камчатке он жил и работал уже давно. Техноруком лова был Иван Иванович Кравченко — грамотный, деловой человек, умевший прекрасно играть на гитаре.

Кроме ставного невода, на базе имелось полтора десятка парусных вельботов, с которых перемётами и на удочки, на поддев, ловили треску. На лов выходили с рассветом и ставили перемёты недалеко от маяка. К вечеру приходили с уловом, составлявшим около тонны рыбы. Тресколовы на вельботах были очень опытные, хорошо управлялись с парусом. Частенько уходили в море без сопровождающего катера, но из любых передряг выходили с честью.

Удачливыми тресколовами были долго живший на Камчатке Иван Соломенко, матросы с китобойца Саша Непомнящий и Кеша Каштаев. В 1942 г. китобойная флотилия «Алеут» ушла в США на ремонт. Ребята пару раз после увольнения на берег пришли на судно в крепком подпитии, как говорят, «еле можаху», за что и были списаны капитаном и отправлены с первым советским судном в Петропавловск. Зимой они работали грузчиками на складах Камчатторга, а летом превращались в тресколовов. Вельботы на ночь становились каждый на свой буёк. Надо было видеть, с каким искусством, управляя только одним парусом, не работая вёслами, эти ребята подходили к своим буйкам.

Обслуживали рыбную базу два катера. На одном из них, РК-10, капитаном был Иван Прокопьевич Вылегжанин — большой по тому времени специалист. Он имел диплом судоводителя-двухсоттонника. Второй катер был маленький, деревянный. Командовал им старшина Иванов, изредка на катере приходил Чуприков — старый камчатский житель.

В 1944 г. базой заведовал Прокопий Федотович Афанасьев, тоже старожил Петропавловска. После 1945 г. он долго плавал на судах Камчатрыбфлота помполитом.

Работали на базе ещё два замечательных человека. Один из них — засольный мастер Михаил Васильевич Кутырев, возрастом около шестидесяти лет. Задолго до революции он уже трудился на Сахалине и Камчатке у известных рыбопромышленников. Рассказывал, как его с рыбаками привозили на японских пароходах, шедших на Камчатку обязательно с заходом в японский порт Хакодате. В то время им приходилось многое перенимать в технике лова и обработки рыбы у японцев. Он был уравновешенный, добродушный человек и большой специалист своего дела. Особенно хорошо умел вытапливать тресковый жир, шедший во фронтовые госпитали.

Второй — Николай Иванович Зайцев — сухощавый старик лет семидесяти. Всегда аккуратно одет, застёгнут на все пуговицы, свежесвыбрит. Утром обязательно совершал прогулку, независимо от погоды. Любил работать с бумагами стоя. Объяснял, что это у него с молодости, когда он служил приказчиком в магазинах знаменитого купца Елисеева. Его аккуратность была видна во всём. Овдовел он рано и вёл степенную жизнь. Спиртным не увлекался. В беседе со стариками говорил, что жизнь, как таковая, его уже не интересует. Держит его на этом свете только одно: на фронте воюет внук, и он долго не имеет от него известий. Если узнает, что он жив и здоров, то и помереть может спокойно.

Теперь, спустя много лет, когда мне самому исполнилось семьдесят с лишком, я понял весь трагизм его положения: быть обеспеченным человеком, иметь хорошую перспективу на будущее и в конечном итоге попасть в богом забытую дыру — бухту Шлюпочную на должность бухгалтера, жить в парусиновой палатке и, самое главное, не иметь никаких сведений о единственном близком и родном человеке, своём внуке. Да и очевидно, что-то случилось с ним в ежовщину.

В 1945 г. я пошёл морячить. Год спустя встретил бывшую работницу базы из бухты Шлюпочной. Поинтересовался, как поживает Николай Иванович Зайцев. Она мне ответила, что в начале 1945 г. умер Михаил Васильевич Кутырев, а вскорости скончался и Николай Иванович Зайцев. Незадолго перед смертью он получил известие, что его внук жив и здоров, что закончил войну, а долго не давал о себе знать потому, что воевал в партизанском отряде...

Лет через тридцать пять мне пришлось вновь побывать в тех местах, в бухте Шлюпочной. Давно там нет никакого промысла, нет там и праздношатающихся людей — это запретная зона. Покорёжены рельсы узкоколейки. В стороне валяется пара вагонов. Заросли бурьяном те места, где стояли домики, рыбобороздочная пристань, жиротопные котлы. Заросло камышом и травой озеро. Только еле-еле вытекает тихий ручеёк и бесшумно стекает в бухту. В живых остались считанные единицы свидетелей описанных событий...

Джинсы для погорельцев

Зима 1944 г. Наша семья, состоявшая из мамы и четверых детей, жила на 8-м километре в четырёхквартирном бараке. Соседи — три женщины с детьми. Их отцов тоже призвали в армию. Один

служил на Дальнем Востоке, а двое воевали на фронте. Все четыре женщины, включая и мою мать, были неграмотными. Работали они в основном на погрузке дров. Зарплата была мизерная, её еле хватало для того, чтобы выкупить норму хлеба и продукты по карточкам.

И вот в такое-то время случился пожар, и наш барак сгорел за несколько минут. Четыре семьи оказались в ужасном положении. Первыми помогли сердобольные соседи. Из комхоза, где работали родители, прислали сотрудника, оформившего акт о пожаре и составившего заявление о выдаче продуктовых и промтоварных карточек. Их выдавал торговый отдел горисполкома, размещавшийся в теперь уже снесённом здании, стоявшем напротив нынешнего сквера Свободы.

Начальником торгового отдела в то время был некто Кузюткин, побывавший на фронте. Орденов и медалей он не имел, на груди носил нашивки за ранения. Как я убедился впоследствии, это был человек недалёкий и бестолковый.

Нам выписали ордера на верхнюю одежду и материал, но ничего этого в магазинах тогда не имелось. Ордера у всех остались на руках неотоваренными. Все четыре семьи обратились к Кузюткину — как быть? Он бодро ответил: «А как появится что-либо в магазинах, приходите ко мне. Продлим ордерам срок действия и отоварим». Мы ушли от него с надеждой. Жители-то мы были всё-таки деревенские и привыкли верить на слово.

Время шло. А в магазинах по-прежнему полки оставались пустыми, как говорится, шаром покати. Мне уже исполнилось шестнадцать лет, и бедные женщины попросили меня: «Тима, сходи к начальникам, узнай у них, когда нам отоварят ордера». У Кузюткина я побывал несколько раз, но получал один ответ: «Будет в магазинах — тогда и приходите».

Летом я поступил на работу в бухту Шлюпочную, на рыбную базу Камчатторга. Как-то на базу приехал Кузюткин. Для чего была нужна эта поездка, непонятно. Как водится, созвали собрание. Кузюткин взял слово и попросил рыбаков и обработчиц высказаться о своих нуждах. Люди забурили. Рыбаки говорили о снабжении хорошей наживкой, обработчицы — о мыле и одежде. В общем, удивляться не приходилось. Все к этому времени уже основательно обносились. Да и питание нужно было улучшать.

Наконец выступления закончились, и слово взял Кузюткин. Вместо дела он понёс какую-то околесицу. Смысл её был таков: «На фронте меня командир посылал в бой и не спрашивал, есть ли

у меня патроны. Он ставил боевую задачу, и я её должен был выполнить. Так нужно сделать и у вас, на рыббазе. Так должен решаться и вопрос о наживке для ловли трески». О многом ещё говорил Кузюткин. После собрания рыбаки и обработчицы отзывались о нём: «До чего же бестолковый человек! И как только таких держат в начальниках?» Уезжая, Кузюткин купил по ордеру трёхметровый отрез тёмно-синего бостона. Об этом мне рассказала молодая продавщица Клава Легошина. Таким образом, фронтовик Кузюткин, купив отрез, обделил одного из рыбаков.

Осенью путина завершилась, рыбаки и обработчицы вернулись в Петропавловск. В декабре 1944 г. в магазине я увидел в продаже детские валенки и синий американский материал «демис», из которого ныне шьют джинсовые куртки. Кроме этого имелся жёлтый материал, шедший на сорочки. Всё это продавалось по ордерам. Я обрадовался и пошёл к Кузюткину. С собой захватил все ордера, выданные четырём семьям-погорельцам. Но Кузюткин словно окатил меня ушатом холодной воды. Он высокомерно заявил, что срок выписанных ордеров закончился несколько месяцев назад. А за это время, как он выразился, можно было «опериться», то есть что-то купить и одеться. Расстроился я страшно. Но ещё обиднее было то, что я верил этому охламону. Верил как должностному лицу, да ещё и как фронтовику.

Придя домой, огорошил остальных погорельцев. Женщины надеялись хоть что-то получить по этим ордерам. Все они страшно расстроились, повторяя, что нигде правды нет. О том, что ещё не всё потеряно, что можно куда-то идти и жаловаться на Кузюткина, искать справедливости, у меня и остальных неграмотных женщин и мысли не возникало. Но, как говорится, мир состоит не только из Кузюткиных.

А помог найти справедливость один человек. Полмесяца спустя мне пришлось заночевать в городе у знакомого по бухте Шлюпочной Ивана Михайловича Шабалина. Он работал плотником. Когда пришёл к ним на ночлег, они начали расспрашивать, что я делал в городе. Я с горечью рассказал, как меня встретил Кузюткин. Иван Михайлович и его жена были уроженцами Вятки. На Камчатку приехали году в 1934-м. Жена Ивана Михайловича была грамотная, поступила в службу связи. Работала добросовестно, быстро заслужила авторитет. За это её направили в совпартшколу, которую она здесь, в Петропавловске, и окончила.

Услышав о моих мытарствах, она возмутилась и сказала: «Какое безобразие! Надо идти жаловаться». — «Но куда идти?» — спросил

я. — «Давай подумаю», — и стала перечислять фамилии партийных работников. Наконец сказала: «Тима, иди завтра в горком партии, к товарищу Чуйко». Дав мне последние напутствия, она сказала: «Он вас в беде не оставит. Захвати с собой эти ордера и расскажи всё, как было. Главное, не робей».

На другой день я прибыл в горком, располагавшийся в здании теперешнего музея. Нашёл дверь с табличкой «Чуйко». Попросился у секретарши пройти к нему. В кабинете за столом сидел высокий сероглазый человек. Одет он был, как водилось в то время, в гимнастёрку серого цвета и брюки-галифе, подпоясан широким командирским ремнём. Глядя на меня, он улыбнулся и приветливо сказал: «Ну, рассказывайте». Я, поборов волнение, всё объяснил и показал наши ордера. «Это же безобразие», — возмутился он и взялся за телефонную трубку. Попросил соединить с кабинетом Кузюткина.

Поскольку разговор происходил при мне, то я передаю его суть. Чуйко попросил Кузюткина рассказать ему о погорельцах. Очевидно, Кузюткин ответил, что тем выдали карточки и выписали ордера. На вопрос Чуйко, а отоварили ли эти ордера, Кузюткин ответил, что нет. И напоследок вернул, что времени прошло много, срок ордеров истёк и за это время можно было бы «опериться». Эта фраза Кузюткина вывела Чуйко из себя. «На какие шиши им “опериться”? Это же женщины-чернорабочие. Заняты на погрузке дров и на чёрных работах. Какие у них заработки, ты ведь должен знать?! У них еле-еле хватает денег отоварить карточки. Это вы так помогли семьям фронтовиков, попавшим в беду?»

Назвав Кузюткина по имени-отчеству, он сказал ему: «Я от вас этого не ожидал. Когда вы были на фронте, то мы вашей семье выписывали ордера и оказывали материальную помощь. Почему же у вас оказалась такая короткая память?! В общем, я вас слушать не хочу. Оденьте и обуйте семьи погорельцев согласно выданным ордерам, иначе у меня с вами будет очень серьёзный разговор!» Потом обратился ко мне: «Идите к Кузюткину, он всё выпишет. В случае отказа зайдите ко мне».

Спустя несколько минут я был у Кузюткина. Не глядя на меня, тот взял ордера и позвал одну из сотрудниц. Дал ей инструктаж, как с нами поступать. Через непродолжительное время мне всё выписали, также и всем остальным погорельцам. Братишкам и сестрёнке — валенки. В довершение всего — каждому члену семьи по пять метров демиса и столько же метров жёлтого материала.

Радости моей не было предела. В первую очередь я зашёл и поблагодарил жену Ивана Михайловича Шабалина. Она поинтересо-

валась, как меня принял Чуйко. Я, счастливый, показал ей выписанные вновь ордера. На что она сказала, что мир не без добрых людей и есть всё-таки управа на недобросовестных, таких как Кузюткин.

Пришёл я домой, стали мы собирать деньги на приобретение выписанных вещей. На другой день всё купили.

В заключение хочется рассказать о судьбе людей, упомянутых выше. Иван Михайлович Шабалин в 1947 г. вместе с женой и дочерью уехал на родину, в Вятку. Кузюткин заметного следа в жизни не оставил. Чуйко ушёл на фронт добровольцем. По некоторым сведениям — погиб. Но светлую память о себе в наших сердцах оставил, хотя его должность в горкоме, имя и отчество я давно забыл. На основании своего жизненного опыта должен сказать, что людей отзывчивых в то далёкое время было всё-таки больше, чем личностей вроде Кузюткина.

Примечание редактора. 1 мая 1942 г. Камчатский облисполком на основании правительственных решений ввёл карточки на утверждённый перечень промышленных товаров, то есть на одежду. Они продавались по прежним, довоенным, ценам, но при предоставлении карточек с купонами, которые при покупке вырезались в определённом количестве. Перечень включал 61 наименование. За метр хлопчатобумажной, льняной или шёлковой ткани вырезали 10 купонов; за пару кожаной или резиновой обуви для взрослых — 30, для детей — 20; пальто и шерстяной мужской или женский костюм — 80 (самые дорогие); брюки или юбку для взрослых — 40 купонов и так далее. Не вошедшие в список товары продавались свободно, но по высоким, так называемым «коммерческим» ценам. Промтоварные карточки выдавались на полугодовой срок: работникам — на предприятиях и в учреждениях, иждивенцам — в домоуправлении и по месту жительства, учащимся — через учебные заведения. С их отовариванием порой возникали сложности...

Работник горкома партии, а точнее его второй секретарь и член бюро, Константин Маркович Чуйко, родился в 1909 г. в Уссурийской области. Получил неполное среднее образование, в 1937 г. окончил три курса высшей коммунистической школы. В комсомоле с 1925, в ВКП(б) с 1928 г. На Камчатке — с 1925 г. До 1927 г. занимался охотой, рыбалкой, затем был почтовым работником. В 1930 г. — председатель Усть-Камчатского райпрофсовета, в 1931—1932 гг. — секретарь партячейки в Козыревском леспромхозе, в 1932 г. — секретарь райисполкома, секретарь партколлектива

Ключевского лесокомбината. С мая по декабрь 1934 г. — инструктор Усть-Камчатского райкома партии, в 1937 г. направлен заместителем секретаря Мильковского райкома, по приезде избран первым секретарём, а в декабре 1940 г. стал вторым секретарём Петропавловского горкома. Перед этим заведовал организационно-инструкторским отделом горкома. В 1943 г. награждён орденом «Знак Почёта» за образцовое выполнение заданий правительства по снабжению Красной Армии. В апреле 1945 г. отозван в распоряжение Хабаровского крайкома партии.

А помянутый Кузюткин в июне 1945 г. трудился директором общепита Камчатторга.

Юкола для пенсионеров

1943 год, суровое военное время. На улице Ключевской, напротив того места, где сейчас находится ночной клуб «Вулкан», притаились несколько тесовых домиков. Здесь размещались интернат для школьников и место обитания командированных специалистов из АКО. Зимой в Петропавловск для отчёта перед управлением АКО приезжали плановики и бухгалтеры с побережья Камчатки, бывали даже специалисты из Ключей. Привозили их на собачьих упряжках. Каждую упряжку тянули до двенадцати рослых, сильных псов. Упряжки ждали, когда бухгалтеры завершат отчёт, а потом уже трогались в обратный путь.

Каюры имели запас юколы для корма собак. Когда запас кончался, они выезжали на своих нартах на базу Моховую, где получали треску или камбалу. Надо сказать, что ездовые собаки в то время такой рыбой не питались, юколу для них делали из лососёвой рыбы. Но лосося каюрам на Моховой не давали, так как его отпускали по карточкам. Минтай тогда никто не ловил: его за рыбу не считали.

Приученные к юколе, ездовые собаки неохотно ели треску и камбалу. Когда каюр бросал псу мёрзлую треску или камбалёшку, то тот сидел, крутил головой, долго скулил и лаял на эту рыбину. Но голод — не тётка. Ворча и поскуливая от безысходности, пёс съедал рыбу. Через две-три недели бухгалтер заканчивал сдачу отчётов, и исхудавшая упряжка, подгоняемая каюром, трогалась в обратный путь...

Давно отгремела война. Кажется, всё это больше не должно повториться. Да, сейчас, к счастью, нет карточек. Но зато нет и денег, и я, пенсионер, поставлен в такие же условия, как тот

нартовый пёс. Правда, я уже не кручу носом перед камбалой, треской или терпугом — я просто не имею возможности эту рыбу купить из-за её дороговизны. К примеру, свежемороженая камбала стоит около шестнадцати рублей или чуть дороже (в 2003 г. — *Ред.*). А ведь это самая дешёвая рыба!

Часто слышны обещания должностных лиц, что будет организована продажа парной рыбы — терпуга, камбалы и других — по сниженной цене для пенсионеров. Время идёт, а сдвигов никаких. Ведь есть же у нас добывающий флот, есть безработные рыбаки, есть в рыбном порту холодильник, есть пустующие склады, в которых после небольшой реконструкции можно эту рыбу даже и разделять. Ловить её далеко ходить не надо — вот он, Авачинский залив. Так в чём же дело? Кто-нибудь может дать вразумительный ответ на мой вопрос? А то ведь, получается, что ездовые собаки жили лучше нас...

Жители Камчатки должны знать правду о ленд-лизе!

Недавно мне попала в руки книга Аллы Хаимовны Паперно «Ленд-лиз. Тихий океан». Речь в ней идёт о военной помощи, которую США оказывали Советскому Союзу, прошедшей в годы Великой Отечественной войны через порты Дальнего Востока.

Надо помнить, что подписанию договора о ленд-лизе (дословно: заём и аренда) предшествовали драматические события. Во время обсуждения этого договора в Конгрессе США один из профсоюзных деятелей страны Джордж Мини сказал буквально следующее: «В Европе подрались два разбойника — Гитлер и Сталин. Нам надо посмотреть, кому из этих разбойников помочь первому».

Это не голословное утверждение. За нападение в 1939 г. на Финляндию Советский Союз исключили из Лиги Наций. Советские пароходы до самого начала войны, то есть до 22 июня 1941 г., доставляли в Германию листовую медь из Мексики, вольфрамную и молибденовую руду с Филиппинских островов. Ну, а делёжка Польши между Германией и СССР говорит сама за себя.

Но, несмотря на это, помощь из Америки в Советский Союз пошла, и помощь эта была большая. Я не буду приводить все данные о ней. Для этого надо прочесть книгу А. Х. Паперно, где собраны очень интересные сведения. Много помню и я сам. Помню и то, как у нас, на Камчатке, с началом войны и введением карточной системы отоваривать карточки было нечем — запасы продовольствия

отсутствовали. Нормы установили мизерные, люди жили впроголодь. И только к октябрю 1941 г., с поступлением продовольственной помощи из США, карточки стали отоваривать. В 1943 г. каждому жителю по ордеру продали по пять метров синего джинсового материала и по пять метров жёлтого полотна для пошива сорочек. Появилась и обувь. Это тоже была помощь по ленд-лизу. Охотники за сданную пушнину получали дополнительно, сверх карточек, белую муку, сахар, чай.

Во время войны суда Морфлота и рыбной промышленности получали ремонт в портах США и Канады в счёт ленд-лиза. Там ремонтировались суда АКОфлота, Кработреста, Востокрыбхолода, других рыбных организаций, китобойная база «Алеут». Американское правительство выделило много судов из своего резервного флота. Начиная с января 1943 г. оно стало поставлять новые пароходы типа «Либерти».

Приведу их основные технические характеристики: мощность машины 2 500 л. с., длина 134,6, ширина 17,4, осадка 8,5 метра, экономическая скорость хода 11,5 мили в час, расход топлива 25 тонн в сутки, дальность плавания экономическим ходом 13 000 миль, вооружение — одно 102- и девять 20-миллиметровых орудий, экипаж 61 человек.

Эти суда собирались из секций, которые строились в разных городах США, потом по железной дороге свозились в порты, где соединялись на стапелях электросваркой. В Сан-Франциско действовало десять стапелей, и для сборки «Либерти» требовалось всего десять дней, затем ещё столько же для достройки на плаву. Таким образом, каждый день на воду спускался один пароход. Их постройка обходилась относительно дёшево. Конструктивные недостатки, выявленные в начале эксплуатации, такие как недостаточная продольная прочность, были устранены. Эксплуатировались эти суда по несколько десятков лет. А греческие судовладельцы модернизировали их — снимали паровые котлы и машины, устанавливали дизели. В результате увеличивалась грузоподъёмность, скорость хода достигала пятнадцати миль в час. Использовались эти суда для перевозки угля, зерна и других грузов.

В книге под редакцией немецкого автора Типпельскирха «Мировая война 1939—1945 гг.» высказана интересная мысль: «Когда в конце 1941 г. США с их неистощимым военным потенциалом вступили в войну, тогда же и можно было с уверенностью сказать, что война нами будет проиграна. К концу 1942 г. немцы на море топили суда, а союзники со стапелей спускали больше».

Как я уже сказал, советские суда ремонтировались в портах США и Канады. Там же они получали бункер, снабжение, вооружение, проводили военную подготовку экипажей.

По данным Российского государственного архива экономики, приведённым в книге А. Х. Паперно, Владивосток и Дальневосточная железная дорога за годы войны переправили почти восемь миллионов тонн импортных грузов. Это в четыре раза больше объёма импорта, переваленного Мурманском и Кировской железной дорогой, и впятеро больше того, что пропустили Архангельская группа портов (Архангельск, Бакарица, Экономия, Молотовск) и Северная железная дорога.

Петропавловск-Камчатский, имея перед войной единственный деревянный причал рыбного порта, без механизации, получил к концу войны шесть капитальных механизированных причалов морского торгового порта (сейчас их двенадцать), склады, портовые сооружения, ряд служебных и жилых зданий. Наш порт перевалил импортных грузов примерно на пятую часть больше Мурманска и в полтора раза больше Архангельской группы портов. А ведь, говоря о ленд-лизе, многие до сих пор имеют в виду только северные порты.

Для обслуживания Транссибирской магистрали из портов США во Владивосток доставлялись паровозы. Везли их пароходы «Феликс Дзержинский», «Ванцетти», «Днепрострой» и другие. Получили мы и три ледокола: «Северный ветер», «Северный полюс», «Адмирал Макаров». В 1945 г. пришли буксиры: «Иван Сусянин» работал в торговом порту, «Кашалот» — в Камчатрыбфлоте, «Наездник» — в составе Тихоокеанского флота. Была ещё военная плавмастерская. По городу ездило много американских автомашин — «Студебеккер», «Форд» и других. Они использовались много лет, так же как и суда типа «Либерти».

Как-то раз зимой 1943 г., когда мне было пятнадцать лет, я насчитал на рейде Петропавловска более пятидесяти судов. Это шла военная помощь фронту. В маленькой заметке невозможно охватить всё, что происходило на Камчатке в то время, да и нет смысла пересказывать книгу, её нужно прочитать.

С окончанием войны наши пути-дороги (вернее, правительств США и СССР) разошлись. Долги за взятое в аренду имущество до сих пор не заплачены. И я, как гражданин, считаю это ненормальным. Жители города должны знать правду о ленд-лизе.

Алла Хаимовна Паперно проделала гигантскую работу, собирая материалы для своей книги. Просто хочется снять шляпу перед этой женщиной, объехавшей множество городов и крошечных

населённых пунктов, «перелопатившей» сотни документов, встретившейся с множеством людей. В книге описана не только история самого ленд-лиза, но и судьбы дальневосточных капитанов, работавших в то время. Я не читал ничего подобного. И тем обиднее, что книга практически недоступна широкому читателю. Она вышла очень маленьким тиражом, и до Камчатки дошли лишь единичные экземпляры, прочитать их можно разве что в краевой библиотеке. А ведь нам, камчадалам, как никому другому, нужно знать свою историю, которую раньше замалчивали из цензурных соображений, а теперь — непонятно из каких. И мне думается, многие со мной согласятся, что книгу необходимо переиздать. Дело это нужное и важное. Мы должны знать свою историю. Нужно найти возможность изыскать средства для этого...

Примечание редактора. Секрета о поставках по ленд-лизу в годы войны никто не делал. Примером этому могут служить два выпуска газеты «Камчатская правда» за 13 и 14 июня 1944 г., где содержатся перепечатанные из центральных изданий материалы «О поставках Советскому Союзу вооружения, стратегического сырья, промышленного оборудования и продовольствия Соединёнными Штатами Америки, Великобританией и Канадой». Сообщено о полученном с 22 июня 1941 г. по 30 апреля 1944 г. Там же указано количество грузов, находящихся в пути по состоянию на 1 мая 1944 г. Поводом к публикации стало двухлетие со дня заключения (11 июня 1942 г.) соглашения между СССР и США о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии. Поставки, кстати сказать, были взаимными. Наша страна, несмотря на то, что все её ресурсы были брошены на борьбу с врагом, направляла в США некоторые виды стратегического сырья. Конечно, в этих материалах нет конкретики, в частности, о работе Петропавловского порта. Она была действительно засекречена по понятным соображениям — рядом располагались военные базы вероятного противника — Японии, союзника гитлеровской Германии.

Пассажиры на палубе

В третьей декаде июня 1938 г. пароход «Ильич» привёз очередную партию вербованных из Новосибирска. Эшелон вышел в путь в середине апреля, и только сейчас измученные длинной дорогой пассажиры, в числе которых была и наша семья, ступили на камчатскую землю.

Нехитрый скарб погружён на брички, и длинный караван двинулся в путь. Люди шагали пешком рядом с обозом. Путь лежал по Озерновской косе, так как по нынешней улице Набережной проезжей дороги тогда не было. Там шла только пешеходная тропинка, а дорогу отсыпали силами горожан уже в начале Великой Отечественной войны. Обращала на себя внимание неважная одежонка прибывших. Да и откуда ей быть хорошей? Люди ехали на Камчатку в поисках лучшей доли, по сути дела, за куском хлеба. Все помнили страшную голодовку начала тридцатых годов.

Рядом с нашей бричкой шагала семья Рязановых — два брата Семён и Павел, ставшие впоследствии известными дальневосточными моряками, и две сёстренки постарше нас. Семён и Павел были моими одногодками. В ежовщину они потеряли отца. Но всю семью вытянула и поставила на ноги работающая мать. С того времени наши семьи объединяет крепкая дружба.

Привезли нас на поселение в петропавловский Ближний совхоз, на 8-м километре. Здесь уже были приготовлены брезентовые палатки с железными печками и деревянными топчанами. Комендант выдал чехлы для матрасов, которые мы набили сеном. Вот так и началась наша камчатская жизнь. 1 сентября 1938 г. Семён, Павел и я пошли в третий класс совхозной начальной школы.

Весь этот район в то время представлял собой густой берёзовый лес, заросший сочным зелёным пыреем и шеломайником. В сентябре ручей кишел зашедшим на нерест кижучем. Цены в магазине были в два раза ниже материковских. После первой зарплаты наши родители убедились, что жить здесь по сравнению с Сибирью значительно легче.

Жизнь сложилась так, что в конце войны мне пришлось работать на транспортном флоте. Снова пришлось, как когда-то, столкнуться с перевозкой пассажиров и вспомнить наше прибытие на Камчатку. Надо сказать, что за это время изменилось немного. Людей перевозили на транспортных судах в трюмах. Хорошо ещё, если строили нары из необструганных досок. Из них же сооружали на палубе гальюны. По утрам боцман с матросами скатывали их заборгной водой. Добираться до своих комбинатов на побережье пассажирам порой приходилось несколько недель. Никакой речи о бане, конечно, не могло и идти — запасы пресной воды на судне были ограничены. Таким образом, поездка в рыбокомбинаты оборачивалась суцим мучением.

Гостиниц в Петропавловске, по сути дела, не было, кроме одной небольшой, в два этажа, построенной в 1941 г. напротив теперешней

краевой больницы. Пассажиров, накопившихся в городе, размещали в клубе АКО. Он же использовался как кинотеатр и место проведения собраний. Имелось ещё одно помещение — клуб АКО-строля, располагавшийся на теперешнем стадионе «Спартак». Кроме этого несколько барачков стояли на улицах Ключевской и Микояновской (ныне Ленинградская).

Посадка на пароход, отходивший на побережье Камчатки, осуществлялась по распоряжению АКО или по запискам от руководящих работников. К чему это приводило, можете судить сами. Весной 1949 г. от причала рыбного порта отходил в Усть-Камчатск траулер «Дальневосточник». Капитаном порта был Александр Михайлович Гречищев, вспыльчивый по натуре мужик. Для того чтобы на траулер не попало много пассажиров, он дал команду портнадзирателю Экгарту разрешить посадку только по спискам и по запискам. Правда, контроль посадки пассажиров в обязанности надзирателя не входил.

Сперва посадка проходила организованно, и Экгарт проверял списки и записки. Но потом из опасения, что всем места не хватит, возникла паника, и толпа ринулась на палубу судна сломя голову. Палуба находилась ниже причала, и люди передавали друг другу чемоданы, а то и просто бросали их на палубу. В это время капитан порта Гречищев решил проверить, как идёт посадка. Убедившись, что на палубе судна творится самое настоящее вавилонское столпотворение, он схватился за голову. В первую очередь набросился на Экгарта: «Почему ты их столько запустил на борт?» Тот оправдывался: «Александр Михайлович! Я их пускал, как вы велели, по спискам и запискам», — и протянул разъярённому капитану порта пригоршню листков. Гречищев пытался вывести часть людей с борта, но те стояли намертво. Ничего не оставалось делать, как на всё махнуть рукой и дать «добро» на выход.

Рыболовное судно не имело пассажирского свидетельства и, соответственно, права перевозить пассажиров. Для некоторых капитанов это заканчивалось плохо. Как-то капитан парохода «Чавыча» Григорий Трофимович Ленский взял в Усть-Камчатске на палубу пассажиров до Петропавловска. В рейсе между ними и экипажем произошла крупная ссора. Какой-то нечистый на руку моряк решил немного подзаработать и пустил пассажира за деньги в свою каюту. Это стало известно остальным, и они стали требовать предоставить им для проезда каюты. Моряки доказывали, что судно транспортное и кают для пассажиров нет, к тому же у людей на руках палубные билеты. Но те кричали: «Значит, за деньги можно,

а без денег нельзя?!» В общем, свара вышла большая. По приходе в порт пассажиры написали жалобу в газету «Камчатская правда». В то время печатное слово имело большую силу, управление флота приняло меры по жалобе, и капитану Ленскому пришлось уволиться и уехать во Владивосток.

В связи с возникшим осенью 1948 г. на пароходе «Кура» конфликтом при доставке людей пришлось расстаться с капитанской должностью и Олегу Викторовичу Лаврентьеву.

Особенно тяжело приходилось пассажирам парусно-моторных шхун. Эти тихоходные суда до Петропавловска шли очень долго, особенно когда ветер бил «по зубам». Как бы то ни было, но людей надо было перевозить, следовало встречать прибывающих молодых специалистов с материка, требовалось их накормить и обогреть, разместить в городе до отправки на побережье и потом проводить.

Часто эту непростую работу поручали работнику Главкамчатрыбпрома Николаю Платоновичу Николкину, одному из четырёх братьев Николкиных. Это был высокий красавец-мужчина, провоевал всю Отечественную, имел ордена и медали. Со своими обязанностями он справлялся очень хорошо. Всё-таки много значит, как тебя встретят на новом месте, и многие прибывшие добрым словом вспоминали Николая Платоновича. Проработал он до конца своей жизни на Камчатке, оставил о себе самую светлую память.

Приходилось мне наблюдать ещё одну посадку. Она немногим отличалась от посадки пассажиров на «Дальневосточник». У причала рыбного порта летом 1949 г. стоял грузопассажирский пароход «Балхаш». Отъезжающих собралось много. Вахтенные у трапа объявили о прекращении посадки. Но на них никто не обращал внимания. Люди в буквальном смысле шли стеной.

С мостика по трансляции объявили о прекращении посадки, но на это тоже никто не обратил внимания. Тогда громкий и властный голос подал команду: «Боцману и матросам отдать трап!» Боцман взял трап на гак. Но когда его отвели от борта, то на берегу отдавать гак не стали. Тогда поступила следующая команда: «Отдать швартовые концы!» Но на берегу концы никто не отдавал, а требовали продолжать посадку. Капитан послал матросов на берег, и те отдали швартовые. Поскольку судно было ошвартовано с отдачей якоря, то с мостика прозвучала команда: «Вира якорь!» Якорь выбрали, и судно плавно отошло от причала. С берега на голову капитана посыпались проклятия и отборнейший мат. Так расставались с ним не успевшие попасть на борт люди...

Время шло. В 1952 г. на полуостров поступили первые грузо-пассажирские пароходы — «Красноярск» и «Хабаровск». Прошло ещё немного времени, и Камчатское морское пароходство получило красавцы-теплоходы «Николаевск» и «Петропавловск». А потом на пассажирской линии стали работать лайнеры «Сибирь», «Молотов», «Александр Можайский», «Русь» и другие суда. Ну а после наступило время пассажирской авиации.

Я вспоминаю об этом с единственной целью — чтобы нынешнее поколение знало, как заселялась и осваивалась Камчатка, сколько лишений и неудобств при этом пришлось перенести людям.

Недавно из печати вышла книга камчатского писателя Сергея Гаврилова «Маленькие камчатские истории». В ней опубликован рассказ «Как “Эскимос” возил пассажиров». В нём идёт речь именно о перевозке пассажиров на транспортном судне АКОфлота на побережье Камчатки. Ни в коем случае не сочтите мой рассказ за рекламу книги, но я всем интересующимся историей Камчатки советую прочесть её. Истории в ней невыдуманные, и моё небольшое повествование подтверждение тому.

Примечание редактора. Ещё немного про сложности с перевозкой людей на пароходах того времени. Она могла завершиться и трагически. Вот что сообщила газета «Камчатская правда» 6 января 1937 г.: «“Чавыча” после шторма в районе острова Алаид, из которого она едва выбралась, направилась к четвёртому проливу Курильской гряды. Ход её до крайности замедленный. В порт она прибудет, очевидно, не раньше 7 января.

Выяснены подробности гибели трёх человек и ранения четырёх. После сильного шквала, налетевшего на пароход, палуба была затоплена. Через некоторое время палубу освободили от воды, и на ней обнаружили три трупа. Есть основания предполагать, что сильная волна сбила с ног проходивших в это время по палубе людей и захлестнула их. При таких же обстоятельствах были ранены четыре человека».

«Медвежатника» привезли из тюрьмы

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

Надо оговориться сразу, что правление АКО было поставлено в жёсткие рамки. Ему предписывалось закупать пароходы, уже бывшие в эксплуатации по восемь-десять лет, стоившие значительно меньше новых. В портах Америки к 1928—1930 гг. скопилось много судов, находившихся в отстое. Построены они были в основном в 1918—1919 гг. Пароходы должны были работать на твёрдом топливе, то есть на угле, который обходился дешевле нефти. Поэтому их там же, за границей, переводили с мазута на уголь. Стоимость закупаемых судов — в пределах 125—150 тысяч американских долларов.

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

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

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

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

Возникла ещё одна сложность. При приёмке судна потеряли шифр капитанского сейфа. В течение нескольких суток лучшие слесари завода, как ни бились, открыть его не могли. Наконец выход нашли, причём как в детективном романе. Однажды к борту парохода подъехала автомашина. В ней находился джентльмен в шляпе в сопровождении полисмена. Оказалось, что это был специалист по сейфам, проще говоря, «медвежатник», отбывавший срок в одной из тюрем. Познакомились. Звали его мистер Дэвис. В молодости он учился в техническом колледже, служил в американской армии, плавал машинистом в торговом флоте, а сейчас сидел в тюрьме «по неосторожности». Разгадка шифра сейфа в умелых руках мистера Дэвиса много времени не заняла. Вскоре он вручил капитану листок бумаги, на котором был написан шифр. Пояснил, что такие сейфы, очень сложные по конструкции, производятся во Франции. Дал подробную инструкцию, как с ним обращаться. Он был действительно «специалист» высокого класса.

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

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

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

Командовали этим судном в разное время весьма опытные судоводители — капитаны дальнего плавания Е. Д. Бессмертный,

В. Т. Войтенко, А. Е. Миронов, Н. Е. Зеленский, Н. В. Арсентьев, Н. И. Шаш. В годы ежовщины капитан Арсентьев, прекрасно знавший английский язык, был осуждён по 58-й статье и расстрелян. Во время войны капитана Шаша осудили по этой же статье на десять лет тюремного заключения и ссылку в Забайкалье. На Камчатке он появился после отбытия срока, будучи уже тяжело больным. Руководство Тралфлота дало ему возможность заработать пенсию на плавмастерской «Фреза». Долгие годы на «Ительмене» трудился один из лучших старших механиков флота В. П. Лабут. Имя «Ительмен» позже было присвоено одному из больших морозильных траулеров «Океанрыбфлота».

Морская сплотка

Мне хочется рассказать о том, как начиналась на Дальнем Востоке морская сплотка — доставка круглого леса, связанного в плоты. Произошло это в начале 1930-х гг. Первый плот-сигару привели во Владивосток из Советской Гавани в 1934 г. Эту операцию осуществили под руководством капитана дальнего плавания Афанасия Семёновича Деревянченко. Его брат — Порфирий Семёнович долгое время трудился капитаном парохода «Кура» в АКОфлоте.

На Камчатке буксировку плотов-сигар начали позднее. Мне повезло быть знакомым с первым начальником морской сплотки в Усть-Камчатске Александром Ивановичем Милютиным. Расскажу об этом по порядку.

В 1943 г. я учился в седьмом классе школы имени Толстого и жил в посёлке на 8-м километре. Ввиду того что в зимнее время ходить пешком в школу в центре города было затруднительно, нам отвели помещение под интернат. Поскольку здесь осталось ещё одно место, комендант интерната подселял к нам постояльцев — приезжавших для представления отчётов в АКО бухгалтеров, плавников и других специалистов с побережья.

Как-то раз очередным постояльцем стал необычный, очень приветливый человек. После знакомства мы узнали, что это капитан дальнего плавания Александр Иванович Милютин — начальник морской сплотки в Усть-Камчатске. В своё время Милютин работал капитаном на грузопассажирских судах в Добровольном флоте. Александр Иванович прекрасно знал английский язык: в дореволюционное время судоводитель, не говоривший по-английски, не мог получить диплом капитана дальнего плавания.

Летом 1935 г. предприняли попытку доставить плот-сигару из Усть-Камчатска в Петропавловск. Но, по русской пословице, первый блин оказался комом. Недостаточно скреплённый плот по дороге развалился. К разбору аварии привлекли работников НКВД. Время тогда было страшное, высказывалось предположение, что к этому приложили руку «вредительские элементы». Правда, на этот раз всё обошлось благополучно.

В 1937 г. снова пытались привести плот в Петропавловск. 7 сентября буксир «Кит» взял сигару объёмом 1 260 кубометров в Усть-Камчатске. 10 сентября её благополучно доставили в Петропавловск. Командовал «Китом» капитан дальнего плавания Павел Матвеевич Иванов. Впоследствии он одним из первых в АКОфлоте на пароходе «Чапаев» пошёл на ремонт в США, в Сан-Франциско.

Сигара имела длину пятьдесят, ширину семь и возвышалась над водой на два метра. За время буксировки надо было обязательно обжимать талрепы на тросах, крепящих её. Поэтому при буксировке в Петропавловск сигару заводили в бухту Моржовую. Там спускали рабочую шлюпку, и несколько матросов во главе с боцманом обтягивали такелаж. Собирали сигару в течение двенадцати суток.

В конце 1937 г. случилась неприятность: разрушилась и была потеряна очередная сигара вместе с буксирным тросом длиной триста метров. Но для экипажа всё обошлось благополучно, хотя в аварии пытались обвинить моряков. Постепенно буксировка плотов наладилась.

В 1945 г. я уже морячил, и мне довелось навестить Александра Ивановича в Усть-Камчатске. Он одиноко жил в небольшом опрятном домике. Потом, как я узнал, в октябре 1945 г. его перевели на работу на Южный Сахалин. Глубокой осенью 1949 г. я уже был штурманом на парусно-моторной шхуне. Неожиданно встретил Александра Ивановича. Первым делом спросил, как самочувствие, затем — куда направляется. Он ответил, что командировка закончилась, и он сейчас собирается в Усть-Камчатск, к своему постоянному месту работы. Добираться будет на катере «Жучок», который стоял здесь в ремонте и на днях собирался уходить в Усть-Камчатск. Он порадовался за меня, что я стал штурманом, и пригласил заходить в гости, если буду в Усть-Камчатске. Не знаю почему, но я спросил Александра Ивановича, сколько ему лет. Как помню, он ответил, что шестьдесят восемь. Мы сердечно с ним попрощались.

Наступила зима. В Петропавловске я встретил приехавшего из Усть-Камчатска бухгалтера Якова Ивановича Курчанова, большо-

го друга Милютина. Спросил, как поживает Александр Иванович, и получил неожиданный ответ: «А он умер». Поинтересовавшись обстоятельствами смерти, выяснил следующее.

«Ты знаешь, что они на катере вышли в конце октября, — сказал мне Курчанов. — Погода была штормовая, и дальше мыса Кроноцкого они пройти не могли. Вынуждены были отстайваться под берегом в заливе Кроночком. Так продолжалось несколько суток. Закончились продукты. В довершение всего Александр Иванович простыл. По приходе в Усть-Камчатск больного Милютина положили в поселковую больницу с неутешительным диагнозом — крупозное воспаление лёгких. А болезнь эта коварная — неожиданно через несколько дней он скончался. Похоронили его с почестями. В память о нём назвали небольшой катер — «Капитан Милютин». Вот так и окончил свои дни Александр Иванович Милютин, капитан дальнего плавания, руководитель первой морской сплотки на Камчатке.

Так сложилось, что мне несколько лет не удавалось попасть в Усть-Камчатск. Но как только это получилось, постарался найти могилу Александра Ивановича. Однако сделать это мне не удалось, никто не смог мне её показать...

Как видит читатель, буксировать первые морские плоты-сигары суда АКО начали в 1937 г. Первооткрывателями этого дела стали капитан дальнего плавания А. И. Милютин, начальник морской сплотки, и капитан дальнего плавания П. М. Иванов, командир морского буксира «Кит». С этого времени доставка сигар вошла в повседневную практику судов АКОфлота. Лучшим буксировщиком морских сигар, лихтеров и других плавсредств на большие расстояния был капитан дальнего плавания Евгений Иванович Чернявский. Долгие годы он командовал буксиром «Геркулес».

Со временем сигары стали водить на большие расстояния. Например, из Усть-Камчатска на Западную Камчатку через Первый Курильский пролив, из Усть-Камчатска — в Корф и Пахачу. Пополнялся буксирный флот. На смену погибшему осенью 1938 г. «Киту» в 1945 г. пришёл построенный в Америке буксир «Кашалот» — очень хорошее и мощное судно с деревянным корпусом. В 1950 г. прибыл из Финляндии новый буксир «Геркулес». За ним последовали «Прилив», «Добрыня», «Санников». Году примерно в пятьдесят втором флот пополнился двумя самоходными лихтерами — «Повенец» и «Яуза». Это были хорошие суда грузоподъёмностью по 3 300 тонн, специально предназначенные для перевозки леса.

Первую лесопилку построили на берегу Култучного озера в районе механического завода. Она долгие годы принадлежала военному стройбату. Лес из бухты перегоняли в озеро по прорытому каналу баграми. Канал прорыли рядом с поворотом, недалеко от проходной механического завода. Чтобы лес не разносило по бухте, его огораживали боном.

Большую и мощную лесопилку построили в 1950-х гг. на Богородском озере. Это очень спокойное место для неё подходило идеально. Сейчас эта лесопилка разрушена.

В послевоенное время казалось, что лес из Усть-Камчатска можно вывозить бесконечно, так много его было. Но всему приходит конец. В Усть-Камчатске построили порт. При помощи землечерпалки углубили устье. Камчатское морское пароходство обзавелось несколькими десятками лесовозов финской постройки, лес начали вывозить напрямую в Японию. Камчатская тайга, естественно, такого напора выдержать не могла. Сейчас купить обыкновенную доску уже стало проблемой...

Примечание редактора. В 1941 г. Камчатская комплексная лесная экспедиция института Гипрорыба составила проект новой базы морской сплотки в Усть-Камчатске. С началом войны применение этого способа снабжения предприятий лесом в отсутствие других путей сообщения приобрело стратегическое значение. Вскоре освоили не просто доставку леса из Усть-Камчатска в Петропавловск вдоль восточного побережья полуострова, но и его перевозку на западный берег.

Вот что говорилось в документах, подготовленных экспедицией: «Отсутствие морского порта в Усть-Камчатске исключает возможность погрузки леса с каких-либо причалов. Перевозка леса в трюмах пароходов из Усть-Камчатска практически трудноосуществима. Для этого необходимо пиломатериал перевозить с реки к пароходам на кунгасах, а круглый лес небольшими частями по 30—50 кубических метров выводить к пароходам на буксире катеров... Небольшое волнение в два-три балла уже исключает возможность такой перевалки... Вследствие этих обстоятельств лес долины реки Камчатки, по существу, из года в год не вывозился...

Необходимо указать на то, что идея организации морской сплотки леса в Усть-Камчатске зародилась ещё несколько лет тому назад. Инициатором её был бывший капитан, сотрудник Усть-Камчатской базы АКОтехснаба Милютин А. И. Формиро-

вались плоты в сигары в колыбелях. Крепление сигар заключалось в прокладке центрального лежня с усами и установке поперечных обвязок.

В общем, при всей неудовлетворительности результатов внедрения морской плотки в Усть-Камчатске, опыт прошлых лет имел большое значение, заключавшееся в доказательствах принципиальной возможности перевозки леса (пиломатериала) в морских плотах-сигарах... Конструктивно сигары имели большие недостатки, заключающиеся в отсутствии торцевых щитов и продольной шлаговки (бортовые, верхний и нижний лежни), закрепляемой также за торцевые щиты. Выдержать шторм силой 7—8 баллов эти плоты не могли...

Летом 1941 г. работы по морской плотке возобновились. Результаты следует признать вполне удовлетворительными. В целях предохранения от выпирания брёвен в концах плота у большой сигары были поставлены торцевые щиты. По бортам плота сверху и снизу, а также посередине сигары (по нейтральной оси) были проложены продольные лежки. Верхний лежень прокладывался с устройством трёх шлагов по длине сигары. Все концы лежней прикреплялись к торцевым щитам и скреплялись взаимно друг с другом. Кроме этого кормовая часть сигары и середина её шлаговалась специальным буксирным тросом, который своим концом подавался на гак пароходов. Плот-сигара новой конструкции формировалась в специальном связанном поддоне при помощи шестибрёвенных бонов.

Наилучшая конструкция — рассмотренные выше сигары. Эта конструкция являлась переносом опыта последних достижений сплавной техники в СССР — практически опробована в штормовых условиях Тихого океана и блестяще выдержала испытание при девятибалльном волнении».

А первый лес из Усть-Камчатска прибыл в Петропавловск ещё 30 июля 1934 г., но не в сигаре, а на барже. Об этом секретарю обкома партии В. А. Орлову и начальнику АКО И. А. Адамовичу доложили секретарь Усть-Камчатского райкома партии Разгонов и директор Ключевского лесопромышленного комбината Недвецкий: «Средство транспортировки найдено. По инициативе работников Усть-Камчатского района, стотонная баржа, выстроенная Ключевским деревообделочным комбинатом, была нагружена пиловочным лесом и взята на буксир пароходом “Север”... Баржа благополучно прибыла в Петропавловск. Лес мы передаём в подарок для культурного строительства Петропавловска».



Пароход «Ильич» на рейде рыбокомбината, 1930-е гг. На этом судне семья Кривоногих в 1938 г. приехала на Камчатку



Морской паровой буксир «Кашалот» с деревянным корпусом.
Первое судно Т. М. Кривоногова



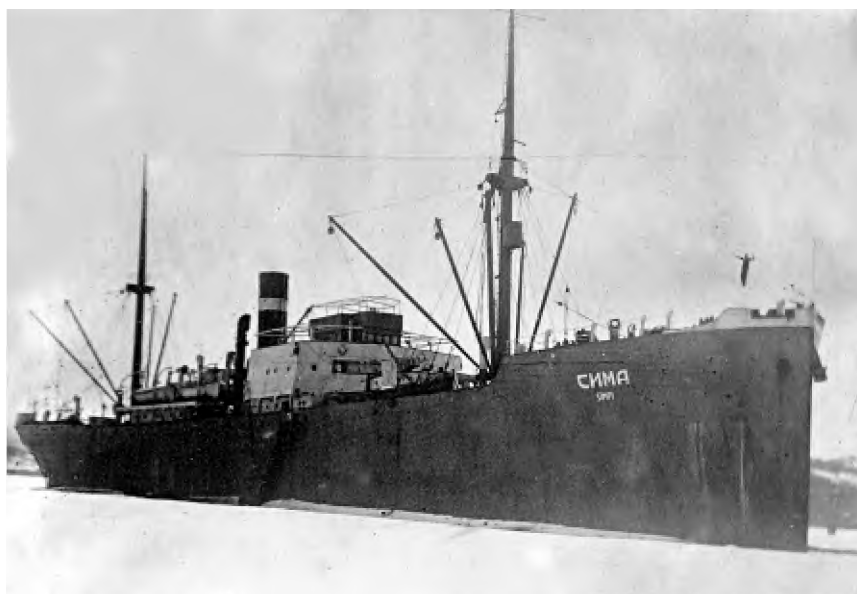
Трофейный германский танкер Камчатрыбфлота «Херсонес»



Пароход АКОфлота «Чавыча». Его принимала в Германии и перегоняла на Камчатку первая в мире женщина-капитан дальнего плавания — легендарная Анна Ивановна Щетинина



Трофейный германский пароход Камчатрыбфлота «Барнаул»



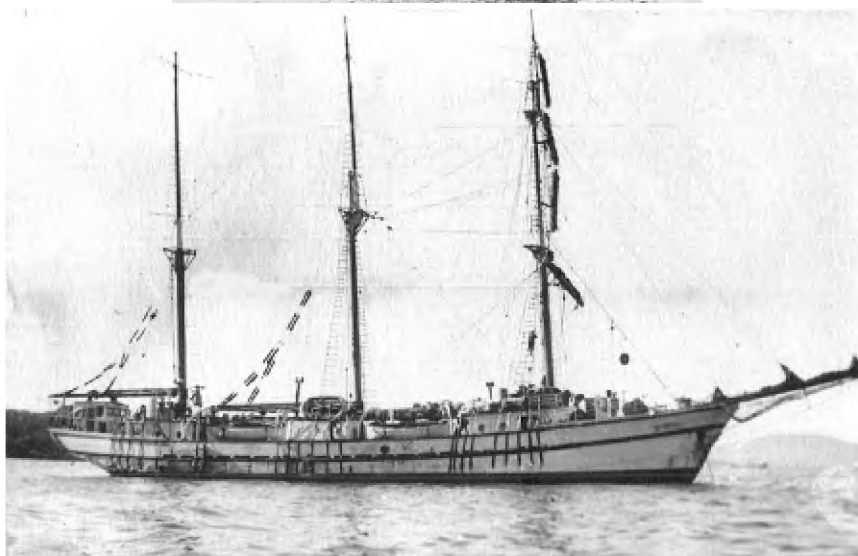
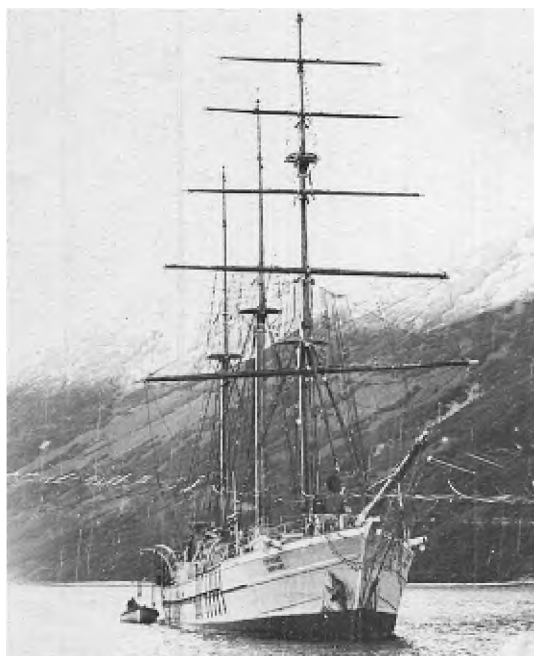
Пароход АКОфлота и Камчатрыбфлота «Сима»



Пароход АКОфлота и Камчатрыбфлота «Эскимос»



Пароход АКОфлота и Камчатрыбфлота «Орочон»



Баркентины «Горизонт» (сверху) и «Штурман». Эти суда стали настоящими «школами под парусами» для сотен камчатских моряков. Конец 1940-х гг.

СССР

Применяется вся печать, одобренная!

СОЮЗНОЕ
РЫБНОЙ

МИНИСТЕРСТВО
ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Главное
Учебными

Управление
Заведениями



ГЛАВНОЕ КАМЧАТКОЕ УПРАВЛЕНИЕ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
(ГЛАВКАМЧАТРЫБПРОМ)

СВИДЕТЕЛЬСТВО

Настоящее свидетельство выдано тов. Кривоногову Тиморею Михайловичу в том, что он окончил курсы судоводителей судов 200-метровых тонн при учебно-курсовом Комбинате Главкамчатрыбпрома в Петропавловске-на-Камчатке с 4 ноября 1946 по 19 июля 1946 года по программе, утвержденной

М.Р.П. СССР, и получил следующие оценки по дисциплинам:

- | | |
|---|--|
| 1. Каденция шлюзов 5 (отл) | Русский яз 5 (отл) |
| 2. Навигация учебная 4 (хорош) | Математика 5 (отл) |
| 3. Закон 4 (хорош) | Русская 5 (отл) |
| 4. Моряная практика 4 (хорош) | Вспомогательная 3 (удов) |
| 5. Устр. и геодез. работы 4 (хорош) | Техника пром. рыболов. 3 (удов) |
| 6. Международное законодательство 5 (отл) | Воспит. морская партия 4 (хорош) |
| 7. Судовое право 5 (отл) | Навиг. работы судов. 200-м. тонн 4 (хорош) |

Тов. Кривоногов Тиморей Михайлович

сдал экзамен с общей оценкой хорошо и получил квалификацию судоводитель судов 200-метровых тонн.

Основание: П. протокол квалификационной комиссии № 8 от 19 июля 1947 г.



м. п. Директор Учебно-курсового комбината Главкамчатрыбпрома
Председатель квалификационной комиссии
Преподаватели: Степанов
Чилиха

Свидетельство Т. М. Кривоногова об окончании курсов судоводителей-двухсоттонников, 1947 г.

Последний стальной ветеран

Через непродолжительное время бухту Бабия должен покинуть один из старейших пароходов рыбной промышленности Камчатки — «Анатолий Серов», названный в честь героя-лётчика, отличившегося в боях с фашистами в небе Испании.

Он был построен в 1926 г. на Ливерпульской верфи и получил при «крещении» название «Джон Холдс». Предназначался для перевозки фруктов из тропиков в Европу. Ровная палуба имела деревянный настил и оказалась очень удобной для перемещения по ней различных грузов. Судно красиво смотрелось. Кают-компания и курительный салон были отделаны тропическими сортами дерева. Главным двигателем служила паровая машина мощностью 1 200 л. с., позволявшая судну развивать скорость хода девять миль в час. В 1939 г. пароход приобрёл Наркомат рыбной промышленности СССР, передавший его на Дальний Восток новому судовладельцу — АКОфлоту.

Долголетие парохода — семьдесят четыре года — наверное, достойно Книги рекордов Гиннесса. Но сейчас, при выходе из родной Петропавловской гавани, ветеран даже не сможет дать длинных прощальных гудков... (этот материал был подготовлен до момента затопления судна. Сейчас оно разрезано на месте последней стоянки и сдано в лом. — *Ред.*).

Списанное судно являлось филиалом учебно-курсового комбината. Здесь обучались матросы и мотористы баз флотов. Моряки слушали лекции по борьбе за живучесть и противопожарной безопасности. В последние дни на палубе стали появляться кучки, занимавшиеся покупкой и продажей металлолома. Спустя несколько дней будет известно, в какой из портов Кореи или Китая пароход пойдёт на переплавку...

Перегнать пароход «Анатолий Серов» на Дальний Восток поручили капитану дальнего плавания Александру Игнатьевичу Дуднику (читатели, интересующиеся личностью А. И. Дудника, могут прочесть повесть В. М. Иваницкого «Жил отважный капитан»).

Капитан Дудник был знаменитым человеком. В марте 1928 г. он принял в Японии закупленный Дальгосрыбтрестом пароход «Тайя-мару» и в порту Осака переоборудовал его в краболов. Весной и летом 1928 г. первый отечественный краболов успешно выпускал консервы на западном берегу Камчатки. Следом за ним появилось ещё несколько подобных судов. Дело это было выгодное: крабовые консервы уходили на лондонский рынок, принося стране валютную выручку.

В 1930 г. А. И. Дуднику выпало счастье принять закупленный в Америке, в Балтиморе, пароход «Глен Ридж», перегнать его в Норвегию, а потом в Ленинград и переоборудовать в китобазу. Судну дали новое название — «Алеут». В 1933 г., в феврале, «Алеут» прибыл во Владивосток и вскоре вместе с тремя судами-китобойцами — «Трудфронт», «Авангард» и «Энтузиаст» — приступил к китобойному промыслу. И это новое дело было успешно освоено благодаря настойчивости капитана Дудника.

В 1936 г. Александра Игнатъевича в числе других работников рыбной промышленности Дальнего Востока наградили орденом Ленина. Но вал репрессий, пронесшийся в 1937—1938 гг., зацепил и его. В июне 1938 г. он оказался в битком набитой Владивостокской тюрьме. Причина по тем временам обычная — «враг народа». Следователь выдвигал дикие обвинения: «Расскажите, как хотели продать китобазу японцам»...

Полтора года Александр Игнатъевич провёл в тюрьме. После освобождения он приехал в Москву и был вызван к наркому рыбной промышленности Александру Акимовичу Ишкову. Зная, что произошло с Дудником, нарком просил капитана отдохнуть на курорте, а потом, со свежими силами, приступить к выполнению нового ответственного задания. Теперь ему поручалось перегнать на Камчатку недавно купленное судно «Анатолий Серов», погрузить и привезти во Владивосток шесть паровых котлов для рефрижератора «Пищевая индустрия», а ещё, по просьбе Дальстроя, доставить в Николаевск-на-Амуре четыре рейдовых буксира. «На Вашей кандидатуре наркомат остановился потому, что уверен, что Вы с этой задачей справитесь, — сказал Ишков. — Ведь опыт работы во льдах у Вас есть, да ещё с такими известными капитанами, как Павел Георгиевич Миловзоров».

В начале августа 1940 г. были произведены подготовительные работы для успешного перехода в Арктике. В районе переменной ватерлинии изготовили деревянную противоледовую шубу, в трюмах установили так называемые айс-бимсы — толстые брёвна от борта до борта, противодействующие сжатию льдами. Кроме этого по указанию наркома Военно-Морского флота СССР Н. Г. Кузнецова, А. И. Дуднику поручили провести на Дальний Восток подводную лодку типа «Щ».

Караван начал движение из бухты Белужьей 10 августа 1940 г. Капитан возглавлявшего его ледокола «Ленин» ознакомил командный состав экспедиции с обстановкой. Здесь и произошло знакомство двух знаменитых моряков — Александра Игнатъевича Дудника

и Карла Павловича Эгги, командовавшего «Лениным». Снова им пришлось встретиться в Петропавловске в 1950 г., где Карл Павлович зарабатывал пенсию на парусно-моторной шхуне Камчатрыбфлота «Медуза».

Главным в караване шёл ледокол, за ним подводная лодка «Щ-423», затем рейдовые буксиры. Замыкал строй «Анатолий Серов». Переход оказался очень тяжёлым. Одну за другой сломали все лопасти гребного винта. Но всё же «Анатолий Серов», уже под проводкой ледокола «Красин», дошёл до бухты Провидения. Там поставили запасной винт. Дальнейший переход трудностей не представлял.

В Петропавловске А. И. Дудник доложил руководству АКО о выполнении рейсового задания. Затем, по прибытии во Владивосток, был получен приказ наркома А. А. Ишкова. Он гласил, что «за успешное проведение парходом “Анатолий Серов” арктического рейса из Мурманска во Владивосток и проявленные при этом экипажем настойчивость и энергию, наградить знаком “Отличник соцсоревнования Наркомрыбпрома СССР” капитана А. И. Дудника с выдачей премии в размере четырёхмесячного оклада». Таким же знаком и окладом за два месяца награждались помполит Ф. С. Гуркин, старший механик С. А. Хвастунов. Знак «отличника» получили все штурманы, механик, радисты, боцман, три матроса, два машиниста, кочегар, пекарь. «Похвальную грамоту стахановца в борьбе за изобилие рыбных продуктов» вручили одиннадцати членам экипажа. Кроме того, Совнарком СССР 23 ноября 1940 г. выделил в распоряжение капитана Дудника сорок две тысячи рублей для премирования экипажа — это уже за перегон подводной лодки.

С началом войны судно продолжало работать в прежнем режиме: доставляло грузы на побережье Камчатки, вывозило рыбопродукцию в Приморье.

В марте 1943 г. парход получил распоряжение АКО: идти в США для проведения ремонта и доставки военного груза на родину. Сразу же вышли в рейс. На переходе жгли низкосортный малокалорийный уголь. Расход его, по сравнению с сахалинским, был вдвое больше, а скорость хода упала. Судно шло без огней ввиду большой опасности встречи с подводными лодками. По пути зашло в порт Датч-Харбор, где его быстро поставили к угольному причалу и дали хорошего высококалорийного топлива. Вскоре парход пришёл в Сан-Франциско — один из крупнейших портов мира. На ремонтной верфи на судно установили зенитные авто-

маты «Эрликон» на крыльях мостика, а на корме — четырёхдюймовую пушку. Часть команды выезжала на полигоны, где учились стрелять по воздушной цели — «колбасе» и по надводной мишени.

В конце июня пароход был отремонтирован. В его трюмы погрузили авиационный бензин в бочках, взяли груз консервов, спецодежды, растительного масла. В конце июля снялись на Камчатку. В начале августа получили распоряжение зайти в Усть-Камчатск и принять на буксир плот-сигару для Петропавловска. В пути не обошлось без приключений: ослабли тросы крепления, создалась угроза потери плота. Но благодаря принятым мерам его спасли и благополучно доставили в порт. За это капитан Дудник и экипаж парохода получили премии.

В 1944 г. А. И. Дудника перевели в Востокрыбхолод. Капитаном «Серова» стал Михаил Ефимович Зеленский. В марте 1945 г. он повёл судно на ремонт в Канаду, в порт Ванкувер. Старшим механиком в это время работал Николай Борисович Домра. В июне 1945 г., уже после окончания войны, пароход прибыл в Петропавловск. Опять началась его прежняя, привычная работа.

В 1948 г. в командование пароходом вступил Илья Иосифович Баклаг. На «Серов» он пришёл в 1940 г. после окончания Владивостокского моррбтехникума. Прекрасно знал английский язык, великолепно разбирался в радиотехнике. Начинал с третьего помощника капитана, а проработал на этом пароходе до 1975 г., всего тридцать пять лет! Ещё один ветеран «Серова» — старший механик Дмитрий Романович Винтовкин — трудился на этом судне двадцать пять лет.

В августе 1954 г. «Анатолий Серов» под командованием капитана И. И. Баклага пошёл на ремонт в Китай, в порт Шанхай. Ремонт продолжался два года. После возвращения в 1956 г. на Камчатке начались изменения: было организовано Управление тралового и рефрижераторного флота. Всё чаще транспортные суда стали использоваться как плавбазы. Стал принимать и обрабатывать сельдь в бухте Лаврова и «Серов». Командовал им в это время капитан дальнего плавания Михаил Григорьевич Чекаленко.

С 1978 г. пароход «Анатолий Серов» использовался как учебное судно-тренажёр. А через пару лет его отбуксировали на вечную стоянку в бухту Бабия, в район жестянобаночной фабрики. Все эти годы пароход исправно служил флоту...

Вот такая интересная биография у одного из самых старых судов Камчатки. Надо бы с почётом, торжественно проводить этот

пароход в последний путь, как провожали в своё время китобазу «Алеут» и пароход «Петропавловск» Сахалинрыбпрома. Что скажут на это ветераны флота?

О «Кашалоте» и угле

Со времени описываемых мною событий прошло более шестидесяти лет. В августе 1945 г. я был юношей и работал на буксире АКОфлота «Кашалот».

Буксир «Кашалот» спустили на воду в конце 1944 г. в США. В Петропавловск его перегнал капитан дальнего плавания Карл Карлович Берг. «Кашалот» начал работать на Усть-Камчатск, где брал на буксир и доставлял в Петропавловск кунгасы и катера, построенные на Ключевской судовой верфи. Кроме того, он всегда вёл две баржи грузоподъёмностью по 250 тонн.

В августе 1945 г. буксир получил задание доставить в Комсомольск-на-Амуре две баржи с рыбой, предназначенной для питания рабочих авиационного завода. Рыбу закупили под руководством направленного для этой цели на Камчатку инженера завода Шведова.

Когда «Кашалот» проходил Первый Курильский пролив, мы узнали о том, что Японии объявлена война. Возвратиться в Петропавловск уже не было возможности, и капитан Григорий Трофимович Ленский повёл судно не в Магадан, как гласило указание руководства флота, а в устье Амура. Риск, конечно, был велик. Но японцы, к нашему счастью, активных действий не предпринимали, что позволило нам благополучно завершить рейс. Пришли мы в Комсомольск-на-Амуре, встали к пристани Дземги.

Рейс, конечно, был необычный, и по приходе буксира на борт прибыл корреспондент местной газеты. Он красочно описал весь переход и сделал отличные фотографии буксира и капитана Ленского. Упомянули в газете и членов экипажа. Буксир на фотографии выглядел внушительно. Фактически так оно и было. Всё на нём блестело, как и положено на новом судне. Поскольку морские суда в речной порт приходят нечасто, возле борта, на пристани, собирались люди. Кроме молодёжи, подходили и прошедшие горнило войны фронтовики.

Война с Японией была скоротечной, и вскоре, 3 сентября, мы уже праздновали победу.

Во время стоянки по различным причинам часть экипажа списали, образовался некомплект штата. Желающих поступить на

работу на судно было много. Но мешало одно обстоятельство: по указу от 26 июня 1940 г. перемена места работы была запрещена. Капитан и старший механик ходили «утрашать» этот вопрос в управление авиационного завода. Вскоре несколько новых членов экипажа влились в наш коллектив.

Среди прибывших были очень хорошие специалисты. Особо запомнился мне один из них — голубоглазый парень Паша Двойченко. Его родители переселились на Амур ещё до революции. Паша перед войной окончил ремесленное училище и стал токарем. С началом войны в действующую армию его не взяли, как работавшего на оборонном авиационном заводе и имевшего бронь. Парень он был начитанный и мечтал о море. И вот мечта сбылась: его зачислили в штат кочегаром второго класса. Механики объяснили Паше, что ему надо поработать кочегаром и машинистом, а когда наплавает годика полтора-два, будет послан на годичные курсы механиков третьего разряда.

Наконец мы тронулись в обратный путь. Спускаться по Амуру было очень интересно. Наступила осень, и берега были необычайно красивы: разноцветный ковёр — жёлтые берёзы, зелёные ёлки, красные рябины, уютно расположенные селения. Во время кратковременных стоянок спускали шлюпку, покупали овощи — свежий картофель и очень крупные кочаны капусты. Брели и огурцы с помидорами. На судне ещё имелся запас американской тушенки, и наш повар Александр Сейма готовил прекрасные солянки. Питание было отменным.

И вот к исходу ноября 1945 г. мы пришли в Петропавловск. Паша за время рейса показал себя старательным работником, получил благодарность от капитана и председателя судового комитета. Поскольку «Кашалот» имел деревянный корпус, его поставили на зимний отстой, штат сократили. Перевели на пароход «Коккинаки» и Пашу Двойченко. Попрощались мы с ним очень сердечно и пожелали ему всех благ.

Пароход «Коккинаки» работал на твёрдом топливе — угле. А труд кочегаров на угольщиках был очень тяжёлым. Встретил я Пашу месяца через три и не узнал. У него был очень болезненный вид.

— Что с тобой случилось, Паша? — спросил я его.

— Я очень серьёзно заболел. Во время вахты встал под вентилятор, уставший и вспотевший. Меня прохватило холодным воздухом. Ходили мы около трёх месяцев. Врача на судне не было. На рыбокомбинаты меня высадить даже и не пытались. Какое там лечение! А по приходе в порт сразу пошёл в больницу. Но было

уже поздно — началось заболевание лёгких. Сейчас лечусь, но, судя по всему, мало помогает. Да и питание плохое, сам знаешь, карточная система...

Прошёл ещё месяц. Я снова встретился с Пашей. Выглядел он ещё хуже. На вопрос, как дела, он безнадежно махнул рукой:

— Дело плохо. Открылась скоротечная чахотка. Сейчас с попутным пароходом собираюсь ехать во Владивосток, а потом к родне, в Комсомольск, умирать. Не получилось из меня моряка, видно, не суждено...

Расстались мы с Пашей, и больше нам увидеться не пришлось. Узнать же о дальнейшей его судьбе не представилось возможным...

Дорогой читатель! Если ты прочитаешь, что наша партия большевиков в то время спала и видела, как бы облегчить условия труда простого рабочего, не верь этому. Не буду голословным. Об этом вы можете прочитать в ежегодниках «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки». Во время организации АКО, при закупке пароходов для транспортного флота в 1929 г. решалась и очень важная задача — на каком топливе будет работать флот. Решили, что на твёрдом, то есть угле. На жидком слишком накладно, дорого. Но и уголь придётся завозить издалека. Свой, камчатский, добываемый в Корфе, очень низкокалорийный, в нём много золы. По выражению одного из механиков, этому углю надо было ещё лежать в земле тысячи лет. Но большевики — люди настёрные. Они даже делали опыты по обогащению корфского угля, ничем не закончившиеся.

В 1947 г. на пароходе «Сима» работал старшим механиком Пётр Степанович Колесников, старый моряк, до революции трудившийся в Добровольном флоте. Он рассказывал, что этот флот закупал только высококалорийный мытый уголь, так называемый «орешек». «Я на ходу судна должен был обеспечить его скорость, — рассказывал он, — а на плохом угле я этого сделать не мог. Поэтому я от плохого угля отказывался, как умел. Работа на плохом угле, а особенно зимой, превращалась в настоящую каторгу». Нужно ещё иметь в виду и плохое питание, когда у кочегара не хватало сил шуровать у котла.

До Великой Отечественной войны самый старый торговый флот был у греков и у нас. Греки, чтобы на якорной стоянке не гонять пародинамо и не расходовать топливо, пользовались керосиновыми лампами. Такие всяческие лампы на медных цепочках в карданном подвесе мы ещё застали на старых пароходах «Барнаул» и «Рылеев». Они были установлены в кают-компаниях, столовой команды и каютах.

Но после войны те же греки даже суда типа «Либерти», ходившие на жидком топливе, перевели на дизельные установки «Зульцер». За счёт замены паровых котлов и машин увеличилась скорость хода и грузоподъёмность, улучшились условия труда, расширились жилые помещения.

Но у нас медлительность в отношении перевода судов на жидкое топливо была просто удивительной. Построенные и полученные в 1950 г. из Финляндии буксиры типа «Геркулес» ходили на угле. Пришедшие в 1952 г. лесовозы типа «Капитан Чириков» тоже жгли уголь, не говоря уже о старых судах. Например, пароход «Анатолий Серов» находился на плаву семьдесят пять лет, а на жидкое топливо его так и не перевели. Более того, полученные во время войны суда также переоборудовали с жидкого топлива на уголь.

Удивительно ещё одно обстоятельство. Создание АКО и АКО-флота в 1929—1930 гг. совпало по времени с началом добычи нефти на Сахалине. Но флот этой нефти не получил: её продавали японцам.

...Прошло уже много лет после, по сути дела, гибели Паши Двойченко, но меня не покидает мысль: почему у нас так плохо организовано производство? Почему так плохо работает техническая мысль? Почему такое беспотковое и безответственное руководство? Увы, ответы на эти вопросы получить невозможно...

На родину, в лагеря...

В состав Дальневосточного государственного морского пароходства входил пароход «Ильич». Раньше он назывался «Император Николай II», потом «Вече». Это пассажирское судно имело весьма солидный возраст — шестьдесят лет. Оно перевозило пассажиров из Владивостока на Камчатку и по Приморской линии. В марте или апреле 1945 г. «Ильич» отправили на ремонт в США, в Портленд. Ремонт должен был стать капитальным, со сменой паровых котлов. Для этого в борту сделали вырезы. Спустя полмесяца после начала работ судно неожиданно затонуло, при этом погибла буфетчица. Наши источники утверждали, что это была диверсия. Но в это верится с трудом: уж слишком старым был пароход и никакой ценности, естественно, он не представлял.

Очевидно, чувствуя свою вину, американцы в счёт ленд-лиза выделили СССР два грузопассажирских парохода — «Урал» и «Михаил Ломоносов». Они вскоре пришли в Петропавловск, если можно так

сказать, с «транзитными пассажирами». На борту «Урала» находились 1 179 человек, примерно столько же и на «Михаиле Ломоносове». В это время Охотское море и пролив Лаперуза были забиты льдом. Суда попытались, было, пройти в Японское море, но сделать этого не смогли. Ледокол «Каганович», выделенный для проводки, был маломощным, а других, более подходящих, не имелось. Вот и стояли пароходы в портовом ковше, выходя на рейд, чтобы взять воду в ручье в Сероглазке.

«Пассажиры» на этих пароходах были необычные: наши военнопленные, освобождённые англичанами из немецких лагерей в конце 1944 — начале 1945 г. и отправленные в Америку для дальнейшего следования на родину.

«Урал» стоял возле нашего борта. Пассажиров привлекали к разгрузке. Утром они выходили на работу, а вечером возвращались. Рассказывали, что однажды, когда «Михаил Ломоносов» брал воду в Сероглазке, по льду к борту подошла женщина и среди них узнала своего сына. Он служил на границе и с началом войны попал в плен. Таким образом, ему невольно пришлось совершить кругосветное плавание. Нам приходилось часто беседовать с этими людьми. Они были очень спокойны и уверены в том, что ни к какой ответственности их не привлекут. Когда их забирали из концлагерей, наши энкавэдэшники уверяли, что никто их пальцем не тронет: «Вас ждёт Родина-мать! У кого на вас поднимется рука? Ведь прошла такая война! Поедем домой! Вас ждут родители, братья, сёстры!»

...В начале мая «Урал» и «Михаил Ломоносов» вышли в Находку, а оттуда в Магадан, напрямиком в Колымские лагеря. Родина-мать дождалась своих сыновей...

Примечание редактора. В Петропавловск экспресс «Ильич» впервые пришёл из Владивостока 20 сентября 1934 г. Этим была открыта более-менее постоянная линия, связавшая столицу Камчатки с материковым городом-портом, имевшим железнодорожную доступность к центральным районам СССР. Пассажиры, следовавшие с Камчатки, впервые получили возможность с удобствами переносить пяти-шестисуточное плавание. На пароходе имелось 206 пассажирских мест, «мягкий» салон первого класса, «жёсткий» классом ниже, курительная комната, парикмахерская, музыкальный салон и даже ванны.

Отныне в газете «Камчатская правда» появилась рубрика «Что привёз “Ильич”», сообщавшая о доставленных судном грузах, в том

числе и почте, а также примечательных персонах, прибывших на нём на полуостров. О нахождении «Ильича» сообщала и рубрика «Движение судов». Капитан парохода выразил уверенность, что до замерзания Авачинской губы, то есть до конца года, будет сделано два-три рейса. В следующий раз пароход прибыл в Петропавловск с большим опозданием из-за застигшей его в пути непогоды только 15 декабря 1934 г.

Настоящие хозяева

Сейчас, как никогда, разгораются страсти вокруг охраны природы на нашем полуострове. Я, как старожил Камчатки, тоже не могу оставаться в стороне от этого спора. Наша семья приехала в Петропавловск в 1938 г., когда мне было десять лет, и многое в жизни полуострова проходило на моих глазах. Но рассказать я хочу не о Камчатке.

...В 1945 г. мне исполнилось семнадцать лет, и я был членом экипажа буксира «Кашалот» Камчатрыбфлота. Осенью мы стояли в Комсомольске-на-Амуре, куда прибуксировали две баржи с солёной рыбой для рабочих авиационного завода. Командовал «Кашалотом» Г. Т. Ленский.

В третьей декаде сентября мы снялись в Николаевск-на-Амуре, чтобы оттуда следовать в свой порт приписки — Петропавловск. Но в Николаевске не оказалось угля, и мы вынуждены были долго простоять там. Наконец в конце сентября в Николаевск пришёл наш пароход «Орочон», привезший пленных японцев. В то время командовал этим пароходом капитан дальнего плавания Алексей Андреевич Гринько. Видя безвыходность нашего положения, руководство флота дало указание «Орочону» взять нас на буксир и отвести в Петропавловск. С помощью «Орочона» мы подошли на южную оконечность Сахалина в порт Отомари, сейчас Корсаков. Вот о своих впечатлениях от увиденного здесь я и хочу рассказать.

В то время на юге Сахалина ещё жили японцы. Выселить их оттуда начали году в 1947-м, если мне не изменяет память.

В первую очередь меня, да и других моих товарищей, в Отомари поразил причал — прекрасный и добротнo сработанный. Кран, правда, был здесь всего один. На причал была подведена отличного качества вода. Но вот угля там тоже не оказалось, и стоянка наша затянулась. Зато появилась возможность ознакомиться с портом и городом.

В порту сосредоточилось много пилёного леса — обрезных досок всякого размера. Почему их ранее не вывезли японцы, было непонятно. Лес аккуратно хранился в пакетах.

Знакомство с городом началось, как всегда, с магазинов. Поразило большое количество мелких лавочек и аптек. В магазинах было очень много фарфоровой посуды отличного качества, яркой и красивой расцветки, множество часов разнообразной формы, масса разноцветных халатов, тканей, в основном шёлка, очень яркого. Имелись в продаже и овощи, глядя на которые можно было убедиться, что японцы — отменные огородники. Поражало обилие цветной бумаги и разнообразных лекарств. Но вот рыба на рынке отсутствовала, так как у японцев конфисковали рыболовные суда и они не имели возможности выходить в море.

Город был застроен частными домами небольших размеров. В них имелось много комнат, стены снаружи ограждались галереями. В комнатах японцы поддерживали прохладу и спали под очень толстыми стёгаными одеялами.

В 1946 г. наши суда ходили на Сахалин за углём и лесом. Поскольку на камчатских судах недоставало картофеля и других овощей, волей-неволей нам приходилось выменивать у японцев овощи на солёную рыбу. Овощей и картофеля в их деревушках было много, причём великолепного качества.

Деревушки располагались в долинах речек недалеко от Невельска и других портпунктов. На Южном Сахалине в то время действовала железная дорога, по которой ходили как грузовые, так и пассажирские поезда. До жилья можно было добраться поездом. Следуя однажды до Южно-Сахалинска, я увидел, что деревья в долине росли как по линейке. Оказывается, здесь в 1904 г. выгорел во время пожара лес, и на его месте высадили новый.

А вот в какое состояние всё это пришло после выселения японцев, мне пришлось увидеть в 1961 г. Летом я находился в резерве сахалинского Тралфлота, и меня послали на сенокос в совхоз имени Калинина. Совхоз располагался в долине между гор. Посередине лежала большая речная пойма. Поскольку на Сахалине выпадало много дождей, то излишняя влага стекала в нерестовый ручей, в верховьях которого стоял рыбопроизводный завод. Кстати, японцы ставили такие на каждой мало-мальской речушке. Совхоз занимался всем. Но, по сути дела, хозяйство хромало на все четыре ноги.

Весной, как правило, дойные коровы висели от бескормицы на подвесках — не хватало сена и комбикорма. Удивительно, как они

вообще доились. При японцах действовала недорогая и очень простая осушительная система — каналы примерно метровой глубины, по бокам которых вбивали кольца, переплетённые тальниковыми прутьями, поэтому земля со стенок не осыпалась. Но после ухода японцев каналы не чистились (хотя, казалось бы, чего проще!), и долина заболотилась. Собрать скошенную и подсохшую траву стало невозможно. Трактор, выделенный для того, чтобы свозить сено, по болоту передвигаться не мог...

При японцах через речки были построены хорошие бетонные мосты, имелись очень ровные, хотя и грунтовые, дороги. Но эти дороги впоследствии довели до очень плохого состояния, появились колдобины. Следить за ними было некому.

В посёлке на месте бывших японских крестьянских усадеб виднелись большие (примерно метра три в диаметре) деревянные чаны, углублённые в землю. Здесь японцы готовили силос для скота. Невольно вспомнились наши, российские силосные ямы, вырытые в земле. О качестве такого силоса, конечно, говорить не приходится. Представьте себе, чем кормили животных, — гниющая травяная масса вперемешку с землёй!

Посреди посёлка стояла заржавевшая пилорама. Очевидно, при японцах она работала, а сейчас заросла сплошным бурьяном. Валялись в бурьяне и какие-то котлы. Работник совхоза объяснил, что это ёмкости для выварки сахара. Оказывается, японцы давно выращивали здесь сахарную свёклу и производили сахар. Каково же было моё удивление, когда спустя несколько дней я прочёл статью в газете «Советский Сахалин», где научный работник сельхозинститута рассказывал, что они доказали, что на Южном Сахалине можно выращивать сахарную свёклу и, соответственно, вырабатывать сахар. Не догадывался тот автор, что это уже давным-давно известно и в доказательстве не нуждалось. У старожила я пытался выяснить, куда девалась остальная техника для сахароварения. Он ответил, что с нашим приходом сахарную свёклу сеять перестали. А все эти котлы и остальные ёмкости перевезли в Корсаков, сгрузили в порту и стали готовить к отправке на Украину. Но потом эта техника поржавела, и её со временем отвезли как металлолом в Комсомольск-на-Амуре...

От Невельска, если двигаться вдоль моря, на многие километры по берегу тянулись ряды вкопанных цементированных чанов для засолки рыбы. Ещё стояли сохранившиеся столбы, крыш уже не было. Но поймать рыбу для этих чанов уже не представлялось возможным. Она почему-то перестала подходить к побережью.

Железную дорогу японцы проложили почти до самой советской границы, не доходя километров десяти. Кажется, это место называлось Ильинск. Рельсы для укладки были готовы и сложены в большие штабеля. Для мостов через речки уже соорудили опоры. Но хотя шёл 1961 г., к прокладке дороги так и не приступили. Очевидно, не доходили руки. Лес, по сути дела, на Сахалине вырубали. В полёте над островом видел собственными глазами вместо леса сплошные пни...

В заключение хочу сказать, что на Сахалине до войны были настоящие хозяева. К природе относились бережно, рационально использовали рабочую силу. Часть людей летом ловили рыбу, а зимой работали на шахтах или лесозаготовках. С приходом же советской власти пришла и разруха. Не сумели или не захотели хотя бы поддержать то, что так бережно и любовно создавали «проклятые капиталисты».

И на Камчатке приходится наблюдать подобную картину. Лес уже вырубали. Из-за этого обмелели ручьи, во многие из них рыба уже не заходит. Обмелела река Авача. А в ближайшее время к нажиму на природу добавится ещё и горнорудная промышленность. Во всяком случае, к этому всё и идёт. Когда же мы станем настоящими хозяевами своей земли?

Сняли с мели и растащили

У кораблей, как и у людей, своя судьба. Складывается она по-разному. У одних — счастливо, у других — нет. Одни горят и тонут в первом же рейсе, как будто заговорённые и преследуемые злым роком. Другие тонут даже при спуске со стапелей. А есть корабли, удивляющие своим долголетием. Например, пароход «Колыма». Построенный в Норвегии в 1906 г., купленный и введённый в состав Добровольного флота в 1911 г., он проработал около шестидесяти лет. Начал ходить в полярные плавания в устье реки Колымы в 1911 г. Несколько раз из-за неблагоприятной ледовой обстановки был вынужден зимовать в Арктике. С 1934 по 1940 г. входил в состав АКОфлота.

Сейчас мне хочется рассказать о судьбе трёх двухмачтовых деревянных парусно-моторных шхун, не сделавших ни одного рейса. Они даже не были достроены.

С довоенного времени на Камчатке, в Ключах, успешно работала судостроительная верфь. Она поставляла для нужд рыбной промышленности большое количество кунгасов и речных барж. Строила

верфь также катера и кавасаки для промысла трески крючковыми снастями.

В АКО для руководства этими работами имелся отдел, которым руководил инженер-кораблестроитель Василий Васильевич Гриб. К концу войны он спроектировал три двухмачтовые парусно-моторные шхуны грузоподъёмностью двести тонн с бермудским (косым) парусным вооружением. Брашпиль и грузовые лебёдки электрические, главный двигатель — дизель мощностью 200 л. с. Заказ на их постройку разместили на верфи в порту Пиленга на Сахалине. Шхуны должны были развезить по рыбокомбинатам путинный груз.

Осенью 1946 г. пароход «Ительмен» под командованием капитана дальнего плавания Василия Тимофеевича Войтенко прибуксировал эти шхуны в порт Петропавловск. На них находился выдержанный запас леса для отделки судовых помещений и рангоут: мачты, гики. Названий шхуны пока не имели, а несли строительные номера. Но острословы-моряки назвали их «Вера», «Надежда» и «Любовь».

Шхуны поставили на Петропавловскую судоверфь. Наблюдать за достройкой назначили капитана Петра Николаевича Литвишко. Но у дирекции верфи до достройки судов никак не доходили руки. Дело в том, что за выполнение плана по судоремонту строго спрашивали горком и обком партии, и, в первую очередь, — за ремонт транспортного и добывающего флота. Поэтому к достройке шхун и не приступали.

В 1948 г. пронёсшийся ураган выбросил их на песчаный пляж в районе бухты Турпанки. В дело включилась аварийная комиссия во главе с её начальником Василием Ивановичем Апенкиным. Вывод комиссии был неутешительный: необходима помощь земснаряда «Зея». Но владельцы «Зей» запросили за работу по снятию шхун с грунта четыре миллиона рублей — деньги по тем временам немалые. Положение казалось безвыходным.

Но тут за дело взялся капитан парохода «Орочон» А. И. Дудник. Он организовал бригаду, в которую вошли боцман «Орочона» М. Устинов и другие члены экипажей ремонтирующихся судов. Рыбный порт выделил два буксирных катера, которые размывали грунт возле бортов шхун. Благодаря этим и другим работам в один из приливов шхуны сняли с грунта и привели на судоверфь.

И полетели недели, годы... Со шхун начали тащить лес. Через некоторое время остались одни корпуса, а спустя несколько лет и они представляли собой жалкое зрелище. Потом их местные

жители стали пилить на дрова. Затем суда списали, и все вздохнули свободно. Спустя некоторое время про шхуны забыли, как будто их и не было вовсе. Типично российская картина! А ведь в своё время за их спасение А. И. Дудник и его команда были награждены солидной премией!

Сейчас в бухте Бабия, в районе тюрьмы, лежит на грунте днище одной из них, какой — никто сказать не может...

Как поправили товарища Сталина

В начале 1946 г. в ковше Петропавловского морского рыбного порта стояли несколько пароходов Камчатрыбфлота. Возле борта «Орочона» находился «Терек» — небольшое сухогрузное судно. Командовал им Григорий Трофимович Ленский, долгое время работавший на рыболовных судах.

Этот человек, помимо остальных качеств, обладал ещё одним талантом — имел исключительно красивый почерк. Рассказывали, что в коммерческий отдел флота он сдавал самые красивые рейсовые отчёты. Они, действительно, были произведениями искусства: оформленные цветными карандашами и написанные каллиграфическим почерком Григория Трофимовича. Если он посылал начальству флота какой-нибудь рапорт, отказа на его просьбу не было. Отказать, как правило, у начальства не поднималась рука.

Помполитом на «Тереке» ходил Василий Иванович Ревнивцев. Раньше он работал учителем начальных классов в деревенской школе. В начале войны был призван в армию, окончил краткосрочные курсы политработников. Прощёл войну с начала до Дня Победы, получил награды и ранения. Характером обладал уживчивым и уравновешенным. Из одежды Василий Иванович имел овчинный полушубок и скромненький офицерский китель. Приодеть своего помполита руководство флота не могло, так как поступавшая одежда приобреталась строго по ордерам через магазины. А ордера распределялись только через судовой профсоюзный комитет. Порой члены комитета заседали не один час, чтобы разделить пару резиновых галош и ватную фуфайку среди сорока моряков, желавших их заполучить. Бедность тогда была, конечно, ужасающая.

В то время на судах изучали «Краткий курс истории ВКП(б)». Занятия проводились раз в две недели, их ход отражался в соответствующих документах по установленной форме. Занятия, как правило, вёл помполит. На них частенько присутствовали и инструкторы из политотдела флота. Организовывались ещё и показа-

тельные занятия. Но надо откровенно сказать, что особенного рвения к изучению этого предмета моряки не проявляли. Сказывалась усталость всего населения, накопившаяся за годы войны, да и ощутимого улучшения жизни не наступало.

Суда стояли в ожидании ремонта, и от скуки Григорий Трофимович и Василий Иванович решили заняться делом. А оно заключалось в следующем. Поскольку история партии изучалась трудновато, они решили написать пособие для её лучшего усвоения. Сказано — сделано. Работа закипела. Работали они, надо сказать, над этим пособием, как одержимые, и в скором времени уже наняли секретаря-машинистку. Всё это, естественно, за свой счёт. Работу над пособием ни Григорий Трофимович, ни Василий Иванович не скрывали. Напротив, они каждому интересующемуся объясняли всю её сущность и важность.

Наконец труд был завершён. Напечатали три экземпляра. Один отправили в Хабаровск, в краевой комитет ВКП(б) (до 1956 г. Камчатская область входила в состав Хабаровского края. — *Ред.*). Там должны были решить, сколько экземпляров напечатать, установить цену на книгу и, соответственно, назначить гонорар Григорию Трофимовичу и Василию Ивановичу. По скромным подсчётам, на двоих им причиталось тысяч около пятидесяти, и это самое малое. О том, что в крайкоме книгу напечатать разрешат, сомнений не возникало.

Время шло. Летом на другое судно перевели Григория Трофимовича, потом он переехал во Владивосток и стал работать в Китозвертресте. К осени заболел и уехал на родину Василий Иванович. Судьбу рукописи так никто из моряков и не узнал.

Прошло много лет. И вот как-то в кают-компании на одном из пароходов Камчатрыбфлота зашёл разговор о Григории Трофимовиче и Василии Ивановиче и судьбе их рукописи. Среди присутствовавших оказался один из бывших работников нашего Камчатского обкома КПСС. Выяснилось, что ему известна история этой рукописи.

В Хабаровске, в крайкоме, с их работой внимательно ознакомились и схватились за голову. Вся беда-то была в том, что авторы рукописи упустили из виду, что создателем истории партии являлся сам Иосиф Виссарионович Сталин! И наши авторы вольно или невольно вступали с ним в полемику! А к тому времени товарищ Сталин уже считался самым знающим теоретиком марксизма. Так что о напечатании их «труда» не могло быть и речи! Отбывавшему на Камчатку работнику крайкома ВКП(б) дали команду разобраться

с авторами и сделать соответствующие оргвыводы. И, как заявил наш собеседник, он как раз был участником этого разбора.

Ленский и Ревнивцев могли запросто угодить в тюрьму за свой «труд». Но, к счастью, сотрудник крайкома оказался человеком очень порядочным и гуманным — качества в то время, надо сказать, редкие. Дело кончилось тем, что авторов рукописи и работников обкома пожарили, и на этом разбор закончился...

Насколько это было серьёзно, я прочувствовал спустя много лет. В книге маститого писателя, Героя Советского Союза, я прочитал такую историю. В госпитале в 1942 г. «крутили» киножурнал. Там показывали товарища Сталина во время знаменитого парада 7 ноября 1941 г. Во время парада шёл снег. А в показанной киноленте на фуражке Сталина снежинок не было. Лечившиеся в госпитале два лейтенанта заспорили, и один доказывал другому, что он был на этом параде и видел своими глазами, что на фуражке у товарища Сталина снег был. Через короткое время оба лейтенанта попали на фронт, в одну часть. На почве личной неприязни один из них написал на товарища донос в особый отдел, обвинив его в политической неблагонадёжности. В качестве доказательства привёл их спор о снеге и фуражке Сталина. Лейтенант, участник парада, мог в то время запросто попасть в лагерь на длительный срок.

Дело закончилось тем, что командовавший этой частью генерал, очень порядочный и честный человек, чтобы не поломать жизнь молодому лейтенанту, вместо разбора дела в особом отделе отправил его в штрафной батальон. Там в одном из боев лейтенанта ранили, и взыскание с него сняли. «Искупил кровью», как тогда говорили. Вот такие были времена! Ведь и после войны ещё была в силе печально знаменитая 58-я статья Уголовного кодекса, и пострадало от неё очень и очень много людей. И хорошо, что с героями моего рассказа не произошло ничего плохого.

Вот такой «Херсонес»...

Танкер «Херсонес» построили в Германии в 1937 г. для бункеровки подводных лодок. Судно имело грузоподъёмность почти тысячу тонн и по величине являлось вторым в Камчатрыбфлоте после танкера «Максим Горький». Танкер имел конструктивные особенности: три балансирных руля и ручной рулевой привод, как у средних траулеров и транспортно-холодильных судов. Скорость танкер развивал до десяти миль в час — по тому времени неплохо.

В состав Камчатрыбфлота судно поступило летом 1947 г. как трофейное. Его родное название — «Одербанк». Второе, однотипное с ним, называлось «Машук» и принадлежало Главсахалинрыбпрому. Оно несколько отличалось от «Херсонеса» — «Машук» имел один руль.

В начале декабря 1947 г. «Херсонес» пошёл на ремонт во Владивосток. Командовал танкером капитан дальнего плавания Александр Ефимович Миронов. Было ему в то время сорок восемь лет, и опыт судовождения в дальневосточных водах он имел большой.

На переходе во Владивосток танкер попал в жестокий шторм и оледенение. Прибыл туда 14 декабря. Эта дата запомнилась на всю жизнь тем, что на другой день, 15 декабря, в стране отменили карточную систему и произвели денежную реформу. Теперь десять дореформенных рублей приравнивались к одному новому. Но, несмотря на реформы, жизнь заметно не улучшилась. С продуктами по-прежнему было плохо. Муку на судно получали чёрную и с примесью ячменя.

Зима 1947/48 г. отличалась лютыми морозами и сильным ветром. В ремонт нас поставили в бухту Диомид на верфь Приморьрыбпрома. Рядом с нашим бортом стоял «Машук».

На плечи команды, как всегда в ремонте, легла самая грязная и тяжёлая работа: обивка ржавчины в грузовых танках и цистернах пресной воды, очистка якорных цепей и канатных ящиков, покраска корпуса. Много дел было и в машинном отделении.

К маю 1948 г. работы подходили к концу. Судно приобрело опрятный внешний вид, мачты и надстройки засверкали свежей краской. Шло негласное соревнование с «Машуком» — кто быстрее выйдет в рейс. Но тут в судьбе танкера «Херсонес» злую шутку сыграли следующие обстоятельства. Во Владивосток для решения вопросов судоремонта нескольких рыбацких контор (Камчатрыбфлота, Амуррыбпрома, Приморьрыбпрома, Крабтреста, Сахалинрыбпрома и Китозвертреста) прибыла группа из Министерства рыбной промышленности. Ею руководил Семён Гинер (С. Г. Гинер в 1930-х гг. возглавлял морской отдел Владивостокской конторы АКО и морское агентство АКОФлота. После войны — начальник морского агентства Тралфлота и Камчатрыбпрома во Владивостоке. Умер в мае 1966 г. — *Ред.*).

В те времена были очень популярны лозунги: «Пятилетку в четыре года!», «Две нормы за одну смену!», «Сдадим досрочно к такой-то годовщине Октября!» и подобные. И далеко не всегда это оправдывалось здравым смыслом. Так и в нашем случае — нужно было отработать о досрочном выходе из ремонта. Но для этого следовало провести швартовые испытания, которые длятся не один день.

Надо отдать должное механикам «Машука» — они были люди настырные, дело знающие. Ни на какие уговоры работников группы министерства не поддавались, проводили испытания главного двигателя на швартовах. Выявленную неисправность устраняли сразу же. Как результат — «Машук» после примерно четырёх-пяти дней швартовых испытаний был предъявлен инспекции Регистра, успешно прошёл и ходовые. После получения документов на годность к плаванию танкер вышел в море.

Иначе сложилось на «Херсонесе». Всё получилось по русской пословице: «Гладко было на бумаге, да забыли про овраги, а по ним ходить». Как помнится, на борт прибыл начальник морского агентства Камчатрыбфлота М. Я. Иоффе и дал категорическое распоряжение: по сути, без швартовых испытаний выйти на ходовые, утром сдать судно инспекции Регистра, к вечеру встать под налив груза, а на следующее утро уже выйти в море для снабжения топливом Курильской китобойной флотилии.

Ходовые испытания закончились быстро. Вышли в море. Группа министерства бодро отрапортовала. Но тут от перегрева главного двигателя в цилиндре образовалась трещина, и вода из зарубашечного пространства стала попадать в цилиндр. Двигатель остановили. Подошедший из порта буксир снова поставил нас к стенке завода для ликвидации аварии. Созданная комиссия усмотрела вину старшего механика. Через несколько дней новым старшим механиком назначили Василия Моисеевича Рядченко, имевшего первый разряд и большой опыт работы.

Стоянка «Херсонеса» у завода затянулась. У берегов Камчатки танкер появился только в конце сентября 1948 г. После этого он проработал примерно года три в составе Камчатрыбфлота, а потом перешёл в какую-то другую контору.

На меня, молодого парня, бывшего в то время на «Херсонесе» матросом первого класса, эта история произвела тягостное впечатление: ретивая «бригада» неумных толкачей типа Гинера и Иоффе нанесла ощутимый ущерб государству, торопясь отрапортовать партии и правительству...

Пленные японцы

Сентябрь 1947 г. Я работаю на пароходе «Сима» матросом первого класса, являюсь тальманом третьего трюма. В мои обязанности входит принимать по счёту груз в трюм и при выгрузке также по счёту сдавать его получателю.

Время это запомнилось чувством постоянного сосущего голода. Мне приходилось стоять вахту со старшим помощником капитана с четырёх до восьми часов утра. Рано утром разжигалась камбузная плита. Моим напарником был Кеша Альков — матрос второго класса. Мы заранее готовили для повара дощечки для розжига. За эту услугу получали из рук судового повара Марии Васильевны сухарь чёрного хлеба, честно делили его на двоих. Через пару минут раздавалось дружное хрумканье. Кажется, счастливей этих минут в жизни не было!

Из отпускаемых на сутки продуктов можно было приготовить на обед первое и второе блюдо, а на ужин — только одно первое. Нам полагался килограмм хлеба в день. Но поскольку чёрную муку перед выпечкой просеивали, то часть отрубей шла в отходы. И таким образом, пекарь мог выпечь хлеба 850—900 граммов, не более.

В Усть-Камчатске действовал один из крупнейших рыбокомбинатов. Бесперывным потоком с неводов на рыбоконсервный завод шли кунгасы с рыбой. Её обработкой занималось всё население, начиная со школьников. На заводе находилось дело всем, на улицах праздношатающихся не было видно. За прогулы строго судили. Кроме того, в Ключах на полную мощность работали Ключевской лесокомбинат и верфь. На этой верфи строились катера и кунгасы, выпускалось много ящичной и бочечной клёпки для тарировки рыбопродукции. Ящичная клёпка представляла собой стянутый с двух концов неширокими стальными полосами (наподобие бочечных обручей) ящик весом пятьдесят килограммов. Груз был тяжёлый, при переноске своими острыми гранями врезался в плечо, причиняя боль.

Однажды утром грузить клёпку на рейд привезли бригаду японцев. Это была команда парохода, подошедшего незадолго до начала войны с Японией на рейд Митоги за грузом рыбопродукции, которую судно должно было получить с японского рыбозавода. Читателям надо пояснить, что японцы имели концессии на право размещения рыбозаводов на западном и восточном берегах Камчатки, за что платили нашему государству валютой. Судно стояло на якоре. Перед началом военных действий пограничники сняли экипаж, а после пароход потопила наша авиация. Так японские моряки стали военнопленными.

Команда японцев относилась друг к другу дружелюбно. Не было между ними споров, не наблюдалось и злорадства простых матросов по отношению к вышестоящим членам команды. Все оказались

в равных условиях, сохраняя обычное уважение к старшим по возрасту и должности. Погрузка была организована на редкость чётко и разумно. Никто не работал больше или меньше другого. Поражало, что груз очень плотно укладывался в штабель. Ящик летел с плеча и как будто прилипал к другим без просвета между ними. Кстати, за счёт такой плотной укладки «Сима» на этот раз взяла груза процентов на пятнадцать больше обычного.

У нас тоже установились дружелюбные отношения с японцами. Эти мирные, трудолюбивые люди просто не могли вызывать ненависти. За годы двухлетнего плена они немного научились русскому языку, да и мы тоже знали несколько слов по-японски. Так что при разговоре можно было понять друг друга — немного по-русски, немного по-английски, немного по-японски, жестами и мимикой. Два молодых японца растолковали мне, что их родители в Японии имели небольшие участки земли, где выращивали для себя немного риса. А их, сыновей, отправляли на заработки в рыболовную фирму «Ничиро». За работу они получали деньги, и фирма платила им ещё лососёвой рыбой — консервированной и солёной. Когда они возвращались с Камчатки с деньгами и рыбой, то для их семей это было большим подспорьем.

Японцы нуждались в куреве. Но у меня его было мало, и я редко мог их угостить. Однажды они окружили меня и попросили дать закурить. В это время к трюму подошел наш капитан Алексей Андреевич Гринько и спросил меня, что им нужно. Я ответил, что просят закурить, а у меня закончились папиросы. Капитан попросил обождать и через несколько минут принёс две пачки «Беломорканала» (кстати, очень ценных по тем временам папирос). Бросил их мне в руки и сказал, чтобы я передал их японцам. Когда я им объяснил, что это наш капитан, они страшно удивились тому, что сам капитан парохода угостил их папиросами.

Обращал на себя внимание и внешний вид японских грузчиков. Все они опрятно одеты, робы аккуратно заштопаны, на куртках пришиты все пуговицы. Среди них не было видно грязных и чумазных. К концу погрузки я даже проникся к ним какой-то симпатией. Это были такие же торговые моряки, как и мы. Непонятно было, почему гражданский моряк должен был томиться в плену, словно военнопленный японской армии. Но к своему положению они относились по-восточному, философски. Не роптали и не сопротивлялись указаниям властей, добросовестно и умело выполняли свою работу. Закончив погрузку, мы тепло попрощались с ними и пожелали скорейшего возвращения на родину.

Авария «Якута»

Шёл сентябрь 1947 г. Пароход «Сима» прибыл из Усть-Камчатска с грузом ящичной клёпки для рыбокомбинатов западного побережья Камчатки. Догрузил на палубу немного гвоздей и других строительных материалов. Взял полный бункер угля и залился пресной водой, попутно пополнил экипаж.

Стоя на вахте, я встретил вновь назначенного на должность второго помощника капитана Семёна Васильевича Чуприну. Будучи матросом первого класса, я являлся ещё и тальманом трюма. Вахту на руле мне пришлось нести со вторым помощником. Семён Васильевич пришёл на «Симу» с парохода «Якут». Он работал на «Якуте» как раз в то время, когда в начале июня 1947 г. с ним произошла авария у мыса Лопатка. Об этой истории я и хочу рассказать. Но вначале немного о самом пароходе.

«Якут» — грузовое судно, построено в 1919 г. в США на Великих Озёрах. Грузоподъёмность 3 100 тонн, скорость хода семь миль в час, мощность машины 1 500 л. с. Судов этого типа поступило в Советский Союз более десятка. Это «Якут», «Кура», «Туркмен», «Чукча», «Чапаев», «Щорс» и другие. Они строились для работы на жидком топливе, но после закупки их переоборудовали под уголь, оставили на мазуте только «Чапаев» и «Щорс».

Эксплуатация этих пароходов стала сущим бедствием. Дело в том, что качество нашего дальневосточного угля было плохое. Ввиду его низкокалорийности кочегарам было трудно держать пар «на марке». Во время чистки топок, при смене вахт судно еле двигалось. В штормовую погоду оно даже не выгробало против ветра. В таких случаях у капитана прибавлялось седых волос на голове. Единственное, что оказалось на «Якуте» хорошим, так это жилые помещения.

Во время нашей вахты Семён Васильевич рассказал о нашумевшей аварии «Якута» подробнее:

— При подходе к маяку Сопочному на судно налёт густой туман, шли по счислению. Но беда в том, что при плохом угле скорость была неравномерная. А тут ещё вахтенного штурмана сбilo с толку следующее обстоятельство. Не доходя до маяка Лопатка, один из паровых траулеров с двумя плавединицами на буксире стал на якорь: не рискнул проходить Первый Курильский пролив в тумане. Как показали последующие события, его капитан сделал правильно. Вахтенный штурман траулера изредка освещал эти плавединицы прожектором. Блики прожектора вахтенный штурман «Якута» принял за проблески маяка Лопатка. Видимость была

переменная, густой туман налегал полосами. А тут ещё наступила ночь и крошечная тьма.

Около полуночи, незадолго до смены вахты, я пришёл в рулевую рубку. Капитана, стоявшего у смотрового окна, не заметил, так как зашёл со света в тёмное помещение. И в это время я возьми да скажи: «Сейчас лучше всего не пролив проходить в такой темноте и тумане, а стоять на якоре». И тут не замеченный мною капитан отвечает: «Это вы, второй помощник, можете постоять, а мы пойдём». Для меня это было словно ушат холодной воды. Но, как потом оказалось, я был прав. Потому что, когда я зашёл в штурманскую рубку и даже не успел ознакомиться с картой, судно уже оказалось на камнях. Наше счастье, что происходила смена вахт и чистка топок. Судно имело самый малый ход, хотя телеграф с полного хода на самый малый не переводился (потом к этому моменту сильно придирались аварийная инспекция и транспортная прокуратура).

Своим ходом «Якут» сняться с мели не мог. Подошли три наших парохода, в том числе «Анатолий Серов». После прибыла военная аварийно-спасательная служба. Для облегчения судна пришлось выбросить за борт часть груза. Погода стояла тихая, штормов не было, через несколько суток «Якут» стянули с грунта и поставили в док на Петропавловской судовой верфи. Течь ликвидировали, часть заклёпок заменили, трещины заварили. Месяца через три «Якут» вышел в очередной рейс...

Что можно сказать о капитане? Командовал пароходом молодой и очень перспективный моряк. Назначили его из вторых помощников, минуя должность старпома, — такие вещи случаются крайне редко. Был очень хорошим организатором, всегда справлялся с планом грузоперевозок. В газете «Камчатская правда» регулярно, примерно раз в две недели, появлялись статьи о трудовых успехах экипажа «Якута». Летом 1946 г. «Якут», первым из судов большого тоннажа, сделал промеры, зашёл в реку Камчатку. Об этом тоже была публикация в «Камчатской правде».

Всё шло до этого рокового стечения обстоятельств благополучно, а тут завязалось следственное дело. Но начальство в лице начальника Камчатрыбфлота П. Д. Киселёва, начальника Главкамчатрыбпрома К. Н. Кулаженко и начальника аварийной инспекции светлой памяти И. В. Апенкина, надо отдать им должное, не захотело губить молодого парня. Оно сделало всё возможное, чтобы не доводить дело до суда. Объявили капитану строгий выговор, а когда его собрались привлечь к суду, сказали: «Мы ведь его уже

наказали, а дважды привлекать к ответственности за одно правонарушение по закону нельзя». Прокуратура была, конечно, крайне недовольна. Ведь тут «светила» тюрьма сроком не на один год. Но всё обошлось, до суда дело так и не дошло, к великому удовольствию флотской общественности. В дальнейшем этот капитан стал начальником Камчатрыбфлота и долго, до самой пенсии плодотворно работал в системе Камчатрыбпрома.

А «Якут» в конце 1949 г. пошёл на капитальный ремонт в Китай. Этот пароход ходил до 1969 г., когда на нём случился пожар и он выгорел. После этого его продали в Японию на металлолом.

«Якут» — одно из старейших судов нашего флота. С 1929 по 1968 г. оно проработало в одном управлении. Сорок лет — срок вполне приличный. Мне самому пришлось трудиться на «Якуте» летом 1948 г. в должности третьего и второго помощника капитана. На этом пароходе работал старший механик Степан Васильевич Малкин, окончивший машинную школу Балтийского флота в 1914 г. На «Якуте» он трудился двадцать два года — с 1938 по 1960 г., до самой своей кончины. Долгое время на этом судне матросом и боцманом был Иван Прокопьевич Ступак.

Довелось «Якуту» участвовать и в полярной экспедиции к острову Врангеля осенью 1929 г. в составе парохода «Совет» и ледореза «Литке». «Якут» играл в этой экспедиции роль угольного транспорта.

...Вот такая история. Надо сказать, что жертвами коварного Первого Курильского пролива в разное время становились различные корабли. Кроме «Якута», там потерпели аварию танкер «Мариуполь» в 1942 г. (это судно выбросило на японский берег. На нём была развёрнута артиллерийская батарея, в августе 1945 г. противодействовавшая высадке советского десанта на остров Шумшу. — *Ред.*), средний рыболовный траулер Тралфлота в 1954 г. и другие. А радист с «Якута» Саша Ражев, который во время этой аварии держал связь с радиоцентром, как-то рассказывал мне, что буквально минут через пять после посадки на камни сильным порывом ветра отнесло в сторону полосу тумана, и все увидели прямо перед собой маяк Лопатка. Какие-то несколько минут...

«Краб», «Янтарь» и другие

Разговоры о том, что Финляндия будет строить парусно-моторные шхуны для Советского Союза, начались в 1946 г. Первые шхуны пришли во Владивосток в ноябре 1947 г. Это были «Кальмар» и «Коралл», далее подошли «Жемчуг», «Креветка» и другие.

Первое знакомство с этими судами нас не обрадовало. Шхуны были тихоходные: их скорость на спокойной воде в штилевую погоду не превышала семи миль в час. При встречном ветре силой шесть-семь баллов их несло назад. Очень несовершенным оказалось якорное устройство. Якорь выбирался через бесконечную цепь грузовой лебёдкой первого трюма. Якорные цепи часто рвались, очевидно, их сделали из некачественного металла. Грузовое устройство также было очень плохим. На трюм имелось по одной стреле, что доставляло большие неудобства. На грузовую стрелу следовало ставить двух отводных матросов. Главный двигатель «Юне-Мунктель» также имел существенный недостаток: на нём было очень трудно выполнять реверсы. Отапливалось судно посредством камельков. Радиосвязь поддерживалась при помощи радиостанции «Паркс». Эти приборы, снятые с самолётов, были очень капризными, часто выходили из строя. Из навигационного оборудования имелись два магнитных компаса, лот Томсона и два секстана.

Шхуны строились Финляндией для нас в счёт репараций. Очевидно, наше руководство принимало их по принципу: «С паршивой овцы хоть шерсти клок».

Мне пришлось перегонять шхуну «Коралл» из Владивостока в Петропавловск. Возглавлял судно капитан Алексей Михайлович Чубатов. Я был вторым помощником, старпомом на рейс шёл известный моряк Александр Васильевич Шенеберг. Свои первые плавания он совершал на шхуне «Святой Михаил» ещё в 1914 г., потом долгое время работал на китобойцах.

После прихода в Петропавловск осмотреть шхуну пришёл капитан дальнего плавания Анатолий Александрович Гонсиоровский. Этот старый моряк в 1912 г. окончил Рижское мореходное училище. Преподавали там на немецком языке, поэтому он знал его в совершенстве. Человек он был высокообразованный. Об этих судах Гонсиоровский сказал так: «Мы на парусных судах работали на Балтике только в летнее время. Когда наступала осень, то уходили в Южную Америку и перевозили груз там. А на Камчатке эти суда будут всю зиму стоять и приносить одни убытки».

Первые годы Камчатрыбфлот пытался продлить сроки навигации для шхун, правда, неофициально: старался пораньше выгнать их в море и попозже отозвать в порт. К чему это привело, можно убедиться на таком примере.

Нашу шхуну в конце сентября загрузили цементом и послали в Кировский рыбокомбинат. До первой декады октября выгружать из-за непогоды мы не могли. 12 октября задул северо-восточный

ветер силой до десяти баллов. Порвало якорную цепь. Начался снегопад. Судно потащило к берегу. Командовал им капитан Филипп Спиридонович Кощев. В этой ситуации ничего не оставалось делать, как лечь курсом на зюйд-вест и постараться как можно дальше отойти от берега. Видя наше бедственное положение, управление флота прислало радиogramму с приказом следовать в порт. Примерно 15 октября мы прибыли в Петропавловск. Цемент выгрузили, а судно поставили на зимовку.

В следующую навигацию часть шхун вышла в море раньше обычного. «Янтарь» и «Краб» отправились в плавания в конце апреля. Но их сильно потрепало штормом в Авачинском заливе. На практике пришлось убедиться, что самым разумным решением будет выходить в плавание в первой декаде мая, а возвращаться в начале октября.

Первые годы шхуны направляли в Усть-Камчатск. Здесь они брали ящичную клепку и развозили её по восточному побережью. Несколько судов ставили на перевозку угля с Корфских угольных копей. Топливо доставляли на рыбокомбинаты, расположенные в проливе Литке, и на север, вдоль восточного побережья Камчатки, в бухты Южную Глубокую, Наталии и другие места. Под конец навигации, по возможности, загружались солёной рыбопродукцией.

Чтобы заинтересовать экипажи шхун ходить под парусами, управление флота издало приказ об оплате за экономию топлива. Для этого следовало сделать выписку из судового журнала, когда судно двигалось под парусами, и передать её в отдел эксплуатации флота. Платили, правда, за это скромно, а мороки с документами было много.

Здесь, я думаю, уместен вопрос: а чем вызвано возвращение людей к парусу? Эпоха парусного флота безвозвратно ушла в прошлое. Как говорил преподаватель морской практики мореходного училища, незабвенной памяти Яков Яковлевич Шапошников, парусный флот умер и больше не возродится. На примере этих шхун люди убедились в том, что вместо хорошего современного корабля создали монстра. Особенно угнетали судоводителей маломощность машины и низкая скорость. Действительно, возвращение к парусу было более чем странным. Вразумительный ответ на этот вопрос получить трудно, да и, кажется, невозможно. Многое в жизни у нас было сделано так, как не надо было бы делать...

Злую шутку сыграла с человеком под парусами природа в 1925 г. Барк «Товарищ» должен был следовать в Аргентину с грузом тёсаного камня для мощения улиц. Около берегов Англии его подхватил

жестокий шторм и понёс на север. Идти можно было лишь под рангоутом только курсом фордевинд. Так «Товарищ» вынесло к мысу Нордкап. Там его взяли на буксир и привели в порт Мурманск. В 1926 г. «Товарищ» вышел из Мурманска в Аргентину и благополучно выполнил этот рейс. Барком командовал знаменитый капитан Дмитрий Афанасьевич Лухманов.

Первые годы после прихода шхун на Камчатку зимовать им приходилось в ковше рыбного порта, а потом — на жестянобаночной фабрике. Там же построили мастерскую с хорошими деревообрабатывающим и парусным цехами. Во время зимовки экипажи проходили техминимум. Изучали снасти и паруса, порядок их подъёма и уборки. Учили рядовых моряков капитаны и штурманы, с командным составом занимался капитан учебной баркентины «Штурман» Евгений Вячеславович Успенский. Это был весьма опытный моряк. В своё время он проходил практику на паруснике «Россинант», принадлежавшем Владивостокскому училищу дальнего плавания.

В составе флота было два учебных судна — баркентины «Штурман» и «Горизонт». На них практиковались курсанты нашего мореходного училища. Летом они уходили в плавание во Владивосток, Находку и на Сахалин. Квалифицированные кадры для парусного и других флотов готовил и наш учебно-курсовой комбинат.

Думаю, читателям будет интересно узнать о людях того времени, о тех, кто работал на этих судах. В двух ежегодниках «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки» публиковались воспоминания механика Григория Фёдоровича Буйвола, присланные из Киева. В 1947 г. Г. Ф. Буйвол перегонял из Финляндии во Владивосток одну из первых шхун — «Коралл».

В 1950 г. на шхуне «Медуза» трудился знаменитый капитан Карл Павлович Эгги. Напомню, что в 1928 г. он командовал ледоколом «Красин», спасавшим экспедицию итальянского генерала Умберто Нобиле, потерпевшую аварию на дирижабле «Италия». За этот подвиг К. П. Эгги наградили редким тогда орденом Трудового Красного Знамени.

Работали на первых шхунах Иван Иванович Барсуков и Михаил Максимович Гусаров. Шхуной «Энергия» командовал капитан Инокентий Николаевич Косыгин.

Одним из лучших парусников — «Жемчугом» — руководил Михаил Андреевич Васильев. Впоследствии он был капитаном Петропавловского морского рыбного порта. Хорошо работал на шхунах и капитан Фёдор Прокопьевич Ужвенко. Был он очень

аккуратным, дело знал хорошо, пользовался заслуженным авторитетом и уважением. Замечательными тружениками являлись Филипп Спиридонович Коцеев и Валерий Фёдорович Попов. Имелись и замечательные старшие механики — Юрий Константинович Архипов, Владимир Дмитриев, Николай Чернов. Почти все они окончили сначала учебно-курсовой комбинат, а впоследствии заочное отделение среднего мореходного училища.

Парусно-моторные шхуны служили недолго. Всё-таки дерево есть дерево — оно подвержено гниению. Раздавались голоса моряков, предлагавших одну баркентину — «Горизонт» — оставить на жестянобаночной фабрике как реликвию. Но, как всегда, у государства для этого благородного дела не хватило денег...

Прошло более полувека. Осталось совсем немного людей, некогда работавших на этих судах. И мне хочется передать им всем большой привет и наилучшие пожелания.

Примечание редактора. Приведём автобиографию одного из героев изложенного выше очерка — капитана дальнего плавания К. П. Эгги, написанную 23 декабря 1949 г.:

«Родился в 1893 г. в Эстонии, в Лифляндской губернии, Эзельского уезда, Обронской волости, деревня Малец. Отец рыбак, мать — домашняя хозяйка. В восемь лет начал учиться в г. Курегаф в Эстонии, окончил девять классов общеобразовательных курсов. С 1907 г., то есть в четырнадцатилетнем возрасте, я начал плавать в перерывах между учёбой. В 1911 г. окончил первоначальное образование, до 1913 г. плавал на разных судах в Европе и по американской линии матросом. С 1913 по 1915 г. учился в Курегафе и Риге, весной 1915 г. окончил Рижское морское училище и получил диплом штурмана малого плавания. Осенью 1915 г. был взят в армию и до 1917 г. был на Северном фронте рядовым. В 1917 г. был с фронта переведён во флот г. Архангельска.

В 1918 г., по приходе на Север белых, с военной службы ушёл, поступил помощником капитана на парусное судно “Меркур” и уехал в Норвегию и Англию. В 1920 г., по уходе белых с Севера, вернулся в феврале на “Седове” из Англии в Мурманск. В 1920—1922 гг. — в Карских экспедициях на “Седове” третьим и вторым помощником капитана. В 1922 г. был переведён в Ленинград старшим помощником капитана ледокола “Ленин”. По приезде в ноябре 1922 г. в Ленинград остался исполняющим дела командира ледокола “Ленин”, а в 1924 г. — командиром ледокола “Ленин”, на нём работал в этой должности до мая 1933 г. Временно с 1926 по 1928 г. командовал ледоколом “Красин” в экспедициях (спасал

дирижабль “Италия”), за экспедицию был награждён орденом Трудового Красного Знамени. В 1929 г. работал делегатом Советского Союза на международной конференции в Лондоне и занимался судебными делами в Германии. В 1929 г. “Ленина” перегнал в Архангельск и до 1939 г. работал в Белом море летом в экспедициях. Зимой 1933 г. тяжело заболел, был переведён из Архангельска в Ленинград, временно не работал и лечился. В марте 1934 г. был направлен во Владивосток и назначен флагманским капитаном по пергону пяти тральщиков из Владивостока в Мурманск через тропики. После сдачи отчётности направлен в Германию для приёмки судов, приобретённых для Дальнего Востока. Прибыв на одном в Одессу, врачебной комиссией был снят и вернулся в Ленинград.

В Ленинграде был назначен наблюдающим за постройкой ледоколов, участвовал во всяких комиссиях и береговых организациях. В 1941 г. получил назначение на выезд за границу, но выехать в связи с началом войны не было надобности. В блокаду занимался перемещением судов в районе Ленинграда, преподавал по подготовке судоводительских кадров. В 1944 г. временно командовал “Ермаком” и ледоколом “Сибиряков”, занимался проводкой военных и коммерческих судов Ленинград — Хельсинки через Финский залив. В 1946 г. опять вернулся на должность преподавателя по подготовке кадров и плавал групповым капитаном в районе Балтики. В 1948 г. временно был экспертом в военной прокуратуре. В 1948 г., в августе месяце, пароход “Норд” сдал и после этого не работал до отъезда на Камчатку».

А вот что в эту автобиографию не вошло. Будучи молодым матросом парохода «Царь», осенью 1912 г. К. П. Эгги принимал участие в спасении пассажиров с английского судна «Вольтурно» в Северной Атлантике, за что был награждён особой грамотой (говорили, что «царской»).

Как известно, перед Великой Отечественной войной СССР пытался «дружить» с Германией. В рамках этой «дружбы» прошла совершенно секретная операция: переход Северным морским путём в Тихий океан вдоль границ СССР германского вспомогательного крейсера «Комет». В августе 1940 г. это проводку выполнил К. П. Эгги, находившийся на борту «Комет». Корабль держал путь в Берингов пролив, а оттуда — на просторы Тихого океана, чтобы заняться разбоем в морн. Такой опыт у немцев был. В начале Первой мировой войны они скрытно направили крейсера «Кенигсберг» и «Эмден» в Тихий и Индийский океаны. Эти корабли на

короткое время сумели парализовать британское торговое судоходство в этих районах.

Руководство Главсевморпути снабдило «Комет» секретными навигационными картами и обеспечило ему проводку самыми мощными линейными ледоколами того времени — «Ленин», «Иосиф Сталин» и «Лазарь Каганович». За рекордный срок — двадцать три дня — они довели «Комет» до кромки льда у Новосибирских островов. В сентябре 1940 г. «Комет» вышел на просторы Тихого океана и, по оценке американского адмирала В. Маршалла, добился исключительных успехов.

Приходится только удивляться тому, что Карла Павловича с началом Великой Отечественной войны не репрессировали. Но он и так перенёс немало. С начала и до конца войны находился в Ленинграде, выбраться из которого смог только в 1949 г. — надо было зарабатывать более-менее приличную пенсию. Прижимал возраст. Поэтому по вербовке прибыл на Камчатку. Оклады плавсостава на полуострове в то время были намного выше, чем на материке, и, следовательно, начисляемая пенсия тоже была заметно больше.

Совет капитана Эгги

В 1950 г. караван парусно-моторных шхун стоял на зимовке в ковше рыбного порта. Шхуной «Медуза» командовал капитан дальнего плавания Карл Павлович Эгги. Да-да, читатель, я не ошибся. Тот самый знаменитый капитан Эгги, который командовал ледоколом «Красин» в 1928 г. во время спасения дирижабля «Италия» под командованием генерала Умберто Нобиле.

Об этом событии сняты кинофильмы, написаны книги. Многим памятен фильм «Красная палатка». За этот подвиг во льдах Арктики Карла Павловича наградили орденом Трудового Красного Знамени. Говорили, что итальянское правительство установило ему пожизненную пенсию, но получал ли он её и в каком размере, я не знаю. Так что легендарный капитан «Красина» зарабатывал пенсию на Камчатке.

Не помню, по какой причине в штурманской рубке «Медузы», где находился Эгги, собрались несколько штурманов. В это время заглянул его старший помощник и стал возмущаться тем, что заходил в отдел снабжения и ему там отказали в получении материальных ценностей по явно надуманной причине. В разговор вступил Карл Павлович, сказавший: «Не советую я вам ходить и ругаться с ними. Руганью вы восстановите против себя этих людей»

и наживёте неприятности. А они вам нужны?» — «А что делать?» — спросил старший помощник.

«Надо действовать иначе. Со мной подобный случай произошёл в двадцать пятом году. Был я капитаном буксира и стоял в Ленинграде. Мой старпом ходил к начальнику порта с заявкой на выписку пожарных шлангов, но получал отказы, порой в грубой форме. Тогда я ему сказал: “Не наживай себе врагов. Это к добру не приведёт. Заведи разносную книгу, внеси в неё заявку и иди к секретарю. Вручи эту заявку, и пусть секретарь распишется в книге. Она обязана эту заявку передать начальнику порта”.

На следующий день старпом так и сделал. По роковому стечению обстоятельств через две недели загорелась подводная лодка, а мы пожар потушить не смогли, так как пожарные шланги оказались дырявыми. В то время “чрезвычайка” особенно не церемонилась. Усадили нас со старпомом в камеру. Но когда убедились, что мы шланги пытались выписать, но нам их не выдавали, в доказательство чего мы предъявили разносную книгу, продержали в кутузке двое суток и отпустили домой. Суд состоялся очень скоро, начальнику порта дали пять лет лагерей. Не будь у нас этой книги, загудели бы и мы на несколько лет в тюрьму. И ничто бы нас не спасло».

История, рассказанная капитаном Эгги, повторилась через несколько лет после этого разговора. А случилось вот что. Шёл 1959 г. В рыбном порту на ремонте стоял теплоход «Завойко». Из-за неисправности кингстона ночью это судно грузоподъёмностью триста тонн затонуло в считанные минуты. Стоявший рядом буксир «Прилив» помочь не смог по банальной причине — водоотливные шланги оказались гнилыми. А буксир проходил по категории аварийно-спасательных судов, и его экипаж получал дополнительно десять процентов к окладу.

Завязалось «судное дело». В работу включилась транспортная прокуратура, служба безопасности мореплавания и много других комиссий. Буксиром в то время командовал Яков Петрович Кудашов. Встретил я его как-то раз после вызова в транспортную прокуратуру. Вот что он рассказал мне:

«Ведь мы давали заявки на обеспечение нас шлангами. Но почему их тогда не получили, не знаю. Старпом ушёл в отпуск, я в бумагах рылся — не мог найти. Но помню, он мне объяснил, что их не дали ввиду отсутствия таковых на складе. Ну, а прокурор долго разговаривать не стал. Сказал коротко: “Если докажете, что шлангов нет по уважительной причине, пройдёте на суде как свидетель, не дока-

жете — сядете на скамью подсудимых. А скамья эта длинная, всем места хватит”. Прокурор оказался мужиком с юмором».

Единственное, что я мог посоветовать Якову Петровичу, — это сходить в отдел снабжения, размещавшийся на базе Океанской, поискать бумаги с бухгалтерами в архиве. Может, удастся что-нибудь найти, если, конечно, бухгалтера и снабженцы окажутся честными и порядочными.

В тюрьму идти никому не хочется. Через пару дней, после сильной пурги, пришлось Якову Петровичу пешком идти на Океанскую в отдел снабжения. Автобусы в то время туда не ходили. «Добрался я на базу, — рассказывал он, — после обеда. Брёл по пояс в снегу. Стали искать, но ничего найти не могли. И тут случайно заглянула в отдел старая работница, находившаяся в отпуске. Она сказала, что эти злополучные шланги поставлял Главснабу какой-то завод, но почему-то производить их перестал. На поданные нами заявки на эти шланги из Главснаба пришёл отказ.

Мы стали лихорадочно рыться в бумагах, нашли ту, которая была нужна. У меня гора свалилась с плеч. Снял я копию с этого ответа, заверил её и как на крыльях полетел в порт. Эту женщину, работницу снабжения, я горячо поблагодарил. Ведь её помощь помогла мне избежать верной тюрьмы».

Через два-три месяца в клубе тралового флота состоялась выездная сессия городского суда. Судили капитана теплохода «Завойко» Г. Головкина, прораба судоремонтного завода «Фреза», мастеров, членов экипажа теплохода. В это время уже судили мягче. В тюрьму никого не посадили, но приговорили к крупным денежным штрафам, лишили дипломов. Свидетелем по делу прошёл и капитан «Прилива» Яков Петрович Кудашов.

Вспомнился мне после суда капитан Эгги, который на собственном примере показал, какую неоценимую помощь в жизни может сыграть грамотное и добросовестное ведение судовой документации.

Чем ещё можно дополнить этот рассказ? Легендарный капитан Карл Павлович Эгги, вписавший одну из ярких страниц в историю советского мореплавания, заработав пенсию, в 1953 г. покинул Камчатку и переехал к себе в Ленинград. На пенсии прожил недолго. Сказались полярные плавания, блокада и другие невзгоды. Карл Павлович скончался 28 января 1957 г., похоронен в Ленинграде. На родине есть его символическая могила — кенотаф.

Примечание редактора. Вот какую характеристику привёз с собой на Камчатку К. П. Эгги из Ленинграда:

«...Рождения 1893 г., по национальности эстонец, образование среднее, беспартийный, работает в Балттехфлоте с апреля 1943 г. За время своей работы в Балттехфлоте тов. Егги (так в документе) показал себя дисциплинированным, исполнительным, выдержанным, отлично знающим своё дело капитаном. Работая на водном транспорте в течение 42 лет, имея богатейший опыт в судовождении, тов. Егги постоянно передавал свой опыт молодым морякам и обучил большое количество хороших судоводителей.

Требователен к себе и своим подчинённым. Пользуется заслуженным авторитетом в коллективе. Точен в выполнении приказа. Умет руководить коллективом и правильно произвести расстановку людей в соответствии с их способностями и знаниями. Принимает участие в общественно-политической жизни коллектива». Этот документ 8 сентября 1948 г. подписал начальник Ленинградского района Балттехфлота П. Воронин.

Трудовой договор с Главкамчатрыбпромом капитан заключил 12 июля 1949 г.

Королевский флот

Закончилась Вторая мировая война. Перед рыбаками Камчатки, Приморья и Сахалина встали новые задачи. В стране не хватало продуктов питания, поэтому большие надежды возлагались на рыбную промышленность. Дальний Восток и Камчатка могли внести заметный вклад в решение продовольственной проблемы. Но для этого надо было тоже сделать немало. Так, для завоза материально-технического снабжения, угля, соли, топлива следовало иметь хорошие транспортные суда. Камчатрыбфлот же морально устарел. Его пароходы, построенные в основном в 1918—1920 гг., хоть и были в годы войны капитально отремонтированы в Канаде и США, но снова требовали основательного ремонта. С поверженной Германии взять было нечего. Трофейные пароходы, такие, как «Рылеев», «Барнаул» — ценности не представляли. Построили их в 1918 и 1920 гг., работали они на угле. Корпуса этих судов были изъедены ржавчиной. Например, на пароходе «Барнаул» при обколке льда лом пробил палубу и упал в трюм. Строить для нас флот немцев заставить было нельзя: германские судостроительные заводы лежали в руинах. Кроме того, надо иметь в виду, что собрать корпус парохода — это ещё не всё. Нужно построить для него и машину. А ещё требуются электрорадионавигационные приборы.

Министерство рыбной промышленности СССР попыталось обновить свой транспортный флот следующим образом. В счёт репараций от Финляндии потребовали построить несколько десятков парусно-моторных шхун грузоподъёмностью триста тонн. Шхуны должны были развозить по рыбокомбинатам снабжение и вывозить продукцию. Но, как показала практика, решить эту задачу они полностью не могли.

Корпуса шхун построили из финской сосны. На первый взгляд суда смотрелись красиво: высокие мачты, хорошие обводы корпуса, бушприт. Но при ближайшем рассмотрении и знакомстве с ними моряков постигало глубокое разочарование. Главный двигатель развивал мощность всего 225 сил. Этого было, конечно, мало. Шхуны имели два грузовых трюма и по одной деревянной стреле на каждый трюм. Грузовая лебёдка приводилась в действие двигателем «Болиндер». Для того чтобы его запустить, следовало паяльной лампой разогреть запальный шар.

Отвратительным оказалось и якорное устройство. Брашпиль сообщался с лебёдкой первого трюма бесконечной цепью. Опять же требовалось раскалить двигатель этой лебёдки, и только потом можно было начать выбирать якорь. Ну, а выборка якоря в зыбь и шторм становилась сущим мучением. При хорошем попутном ветре и работающем двигателе шхуна могла давать скорость хода до девяти узлов. Экипаж насчитывал всего шестнадцать человек.

Жилые помещения оказались тесными и неудобными. Для обеспечения радиосвязи на шканцах стоял отдельный пятисильный двигатель. При дождливой погоде и плохих свечах запустить его было крайне затруднительно. Неплохой оказалась только баня, располагавшаяся в тамбучине правого борта. Там имелся камелёк, где нагревались чугунные шары, которые при поливке водой давали много сухого пара.

В Министерстве рыбной промышленности СССР пытались даже организовать школу парусного флота. Предложили заняться этим известному капитану дальнего плавания Александру Игнатьевичу Дуднику. Но дело не пошло. Как говорят, время вспять повернуть невозможно.

Но, как бы то ни сложилось, а работать было надо. Часть шхун направили в Корф перевозить уголь вдоль восточного побережья Камчатки. Везить его приходилось и в бухту Наталии, на север, и в Карагинский, Оссорский, Кичигинский комбинаты. Как правило, грузили и выгружали силами экипажа. Это был тяжёлый, каторжный труд.

Работу парусно-моторных шхун, без преувеличения, можно назвать целой эпохой в истории флота Камчатки. О людях, которые трудились в то время, надо сказать особо. Многих уже давно нет в живых.

Интересным человеком был капитан баркентины «Штурман» Евгений Вячеславович Успенский. Его отца, участника революции 1905 г., по заданию большевиков послали в эмиграцию во Францию. Евгений Вячеславович родился в Париже в 1906 г. После революции 1917 г. его семья приехала в Россию. В 1931 г. он окончил Владивостокский морской техникум, в довоенное и военное время плавал старпомом на ледоколах Главсевморпути. А в 1948 г. «органы» докопались, что он уроженец Парижа, и прикрыли ему визу. Пришлось брать расчёт и поступать на работу в Камчатрыбфлот, на баркентину «Штурман». Через три года политическая обстановка изменилась, и к тому же он, собрав документы отца, подал жалобу в Центральный Комитет партии. Там разобрались, визу открыли. Потом Евгений Вячеславович работал в мурманском Северном пароходстве на крупнотоннажных судах. Дожил до глубокой старости.

Работали на шхунах в большинстве своём выпускники учебно-курсового комбината. Там действовали курсы штурманов малого плавания и судоводителей-двухсоттонников, а после — и курсы штурманов дальнего плавания.

Запомнился и капитан Семён Васильевич Чуприна, командовавший шхуной «Янтарь». Прошёл через эту должность и Валерий Фёдорович Попов. Хорошую память оставил о себе и Фёдор Проккопьевич Ужвенко, возглавлявший шхуну «Мидия». Много лет отдал работе на «Актинии» и «Энергии» капитан Иннокентий Николаевич Косыгин. Запомнился и Филипп Спиридонович Кощев, начинавший свой путь на капитанский мостик с кунгасника. Очень долго работал на учебной баркентине «Горизонт» Евгений Иванович Скаврунский (Е. И. Скаврунского моряки называли «ветераном ветеранов»). Он скончался в феврале 1984 г. — *Ред.*)

Хочется вспомнить и старших механиков. Многие из них в дальнейшем работали на плавбазах Тралфлота. Это Константин Печёнкин, Яков Картожинский. Механиками-наставниками стали Борис Мануилович Табашников и Владимир Дмитриев.

Среди моряков того времени парусно-моторные шхуны называли не иначе, как «Королевский флот». Проработали эти суда сравнительно немного. В начале 1960-х их почти все списали. Остаётся только горько сожалеть, что не оставили ни одной баркентины

на память о том времени, да и вообще, как память об эпохе парусного флота. Но уже ничего не вернёшь. Не так уж много осталось и людей, кому пришлось работать на этих судах. Время берёт своё...

Роковой пароход

В 1935 г. для растущего АКОфлота закупили группу пароходов. В неё вошли «Сима», «Чавыча», «Большой Шантар» и буксир-спасатель «Кит». Эти суда ранее принадлежали немецкой судоходной компании «Ганза» и ходили в основном между портами Европы и Южной Америки. В комиссии по закупке судов состоял такой опытный и заслуженный капитан АКОфлота, как Евгений Дмитриевич Бессмертный.

Пароход «Сима» до закупки назывался «Танненфебс». Его построили в Германии на судостроительной верфи в Лютене. Судно поступило в АКОфлот осенью 1935 г. Перегонял его в Петропавловск сам Е. Д. Бессмертный. В последующие годы «Симой» командовали известные моряки А. Е. Миронов и А. А. Гринько. В 1954 г. пароход передали Приморрыбпрому. Затем его переоборудовали в плавбазу, и он ещё долго и плодотворно работал.

Но не его я назвал «роковым пароходом». Из дальнейшего моего рассказа вы поймёте, почему.

Описываемые события произошли в феврале 1947 г. Выгрузившаяся «Сима» имела на исходе запасы угля и воды. Трюмы подготовили для погрузки рыбопродукции. Капитана Алексея Андреевича Гринько беспокоил оголённый гребной винт, создававший большие неудобства при движении судна. Машина не могла развивать положенные ей обороты. К тому же использовался низкокалорийный сучанский уголь...

Всё произошло согласно русской пословице: «Где тонко, там и рвётся». К вечеру начал усиливаться штормовой ветер от норд-веста. Пустое, как барабан, судно стало дрейфовать к берегу. Но беда, как правило, не приходит одна. Надо было сниматься с якоря. При выборке якоря на зыби вышел из строя брашпиль. Кое-как, с большим трудом якорь всё-таки подняли. Но теперь угрожала новая напасть. Судно не могло вывернуться против ветра, его положило лагом к волне. Отойти удалось только задним ходом, да и то благодаря большому опыту Алексея Андреевича. Пройдя примерно около мили, он сумел положить руль право на борт и лечь курсом примерно 225 градусов на зюйд-вест. Известив о случившемся руководство, Гринько доложил, что в связи со сложившимися

обстоятельствами рейс продолжать не может. Необходим буксир и следование в порт.

«Сима» могла двигаться только в южном направлении, как говорят, с попутным ветром. Руководство флота ответило капитану, что «Симу» возьмёт на буксир и отведёт в Петропавловск пароход «Луга» Дальневосточного пароходства. Вышли с ним на связь. «Луга» находилась невдалеке от Второго Курильского пролива со стороны океана. Капитан «Луги» ответил: «Выходите в океан, здесь встретимся». Когда вышли в океан, погода поутихла. Оба судна уже находились под прикрытием берега.

С «Луги» на «Симу» подали стальной буксир, и началось движение в Петропавловск. Вот как рассказывал об этом Алексей Андреевич: «При подходе к Петропавловску я постарался тщательно вести счисление судна. Видимость была ограниченная (напоминаю читателю, что шёл 1947 г., и локаторов на пароходах в то время не имелось. — *Авт.*). Но чем ближе мы подходили ко входу в Авачинскую губу, тем большее меня охватывало беспокойство, что мы находимся правее него. Погода ухудшилась, шёл сильный снег. Развернуться и идти штормовать в море каравану тоже нельзя: на буксире находился пустой и, по сути дела, беспомощный пароход.

Перед подходом к воротам я дал команду боцману на баке приготовить зубило и кувалду, чтобы при критической обстановке обрубить буксир. Боцман Саша Гришанович это в точности выполнил. Стармеху Петру Степановичу Колесникову я дал команду имеющийся возле топок уголь полить отработанным машинным маслом. Это дало возможность поднять пар на марку. Ещё раз вышел на связь с «Лугой» и попытался предупредить капитана, что мы, очевидно, находимся правее курса. Но меня слушать не стали.

Видимость ухудшилась. Пошёл густой снег. А вскорости я услышал частые гудки и понял, что произошла катастрофа.

Дал команду обрубить буксир. Поскольку зубило и кувалда были заранее приготовлены, то боцман сделал это быстро. По инерции «Сима» подошла к правому борту «Луги», и мы увидели, что это судно уже сидит на камнях. Я спросил в мегафон, могу ли чем-либо помочь. Но услышал в ответ, что сидят они, судя по всему, плотно и помощь вряд ли возможна. «Луга» оказалась на камнях между Тремя Братьями и мысом Маячным в низком проливчике.

Мне ничего не оставалось делать, как прямым курсом входить в Авачинскую губу. При переменной видимости всё-таки сумели выйти на створные знаки и через пару часов с трудом вошли в ковш...»

«Лугу» впоследствии сняли с грунта и поставили в рыбном порту. Её стали готовить для буксировки во Владивосток. Работа эта была трудоёмкая и заняла много времени.

А через три месяца состоялся суд. В то время судили строго. Пожилого капитана, ему уже было тогда шестьдесят два года, приговорили к десяти годам лишения свободы и ещё на пять лет поразили в правах. Тогда это был очень «модный» приговор. Не помогла ему и долголетняя служба в Дальневосточном пароходстве.

Но на этом злоключения «Луги» не закончились. Это, действительно, был роковой пароход.

К осени 1947 г. «Лугу» подготовили для буксировки во Владивосток, а потом далее на капитальный ремонт в Шанхай. Буксировку поручили пароходу «Пётр Чайковский». Но упустили время и начали её конце октября. И опять же, по роковому стечению обстоятельств, «Пётр Чайковский» и «Луга» были подхвачены свирепым тайфуном у пролива Лаперуза. Буксир порвался, и беспомощную «Лугу» выбросило на мыс Крильон.

Повреждения были настолько большие, что снимать её больше и не пытались. Так и лежит она на камнях до сего времени.

Во второй аварии обвинили капитана «Петра Чайковского». По рассказам знакомых моряков, его тоже осудили, но уже на меньший срок — на два года лишения свободы. За упущенные сроки буксировки никто из должностных лиц вину на себя брать не захотел, отыгрались на капитане. Это у нас было нормой жизни...

Что ещё сказать в заключение? Времени после этой катастрофы прошло очень много. Нет уже в живых старшего механика Петра Степановича Колесникова. Ушёл из жизни и лихой боцман Саша Гришанович. Блестящий, удачливый и смелый капитан Алексей Андреевич Гринько прожил долгую жизнь — восемьдесят семь лет и трагически погиб. До конца своих дней сохранял бодрость, ясный ум и твёрдую память.

Вечная память вам, труженики моря!

Как сгорел «Якут»

Июль 1948 г. Петропавловск-Камчатский. Ковш рыбного порта. Заканчивается размещение грузов на пароходе «Якут». Он направляется с солью и генеральным грузом по восточному побережью Камчатки до Анадыря. В конце погрузки на палубу принимают пассажиров, завербованных в Пензе. Эта область больше всех отпущала на Камчатку своих жителей.

Пассажирских мест на судне нет, так как «Якут» — грузовое судно. Наконец оно загружено, боцман с палубной командой кладёт «по-походному» стрелы, на них натягивают трюмные брезенты, края крепят за палубные рымы, брезенты обтягиваются. Получается что-то наподобие цыганского шатра: место, укрытое от ветра и дождя, готово. На трюме, под шатром, размещаются пассажиры. Они спешат попасть на Камчатку, спасаясь от безысходной нужды на родине, в Пензе. Каждый мечтает заработать на рыбных промыслах. Большинство мужчин — люди, прошедшие горнило войны. Чувствуется это по видавшим виды армейским гимнастёркам и орденским планкам.

Командовал пароходом в то время капитан дальнего плавания Александр Александрович Чеков — уроженец Голой Пристани, что в Херсонской области, старого гнезда моряков, рыбаков и китобоев. Старшим помощником был Павел Матвеевич Кузьмин. Он происходил из рыбаков, в войну его мобилизовали во флот. Воевал на Севере, перегонял военные тральщики из Нью-Йорка в Мурманск, был торпедирован. За мужество в боях получил орден Красного Знамени. Я в то время занимал должность третьего помощника капитана.

У старого «Якута» было одно преимущество перед другими судами Камчатрыбфлота. Он имел хорошие жилые помещения — двух- и четырёхместные каюты для команды, а также новые спаренные грузовые паровые лебёдки. Но скорость хода была невысокой из-за очень старых огнетрубных котлов. «Якут» на низкокалорийном угле проходил за вахту (то есть за четыре часа) всего четырнадцать-шестнадцать миль.

Заслуга в том, что на «Якуте» имелись хорошее жильё и прекрасные грузовые лебёдки, принадлежит Павлу Дмитриевичу Киселёву. Он вступил в командование «Якутом», будучи молодым капитаном, в 1941 г. Работал на нём до конца Великой Отечественной войны. Совершил три рейса в США и Канаду. Первым рейсом вышел на ремонт в Сан-Франциско из Владивостока зимой 1941 г., ещё до начала войны. Там на судно и поставили спаренные грузовые лебёдки, радиопеленгатор, эхолот Хьюза и механический лот Томсона.

...Хоть война и завершилась три года назад, но питание оставалось очень и очень плохим. Судовой холодильник вышел из строя. Во Владивостоке вместо свежего мяса нас снабдили солониной и тушёнкой. Хлеб пекли из чёрной муки, белой для выпечки пирожков было мало.

На руки каждый моряк получал в месяц по килограмму сливочного масла и сахара. Поэтому за иллюминатором каждой каюты висела сетка с банками сахара и масла. В кают-компанию и столовую приносили свои запасы. Каждый член экипажа заказывал у буфетчицы хлеба по своему усмотрению — шестьсот, восемьсот граммов или килограмм. Таким образом, кто меньше брал для себя хлеба, тот сэкономил на этом несколько рублей. А ведь работать приходилось много, кроме всего — на выгрузке и погрузке, обслуживать лебёдки.

Читателю надо рассказать о ещё одной интересной детали. Осенью 1946 г. на пароход «Орочон», стоявший в ремонте на Петропавловской судовой верфи, прибыл начальник политотдела Камчатрыбфлота Василий Иванович Николаев. Он обладал зычным голосом и был нахрапистым политработником. Созвали общесудовое собрание, на котором решался очень интересный вопрос. Дело в том, что в 1919—1920 гг. в России был голод, и американская организация «АРА» (как это расшифровывалось, я, честно говоря, уже не помню) при помощи своих представителей оказывала помощь голодающим. Для этого открывали бесплатные столовые. Оказываясь, видя наше бедственное положение, в 1946 г. они опять предложили такую помощь, но поставили то же условие, что и раньше: контролировать распределение помощи должны американские представители. Требование, в общем-то, справедливое.

Команде «Орочона» было об этом доложено и сказано, что наше правительство не может согласиться с таким условием. «Почему мы должны мириться с тем, что на нашей земле кто-то будет хозяйничать?! Как вы смотрите на это?» — вопрошал политоратор. И решение, естественно, было принято такое: нам эта помощь не нужна, мы обойдёмся без неё. В общем: «Решение правительства одобрить!» Собрание оформили соответствующим протоколом, и Николаев увёз его в управление флота. И в этот раз реальное, по-настоящему бедственное положение не стыковалось с политикой...

...По выходе из ковша в рейс «Якут» имел вид самого настоящего Ноева ковчега. Пройдя по комбинатам восточного побережья и сдав груз, в Анадырь мы подошли только в конце августа. Выгрузив генеральный груз и соль, взяли на борт солёную кету для механизированного корпуса Северной группы войск маршала Рокоссовского, расквартированного осенью 1946 г. в бухте Провидения.

Пришли в бухту Провидения в конце сентября, взяли бункер. Нас удивило, зачем сюда привезли столько военных, ведь война

давно закончилась, и здесь людей бросили на выживание. На этот вопрос нам ответил один офицер: «Плохо соображаете, моряки. Это трамплин для прыжка на Аляску!»

Здесь мы получили следующее рейсовое задание. В бухте Угольной (теперь это посёлок Берингоморский) взять полный груз угля и развезти его по комбинатам восточного побережья. Погрузились мы в третьей декаде сентября. Угля взяли около двух с половиной тысяч тонн. Но кроме этого приняли на борт человек пятьдесят заключённых. Их разместили в твиндеке третьего трюма, оборудованном нарами. В предыдущем рейсе там везли вербованных. Заключённых необходимо было доставить транзитом через Петропавловск в Магадан. Ещё на борт поднялся конвой под началом лейтенанта Юткина, а с ним несколько человек милиционеров.

Поскольку команде выгружать судно было тяжело, то капитан договорился с конвоем для ускорения работ привлечь зеков. За это с комбинатов получали деньги и выдавали их им.

Числа 20-го ноября мы стояли в бухте Южной Глубокой под выгрузкой. Затем получили указание принять солёную рыбу. Спустя несколько дней вышел из строя котёл. Нечего было и думать выходить в море с одним оставшимся. Вскоре для буксировки «Якута» подошёл буксир «Кашалот» под командованием капитана Ильи Григорьевича Евстафиади. Но вместо того, чтобы следовать прямо в Петропавловск, нам, аварийному судну, дали команду зайти в Корф и погрузить ещё тонн пятьсот солёной рыбы.

То, что заключённые мёрзнут в совершенно неотапливаемом трюме и страдают ещё несколько семей, ютящихся в кормовой надстройке, высокое начальство не беспокоило. Но, слава богу, погода нам благоприятствовала. Погрузку в Корфе мы быстро закончили и под проводкой «Кашалота» в середине декабря пришли в родной порт. Указание было выполнено, а вот положение каких-то заключённых и вербованных... Разве это кого-то должно волновать?

Читателя, наверное, интересует дальнейшая судьба парохода «Якут». В начале 1950-х гг. он получил капитальный ремонт в Китае. Капитаном на нём тогда работал Леонид Иванович Кужель. «Якут» исправно возил пугинный груз, соль, бочкотару в Северо-Охотскую сельдяную экспедицию и рыбокомбинаты Камчатки.

В 1968 г. «Якут» стоял в ремонте на судоверфи. Кочегар Капустин собрался наполнить бензином свою зажигалку. Наливал его из поллитровой бутылки и, естественно, разлил на столе. Потом решил попробовать, как действует его «агрегат». Чиркнул. Вспыхнуло пламя, и пароход загорелся как факел. Погибли несколько человек.

Началось «судное дело». Капустин получил два года тюрьмы, как прямой виновник происшедшего (отсидел он, правда, после суда всего месяца два-три, вышел по амнистии и снова вернулся на флот). Капитана Л. И. Кужеля от ответственности освободили, приняв во внимание его стаж работы во флоте (с 1929 г.) и награды — орден Трудового Красного Знамени, грамоту Верховного Совета СССР и ряд других наград и поощрений.

После пожара «Якут» отбуксировали и продали на металлолом в Японию. Так закончил свою жизнь один из старейших пароходов Камчатрыбфлота.

Оссорская аномалия

Летом 1948 г. «Якут» совершал рейс вдоль восточного побережья Камчатки. Кроме доставки груза на рыбокомбинаты, надо было перевезти и пассажиров — переселенцев из Пензы. Первый заход — в Усть-Камчатск. А потом — Ука, Хайлюля, Карага и, наконец, подошли в бухту Оссору. Стоял август. Пассажиров на судне почти не осталось. Дальше нам предстоял путь в Анадырь для выгрузки остального груза, в основном соли, растительных тросов.

После съёмки с якоря столкнулись с очень интересным явлением. У главного и путевого магнитных компасов девиация, то есть отклонение магнитной стрелки компаса от меридиана, доходила до тридцати градусов по сравнению с табличной. Объяснить такое расхождение мы ничем не могли. Когда вышли из бухты Оссоры и прошли северную часть Карагинского острова, капитан А. А. Чеков определил поправки главного компаса по солнцу на нескольких курсах. Надо сказать, что в то время гирокомпасы на транспортных судах ещё не устанавливались. После этого Александр Александрович составил таблицу девиации. На некоторых курсах она достигала тридцати градусов. До самого прихода в бухту Провидения определять место судна приходилось в основном по двум углам трёх предметов, как самому точному способу в навигации. Специалист в бухте Провидения уничтожил девиацию и определил остаточную. Мы его спросили, что же могло произойти с компасом. Он ничего вразумительного ответить не смог.

Прошёл ещё год. В 1949 г. бывший старпом «Якута» Павел Матвеевич Кузьмин работал капитаном на гафельной шхуне «Звезда», и летом ему приходилось заходить в Оссору. В Петропавловске при встрече я спросил его, как вели себя компасы после стоянки в Оссоре. «Точно так же, как и на “Якуте”, — ответил он. — Да тут

ещё туманы, видимости нет (радиопеленгаторы и эхолоты на шхунах в то время отсутствовали. — *Авт.*). В общем, добрался я до Петропавловска с великим трудом. На моё счастье, улучшилась видимость, и я увидел берег».

Прошло ещё два года. Я работал на пароходе «Капитан Чириков». Летом 1952 г. мы находились как раз в этом районе. Выгружались в Оссоре и потом в Анапке. В поведении компасов ничего необычного не отмечалось. Однажды днём нам нужно было сменить место якорной стоянки, перейти в залив Уала и встать напротив рыбокомбината.

Капитаном был Виктор Трофимович Воздвиженский. На вахте находился третий помощник Алексей Иванычев. Беды ничто не предвещало, на море стоял полнейший штиль, ясная солнечная погода. При подходе на якорную стоянку самым малым ходом судно содрогнулось. Был полный отлив. Стало ясно, что оно коснулось грунта. Взяли пеленги по главному магнитному компасу, но место легло вне опасности. Потом определились по двум углам трёх предметов, обсервованное место легло прямо на обозначенный на карте подводный камень...

По приливу, работая машиной, сошли с грунта. Повреждения оказались незначительными: во втором трюме был пробит балластный танк. На небольшую пробоину поставили цементный ящик и так ликвидировали течь.

Мне хотелось выяснить, что же всё-таки происходит в бухте Оссоре с компасами. Позже приходилось бывать там неоднократно, но ничего подобного больше не наблюдалось. Когда я интересовался такими случаями у капитанов катеров, они рассказывали, что подобное с ними тоже случалось. Но почему — никто не знает.

Надо сказать, что в последние годы обслуживание флота в этом отношении намного улучшилось. Каждое лето специалисты-девиаторы выезжают по западному и восточному побережьям Камчатки и производят ремонт компасов, а также уничтожают и определяют остаточную девиацию.

Объяснения этому странному явлению я не могу найти до сих пор. Возможно, в этом месте залегают какие-то рудные породы, которые и дают такую магнитную аномалию. Но почему не всегда?

Как пароход вместо Оссоры оказался в Караге

Как известно, для того, чтобы провести корабль из одного порта в другой, надо хорошо разбираться в науке кораблевождения — навигации. Нужны и приборы, помогающие судоводителям. Я хоро-

шо помню, что в конце войны суда были оснащены, по сути дела, только магнитными компасами. И это были не катера, а довольно крупные пароходы грузоподъёмностью несколько тысяч тонн.

Электрорадионавигационные приборы стоили очень дорого. Например, до войны американская фирма «Сперри» продавала свои гирокомпасы за 100—120 тысяч долларов. А пароход типа «Лейк» грузоподъёмностью 3 100 тонн стоил столько же — первые суда АКОфлота в начале 1930-х гг. были закуплены у американских судоходных компаний по 125 тысяч долларов.

Отсутствие хороших электронавигационных приборов часто приводило к ошибкам в судовождении. Так, при переходе из Николаевска-на-Амуре на Камчатку летом при наличии буксируемых плавсредств ошибка в счислении достигала 25—30 миль. Это в туманную погоду, когда не было видно солнца и звёзд. Но бывали ошибки и другого свойства.

Так, в 1949 г. пароход Камчатрыбфлота «Терек» грузоподъёмностью 3 000 тонн должен был доставить груз в бухту Оссоры. Но вместо Оссоры пароход оказался в бухте Карага, расположенной южнее. Правда, видимость была ограниченная. Капитан делал на Камчатке первый рейс, и поэтому руководство флота с должности снимать его не стало. В дальнейшем он долгие годы работал в Камчатрыбфлоте.

А вот другая история. Летом 1951 г. пароход «Хабаровск» вышел с грузом и пассажирами на Западную Камчатку. При подходе к Первому Курильскому проливу его накрыл густой туман. Приняли решение лечь в дрейф и ждать улучшения погоды. Но в проливе действуют очень сильные приливно-отливные течения. Прошло несколько часов. На судне имелся радиопеленгатор. При смене вахт штурман взял радиопеленги мысов Лопатка и Курбатов. К великому изумлению штурмана, место легло в Охотском море. Оказалось, что судно сюда вынесло сильным течением. По приходе в порт состоялось разбирательство, в результате которого капитана сняли с должности.

В конце 1953 г. СРТ «Алупка» Управления тралового флота потерпел аварию в Северо-Курильске. На помощь надо было послать аварийную партию с военными водолазами. Для этого выделили одно из транспортно-холодильных судов, недавно поступившее из новостроя. Капитаном на нём был прибывший с Азовского моря судоводитель, делавший на Камчатке первый рейс. Из навигационных приборов на судне имелись только два магнитных компаса — главный и путевой.

Когда судно подошло к Первому Курильскому проливу, погода испортилась, начался плотный снегопад и сильный ветер от норд-веста. Приняли благоразумное решение отойти в море и проходить пролив при улучшении видимости. Дело было в январе, когда снегопады могут длиться неделями. Так оно и получилось. Прошло несколько дней. Погода улучшилась. Проложили курс на Первый пролив. Но, пройдя ближе к берегу, открыли по курсу Петропавловский маяк. Ничего не оставалось делать, как зайти в порт. В порту сослались на неисправность магнитных компасов. Заменяли компасы «Аскания» на приборы производства Гидрографического управления. Никаких «оргвыводов» в отношении судоводителей делать не стали.

Надо сказать, что плавать в то время было тяжело. Суда старые, не имели хорошего хода, как правило, работали на угле. Кроме того, не отличались точностью и навигационные карты. Трудно было плавать и по Западной Камчатке. Берег низменный, однообразные постройки рыбокомбинатов. Поэтому старые капитаны, такие, как А. Е. Миронов, Г. А. Барботько, заставляли штурманов во время стоянки на якоре делать зарисовки в альбоме. Туда заносились характерные формы крыш, конфигурация труб рыбоконсервных заводов. Это в будущем облегчало работу судоводителям. В этот альбом зарисовывались и описывались места приёма воды в таких бухтах, как Южная Глубокая, Святого Павла, Имата, Моржовая.

Сильно донимала судоводителей ещё и так называемая «секретность». Секретились навигационные карты, лоции. В то же время выпущенные нашим гидрографическим отделом карты имели надпись: «Напечатано с японских и английских карт». В 1948 г. я пошёл во Владивостоке выписать карты на переход в Петропавловск. Мне не дали карты пролива Лаперуза, Первого Курильского пролива, бухты Русской, Авачинской губы ввиду того, что их засекретили.

Многое в то время с этой секретностью доходило до дикости. Приведу выписку из историко-географического атласа: «Английский мореплаватель Фредерик Бичи, побывавший в Петропавловске в 1826 и 1827 гг., является лучшим западноевропейским составителем карты Авачинской губы. Его работа бралась за основу при составлении русских и заграничных карт губы вплоть до середины XIX века».

Приходившие с перегона из Балтийского моря парусно-моторные шхуны и другие суда покупали в Америке карты Авачинской губы и побережья без всяких ограничений. Стоявшие во время войны в США на ремонте пароходы тоже снабжались американ-

скими картами отличного качества. Выходит, что американцы, да и любой другой моряк могли свободно купить их, а для нас это было недоступно. К тому же по прошествии времени карты забирали в контору и назад не возвращали. Вот такая засекреченность...

Как-то году в 1955-м у меня на борту находился пассажир с побережья — начальник отделения милиции, человек в возрасте, очень серьёзный. Вечером за беседой затронули вопрос о секретности. И он рассказал мне, как во время Великой Отечественной войны в его рыбокомбинате вынесло на берег утопленника, оказавшегося японским офицером. При каких обстоятельствах он утонул, конечно, никто не знал. При нём нашли сумку-планшет. Когда её стали обследовать, обнаружили очень подробные карты Камчатки, чуть ли не до охотничьих троп. Их отправили «куда следует», получили благодарности. Удивляться, конечно, не приходилось. Ведь японцы имели доступ на камчатскую землю. Ещё до революции они могли торговать и держали на побережье полуострова концессии, рыбоконсервные заводы.

Прошло много лет. Были построены новые суда, оснащённые современными электронavigационными приборами. Стали издаваться новые уточнённые карты, лоции и другие пособия, «секретность» которых, слава богу, отменили. Стало больше маяков. Упростилось и судовождение. Но и по прошествии многих лет вспоминают добрым словом таких грамотных мастеров-судоводителей, как А. Е. Миронов, А. А. Гринько, И. Г. Евстафиади, А. А. Чеков и многих других, которые в нелёгких условиях доставляли груз на побережье Камчатки.

Кунгасники

Ноябрь 1948 г. Пароход «Якут» в бухте Южной Глубокой выгружает уголь в кунгасы. Кунгас — это деревянное плавучее сооружение грузоподъёмностью десять-пятнадцать тонн. Водит его на буксире катер. Экипаж состоит из двух матросов-кунгасников. В носовой части расположен кубрик, где они живут. В кубрике имеется камелёк, отапливаемый углём. Здесь же расположены два лежака, чтобы отдохнуть. Жильё освещалось при помощи свечи или керосиновой лампы. Пищу себе кунгасники варили на этом же камельке.

В это время на рыбокомбинате не было денег, и плавсоставу выдавать зарплату не могли, а давали небольшие авансы, которых хватало на хлеб и банку консервов.

Однажды один из кунгасников купил две булки хлеба и банку тушёнки, принёс в кубрик. Напарник крепко спал. Первому кунгаснику надо было сходить ненадолго на берег. Кунгас, грузённый углём, стоял у причала. Дверь в кубрик закрывалась навесным замком.

Чтобы нехитрые продукты не украли, наш герой, думая, что скоро вернётся, закрыл кубрик на замок. Спящий товарищ об этом не знал. Кунгас имел течь, и вода постепенно прибывала, о чём спящий тоже не ведал. Наконец глубокой ночью кунгас начал тонуть. Холодная вода стала заливать лежак. Проснувшийся кунгасник с ужасом обнаружил, что дверь в кубрик закрыта. Пришлось её выбивать. С трудом он сорвал замок и еле-еле выскочил наверх. Поскольку кунгас стоял у причала, ему удалось выбраться на берег. Ну и натерпелся же он страху!

Вот так, по сути дела, из-за двух булок хлеба и банки консервов чуть не погиб человек. Чего только не бывает в нашей жизни!

Примечание редактора. Технологию лова рыбы на Камчатке отечественные промышленники позаимствовали у японцев — прирождённых рыбаков и моряков. С нею же перешли и японские названия различных объектов, вроде: кунгас — плоскодонная морская лодка, удобная при выбрасывании на берег; кавасаки — деревянное мореходное моторное судно с рубкой для лова рыбы или транспортировки грузов; курибаны — береговые матросы, прочие.

Вот описание работы курибанов, сделанное газетой «Полярная звезда» в сентябре 1931 г.: «...Катер, подтащив лодку к берегу и сделав крутой поворот, удалился. Для него опасна шумящая гряда прибоя. Тем временем плоскодонка, приблизившись к гудящей черте и подставив свой зад, погружается в кипящую пену, и тут же подхватывают её, стоя по пояс в белых пенных валах, проворные люди и выносят на хребтах прибоя в безопасное место у берега.

Так работает артель японских рабочих-курибан. Нет той угорелой суматохи, как на пожаре, нет нашей обычной суетошки. У одного из рабочих свёрнутая верёвка, у другого — отточенный кол, а дальше по сторонам группами тянут канаты. Всё рассчитано, всё обдуманно. Достаточно слова сендо (старший рабочий), чтоб всё пришло в ещё большее движение, но уже близко земля, скрипят катки, подложенные под лодку, а позади шипят буруны.

Вытягивается трос, неуклюже ползёт на катках “посудина”. Ньрмяют проворные люди под брюхо кунгаса с кругляшами-катками и, отбежав на миг в сторону, закуривают мшистый табак, храня-

*щийся в кожаных мешочках на груди. Кунгас вытащен — пере-
рыв на обед...*

Тяжела работа японского рабочего. Долгое время их считали незаменимыми и потому завозили из Хакодате, но теперь рабочие бригады на заводе АКО № 2 доказали, что и русские рабочие могут работать не хуже японцев. Пользуясь японцами, как инструкторами, надо готовить свои кадры, а что это вполне возможно, доказал опыт АКОВских заводов».

Для связи плавсредств рыбокомбинатов с берегом в отсутствие радио использовались системы сигналов, подаваемых флажками (семафором) или звуками (гудками). Вот что значили некоторые наборы звуковых сигналов, использовавшиеся в 1930—1940-е гг.: один долгий, один короткий — сними людей с парохода; один долгий, три коротких — подойди к берегу; один долгий, один короткий, один долгий — подай к пароходу кунгасы; один долгий, один короткий, два долгих — грузи меньше, у берега прибой и так далее. «Долгий» звук подавался десять, «короткий» — три секунды.

Воры с «Якута» погубили семью

Выше я упомянул, что в бухте Угольной, на Чукотке, нам пришлось принять на «Якут» человек пятьдесят заключённых для доставки в Магадан. На борт взяли также и конвой с несколькими милиционерами и лейтенантом Юткиным. От них мы узнали о некоторых наших пассажирах — кто и за что получил срок.

Первым, удивившим нас, был чукча. Как это дитя тундры попало в такое общество? Оказалось, просто. Как-то он забрался в за-сольный цех и умыкнул солёную рыбину — кету. На первый раз власти ему объяснили, что воровать нельзя. Но для чукчи это было выше его понимания. Ведь у них испокон веков рыба была общая. Через полмесяца он снова взял кетину. Его опять поймали и упекли в местную кутузку. Через несколько дней состоялся суд и приговорил его, по-божески, к одному году тюремного заключения. И сейчас он в этой «тёплой» компании на казённом коште добирался до Магадана.

Обращал на себя внимание высокий симпатичный парень лет двадцати трёх. Будучи на оккупированной территории, пошёл на службу в полицию. Получил поддельные документы. А когда пришли наши войска, его забрали в армию — парень молодой, физически хорошо подготовлен. Отправили служить на Чукотку. Лишь потом, когда особисты проверяли личные дела военнослужащих,

всплыли эти факты. Итог — срок двадцать лет за пособничество врагу.

Выделялась ещё миловидная молодая женщина, лет двадцати пяти. Оказалось, что она была женой милицейского работника. Находясь в компании своих сослуживцев, отпустила шуточку, что, мол, и члены правительства — такие же люди и тоже живут половой жизнью. По нынешним временам — шутка вполне невинная, а тогда... Сидевшие с ней рядом собутыльники донесли «куда следует». Отказываться было бесполезно, и она получила два года тюрьмы. Дома остались муж и двое малолетних детей.

Находился среди арестантов и бывший редактор «Чукотской правды»: в состоянии запоя пропил редакционную пишущую машинку. Его «изобличили» и дали десять лет тюрьмы.

Но было среди заключённых и настоящее ворьё, причём мастера своего дела, не отказывавшиеся от преступного ремесла, даже когда находились под стражей на «Якуте».

В ноябре 1948 г. мы стояли в бухте Южной Глубокой. Эта бухта действительно оправдывает своё название. Судно завело швартовые концы с кормы на берег, отдав оба якоря. Между кормой и маленькой пристанью стояли два грузовых кунгаса.

Однажды ночью охрана переполошилась. Оказывается, двое заключённых ночью по швартовому концу перебрались на берег. Южнее входа в бухту располагалась тресколовная база. Эти «удальцы» решили сходить «на дело». Ускользнули они незаметно. Придя в посёлок, начали искать, где магазин. Но попали в пекарню, где поживились двумя булками хлеба. Это их не устроило. Залезли в медпункт. Там тоже взять было нечего. Наконец они разыскали магазин. Но, на их беду, там оказался бдительный сторож — участник Первой мировой войны, бывавший и не в таких переделках. На его окрики «Стой!» парочка не реагировала. Тогда сторож «угостил» одного из них зарядом дроби из берданки выше колена. Он «причастил» бы и второго, но берданка, очевидно, долго не чистилась, и патрон в стволе после выстрела раздуло. Его следовало вытащить, но сторож сделать этого не смог. Услышав выстрел, жители всполошились.

Парочку привели в контору и стали выяснять, кто такие. Но эта публика врать умела:

— Мы команда с «Якута». Пошли на рыбную ловлю на вельботе, но скис мотор. Вот мы и добираемся сейчас на судно.

— Документы есть?

— Нет. Они находятся у третьего помощника.

Воров закрыли в какой-то чулан и стали по телефону выяснять их личности. Вскоре картина прояснилась, и двух друзей на катере доставили на «Якут».

Через несколько дней другие заключённые забрались в каюту завпрода Ивана Верлатого и украли у него выручку за проданные за наличный расчёт продукты. Причём так хитро сработали, что мужика уже в Петропавловске в хищении денег у самого себя обвинила водная милиция. Пришлось ему отсидеть четыре месяца под следствием. Спасло его только то, что в следственном изолято-ре его увидели и узнали бывшие заключённые с «Якута», уже освободившиеся и снова взятые под стражу за драку в ресторане. Они решили ему помочь, подтвердили в суде и назвали фамилии укравших. Мести они не боялись, так как те, кто украл деньги, уже пребывали в магаданских лагерях.

Другому невинно пострадавшему повезло меньше. Эту историю я услышал гораздо позже, в 1952 г., но связана она с заключёнными с того же рейса «Якута».

В 1952 г. у меня выдалось несколько свободных дней. С 1938 г. я жил на 8-м километре. С того времени, как пошёл морячить, возле посёлка стали строиться какие-то землянки и домики. Решив посмотреть окрестности, я удалился от посёлка с километр в сторону Воробьиного озера. В лесу увидел землянку, возле которой копошились люди. У коновязи были привязаны две лошади, недалеко паслась тёлка. Во дворе играли четверо детей. Увидев постороннего, подошла женщина лет тридцати. Узнав, что я местный житель, она заулыбалась и вступила со мной в разговор. Звали её Нина Васильевна. Я спросил, откуда они сюда приехали и что это за постройки. Женщина ответила, что это праечная воинской части. А она с семейством приехала сюда весной 1949 г. из Пахачей. На Камчатку они попали в 1945 г. Муж провоевал год. За храбрость, проявленную в боях, удостоился высокой правительственной награды — ордена Красного Знамени. Потом из-за ранения демобилизовался. На физической работе уже работать не мог, пришлось ему пойти в продавцы.

— В 1948 г., осенью, нашей спокойной жизни и благополучию пришёл конец, — рассказывала Нина Васильевна. — Муж мой был человек честный. Но, по русской пословице, от тюрьмы и от сумы не зарекайся. В одну из октябрьских ночей магазин обворовали. Причём так чисто сработали, что комар носа не подточит. Пломбу на замке оставили целой, из магазина взяли только деньги и больше ничего. Сейфа никакого не было, а деньги хранились в ящике

из-под папирос. Прибывший следователь пришёл к одному-единственному выводу: деньги присвоил мой муж. По этой статье он и отвечал в суде. Весной 1949 г. в Корфе его осудили на пять лет, отправили отбывать срок в Петропавловск. В начале июня на попутном пароходе с семейством добралась сюда и я. Морского вокзала в то время не имелось, было место, похожее на цыганский табор. Там находилось множество приехавших с побережья и ожидавших пассажирского судна. Добрые люди посоветовали мне поискать работу в воинской части. Устроилась прачкой, дали жильё — заброшенную землянку. Отремонтировали в ней печь и вставили в окнах стёкла. Ещё дали двух лошадей для подвозки дров и других хозяйственных надобностей, помогли посадить огород. Так и началась моя новая жизнь.

Стала я навещать мужа в лагере. Дела его были плохи. Ухудшилось зрение — сказалось ранение. Тюремная баланда сделала своё дело, и к концу года он догорел как свеча. А больше всего его мучил несправедливый приговор суда. Похоронила я своего дорогого Ивана Сергеевича, но горевать было некогда, надо было поднимать семью...

...Как выяснилось впоследствии, кражу совершили очень хитро. В Пахачах с «Якута» выгружали уголь в кунгасы, которые уводили в речку. Грузчики-заключённые ночью могли запросто спрятаться в этих кунгасах и к утру на другом кунгасе вернуться на борт. Что они и сделали. Пломба на замке магазина была цела. А проникли воры в него через чердак. Во время постройки магазина в спешке доски на потолке не пришили гвоздями к балкам. Да и воров на побережье в то время не водилось. Они просто раздвинули доски и спустились на прилавок. Ни продукты, ни спиртное не взяли, только деньги. Потом таким же манером вылезли и сдвинули доски снова. Почерк был воров с «Якута». Но об этом, к сожалению, узнали слишком поздно.

Прошло лет пять после нашей встречи с Ниной Васильевной. Я снова оказался на этом месте, узнал, что её уже нет в живых. Запрягала лошадь, наклонилась, чтобы поправить шлею. Лошадь была молодая, норовистая, взбрыкнула и ударила её копытом прямо в висок. Нина Васильевна скончалась сразу. Дети остались сиротами. Старшего определили в мореходку, младших забрали ближайшие родственники.

Вот так двое негодяев, не оставивших своего преступного ремесла, искалечили жизнь целой семьи...

«Форменное» безобразие

В 1949 г. из Министерства рыбной промышленности СССР пришёл увесистый документ. Он вводил для плавсостава и работников береговых предприятий специальные звания, помимо званий по имеющимся дипломам. Соответственно, в обязательном порядке вводилось и ношение форменной одежды со знаками различия.

Если взять историю торгового флота ещё с дореволюционных времён, то там было всё ясно и понятно. Например, капитан парохода носил четыре нарукавные нашивки, старший помощник и старший механик — три, второй помощник и второй механик — две, третий помощник и третий механик — одну, также по две нашивки носили радист и судовой врач. Сложностей у моряков с приобретением форменной одежды не возникало, так как зарплата была весьма приличной.

Но к 1949 г. «вождь и учитель товарищ Сталин» решил весь народ поставить под ружьё. Была введена форменная одежда и соответствующие звания для железнодорожников, авиаторов, шахтёров, лесников (как вам «лейтенант лесной промышленности?»), работников флотов, прокуроров и судей. Неохваченными остались разве что доярки, скотники и пастухи. (Персональные звания для различных категорий государственных служащих были установлены указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 декабря 1948 г. Они распространялись, например, на почтовых служащих. Так, старший экспедитор областного отделения Союзпечати получил звание «младший инспектор связи первого ранга». Звания для работников рыбной промышленности установлены указом от 3 июля 1949 г. — *Ред.*)

Ещё вводилась громоздкая система присвоения званий. Например, второй помощник капитана получал звание «лейтенант флота рыбной промышленности первого ранга». Капитан парохода, хоть и имел рабочий диплом капитана дальнего плавания, имел ещё и звание капитана флота рыбной промышленности третьего, второго и первого ранга соответственно (в зависимости от тоннажа судна, стажа работы в рыбной промышленности и одному богу известных факторов). Все эти звания утверждались в управлениях флотов, главках и в обязательном порядке в Министерстве рыбной промышленности (позже оно стало называться Министерством рыбного хозяйства).

Внедрение этой системы требовало ведения документации, переписки, наличия соответствующих служб. За проступки можно было

получить приказ о понижении в звании или, наоборот, за заслуги оно повышалось: например, за самоотверженный труд на промысле или за перевыполнение плана грузоперевозок.

Оказывается, сложности с поддержанием трудовой дисциплины возникли перед плавсоставом ещё в довоенное время. Она хромала. Работники АКОФлота плохо питались, судам не выдавали свежего мяса, картофеля, овощей, не платили по нескольку месяцев зарплату. Руководство АКО и партийные органы пытались решить вопрос с питанием так: они обязали капитанов разводить на судах поросят. Для занимавшихся их откормом вводили, кроме должностного оклада, дополнительную плату. Ну, ладно, во времена Колумба и Магеллана в кругосветные плавания брали с собой скот, но в наше-то время! А для повышения дисциплины решили ввести ношение форменной одежды. Тогда это существенной роли не сыграло. Но после войны решили вернуться к этому снова. Однако детально продумать этот вопрос никто не хотел.

Форменная одежда приобреталась за свой счёт. Нужного материала в магазинах не имелось, не было и соответствующих портняжных мастерских, форма обходилась очень дорого. Для семейного человека, ещё не имевшего надбавок, она становилась неподъёмной, забирая чуть ли не месячный заработок. Можно было бы ввести оплату в рассрочку, но в министерстве до этого додумались только спустя несколько лет.

Сложностью стал и пошив форменной фуражки. В Петропавловске не имелось ни одного мастера, способного сделать это. Освоил пошив фуражек американского типа портной во Владивостоке. Фуражки он шил разборные, с чехлами — чёрными для зимы, светлыми для лета, непромокаемыми для дождливой погоды. Но потом уехал в Израиль. Прославились на этом поприще Михаил Будович из Херсона и одесский мастер Жорнист. Иметь фуражку от Будовича в то время было весьма престижно.

Моряк должен был носить форму всегда, особенно при посещении управления флота и других контор. Работникам портнадзора даже вменялось в обязанность обращать внимание на правильность ношения формы. Дело порой доходило до анекдотов. Пришёл как-то молодой третий штурман оформлять отход. Одет он был в китель явно с чужого плеча — на нём имелся нагрудный знак механика первого разряда. Поясню. При вручении диплома капитана дальнего плавания ему одновременно вручался нагрудный знак в виде адмиралтейского якоря с секстаном, обрамлённого якорной цепью. Этот знак носился на правой стороне груди. При вру-

чении диплома механика первого разряда вручался нагрудный знак той же формы, но только вместо секстана изображался трёхлопастный корабельный гребной винт. Так что по этим знакам было видно, что за птица перед тобой.

На замечание молодому штурману, что его китель с чужого плеча, он, не смущаясь, ответил, что на свой он ещё не заработал, а этот одолжил у старшего механика: «Ведь вы же требуете ношения формы!»

Бывали случаи и посерьёзнее. Как-то летом, в воскресенье, пришёл оформлять отход третий помощник капитана крупного рефрижератора Востокрыбхолода — симпатичный молодой человек со спортивной выправкой, одетый в серый гражданский костюм. Один из дежурных портнадзирателей, Иван Андреевич Куралимов, сделал ему замечание и сказал, что не может принять у него документы, так как он одет не по форме. Но молодой штурман оказался парнем не робкого десятка. Он ответил просто:

— Не будете оформлять? Да и не надо. Меня это не волнует. К вашему сведению, я окончил Владивостокское высшее мореходное училище полторы недели назад, заработать на форму ещё не успел. Во Владивостоке я оставил на частной квартире жену и маленького ребёнка. Контора Востокрыбхолода смогла выделить для моей семьи только сторублевый аванс. А одалживать китель напрокат у своих товарищей я не буду. Не хотите оформлять отход? В таком случае рефрижератор будет стоять на рейде. А за простой судна пусть контора с вами судится.

Он решительно сложил судовые документы в портфель и стал спускаться по трапу на выход. Куралимов быстро сообразил, что перегнул палку. Из-за простоя такого крупного судна может возникнуть скандальное дело, Востокрыбхолодфлот запросто предъявит счёт на кругленькую сумму. Попробуй потом докажи, что ты прав!

Когда штурман спустился уже до середины трапа, Иван Андреевич кинулся за ним, остановил и вернул назад. Потом примирительно сказал, что такого контроля требуют от них вышестоящие начальники. Дело уладили, документы оформили, и судно своевременно снялось в рейс.

Я всегда возмущался этими требованиями администрации. Ведь, если судить здраво, требование о ношении форменной одежды исходит от администрации, значит, она и должна её обеспечить. Министерство рыбной промышленности обязано выдавать её плавсоставу бесплатно, а если таких средств нет, то хотя бы обеспечить наличие материала на пошив и рассрочку оплаты. Когда я уже

работал на берегу лоцманом, мне приходилось ежедневно отводить из ковша на рейд готовые к отходу рыбопромысловые суда. Порой по их палубе невозможно было добраться до ходового мостика, всё завалено судовым снабжением, тросами, тралами, бочками с машинным маслом. Пока поднимешься на мостик, перепачкаешь куртку и брюки. Эту форму можно носить не более пяти-шести месяцев. А лоцманы получали в нашем управлении негусто.

Часто возникали эти вопросы на профсоюзных собраниях. Работник отдела кадров однажды говорил мне: «Посмотрите киножурналы, где показывают, например, канадских или американских лоцманов. Они всегда одеты по форме». На это я им отвечал: «Зрите в корень. Канадский лоцман получает в месяц тысячу долларов. Это, грубо говоря, сорок долларов в сутки. Куртка с кашпоном из нейлона на искусственном меху стоит всего десять с половиной долларов, простенький костюмчик — не более тридцати. Это меньше дневного заработка лоцмана. Там и вопроса о форменной одежде не возникает. Доведите мою зарплату до такого уровня, и тогда этот вопрос не будет стоять и у нас».

Вот и получается, что, пытаясь повысить трудовую дисциплину введением формы, нагородили массу сложностей. А жизненный опыт и долголетняя флотская служба привели меня к выводу, что дисциплина на судах достигается в основном совсем другими факторами — человеческим отношением к работникам, хорошей зарплатой и нормальными условиями труда.

Примечание редактора. Указ от 3 июля 1949 г. вводил следующие персональные звания и знаки различия для начальствующего состава флота рыбной промышленности (ФРП) СССР. Высшему начальствующему составу их присваивали постановлением Совета Министров СССР по представлению Министерства рыбной промышленности СССР, а старшему, среднему и младшему составу — по положению о прохождении службы, утверждённому Советом Министров СССР. Сферы деятельности начальствующего состава были разделены на эксплуатационно-судовую, техническую и административную. Звания высшего начсостава по эксплуатационно-судовой службе звучали как «генеральный директор ФРП первого, второго и третьего ранга»; старшего начальствующего состава: «капитан ФРП первого, второго и третьего ранга»; младшего начсостава: «главный старшина, старшина первого, второго и третьего класса». Схоже строились звания начсостава технической службы, но с прибавкой «инженер» или «техник»: инже-

нер-директор, инженер-капитан, техник-лейтенант, а также главный старшина, старшина технической службы первого, второго и третьего класса. По такой же схеме были образованы звания лиц административной службы.

Об умных и отдыхе

С самого начала трудовой деятельности на судах АКОфлота и Камчатрыбфлота в должности матроса, а потом и штурмана я столкнулся с одним непонятным для меня явлением. Но начну по порядку.

В те годы флот имел довольно-таки крупные транспортные суда, такие, как «Сима», бравшая на борт 3 500 тонн, «Якут», принимавший 3 100 тонн и «Эскимос» — 3 400 тонн. Эти суда грузились в рыбном порту, как правило, пять-семь суток. Но мало было просто заполнить трюмы. Когда судно загружалось полностью, принимался ещё и палубный груз — различные ящики, бочки и тому подобное, а порой брали расположенные ярусами грузовые или рыбные кунгасы. После погрузки надо было задраить трюмы — закрыть их лючинами, накрыть двумя или тремя слоями брезента, наложить шины и взять под клинья. Если на трюмный брезент не был помещён груз, то на этом месте размещали палубных пассажиров. Но людей ведь надо было ещё и укрыть от непогоды. Для этого на штатные места «по-походному» укладывались грузовые стрелы, а на них уже брезент. Получалось что-то наподобие цыганского шатра.

К этой работе относились серьёзно, за ней строго следили старший помощник капитана и боцман. Ведь плохо закреплённый груз при выходе в море — а здесь Тихий океан рядом — может наделать большой беды. Так что в конце погрузки люди были измотаны до предела. Но ведь с выходом на рейд, а потом в море ещё следовало стоять на руле.

На моих глазах в 1948 г. на пароходе «Якут» при выходе за ворота Авачинской губы в ноль часов невозможно было поднять на вахту добросовестного второго помощника Павла Романовича. Вахту за него нёс третий помощник. Судно в море надо выводить по фарватеру, правда, оборудованному створными знаками. Но для этого требуется хорошая видимость, которая бывает не всегда. А если ещё человек крайне утомлён, то сами понимаете, какая беда может грозить судну и людям.

Казалось бы, чего проще — чтобы избежать опасности столкновений или посадки на грунт, надо суда задержать в порту, дать

возможность экипажу пять-шесть часов отдохнуть, выспаться. Но, как правило, с мнением капитана по этому вопросу никто не считался.

Приведу пример. В марте 1952 г. при ограниченной видимости на камнях мыса Вилкова оказался траулер «Топорок». Им командовал старый опытный капитан Владимир Михайлович Неклюдов, очень интересная личность. Выпускник Голопристанской мореходной школы, окончил её в 1916 г. Выходец из обедневших дворян. Прекрасно владел французским языком, свободно читал и писал. В годы революции оказался матросом на французском пассажирском лайнере. Судно ходило на линии Австралия — Европа. В СССР вернулся в 1926 г. С приходом в 1930 г. в АКО парохода «Ительмен» начал трудиться на нём штурманом, а далее работал на паровых траулерах «Топорок», «Дальневосточник» и других. Словом, опыта Неклюдову было не занимать.

Но вот «Топорок» сел на мель. Причина посадки — ограниченная видимость, неудачное маневрирование в узкости и ряд других причин. А избежать всего этого можно было очень просто — переждать на рейде на якоре часов шесть. Но такой возможности ему не дали. Итог — отсидел Владимир Михайлович в лагере два года, и сидел бы ещё, если бы не амнистия после смерти Сталина.

В этом же году при выходе в условиях ограниченной видимости столкнулись танкер «Сунгари» Камчатрыбфлота и теплоход «Академик Губкин» геологоразведки. Суда получили повреждения и, соответственно, понесли материальные убытки. Как оказалось, избежать этого можно было так же — отстояться на якоре и дожидаться улучшения видимости в течение нескольких часов. Но вот эта-то вполне разумная вещь никого из руководства, кроме капитана, не волновала и не интересовала.

Или вот другой пример. В то время Усть-Камчатский порт ещё не был углублён, а работал только по приливам. Бывало, что, снявшись из Петропавловска, судно приходило в Усть-Камчатск в самый отлив. Следовательно, обрабатываться оно всё равно не будет. Так куда спешить? Можно было простоять в порту безболезненно часов восемь. Но этого никогда не делалось.

Особенно я насмотрелся на эти вещи, когда работал лоцманом рыбного порта. Мне приходилось отводить суда на бункеровку к танкерам и переставлять их от причала к причалу. Например, надо взять судно с рейда в четыре утра и поставить к причалу к шести. В шесть часов судно ошвартовано, а до восьми у людей образуется свободное время, которое они не могут употребить для себя с пользой.

Сон нарушен, человек в течение суток сам не свой. Ведь можно же было брать судно с рейда не в четыре, а в шесть часов, тогда оно как раз было бы ошвартовано к восьми утра.

А сколько случалось травм! Ведь движение по палубе, как правило, сопряжено с опасностью. Ещё не убран палубный, не закреплён полученный груз, ведь для этого нужно время. Из-за усталости у человека притупляется бдительность. Однажды мне пришлось три раза в течение суток отводить от причала рыбного порта и снова ставить туда БМРТ, где капитаном был Кандыба, имя и отчество, к сожалению, забыл. Так при заходе в ковш капитан на моих глазах от усталости рухнул как подкошенный, просто свалился с ног.

В журнале «Морской флот» приводились примеры, когда от чрезмерной усталости людей происходили серьёзнейшие аварии, причинившие многомиллионные убытки. Но, в довершение всего, кому-то приходилось по решению суда отправляться в лагерь. Так калечились людские судьбы.

В 1982 г. танкер, принадлежавший Находкинскому морскому пароходству, зашёл в порт приписки и простоял всего двадцать шесть часов. Следовало провести много работ, экипаж был измотан, не мог нормально выспаться. После выхода в море вахтенный штурман заснул стоя, и произошло столкновение со встречным судном. Возник пожар. Танкер горел целую неделю. К тушению привлекли аварийно-спасательные суда. Сгорели и танкер, и груз, был причинён очень большой материальный ущерб. Да и виновнику, видимо, не поздоровилось. Но одно можно сказать с уверенностью: если бы дали команде танкера возможность ночью отдохнуть, то столкновения не произошло.

Мне пришлось не раз присутствовать на судебных процессах, где разбирались аварии судов. Но должной оценки утомляемость членов экипажа, как причина аварий, обычно не получала.

Как же к подобным вещам относились в то время за рубежом? Принималось ли там это во внимание? Примером может служить авария, произошедшая с лайнером «Магдалена». Судно было построено в начале 1949 г. для английского Королевского общества почтовых сообщений и предназначалось для регулярных грузопассажирских рейсов в Южную Америку. Его водоизмещение превышало двадцать две тысячи тонн. После посадки на грунт судно сняли. Но при буксировке на чистую воду оно переломилось. Так вот, одним из аргументов в свою защиту капитан выдвинул такой, что он накануне был лишён своего обычного послеобеденного сна.

Принял ли суд его аргумент, неизвестно, но сама постановка вопроса, на мой взгляд, очень показательна.

Не менее интересно у нас проводились ходовые испытания. Судно выходит после швартовых испытаний на мерную милю. Главный двигатель, как правило, работает в заданном режиме. Бывает, что ухудшается видимость. Казалось бы, прекращай испытание и становись на якорь. Но зачастую этого не делали. Однажды такие испытания дорого обошлись. При ухудшении видимости плавбаза «Советская Камчатка» оказалась на Раковой отмели.

...У финнов есть хорошая пословица: «Когда на море беда, на берегу бывает много умных». Не хотелось бы показаться таким «умным на берегу», но мои рассуждения, как вы сами видите, не голословны. Жаль только, что редко мы учимся на своих ошибках...

Трудовой подвиг и человеческая подлость

Шёл 1951 г. Главкамчатрыбпрому было необходимо доставить на Камчатку из сахалинского порта Пиленга более полутора сотен кунгасов. Для начала я расскажу, что же такое кунгас. Сейчас их уже не строят, но раньше делали очень много. Без кунгаса невозможно было представить жизнь рыбокомбината того времени.

Кунгас — это плавучее самоходное средство, построенное из дерева, для перевозки рыбы или груза, в основном соли, угля и вообще генерального груза. Строились на Ключевской верфи, оттуда сплавлялись в Усть-Камчатск, а затем распределялись по восточному и западному побережью Камчатки. Из Усть-Камчатска их или буксировали, или перевозили на палубе пароходов.

Различались кунгасы рыболовные грузоподъёмностью от трёх до пяти тонн и грузовые — до пятнадцати, а то и двадцати тонн. Рыболовный кунгас вытаскивался на покатах на берег, рыба при помощи транспортёра выливалась в лотки и доставлялась на рыбообработочную пристань.

Грузовой кунгас подавался катером кормой к берегу. Перед этим с носа отдавался адмиралтейский якорь, потравлялся канат, и при подходе кормы к берегу на неё подавались два конца. Их подавали отчаянные ребята — курибаны. Получалось, что кунгас удерживался на якорном канате и кормовых концах. На корму с берега те же курибаны подавали трап, и начиналась работа.

В то время в комбинатах ещё не было кранов, и вся погрузка-выгрузка производилась вручную, носилками. Работа, прямо скажем, была тяжёлая. Торопились: дорог был каждый час хорошей

погоды, ибо в шторм работать становилось невозможно. А ведь следовало выгружать на берег массу соли, тары и прочего, снимать тысячи тонн продукции.

Перевезти полторы сотни кунгасов с Сахалина было очень трудно. Требовалось несколько пароходов, да ещё и вооружённых тяжёловесными грузовыми стрелами. Для решения этой задачи Главкамчатрыбпром привлёк специалистов. Его выбор не случайно выпал на капитана дальнего плавания Юлия Николаевича Васюкевича. В это время он командовал «Орочоном» — самым крупным пароходом Камчатрыбфлота. Юлий Николаевич — потомственный мореход, внук знаменитого дальневосточного моряка Фридольфа Гека. У Гека было три внука, все стали капитанами дальнего плавания.

До этого Ю. Н. Васюкевич руководил краболовами в Кработресте и опыт командования крупнотоннажными судами имел громаднейший. На совете в Главкамчатрыбпроме он внёс необычное предложение: «Надо выйти на Сахалин за кунгасами на своих катерах типа “Жучок”. В Пиленге кунгасы взять на буксир и прибуксировать их на Камчатку. Другого выхода нет».

Был ли риск? Да, безусловно, был. Ведь надо было пересечь всё Охотское море.

Флагманским капитаном этой флотилии назначили Васюкевича. С ним заключили соглашение об оплате труда за перегон кунгасов. Помполитом назначили и ныне живущего в Петропавловске Василия Дмитриевича Уткина. Из участников этого перехода здесь также живёт Надежда Михайловна Артыш. В операции принимали участие капитан катера Анатолий Богомялков из Усть-Камчатска, Евгений Кривцов из Озерной. Их, да и многих других, сейчас уже нет в живых.

На Сахалин отправилась целая армада — около тридцати катеров. Часть их к этому времени построила наша судоверфь, а часть выделили рыбокомбинаты. Электронавигационных приборов на катерах не имелось, стояли только два магнитных компаса. На каждом судёнышке размещались по несколько бочек солярки — запас, на всякий случай.

По приходе в Пиленгу их встретил танкер с дизельным топливом и маслом. Первая часть задуманного свершилась. Кунгасы стянули с берега и стали готовить к дальнему переходу на Камчатку. Каждый катер взял на буксир пять или шесть кунгасов, и флотилия двинулась в обратный путь. Переходу мешали штормовая погода и туман. Туманы в летнее время, особенно в июне и июле, в Охотском море стоят очень часто. И вот, наконец, показались

камчатские берега. Перегон прошёл блестяще, не потеряли ни одного судна.

Участников перехода хорошо вознаградили. Васюкевич получил около ста тысяч рублей — деньги по тому времени немалые.

Наступил следующий год. Опять надо было организовывать такую же экспедицию. И опять это поручили Васюкевичу. Но теперь много платить начальство из Главкамчатрыбпрома не собиралось. Когда Юлий Николаевич предложил заключить трудовое соглашение, из руководства его подписал только один работник отдела флота. Объяснили, что главбух в командировке и его подписи не будет. «А Вы, Юлий Николаевич, идите в рейс и возьмите с собой прошлогоднее трудовое соглашение», — сказали ему. Васюкевич поверил им и согласился. К тому же его заверили, что пересматривать соглашение не будут, всё останется, как в прошлом году. Никакого вероломства, конечно, он не ожидал.

Опять армада катеров пошла на Сахалин. Опять взяли кунгасы на буксир и опять же на шестые сутки пришли на Камчатку. Но при расчёте зарплаты получили в два раза меньше. Васюкевич подал в городской суд. При разборе дела выяснилось, что на трудовом соглашении нет подписи распорядителя финансов — главного бухгалтера. С одной же подписью работника отдела флота документ не имеет законной силы. А прошлогоднее трудовое соглашение недействительно, потому что оно прошлогоднее.

Обиженный Юлий Николаевич разругался с начальством, взял расчёт и поступил работать в Сахалинское пароходство. Там он долгие годы командовал пароходом «Шкипер Гек», названным в честь его знаменитого деда. Вот так и закончилась эта история, по сути дела, о трудовом подвиге и о человеческой подлости.

Скончался Юлий Николаевич лет пятнадцать тому назад. Он оставил о себе светлую память, как о порядочном человеке, смелом и достойном моряке.

...Прошло несколько лет после описанных событий, и мне тоже пришлось столкнуться с подобным явлением. Случилось это на Клайпедском судоремонтном заводе. Я был капитаном на переоборудовании одного из судов. Борт о борт стояло судно, принадлежавшее Академии наук. Отпущенных на задуманный ремонт денег ему не хватало. Тогда владелец судна обратился к Ивану Дмитриевичу Папанину с просьбой походатайствовать перед руководством завода о производстве большего объёма работ за имеющуюся сумму. Завод перед просьбой такого человека, как Папанин, не устоял. Он в то время в Академии наук играл какую-то видную роль. Но когда

завод завершил ремонт, то владелец судна платить сверх оговорённой суммы отказался.

Дирекция завода затеяла судебное разбирательство, требуя оплату за фактически выполненную работу, и потрясала бумагой, подписанной самим И. Д. Папаниным. Но владелец судна стоял на своём: «При всем уважении к Папанину мы оплату по фактически выполненной работе производить не будем. Он не является распорядителем финансов нашего предприятия».

Вот такие бывают в жизни закавыки. К тому времени из Клайпеды мне пришлось уехать, поэтому я не знаю, получил ли завод свои честно заработанные деньги...

«Орочон» — пароход хороший...

Эта фраза взята из жизни старого Камчатрыбфлота, из 1951 г. Радист Вася Ворона, находясь в резерве, пришёл за назначением к начальнику отдела кадров Камчатрыбфлота Арефу Александровичу Белякову. На тот момент заявка на пополнение кадрами была только с «Орочона», куда требовался радист. Обратившись к Арефу Александровичу, Вася сказал:

— Ареф Александрович! Я пришёл из резерва за назначением. У вас, кажется, есть место на «Орочоне»?

То ли Ареф Александрович был не в духе, то ли ещё была какая-то причина, но он ему ответил:

— «Орочон» — пароход хороший, но я тебя на него не пошлю. Обиженный Вася ему в ответ:

— А я туда ещё и не пойду!

— Если пошлю, то пойдёшь! Татьяна Филипповна, напишите ему направление на «Орочон».

Татьяна Филипповна Наливайко, бывшая в то время его помощником, немедленно выписала направление на «Орочон». Через пару часов Вася уже ступил на палубу парохода в качестве полноценного члена экипажа.

«Орочон» — один из первых пароходов АКОфлота, построен в Японии в 1919 г. Был продан в США, а в 1930 г. его приобрёл создаваемый АКОфлот. В конце лета 1930 г. «Орочон» под командованием капитана дальнего плавания Н. В. Ушакова прибыл в Петропавловск. Тогда он был самым большим судном флота с грузоподъёмностью 5 100 тонн и скоростью хода восемь миль в час.

Во время стоянки в Америке экипаж на свои деньги купил трактор и привёз его в Петропавловск. Трактор как подарок вручили

вновь созданному совхозу «Пограничный». Совхоз был организован из демобилизованных пограничников, поэтому и получил такое название.

Пароход долгое время был флагманом АКОфлота, зачинателем добрых дел. На нём выросло очень много специалистов флота. На «Орочоне» старшим помощником в 1935 г. работала Анна Ивановна Щетинина, ставшая первой в мире женщиной-капитаном дальнего плавания. На нём же в 1934 г. трудился старшим помощником впоследствии знаменитый капитан Анатолий Александрович Качарава. Это под его командованием в годы войны в Заполярье ледокольный пароход «Александр Сибиряков» вступил в неравный бой с фашистским крейсером. Об этом снят кинофильм и написана повесть. В последние годы жизни Анатолий Александрович был начальником Грузинского пароходства.

В один из военных ремонтов в США в бридждеке построили хорошие жилые помещения. Имея хорошее жильё, команда держалась за судно. Им командовали такие известные и знаменитые капитаны, как уже упомянутый Н. В. Ушаков, Г. И. Александров, А. И. Дудник, А. Е. Миронов.

С января 1944 г. «Орочон» возглавлял капитан дальнего плавания А. А. Гринько. Под его руководством пароход в августе 1945 г. высаживал десант на Курилах. Как капитан Алексей Андреевич был очень смелый и рисковый.

Позже «Орочоном» командовал Анатолий Андреевич Гимильштейн, прекрасный организатор. Под его командованием судно добивалось больших производственных успехов. После списания его продали на металлолом в Японию. По иронии судьбы «Орочон» попал на переплавку в тот порт, в котором был построен. После его списания в Польше создали новую рыбообрабатывающую плавбазу, которой присвоили имя «Орочон». Но нег её сейчас в списках флота: тоже списана по старости.

С «Орочоном» связана интересная история. Оказывается, он принимал некоторое участие в испанских событиях в 1937 г. Вот как мне довелось об этом узнать.

В 1947 г. в Морском агентстве АКОфлота на Китайской улице во Владивостоке я увидел на стене картину. На ней был изображён «Орочон». На полотне, написанном будто бы с натуры, было видно, что он находится в серьёзном положении. Судно, как говорят моряки, в полном грузу, а на море — сильная зыбь, волны перекачиваются через палубу. Картина стала достопримечательностью агентства, и когда его контору перевели в другое место, то

и полотно также перевезли, и оно висело в одном из лучших кабинетов. Из любопытства я поинтересовался: кто же её автор? Один из старых моряков АКОфлота рассказал мне, что картину написал бывший матрос «Орочона» Валентин Колобов. Этого человека я знал.

Валентин Колобов окончил Владивостокскую школу мореходного обучения в 1930-х гг. вместе с позже хорошо известными капитаном Леонидом Кужелем и старшим механиком Дмитрием Винтовкиным. Впоследствии Колобов работал штурманом и капитаном, кроме того, имел незаурядные способности художника. Он оформил Доску почёта на «Орочоне», сделал обрамление для стенной газеты. Так что сомневаться в авторстве картины не было оснований.

Прошло много лет. Будучи осенью 1984 г. во Владивостоке, я зашёл в гости к Алексею Андреевичу Гринько. На стене в его квартире я увидел фотографию довольно крупных размеров, на которой был изображен пароход «Орочон» в бушующем море. Причём точно так же, как на картине из морагентства. Удивляться тому, что у многих моряков на стенах висят фотографии любимых судов, не приходится. Ведь судно для них — это частица жизни, вместившая в себя множество памятных событий. Меня удивило другое. На фотографии были видны буквы латинского шрифта: «WNA, gross st, s/s “Orochon”». В переводе: «Зимняя Северная Атлантика, сильный шторм, пароход “Орочон”».

Сразу возникло много недоуменных вопросов. Ведь суда АКОфлота до войны в Европу не ходили, за исключением «Эскимоса», который возил рыбные консервы в Англию. А каких-либо разговоров среди моряков о том, что «Орочон» был в Европе, слышать не доводилось.

Алексей Андреевич пояснил, что, по имеющимся у него сведениям, «Орочон» ходил в 1937 г. в республиканскую Испанию. При подходе к порту назначения в Бискайском заливе его застиг сильный шторм. Поскольку в это время шли боевые действия, то подходы к портам контролировались военной авиацией республиканцев. Отправившийся на разведку республиканский лётчик своевременно обнаружил «Орочон» и даже сфотографировал его. Судно благополучно пришло в республиканский порт и стало под выгрузку. Через пару дней на борт поднялся испанский лётчик, «камарадос», и вручил капитану «Орочона» несколько снимков парохода в бушующем море.

Если это так, то читателям было бы интересно узнать более подробно об этом рейсе. Оказывается, в то тревожное время моряки

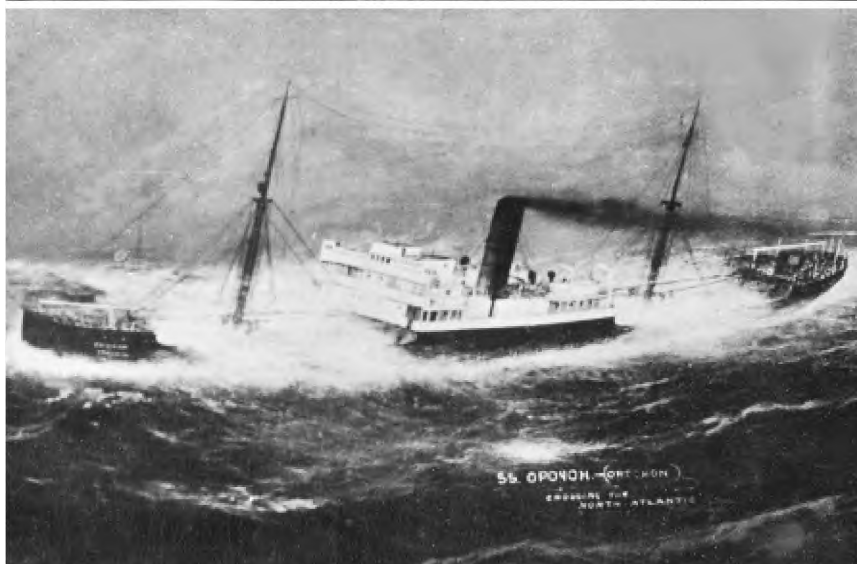
Камчатки тоже выполнили свой пролетарский интернациональный долг, протянув руку помощи республиканской Испании. Конечно, выяснить сейчас подробности того похода и найти его участников очень трудно, если вообще возможно. Такие рейсы по вполне понятным причинам широкой огласке не подлежали. Но, возможно, при помощи читателей мы узнаем, как проходил этот необычный рейс, кто был капитаном «Орочона», а, возможно, и фамилию лётчика. А сегодня можно сделать, кажется, только один вывод: Валентин Колобов написал свою картину именно с фотографии республиканского пилота.

Примечание редактора. Гражданская война в Испании началась летом 1936 г., завершилась весной 1939 г. С октября 1936 г. СССР, преодолевая морскую блокаду, оказывал республиканскому правительству Испании помощь продовольствием, медикаментами, оборудованием, вооружением. Только в 1936 г. советские люди собрали 61,6 млн рублей помощи, а правительство СССР предоставило республиканцам кредит на сумму 85 млн долларов.

Об участии в этой работе судов АКОфлота документальных данных не обнаружено. Что касается «Орочона», то по тем материалам, которыми мы располагаем, выходит, что во второй половине 1936 г. он работал на Камчатке, зимой 1937 г. стоял в ремонте, осенью 1937 г. ходил в Японию, в декабре 1937 г. находился в Петропавловске. Здесь он стоял в консервации до апреля 1938 г., а в октябре 1938 г. вновь пребывал в Петропавловске в крайне плохом техническом состоянии, ремонтировался до июня 1939 г.

Тем не менее, некоторое отношение этот пароход к испанским событиям всё же имел. 30 августа 1937 г. у берегов Алжира эсминец франкистов потопил советское судно «Тимирязев», спустя два дня — 1 сентября 1937 г. — в Эгейском море подводная лодка атаковала пароход «Благов». 4 сентября 1937 г. на «Орочоне» получили известие об их гибели. Общее собрание экипажа послало «своё проклятие обнаглевшему кровавому фашизму», прося советское правительство «принять решительные меры пресечения бандитских налётов на советские торговые суда». Моряки приняли на себя обязательство: досрочно выполнить снабженческий рейс, взять полный груз рыбопродукции и отчислить однодневный заработок на постройку более мощного теплохода взамен потопленного.

А картин с изображением «Орочона» и надписями латинскими буквами было несколько. Две из них мы приводим на иллюстрациях.



Картины с изображением парохода «Орочон». Автор —
самодельный художник В. Колобов



Владивосток Мор А-во
КРФ

7-Х-77 Во время вруче-
ния юбилейных адресов и
знаков 50 лет К. Р. Ф.

Фото Миронов

Слева на право

1. Механик Визурский
- 2.
3. бывш. Нач. Политотдела Николаев В.И
4. —" —" —" —" Киселев П.Д
5. —" —" —" —" Козырев
6. —" —" —" —" Проник

Ветераны АКОфлота и Камчатрыбфлота во время празднования 50-летия
организации, 7 октября 1977 г. Фотография А. Е. Миронова

Секретность

Если кто-либо будет читать газету «Камчатская правда», напечатанную во время Великой Отечественной войны, то обязательно обратит внимание на одну особенность. Если речь шла о трудовых подвигах какого-то траулера или парохода, то указывалось просто: «Траулер, где капитаном Иванов П. М., выполнил квартальный план». Или: «Пароход, где капитаном Барботько Г. А., выполнил план грузоперевозок на столько-то процентов». Когда гремела война, такие ограничения в информации ещё как-то можно было оправдать. Но это продолжалось потом много лет, приняв особенно уродливые формы в 1948—1949 гг. и позднее.

У капитана имелся список фамилий директоров рыбокомбинатов. Поэтому радиограмма, приходящая на его имя, имела примерно такой вид: «Получением настоящей снимаетесь Исалдину. Погрузите борт (указывается сколько тонн и закодированная порода рыбы) для доставки Фризоватому». Это значит, что погруженную рыбу надо доставить во Владивосток, так как Фризоватый был начальником морского агентства флота во Владивостоке.

В адрес работника промысловой разведки на поисковый СРТ пришла радиограмма: «Вам необходимо прибыть Петропавловск транспортом Дёма». Дёма — это фамилия руководителя камчатского авиапредприятия. А ведь проще было написать: «Вылетайте самолётом».

А вот ещё один случай. При швартовке в море пароход «Чапаев» становился на бакштов к «Орочону» и сделал ему вмятину в корме. В управление флота полетела радиограмма: «Воздвиженский ударил корму Васюкевича». Поясню, что Воздвиженский был капитаном «Чапаева», а Васюкевич — «Орочона».

Или другой эпизод «секретной» переписки. В то время директором Макарьевского рыбозавода был Ф. Ф. Белый. А был ещё Черный — капитан одного из рефрижераторов Востокрыбхолода. И вот шёл обмен примерно такими радиограммами: «Макарьевск. Белому. Для отгрузки рыбопродукции ваш рейд подойдёт Чёрный». Знакомы они не были, и каждый из них думал, что другой его разыгрывает. Естественно, что возникла взаимная неприязнь. Лишь потом, при встрече, они показали друг другу паспорта, и недоразумение было устранено.

Секретность достигла апогея тогда, когда у нас был определён супостат. Он изображался на страницах журнала «Крокодил» в виде дяди Сэма в цилиндре и с козлиной бородкой. Секретилось всё, на

что «клали глаз» работники определённого ведомства. Начали секретить лоции, навигационные карты и другие пособия по мореплаванию.

Дело доходило до абсурда. В 1948 г. засекретили карту Авачинской губы, хотя её составили на основании работ английского капитана Бичи ещё в 1860 г. Засекретили и карты западного побережья Камчатки, материалом для создания которых послужили старые японские и английские документы.

В Северо-Охотской сельдяной экспедиции в 1953 г. работал поисковый СРТ Приморрыбпрома. Он был оборудован немудрящим рыбопоисковым прибором. А в эфире начальник экспедиции выражался так: «К вам подойдёт “Бронница” (название судна. — *Авт.*), у него “Татьяна” (закодированное название рыбопоискового прибора. — *Авт.*) и наведёт вас на рыбу».

Зимой буксиры порта работали во льду. Но в эфире нельзя было говорить слово «лёд» и называть его толщину. Поэтому говорили: «Белое поле — пятнадцать». Это значило, что лёд имел толщину пятнадцать сантиметров.

Все эти ухищрения по сохранению «государственной тайны» были похожи на страуса, прятавшего голову в песок.

Недавно телевидение показало передачу «Как это было», где присутствовал бывший министр госбезопасности Семичастный. Он, в частности, рассказал, что в его бытность на этой должности страшно разбух штат работников госбезопасности. В одну из поездок в Свердловскую область он выступал на активе в обкоме КПСС и удивился, почему штат местных чекистов такой огромный. «Я поставил вопрос о сокращении штата, — рассказывал бывший министр. — Попутно сказал, что в вашу глухомань шпиона не затащишь арканом. А ведь сотрудникам этого ведомства надо было выдумывать себе работу, отчитываться перед вышестоящими и озадачивать других».

До войны у нас в городе, на 8-м километре, в густом лесу размещалась радиостанция. Находились на ней пограничники. Одного из них, Ивана Васильевича, я знаю с того времени. Сейчас ему восемьдесят два года. Как-то при встрече я его спросил: «Скажи, Иван Васильевич, вот ты служил ещё до войны на этой радиостанции и потом долго после войны. Поймали ли вы хоть одного шпиона или диверсанта?» На что он мне со смехом ответил: «Ты что? Откуда они здесь завелись бы? От сырости?»

Примечание редактора. Вот ещё один пример такой «секретности». В 1955 г. к заместителю министра рыбной промышленности СССР М. И. Миснику и первому секретарю Камчатского

обкома КПСС П. Н. Соловьёву обратился начальник отдела добычи Главкамчатрыбпрома Ю. Губенко, выразивший серьёзные сомнения в целесообразности сохранения методики ведения радиосвязи с флотом и комбинатами. Вот что он писал: «Практика радиосвязи, когда под пустопорожней конспирацией типа “коробка”, “продукт № 1” и т. п., а также зашифровывание суточных уловов рыбы, в результате чего ряд оперативных сведений доходят до адресата через пять-шесть дней, — всё это только мешает работать. Сегодня начальник радиостанции, ссылаясь на какие-то таинственные указания, самовольно нарушил распоряжение начальника главка о ежедневных радиопереговорах с предприятиями и не пустил на радиостанцию заместителя начальника отдела обработки тов. Шапиро и пытался не пустить меня. Если начальники оперативно-производственных отделов не внушают доверия, то нужно их “убрать”, но мне кажется, что эта пустопорожняя “конспирация” только является дымовой завесой, создавая видимость бдительности для сокрытия подлинной контрреволюции — ягод, ежевых, абакумовых и берий. Пора по-партийному, трезво, в корне пересмотреть эту “бдительность” и навести такой порядок, который помогал бы, а не мешал работать. Кроме того, необходимо резко сократить штаты шифровального отдела, где сидит множество бездельников, шифрующих “коробки”, продукты № 1 и т. п.». Но, похоже, что никакого действия это обращение на привычный ход событий не оказало...

А в районе 8-км в 1945 г. одно время находился американский пост слежения за погодой, сообщавший сводки для их дальних бомбардировщиков. Он был развёрнут в рамках союзнической деятельности СССР и США в ходе войны с Японией.

Как Озерновская коса стала уже

На старой фотографии запечатлён пароход «Орочон» в 1930 г. Судно стоит на ледовых якорях напротив Озерновской косы. На льду возле борта — старые трактора американской постройки, ещё без кабин. Много лошадей, запряжённых санями. Видно, что идёт выгрузка на лёд. В то время она производилась в старые склады, покрытые американским гофрированным оцинкованным железом.

Эти склады располагались вдоль Озерновской косы со стороны бухты, построили их на сваях. Несколько складов стояло у самого Култучного озера. Здесь же находилась контора Камчатторга. Галечная коса располагалась намного мористее. Теперешняя площадь

была болотистая, на ней имелось много торговых палаток и пашлычных. Здесь же живописно толпились цыгане, привезённые на Камчатку с «материка» каким-то пароходом. Цыгане занимались обычным делом — торговали, гадали на картах и мошенничали. Для местных жителей сам вид цыган, их гаданье и различные фокусы были, конечно, в диковинку.

И вот, если не изменяет память, году в 1955-м горисполком решил эту площадь засыпать гравием. Сказано — сделано.

Не долго думая, подвели со стороны бухты к складам дноуглубительный земкараван «Зея», от него — понтоны на площадь, а на них огромного диаметра трубы. Дело происходило летом. Как только землечерпалка начинала гнать по трубам вместе с водой гальку, вода в озере переполнялась и начинала подтапливать склады и контору Камчатторга. Выемка грунта шла успешно, но никто не предполагал, к чему это может привести.

И вот однажды на этой косе я встретил знакомого капитана дальнего плавания Сергея Ивановича Пронина, грамотного и много в жизни повидавшего мужика.

— Куда путь держите, Сергей Иванович?

— Да иду в горисполком. Понимаешь, вот что может случиться! Когда выберут много грунта, то береговая полоса подступит вплотную к складам, а это неминуемо приведёт к тому, что при первом же шторме от норд-веста склады смоем.

Пожелал ему удачи. Через пару дней я уходил в рейс и вернулся месяца через два. Не знаю, прислушались ли в горисполкоме к словам Сергея Ивановича, но грунт у самого берега уже выбрали. Прошло ещё немного времени, и осенними штормами склады действительно смыло.

Только спустя несколько лет я до конца осознал, какую страшную силу может разбудить человек, когда он необдуманно вмешивается в природу, нарушая её законы. В одном журнале были помещены фотографии и рассказ, как на побережье Кавказа, где проходила железная дорога, брали песок для строительства. На фотографиях виднелись искорёженные рельсы, размытые пляжи. А потом затралили огромные средства и труд на восстановление разрушенного и укрепление сползшего берега. Но мало того, пострадало много людей, обвинённых во «вредительстве». А люди многого не знали, ведь теория постройки гидротехнических сооружений была, по сути дела, ещё в зачаточном состоянии.

Поэтому, прежде чем человеку вмешиваться в природу, нужно вспомнить одну заповедь: «Не навреди!»

«Камбаловоз» пароход «Капитан Чириков»

Описываемые события произошли более пятидесяти лет назад. Меня, как тогда, так и сейчас, поражает несурaziца произошедшего и полная безответственность. Подобные вещи случаются с нами повсеместно, и ничему мы не учимся. Строится, например, какое-нибудь предприятие. Кроме сооружения цехов нужно ведь ещё сделать многое, вплоть до возведения жилого фонда. Но у нас получается так, что предприятие построено, а жилья нет. И ютятся люди во временках годами. Те, кто постарше, помнят, как жили в бараках лет по двадцать, а квартиры получили уже в сорокалетнем возрасте, а то и старше.

...Приблизился 1952-й год. Началось пополнение флота. Из Германии поступили рыболовные суда типа СРТ. Но ведь поймать рыбу ещё полдела. Добытую на западном побережье Камчатки камбалу надо выгрузить на рыбокомбинате, привести, как говорят, в «ликвидный вид» — заморозить или сделать из неё консервы и отгрузить потребителю. Но ведь западный берег Камчатки укрытых бухт не имеет. Обработка судов идёт на открытых рейдах. А глубокой осенью и в начале зимы, как правило, наступает пора сплошных штормов. И в конце года вырисовывалась безрадостная картина: комбинаты пойманную рыбу принять и обработать были не в состоянии. Москва продолжала заказывать новые СРТ, а о том, что нужны и рефрижераторные суда, почему-то не думала. Но за выполнение плана спрашивала строго.

Поэтому начальник Главкамчатрыбпрома Ш. Г. Надибайдзе, его заместитель П. М. Макштас и секретарь областного комитета партии Т. Г. Калинин разработали план действий. Они решили использовать имевшийся лесовоз «Капитан Чириков» для приёма парной камбалы, а после приёмки доставить её в Усть-Камчатск и переработать на тук. Загрузить судно намеревались непосредственно в районе лова, на Явинской банке.

Но получилось не так гладко, как задумывалось. Придя на банку и оценив неблагоприятную обстановку, от этого плана отказались. Решили следовать в бухту Жировую. На «Чирикове» в трюмах из досок и брусьев сделали отсеки, чтобы рыба во время шторма не могла сместиться.

Когда время стало приближаться к Новому году, из Главкамчатрыбпрома и Управления тралового флота в адрес капитанов траулеров пришло указание, чтобы каждый отрапортовал, что у него на борту сто тонн выловленной рыбы — может быть, с учётом

этого можно будет хоть как-то закрыть план. Но погода внесла свои коррективы.

Подошедший на рейд Усть-Камчатска «Капитан Чириков» выгрузить сумел немного. К тому же камбала, перевозившаяся на совершенно не пригодном для этой цели лесовозе, до такой степени испортилась, что не годилась даже и на тук. Подвезённый к рыбной пристани сырец по требованию рыбвода выгружать запретили, дали указание вернуть на «Чириков». И выбросить за борт её тоже запретили под страхом привлечения к уголовной ответственности. Так что пришлось «Чирикову» не солоно хлебавши идти в порт. С великими трудностями, то на рейде по ночам, то выйдя за ворота Авачинской губы, еле-еле удалось от этой камбалы избавиться.

Не все капитаны дали в управление телеграммы о наличии на борту ста тонн рыбы. И после Нового года убедились, что чудес всё-таки не бывает. План оказался провален. В начале следующего года прилетела комиссия из министерства и, как и положено, сделала «оргвыводы».

Сняли с работы с понижением в должности заместителя начальника Главкамчатрыбпрома П. М. Макштаса. Т. Г. Калинин, бывшего секретаря обкома КПСС, перевели в аппарат Хабаровского крайкома КПСС, и о дальнейшей его судьбе мне не известно. Перевели в Усть-Камчатск с понижением начальника Петропавловского моррыбпорта А. Т. Херсонского. Надо отдать ему должное — Херсонский работать умел. С заданиями всегда справлялся. Судя по публикациям усть-камчатской районной газеты, для выполнения плана грузоперевозок он умудрялся даже перевозить песок с одного берега на другой. Доработал до пенсии, с почётом ушёл на заслуженный отдых. Его именем назвали морской буксир.

Ш. Г. Надибаидзе перевели начальником Западно-Сибирского рыбтреста. По истечении нескольких лет его назначили руководителем Главсахалинрыбпрома, а после — Дальрыбы. Это был ответственный человек, данное слово всегда держал. Вот что рассказывал ветеран флота, капитан дальнего плавания Александр Осипович Башкирцев: «Шёл слёт передовиков рыбной промышленности. Надибаидзе вручил мне именные золотые часы. А я всю жизнь жил без квартиры. И вот один из сотрудников Дальрыбы говорит мне: сходи, мол, к Шалве Григорьевичу, он поможет. Спустя несколько дней после вручения премии я пошёл на приём к Шалве Григорьевичу. Он сказал, что хорошо меня помнит, и написал на моём заявлении резолюцию: “Неприменно помочь”. А мы в это время

встали во Владивостоке на ремонт. И что бы ты думал? Спустя полмесяца меня пригласили в Дальрыбу и в секретариате вручили смотровую на двухкомнатную квартиру в хорошем районе, на проспекте Столетия. В буквальном смысле через неделю я уже справлял новоселье»...

Вот так и получалось, что Москва, думая и решая за нас, спускала практически невыполнимые планы, а потом завинчивала гайки по полной программе, и летели со своих должностей неплохие, в общем-то, руководители...

Примечание редактора. Пароход «Капитан Чириков» стал «камбаловозом» так. 26 декабря 1951 г. для успешного завершения годового плана добычи Главкамчатрыбпром решил ускорить оборачиваемость траулеров. Чтобы быстро разгрузать их от улова, приёмной базой назначили этот лесовоз Камчатрыбфлота. Теперь ему надлежало отправиться в район реки Озерной на восточном побережье полуострова для приёма и обработки сырца. На пароход погрузили 400 тонн бункерного угля, 200 тонн соли и разместили двадцать пять портовых грузчиков во главе с передовым бригадиром Дуженкиным. В трюмах установили деревянные переборки. «Капитану Чирикову» предстояло принимать сырец и обрабатывать его в полуфабрикат для последующего выпуска кормовой муки. Весь полуфабрикат сдавать в Усть-Камчатске. С Авачинского комбината для руководства всеми работами выделен «ответственный руководитель» — директор Тарьинского рыбозавода Романов, а также по два засольных мастера, приёмщика рыбы и плотника. Бригада грузчиков, теперь ставших рыбообработчиками, оплачивалась сдельно, а если нормы выработки не выполнялись по независящим от неё причинам, то им сохранялась средняя зарплата по порту.

Но план выполнить не удалось, даже с «приписками». Дело о них было шумным. 5 марта 1953 г. областная прокуратура сообщила: «За совершение приписок были привлечены к уголовной ответственности начальник главка т. Надибаидзе и начальник рыбного порта т. Херсонский. В декабре 1952 г. по указанию прокурора СССР уголовное дело производством прекращено. Оба указанных работника наказаны в партийном порядке и с занимаемых должностей освобождены». Директор и главный бухгалтер Озерновского комбината были осуждены, главный инженер Главкамчатрыбпрома Баршев и заместитель его начальника Макштак «за участие в приписках наказаны по нашему представлению в дисциплинарном порядке».

А вот что сообщает справка «О выполнении мероприятий по усилению добычи рыбы, крабов, морского зверя в четвёртом квартале 1953 г.»: «В настоящий момент в Петропавловске имеется только два номерных рефрижератора № 4 и № 6 с суточной морозильной способностью по 40 тонн каждый... при потребности только камчатских траулеров минимум 300 тонн... Уже сейчас, когда подошли с моря только первые четыре СРТ, в Петропавловске образовались значительные трудности со сдачей камбалы, что крайне отрицательно сказывается на материальном и моральном состоянии команд траулеров».

Пожар в Охотском море

Произошло это в начале марта 1953 г. Я в то время работал капитаном на среднем рыболовном траулере «Промысловик» Управления тралового флота.

Расскажу немного об этом траулере. Построили его в Германской Демократической Республике на судостроительной верфи в Штральзунде. Судно имело водоизмещение 255 тонн и главный двигатель марки «Букау-Вольф» мощностью 300 л. с. Мореходные качества траулеров были хорошие, но на них не установили электронavigационные приборы — радиопеленгатор и эхолот. А эхолот был крайне необходим не только как навигационный прибор, но и для контроля местоположения судна во время траления на Явинской банке. Определение глубин при помощи механического лота Томсона отнимало много времени. Электронavigационные приборы стали устанавливать только в 1956 г. А спустя ещё пару лет начали применять и сететрясные машины, правда, вначале на Балтике.

...Мы находились на Северном рыбоконсервном заводе Опалинского комбината под выгрузкой. Ледовые поля отогнало, и на расстоянии примерно миль трёх от берега виднелась полоса чистой воды. Погода наступила ясная, видимость была прекрасная. У нашего борта стоял кунгас, в который выгружали камбалу. Около полудня примерно в шести милях от берега заметили клубы дыма. Вскоре радист Валя Терёхин принёс сообщение, что возле стоящего на рейде танкера «Иртыш» горит кунгас с бензином. Понимая, что если пожар перекинется на танкер, дело примет очень серьёзный оборот, решили немедленно поспешить на помощь. Выгрузку прекратили, кунгас оставили на попечение катера-«жучка» и быстро выбрали якорь. Я дал в машину команду: «Самый полный вперёд!»

По мере продвижения на юг картина стала проясняться. С горящего кунгаса высоко вверх взлетали пустые бочки из-под бензина и взрывались. Подойдя ближе, увидели, что танкер лежит в дрейфе, а неподалёку находится догорающий кунгас.

Случилось следующее. Кунгас с пустыми бочками подошёл к борту танкера. Погрузку бензина вели при помощи шлангов с пистолетами — как на автозаправочной станции. Когда неожиданно запыхали бочки, видя, что экипаж кунгаса, состоявший из двух корейцев, с пожаром не справится, на танкере приняли единственно правильное решение. По команде капитана Л. И. Кужеля кунгасников взяли на борт. Швартовый конец кунгаса обрубили топором. Танкер стал быстро выбирать якорь. На его борту находился бензин, поэтому заниматься тушением огня было очень опасно — могло полыхнуть и само судно.

Подойдя к борту танкера, мы спросили, нужна ли какая-либо помощь. В ответ услышали, что не требуется. Спросили и про причину пожара. А она оказалась такова. В носовой части кунгаса располагался кубрик, в котором стояли две койки и камелёк, служивший для обогрева и приготовления пищи. При подходе к танкеру его не затушили, да и корейцы-кунгасники потом сказали: «Наша кури мала-мала». Так что от чего вспыхнула та самая искра — от камелька или от брошенной папиросы — узнать уже было невозможно. Вот так могла произойти серьёзная авария при элементарной расхлябанности кунгасников.

Экипаж танкера из этого случая сделал выводы. В будущем, если к судну подходил за топливом кунгас и у него шёл дым из трубы камелька, меры принимались сразу и без предупреждения. Эту трубу тут же заливали из шланга забортной водой.

Что же касается «Иртыша», то хочется немного сказать и о нём. В Камчатрыбфлоте в то время работали почти одновременно пришедшие «Иртыш» и «Сунгари». Построенные финскими кораблестроителями, очень добротные сделанные, они радовали глаз. Жилые помещения были обшиты карельской берёзой и красным деревом, в отделке использовали много меди. С особой тщательностью были сработаны штурвалы. Место им, по сути дела, должно быть в музеях. Но этого не случилось. Во-первых, у нас это почему-то не принято, а во-вторых, эти суда при очередной реорганизации передали в Приморрыбпром.

К чему я рассказываю о красоте танкера? Да к тому, что было бы очень жаль, если бы из-за «наша кури мала-мала» это прекрасное судно сгорело бы.



Т. М. Кривоногов в начале 1950-х гг.



Парусно-моторная шхуна Камчатрыбфлота «Глобус», 1950-е гг.



Пароход АКОфлота и Камчатрыбфлота «Якут»



Тренировка молодых штурманов на пароходе «Щорс»,
начало 1950-х гг.



Москва. Красная площадь.
Во время отпуска



Урок в океане. Рядом — молодой
штурман Владимир Брагин



Пароход Камчатрыбфлота «Щорс»



В составе экипажа парохода «Щорс», 1953 г.
(во втором ряду второй справа)

МИНИСТЕРСТВО
РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СОЮЗА С С Р



**УЧЕБНО-КУРСОВОЙ КОМБИНАТ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
КАМЧАТСКОГО БАСЕЙНА**

СВИДЕТЕЛЬСТВО

Настоящее свидетельство выдано тов. Кривоногову Тихоодрису Михайловичу в том, что он окончил курсы

штурманов малого плавания

при учебно-курсовом Комбинате Главкамчатрыбпрома в Петропавловске-на-Камчатке с 1 декабря 1947 по 1 мая 1948 года по программе, утвержденной

М.Р.П. СССР, и получил следующие оценки по дисциплинам:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. <u>Русский язык - три</u> | 8. <u>Навигация и лоция - пять</u> |
| 2. <u>Английский язык - четыре</u> | 9. <u>Морская авиация (теория) - пять</u> |
| 3. <u>Математика - три</u> | 10. <u>Морская авиация (учебн) - пять</u> |
| 4. <u>Желание - три</u> | 11. <u>Морская практика - четыре</u> |
| 5. <u>Судовая механика - три</u> | 12. <u>Температура в воде теории корабля - пять</u> |
| 6. <u>Судовая механика - четыре</u> | 13. <u>Морское право СССР - пять</u> |
| 7. <u>Навигация теория - три</u> | 14. <u>Метеорология и океанология - пять</u> |

Тов. Кривоногов Тихоодрис Михайлович

сдал экзамен с общей оценкой _____ и получил квалификацию _____

Основание: Протокол квалификационной комиссии № 13 от 2 мая 1948 г.

Директор Учебно-курсового
комбината Главкамчатрыбпрома

Председатель квалификационной комиссии

Председатели:

Свидетельство Т. М. Кривоногова об окончании курсов штурманов малого плавания, 1949 г.

Зарплату вернули через суд

Начало января 1955 г. Транспортно-холодильное судно «Мизар», где я был капитаном, стояло в ремонте в ковше рыбного порта. Работы выполняли мастерские Камчатрыбфлота и Тралфлота. Мастерские были убогие, здесь не хватало станков, материалов и прочего. Да оно и понятно. Многое у нас шло не так, как надо.

Посудите сами. В 1952 г. и далее Камчатрыбфлот и Тралфлот стали усиленно пополняться. На смену паровым траулерам пришли суда типа СРТ. Следовало быть готовыми к их обслуживанию, но ничего сделано не было. Мастерская Камчатрыбфлота ютилась на сваях в ковше. Поодаль на территории рыбного порта расположилась и мастерская Тралфлота, оборудованная в старом складе.

В то время в этих мастерских трудился прекрасный электросварщик Ремарчук, великолепно выполнявший работу не считаясь со временем. Но какие бы специалисты ни были бы, они при всём желании не могли справиться с имевшимися объёмами ремонта.

По плану наш ремонт должен был завершиться 15 декабря 1954 г., но стало ясно, что этого не произойдёт. Прораб заявил, что задержка будет только из-за того, что судоверфь опаздывает с ремонтом баллера руля. Для этого требовался токарный станок больших размеров, а на верфи он был один, и на обработку деталей стояла очередь. Наш старший механик Фёдор Митрофанович Рыбальченко выполнил все работы по машине.

Как положено, во время стоянки в ремонте зарплату экипажу выдавали в размере девяноста процентов оклада. При досрочном завершении работ доплачивали разницу до ста процентов. Но практически никогда ни одно судно раньше планового срока не выходило. Подошёл день зарплаты. Посланный за ней третий помощник вернулся обескураженный и заявил, что денег начислили меньше из-за перестоя в ремонте.

На следующий день я отправился в бухгалтерию. Главный бухгалтер пояснил, что, согласно приказу, подписанному начальником управления Павлом Александровичем Демидовым, в случае невыхода судна из ремонта в плановый срок платят половину зарплаты, без учёта того, есть в простое вина экипажа или нет. В качестве основания названа статья Кодекса законов о труде.

Для детального знакомства с ней пошёл в профком и попросил кодекс. После его внимательного прочтения стало ясно, что П. А. Демидов написал самую настоящую отсебятину. В статье, на которую он ссылался, речь шла о простоях другого характера.

Половина зарплаты платится в случае стихийного бедствия, при срыве подачи предприятию электроэнергии в течение одного-двух дней. Наш случай к этому никак не относился. Но главбух заявил, что они уже руководствуются этим приказом два года и никто его из плавсостава не оспаривал.

Взяв кодекс, я зашёл в кабинет Демидова и попытался доказать ему свою правоту. Но Демидов стоял на своём и высокомерно посоветовал мне: «Если не согласны — подавайте в суд». На что получил ответ, что за этим дело не станет. На другой день заявление было написано и отправлено в народный суд. Суд тогда располагался на улице Ленинской в красивом деревянном здании, которое уже давно снесено.

Через пару дней наш иск рассмотрели. Интересы Тралфлота представлял юрисконсульт Е. Логущенко, бывшая городская судья. Судьей на процессе была Сергеева, её имя и отчество я уже забыл, — интеллигентная вежливая женщина. В ходе рассмотрения Сергеева уточняла у меня и председателя судебного комитета суть дела. Но в то же время она задавала вопросы и Логущенко. Например, такой:

— После того как ремонт завершился, команда стала работать меньше или несла вахту в том же режиме? Повар так же варила обед и штурман нёс вахту?

— Да, работали по-прежнему, согласно уставу службы на судах флота.

— Тогда мне непонятно, почему вы со своим начальником решили снизить экипажу зарплату вполтину. Ваши действия незаконны. Отменяйте приказ и верните морякам удержанную сумму.

Через два дня деньги экипажу возвратили.

Но П. А. Демидов и юрисконсульт отменять приказ и не думали: в следующий раз мы вновь получили половину зарплаты. Снова отнесли заявление всё тому же судье Сергеевой.

На этот раз разговор был намного короче. Сергеева спросила одно: «Почему не отменили свой приказ?» Логущенко начала оправдываться. Тогда судья заявила ей, что будет вынуждена вынести частное определение по делу. Через пару дней нам принесли записку от бухгалтера-расчётчика с просьбой прислать третьего помощника за деньгами. Тот принёс положенные девяносто процентов оклада.

В этот же день незаконно изданный приказ отменили, как противоречащий основам трудового законодательства. Подобные дела по ущемлению прав трудящихся случались во многих коллективах. Но никогда я не слышал, чтобы начальник нёс за них ответственность.

Пожар на «Туломе»

Август 1957 г. выдался жарким, что на Камчатке бывает довольно редко. На судовой верфи, как всегда, стоял караван ремонтируемых судов, в том числе и наше. Часть судов находилась в плавучих доках. В одном из них пребывал рефрижератор «Тулома».

Это было прекрасное судно с хорошим ходом. Спустили его со стапелей одной из западногерманских верфей около года тому назад. Судами такого типа уже начал пополняться флот рыбной промышленности. Перед «Туломой» пришла и вступила в строй в Востокрыбхолоде красавица «Яна», которой в 1955 г. командовал Александр Ефимович Миронов. Примерно тогда же из новостроя из Голландии прибыл «Черняховск», его перегонял капитан дальнего плавания Василий Шалобаев. Корабли эти имели очень красивый внешний вид и добротную внутреннюю отделку.

В ремонт «Тулома» попала после аварии, произошедшей в феврале 1957 г. Она следовала с полным грузом рыбопродукции во Владивосток вдоль Курильской гряды. Видимость почти отсутствовала, валил густой снег. С океана катилась крупная мёртвая рыба. Судно оказалось ближе к острову, чем полагали по численности. Начали ощущаться толчки, на которые вахтенный штурман внимания не обратил. Вышедший на мостик обеспокоенный капитан, зайдя с яркого света в темноту, не смог вовремя оценить обстановку. В считанные мгновения произошла катастрофа...

Судно сумели быстро снять с грунта и направили на ремонт в Петропавловск, в док на судовой верфи. Корабелям предстояла громадная работа: следовало вырезать и вытащить для правки листы днища, внутреннюю деревянную обшивку и много изоляции. Во втором трюме удалили часть корпуса и обеспечили доступ из трюма прямо на стапель-палубу дока.

Надо сказать, что эта промасленная и окрашенная обшивка сыграла зловещую роль в разыгравшейся впоследствии трагедии.

В обеденный перерыв из открытого люка второго трюма показалась струя дыма. Поначалу почему-то никто особой тревоги не испытал. Но с каждой минутой дым становился гуще. Первым забеспокоился докмейстер В. Ф. Тиллер — один из старейших работников верфи, человек, дело знающий. На глазах пламя стало разрастаться. Пожар усугублялся тем, что отверстие в днище и открытый люк создали своего рода аэродинамическую трубу.

К доку лихо подкатили несколько пожарных машин. Но воду по шлангам они дать не смогли. Тогда мне почему-то казалось, что

истинную опасность для горящего корабля понимал только один Тиллер. А вода так и не подавалась, хотя время шло.

Через несколько минут возле дока остановилась «Победа». Из неё вышла группа людей в штатском, среди которых был заместитель начальника областного КГБ Борис Георгиевич Лапшин. Стали сбегаться люди. Тиллер в очередной раз спросил пожарных, будет ли вода, иначе он начнёт топить док. И опять начальник пожарной службы заверил его, что воду сейчас подадут. А в это время на лобовой части надстройки краска уже пошла пузырями.

Видя, что воды из шлангов от пожарных не дожидаться, Тиллер взял руководство тушением пожара на себя. Первое, что он сделал, это обложил пожарных трёхэтажным матом и зычным голосом, не терпящим возражений, дал команду: «Док на погружение!»

И ведь на самом деле Тиллер не упустил момента. А момент был действительно страшный, непоправимый. Как медленно тянулось время! Но вот заработали помпы, и потихоньку док стал погружаться в воду. Наконец огонь постепенно погас. Пожар ликвидировали. И это при том, что пожарные машины так и не дали ни одного литра воды!

...Ремонт «Тулумы» занял около полугода. Наконец, восстановленное судно снялось в рейс во Владивосток. Надо сказать, что оно очень долго работало в составе Востоккрыбхолодфлота, в других ведомствах и было списано сравнительно недавно.

Из этой истории видно, что пожар на корабле — это самое настоящее бедствие, а промедление в его ликвидации — вещь непоправимая. Пожар возник по очень простой причине. Горящая горелка бензореза пламенем перерезала шланг. Вытекавший бензин стал заливать лежащую изоляцию. Народу в трюме было мало, не оказалось энергичных и знающих людей. Удачей оказалось то, что руководство тушением пожара взял на себя В. Ф. Тиллер. А понадейся он на пожарных — кто знает, чем бы закончилось это дело...

Загубленный пароход

В предвоенные годы обращали на себя внимание рефрижераторы: равнопалубные суда с очень красивой надстройкой. Их длина достигала 103, ширина — 14,8, осадка — 7,6 метра. Самая большая их ценность заключалась в том, что они были дизельные с главным двигателем фирмы «МАН», одним из лучших в мире. Строились рефрижераторы на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. Первые суда этой серии — «Волга», «Кубань», «Нева» — пришли во

Владивосток в распоряжение Востокрыбхолода, часть — в черноморские порты, где стояли на линии Одесса — Марсель, почему и получили прозвище «марсельцы».

Флот нашей страны нуждался в пополнении. А тут как раз в начале 1930-х гг. в связи с экономическим кризисом в Америке и Западной Европе стали ликвидироваться многие судоходные компании. И вот в начале марта 1935 г. капитана дальнего плавания Е. Д. Бессмертного вызывают в Москву, к наркому пищевой промышленности Анастасу Ивановичу Микояну. Распоряжение Микояна было кратким: «Вы вводите в состав комиссии по закупке судов и приёмке их в Европе. Комиссия находится в Гамбурге. Вам предстоит закупить суда для рыбной промышленности и Дальстроя».

31 марта 1935 г. Бессмертный прибыл в Гамбург и явился к председателю закупочной комиссии Никандру Павловичу Зеленову. Первые транспорты приобрели у судоходной компании «Ганза»: «Иня», «Кижуч», «Терней», «Тунец». В Бремене купили морской буксир «Кит».

К приобретаемым для Дальстроя грузопассажирским судам предъявлялись особые требования: они должны были обладать большой грузоподъёмностью и скоростью. Дело в том, что на этих судах в ближайшем будущем намеревались переместить сотни тысяч, по сути дела, рабов, трудившихся в колымских лагерях за миску баланды и пайку хлеба. Начальник Дальстроя Ян Берзин заявил: «Эти пароходы в освоении Колымского края будут иметь огромное значение». Руководство ГУЛаг с этой задачей справилось.

Первое закупленное для Дальстроя в Голландии судно «Альмело» назвали «Ягода» в честь тогдашнего руководителя НКВД. Когда в 1937 г. его арестовали и расстреляли, судно получило новое название — «Дальстрой». Второе, также приобретённое в Голландии, постройки 1921 г., называвшееся «Бриелле», стали именовать «Джурма». Третье судно голландской постройки 1918 г. «Батое» назвали «Кулу».

В 1937 г. в Англии купили четвёртое судно — кабелеукладчик, тянувший телефонный кабель через Атлантический океан между Европой и Нью-Йорком. Его построили в Амстердаме, поставили на судоремонтную верфь, где отремонтировали и переоборудовали под грузопассажирское, получившее имя нового наркома внутренних дел Николая Ежова. Когда подошла очередь и Ежова расстреляли, судно переименовали в «Феликс Дзержинский». Оно стало флагманом флота Дальстроя НКВД.

12 апреля 1935 г. члены комиссии выехали в Лондон на приёмку крупного пассажирского парохода «Королева Арктики». Построенный в 1909 г., он был в 1928 г. переоборудован под рефрижератор. Размеры этого судна впечатляли: длина 148, ширина 18 метров. Температура в трюмах достигала минус двадцати градусов, судно могло морозить до семидесяти тонн продукции в сутки.

После переоборудования судно стояло на линии Австралия — Лондон. Оно было очень красивое, отделано тропическими сортами дерева, с большим количеством меди: иллюминаторы, глухари, дверные ручки.

После покупки судно поступило в Мурманск к рыбакам. А в 1936 г. его передали во Владивосток, и оно стало флагманом Востокрыбхолода. Теперь оно несло название «Пищевая индустрия». Его экипаж вместе с обработчиками насчитывал четыреста восемьдесят человек. Первым капитаном стал Стефан Иванович Кострубов, очень достойный моряк, в 1936 г. его наградили орденом Трудового Красного Знамени.

В 1940 г. «Пищевая индустрия» вышла на капитальный ремонт в китайский порт Шанхай. На пароходе заменили шесть паровых котлов. Вернувшись из ремонта в начале 1942 г., судно работало в дальневосточных водах и в 1959 г. было передано в Сахалинрыбпром.

Вторым судном, закупленным для Востокрыбхолодфлота, стал рефрижератор «Король Арктики». Поменяв судовладельца, судно сменило и, так сказать, свою «классовую сущность», стало называться «Комсомолец Арктики» — знай наших! Его длина превышала девяносто восемь, ширина — тринадцать метров. Машина развивала мощность 1 340 л. с., валовая вместимость составляла 3 450 тонн, скорость хода — одиннадцать миль в час. Построили его в Голландии, в Амстердаме. В 1943 г. на «Комсомолец Арктики» назначили капитаном А. И. Дудника. Он работал на нём почти до конца войны, а потом был переведён на «Пищевую индустрию».

Время шло. В начале 1950-х гг. за границей стали приобретать новые рефрижераторы. В 1955 г. поступили красавцы типа «Черняховск», «Зеленоград», построенные в Голландии; «Яна», «Кулой», построенные в ФРГ. А потом стали приходиться польские рефрижераторы «Илья Мечников», «Профессор Попов», имевшие скорость двадцать две мили в час.

Наступило время, когда рефрижераторного флота стало с избытком. Дело доходило до курьёзов. Как-то из Владивостока послали команду для приёма и перегона пятитрюмного транспортного

рефрижератора типа «Курган», построенного на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. После ходовых испытаний капитан Зиновий Романович Ковтун и старший механик Пан заявили судостроителям: «Нам такое судно не подходит. Слишком сильно шумят двигатели и сильно вибрирует корпус». Взяли чемоданы и отбыли во Владивосток. Попутно заехали в Москву и поставили в известность Министерство рыбного хозяйства. Но министерство отступить не думало: наняло другую команду и рефрижератор всё-таки во Владивосток перегнало, а потом заставило принять рефрижератор в тамошний флот.

Востокрыбхолод начал передавать свои устаревшие суда в рыбодобывающие организации. С этого времени моряки стали между собой называть его «конторой по торговле флотом».

«Комсомолец Арктики» вошёл в состав нашего Тралфлота в 1957 г. У него была в приличном состоянии машина, паровые котлы и рефрижераторная установка. В то время в Олюторском заливе ловили очень много прекрасной сельди. В бухте Лаврова начали строить береговые перерабатывающие базы.

«Комсомолец Арктики» как раз оказался кстати. Он мог обработать за сутки до ста тонн селёдки. Командовал им капитан Степан Александрович Пирогов, старшим механиком трудился Николай Трякин. Путина прошла успешно. На зиму на судне оставили ограниченное число экипажа. Зимой в этих местах выпадает очень много снега, но команда его своевременно убирала, и поэтому судно благополучно перезимовало.

В 1959 г. судном командовал уже капитан М. А. Васильев. Летом «Комсомольца Арктики» перевели в бухту Имата. Сельди в этом районе тоже было много. Экипаж во главе с капитаном оказался дельным и предприимчивым. Судно действовало успешно: занималось обработкой и тарировкой сельди в ящики. Оно стояло, ошвартовавшись кормой к берегу. Там соорудили временный цех по изготовлению ящиков, для их доставки на борт судна вкопали мачту. На корабельную мачту завели через канифас-блок трос. При помощи парашюта стали доставлять ящики с берега на судно. За навигацию выработали десять тысяч тонн сельди. По мере заполнения трюмов вызывали перегрузчиков, доставлявших прекрасную малосолёную рыбу потребителю. Судно дало Тралфлоту большую прибыль.

Но вдруг начальство решило считать деньги. Кому-то пришло в голову такое «рацпредложение»: «Мы на зиму оставляли “Комсомолец Арктики” с экипажем на борту и платили ему зарплату.

А сейчас давайте поставим его на зимовку совсем без экипажа. И зарплату платить не придётся! Экономия налицо!» Как на грех, в управлении не оказалось человека, который смог бы пресечь это глупое решение. И судно оставили зимовать пустым.

В конце мая буксир «Прилив» под командованием капитана Якова Петровича Кудашова с экипажем для «Комсомольца Арктики» входил в бухту Иматра. К великому изумлению всех, судна в бухте не было! Люди не верили своим глазам. Когда внимательно присмотрелись, то увидели, что возле берега из воды торчат мачты. «Комсомолец» лежал на грунте. Стали гадать, как это могло произойти.

О причинах происшествия мне рассказал второй механик Дмитрий Никифорович Матюнин. На судне была большая надстройка. Когда наступила зима, начались сильные снегопады и пурги. На надстройку и палубу нанесло очень много мокрого снега. Потом наступил холод, и этот снег превратился в лёд. Ведь это Чукотка! В общем, через несколько месяцев судно получило крен, сбрасывать снег было некому. При наличии большого крена вода подошла к иллюминаторам, расположенным внизу, и постепенно стала поступать внутрь корпуса. К концу зимы воды набралось много, и судно, потеряв плавучесть, затонуло. Льды его раздавить не могли, так как в закрытой бухте они не двигались.

Получилось то, о чём говорят в народе: «Жадность сгубила». Сэкономили на зарплате и потеряли рефрижератор. Погибло судно из-за человеческой глупости. Оно могло бы каждое лето вырабатывать по десять тысяч тонн высококачественной жирной сельди и вносить в государственную казну приличные деньги.

«Прилив» спустя несколько дней вернулся в порт, и начальству сообщили о случившемся. Никто расследовать причины гибели не стал. Доложили в Москву, в Минрыбпром, что судно во время зимовки в пустынной Чукотской бухте раздавили льды. И хотя было ясно видно, что оно погибло из-за самого настоящего разгильдяйства и для этого никаких доказательств не требуется, всё «спустили на тормозах».

Навигационная камера

Как-то при встрече в рыбном порту один здешний работник задал мне вопрос: «Когда же у нас была создана навигационная камера?» Поскольку я старожил города и давно связан с флотом, постараюсь ответить на этот вопрос.

До создания навигационных камер их функции выполняли гидрографические отделы флотов. Там же выдавались навигационные карты и другие пособия по кораблевождению. Эти же службы печатали навигационные и справочные карты, описания огней маяков, морские лоции — всё, что было связано с мореплаванием. Работа эта была дорогостоящая, отнимала много времени и труда. Почти ежегодно организовывались экспедиции с привлечением учёных-гидрографов и морских судов. В каждом гидроотделе работали ещё и вольнонаёмные специалисты. Вам, может быть, помнится описанный в рассказе Леонида Соболева Бальтазар Гансович — штурман-девиатор из вольнонаёмных специалистов. По запарке он выдал таблицу остаточной девиации на другой миноносец. В результате этого только чудом удалось избежать серьёзной аварии.

Во избежание подобных неприятностей на Балтийском флоте издали приказ, по которому уничтожение и определение остаточной магнитной девиации компасов вменялось в обязанность военнослужащего, корабельного штурмана. Потом это правило распространилось по всем флотам.

Прообраз нашей навигационной камеры — гидроотдел Тихоокеанского флота размещался на улице Ленинской, возле памятника Чарльзу Кларку, в добротном одноэтажном здании из соснового бруса, расположенном среди берёз. Трудились здесь как военнослужащие — офицеры, так и вольнонаёмные.

В 1946 г. в Камчатрыбфлоте появился специалист на должности резервного капитана. В его обязанности входило получение из гидроотдела карт и пособий по мореплаванию, а также приглашение на борт парохода штурмана-девиатора для уничтожения и определения девиации. Это был капитан дальнего плавания Анатолий Александрович Гонсиоровский, замечательная личность. В 1912 г. окончил одно из лучших мореходных училищ — Рижское. В годы юности Анатолий Александрович плавал на парусниках. Летом они возили груз в Англию и Скандинавию, а на зиму уходили в порты Южной Америки. На Балтике действовала и знаменитая Американская судоходная линия. В Рижском училище преподавали на немецком языке, как и во всех прибалтийских портах. Так что за время обучения и плавания по «заграницам» Анатолий Александрович стал настоящим полиглотом. Да и памятью он обладал феноменальной.

Перед войной Гонсиоровский работал на одном из паровых траулеров. В годы войны, в возрасте уже за пятьдесят лет, его мобилизовали в Военно-Морской флот. Служил военным лоцманом в бух-

те Ахомтен (ныне Русская). Лоцманы проводили от бухты до Петропавловска транспортные суда, прибывавшие с грузом из американских и канадских портов. Работа эта была очень ответственная и важная.

В 1957 г. Анатолий Александрович уехал во Владивосток. Там он очень долго работал в управлении торгового порта. Прожил долгую жизнь — до девяноста восьми лет. (19 апреля 1945 г. А. А. Гонсиоровский был назначен первым начальником школы юнг в Петропавловске. До этого он занимал должность флаг-штурмана отдела боевой подготовки АКО. — *Ред.*).

Годом основания навигационной камеры считают 1949-й, когда из гидроотдела Тихоокеанского флота в Камчатрыбфлот приняли на должность девиатора Василия Ермихина. Это был хороший специалист, жаль только, что он рано ушёл из жизни.

В 1954 г. в рыбный порт прибыл штурман-девиатор Виктор Николаевич Ужинов. Этот прекрасный и грамотный человек читал лекции по теории девиации магнитных компасов в мореходном училище и учебно-курсовом комбинате. Он уже занимал штатную должность девиатора.

В 1954 г. начальником навигационной камеры назначили капитана дальнего плавания Владимира Никандровича Соломко.

Этот очень грамотный судоводитель окончил Одесское мореходное училище, много плавал за границу, хорошо владел английским языком. Во время перегона парохода «Коккинаки» из Европы на Камчатку он сумел приобрести эхолот фирмы «Атлас Верке». Приборы этого типа, в отличие от предыдущих, устанавливались без прорези днища для вибраторов. Эхолот находился в разобранном виде в ящиках.

Владимир Никандрович вместе с радистом занялись переводом инструкции с английского языка и монтажом прибора. За время перехода они его собрали. Никаких навигационных камер в то время в Петропавловском рыбном порту и в помине не было, не имелось и нужных для такой работы специалистов. В начале войны Владимира Никандровича призвали в Военно-Морской флот. Служил в Советской Гавани, получил звание капитана второго ранга и должность начальника водного района. Все вопросы жизни навигационной камеры он решал быстро, грамотно и по-деловому.

Хоть в 1954 г. и назначили начальника навигационной камеры, но своего здания она ещё не имела. В 1957 г. камера расположилась в старом доме бывшей радиостанции в распадке Никольской

сопки. До этого здесь размещались водная милиция и контора Тралфлота. Здание в пять этажей для навигационной камеры построили в 1970 г. Тогда специалисты получили отдельные цехи. В них размещались мастерские для ремонта часов, хронометров, компасов. Радиолокаторы ремонтировали на заводе «Фреза». Получили помещения корректоры, занимавшиеся исправлением карт, морских лоций и других пособий. Появился цех надувных спасательных плотов.

В навигационной камере трудилось много замечательных специалистов. О некоторых надо сказать особо.

Будучи капитаном дальнего плавания, пришёл на должность девиатора Валерий Фёдорович Попов. Он заочно окончил Ленинградский радиотехнический институт. В 1960 г. начальником камеры стал Иван Дмитриевич Кадет — старый кадровый работник АКОФлота, командовавший транспортными судами. Человек он был очень серьёзный. В течение ряда лет на этой должности работал Евгений Аверьев. Он прибыл на Камчатку в 1942 г. после окончания Владивостокского техникума, работал на судах Морлова радистом. Добрым словом поминают здесь и Василия Прокопьевича Тимошенко. Начинал он свой трудовой путь на пароходе «Ительмен» в 1935 г. палубным учеником. Выучился и стал капитаном дальнего плавания.

Долго работал в навигационной камере Пётр Егорович Воробьёв, приехавший на Камчатку в 1935 г., имевший поистине золотые руки. В начале войны его призвали в армию, но вместо фронта направили в оружейную мастерскую. Всю войну он ремонтировал вооружение. Настолько Пётр Егорович был разносторонне одарённым специалистом, что мог наладить всё — и часы, и бинокль, и магнитные компасы. Умел прекрасно сделать нож, красивое топориче, починить автомобильный мотор. А в молодые годы Пётр Егорович был очень хорошим лыжником, участвовал в городских соревнованиях.

Работая много лет бок о бок с коллективом навигационной камеры, следует отметить его хорошую организацию. Возле здания имелась озеленённая территория. Почти все специалисты увлекались лыжами, участвовали в стрелковых соревнованиях. Женщины пели в хоре.

Недавно я посетил навигационную камеру. Здание опустело. Осталось несколько человек, для которых ещё находится работа. Цехи сданы под какие-то конторы. Просто не верится, что жизнь когда-то была здесь ключом. Возродится ли она снова?

Риск — благородное дело

Это случилось в 1947 г. В это время я работал на пароходе «Сима» матросом. Пароход был построен в Германии в 1923 г., имел грузоподъёмность 3 500 тонн, длину 102 метра и скорость хода девять узлов. Суда этого типа, как говорили моряки, были «тяжеловаты» для обслуживания камчатского побережья. Они имели большой расход воды и угля и часто не успевали выгрузиться и погрузиться за один рейс. Если на восточном побережье можно было зайти в одну из бухт и взять воду отличного качества, то на Западной Камчатке бухт вообще нет. Берег унылый и однообразный, вытянутый, как по линейке.

Шла вторая половина сентября. Мы принимали солёного лосося с Колпаковского комбината, что на западном побережье. Из-за отсутствия бочкотары рыбу в трюмы грузили навалом. Чтобы она не «подпарилась», в третьем и четвёртом трюмах туннель гребного вала обшили досками. Часть рыбы затаривали в ящики.

«Симой» командовал Алексей Андреевич Гринько, работавший в АКО с 1932 г. Уголь на судне ещё имелся, но вода подошла к концу. Следовать за ней на Восточную Камчатку — значит, потерять много времени и сорвать рейс.

Утром на борт на катере прибыл директор рыбозавода Руснак и направился к капитану. О чём они совещались, мы, конечно, не знали. Но вот Гринько поднялся на мостик и дал команду: «Приготовиться к швартовке. На корме разнести швартовые, приготовить ручной лот!»

К корме подошёл катер. Мы, конечно, были удивлены. Швартовка оказалась необычной. Уж что-что, а швартовался Алексей Андреевич всегда лихо и красиво. Он отдал оба якоря и, подтравливая якорь-цепи, пошёл кормой к берегу. На корме второй помощник капитана Семён Чуприна скомандовал: «Подать швартовый конец на катер», — и тот подошёл близко к берегу и передал его курибанам.

Концы с парохода с помощью заводского катера и курибанов завели за мощные бидели-мертвяки на берегу, и скоро «Сима» оказалась ошвартованной кормой к берегу. В это время ручным лотом набрасывали глубину. Оставив минимальный запас глубины, выбирать швартовы прекратили и положили их на кнехты.

Сразу же плотник Николай Дятчин и матрос Иван Мухин начали проводить на берег шланги. Помог в этом опять же катер. Довольно быстро вода пошла в танки парохода. Пошла, несмотря

на низкий уровень пресного озера на берегу и высоченный борт парохода. Дело в том, что директор рыбозавода уверил нашего капитана: паровая донка-насос в котельной рыбозавода создаст необходимое давление в шлангах. Руснак оказался верен своему слову — налившиеся упругостью шланги, словно щупальцы-присоски чудовищного животного, час за часом надёжно сосали воду. За двое суток мы взяли, если мне не изменяет память, четырёхста тонн воды.

Следует сказать, что, несмотря на спокойную погоду, капитан распорядился принять и меры безопасности. Машина была в постоянной готовности, чтобы в случае шторма сняться с якорей и отойти от берега. Старшим механиком был Пётр Степанович Колесников, вторым — Анатолий Дворников, третьим — Иван Крайнов, третьим штурманом — Константин Григорьев, боцманом — Александр Гришанович. Молодыми матросами были Паша Бикерин, Володя Ключков, Боря Макаров, Кеша Альков, Павлик Насонов, Коля Максутов, Костя Образцов. Все, что называется, выкладывались до последнего, понимая, какое сложное и ответственное дело совершают они под командой капитана Гринько.

Погрузку продолжили, завершили её в октябре и снялись в Петропавловск, где приняли бункер угля, затем пошли во Владивосток. За помощь, оказанную при приёме воды, капитан Гринько принял от колпаковцев всю выработанную ими продукцию, сверх разрядки. В то время это была услуга необыкновенной важности. К тому же и «Сима» сумела полностью загрузиться рыбопродукцией, а её экипаж блестяще выполнил рейсовое задание. Так завершилась эта уникальная операция по приёму воды на западном побережье.

Громаднейшую ответственность брал на свои плечи капитан Гринько в те памятные для меня сентябрьские дни.

...Прошло лет пятнадцать. Гринько уже работал в Приморьрыбпроме, командовал пароходом «Тунец». Как-то он зашёл в Петропавловск. Я заглянул в гости к своему старому капитану. Как водится, начался разговор о прошлом. Я не выдержал и спросил Алексея Андреевича, поощрил ли его за эту бункеровку начальник флота Павел Дмитриевич Киселёв. Ведь дело было сделано большое.

— Нет, — ответил он. — Я принёс ему и схему постановки в Колпаково. Он посмотрел и сказал: «Не могу я тебя поощрить. Ведь, глядя на тебя, полезут на это рискованное дело другие. У тебя получилось хорошо, а у других может получиться плохо,

и пароход окажется на берегу. А потом прокурор скажет: “У тебя капитаны слишком рискуют, а ты им премии даёшь”. Я тебе премии за это не дам, но и выговора тоже». После я поразмыслил и пришёл к выводу, что в этом случае Павел Дмитриевич поступил правильно.

Прошло лет двадцать. Я, будучи капитаном, подошёл в Колпаково с грузом продовольствия. Место было памятное по бункеровке «Симы». Решил рассказать своим штурманам об этом случае, но молодые ребята мне не поверили: «Тимофей Михайлович, вы нас разыгрываете». У борта стоял катер, и я обратил внимание на его пожилого капитана. Спросил его, давно ли он здесь работает и помнит ли, как «Сима» брала воду. Старик ответил: «Работаю с сорокового года. Бункеровку “Симы” помню отлично, ведь я в то время тоже работал на катере и заводил на берег швартовные концы».

Моя репутация была спасена.

Старый пароход «Сима» в 1955 г. по распоряжению Минрыбпрома передали Приморрыбпрому. Там он был переоборудован и работал в качестве плавбазы ещё несколько лет.

Уроки и способные ученики

Как всем известно, Камчатка — край рыбный. В процентном отношении большую часть улова давало и даёт Охотское море. Но море это беспокойное, с частыми штормами и туманами. Зимой тяжёлая ледовая обстановка затрудняет грузовые работы.

Часто получалось так, что у старых пароходов не хватало то бункерного угля, то пресной воды. Поневоле приходилось прерывать рейс и возвращаться в Петропавловск. Весь западный берег Камчатки не имеет ни одной бухты, поэтому работать приходилось на открытых рейдах. Хорошо ещё там, где у катеров есть возможность заходить в реки — Большую или Воровскую, в Кировск. Часто суда получали повреждения во льдах.

Мне вспоминается рейс небольшого старого парохода «Барнаул». Грузоподъёмность его была 1 200 тонн, работал он на угле и имел паровую машину мощностью 850 л. с. Построили пароход в Германии в 1919 г., Советскому Союзу он достался в качестве трофея в 1946 г., в счёт репараций. В Германии судно принял капитан дальнего плавания Владимир Петрович Зеньков, и в караване с ещё тремя парусно-моторными шхунами в 1947 г. «Барнаул» пришёл в порт приписки — Петропавловск-Камчатский. Рейс был длительный,

караван миновал Панамский канал. Скорость хода шхун составляла шесть с половиной узлов.

По прибытии на Камчатку пароход поставили на нашу Петропавловскую судовой верфь. Получив основательный ремонт, «Барнаул» вступил в состав Камчатрыбфлота. Он, как говорят, пришёлся здесь ко двору. Преимущество его было в том, что небольшая грузоподъёмность позволяла быстро выгрузиться и при случае взять полный груз рыбопродукции.

На пароходе подобрался работающий и дружный экипаж. В описываемое время судном командовал капитан дальнего плавания Семён Васильевич Чуприна. В феврале 1956 г. «Барнаул» подошёл на рейд Крутогоровского рыбокомбината. Перед глазами моряков предстала безрадостная картина — пронёсшимся циклоном все постройки замело до самых крыш. Плавсредства на берегу тоже были занесены снегом. Вскоре из речки вышел один катерок. Но что он, слабосильный, мог сделать? Казалось, что положение безвыходное. На рейде уже находились три парохода Дальневосточного пароходства. Значит, простой будет длительный, это неизбежно.

После обеда в штурманской рубке собрались все судоводители. Вскоре радист позвал капитана в радиорубку на переговоры с дирекцией комбината. Через полчаса в штурманскую зашёл Семён Васильевич и в шутилой форме спросил:

— Ну, как, братцы-мореходы, поможем рыбокомбинату?

Штурманы недоуменно уставились на него, посчитав это очередным розыгрышем. Но капитан говорил серьёзно. Он ввёл помощников в курс дела:

— Дирекция попросила капитанов судов помочь снять с берега катера. Капитаны запросили буксиры такой длины, которой у комбината нет. У нас буксир есть, правда, не такой длинный. Но мы применим хитрость и смекалку.

И он объяснил свой замысел. Через некоторое время по пароходу разнеслись команды. Пар подняли «на марку». Старший механик Ильяшенко спустился в машинное отделение. Старший помощник капитана Валерий Попов встал на мостике. Поскольку переносных радиостанций в то время, понятно, ещё не было и в помине, он, знавший, как и многие моряки в то время, семафорную азбуку, осуществлял связь между пароходом и берегом флажками. Молодому второму помощнику Грише Головкину был поручен контроль глубины под кормой, а третий штурман, Гена Мезенцев, был рядом с Семёном Васильевичем на мостике.

«Барнаул» по команде Семёна Васильевича отдал оба якоря и, потравливая их, пошёл кормой к берегу, тот в этом месте был приглубый. На корме второй помощник измерял глубину ручным лотом. Оставив безопасную глубину, судно, прекратив травить канаты, остановилось. Здесь помог катер, который завёл буксир на берег, подав его за брагу катера. А дальше — дело техники. Подбирая канаты и дав ход машиной, «Барнаул» начал стаскивать катера в воду. Следом за первыми катерами пошли плашкоуты. В общем, дело двинулось.

Посмотреть на эту невиданную дотоле в Крутогорове операцию высыпало всё население посёлка. А любоваться было чем! Работа на «Барнауле» была организована, как в хорошо сыгранном оркестре. За короткое время все плавсредства были спущены на воду. Комбинат был готов к работе. Поскольку «Барнаул» оказал ему неоценимую услугу, то предприятие стало обрабатывать его в первую очередь. Видя такую картину, капитаны других судов стали жаловаться в Главкамчатрыбпром о нарушении порядка очереди. Но, поняв суть дела, там никаких «мер воздействия» к дирекции комбината и капитану «Барнаула» принимать не стали. Поскольку эта работа была связана с риском и всю ответственность капитан Чуприна брал на себя, то работники Главкамчатрыбпрома в дальнейшем не вмешивались.

Картина повсюду была одинаковая, и на следующих комбинатах пришлось выполнять то же самое. Убедившись, что Чуприна делает большое и нужное дело, хоть и нарушая инструкции по мореплаванию, Главкамчатрыбпром дал указание директорам комбинатов платить экипажу «Барнаула» за каждый спущенный на воду катер. Таким методом «Барнаул» снял катера и плашкоуты в Колпаково, Кихчике и других пунктах. Не обошлось и без приключений. Чтобы удобнее было спускать катера, в их носовой части автогеном прорезали круглые отверстия, куда вставлялся строп. Это убыстряло работу по заводке буксира. Но когда однажды стаскивали один из катеров, его корпус оказался сильно примёрзшим к берегу. Он не выдержал, и вырвало кусок носовой части. Правда, комбинатские электросварщики повреждение быстро исправили.

Об этой большой работе парохода «Барнаул» узнали все моряки Камчатрыбфлота. Капитану и экипажу судна вынесли благодарность. Встретившись вскоре в порту с Семёном Васильевичем, я по-дружески поздравил его со столь блестяще проведёнными операциями. «Но ведь нас чему-то научил Алексей Андреевич Гринько, — ответил он мне. — Ты ведь должен помнить, как мы на “Симе”

брали воду в Колпаково с берега. А “Сима” ведь тоннажем была крупнее “Барнаула”».

Я, конечно, хорошо помнил, что Семён Васильевич в то время был вторым помощником капитана. Так что урок, преподанный в своё время Алексеем Андреевичем, опытейшим капитаном, не прошёл даром, а был использован талантливым учеником, причём творчески — в ином месте и в других условиях. Но, конечно, Семён Васильевич, сославшись на опыт учителя, из скромности о собственной заслуге умолчал. Поэтому надо сказать о нём особо.

Семён Васильевич Чуприна — потомственный моряк. К морской жизни он начал приучаться с детских лет, плавая со своими четырьмя братьями на Азовском и Чёрном морях. Перед войной приехал на Камчатку. Работал капитаном катера на западном берегу Камчатки, а позже и капитаном флота. Потом трудился в Камчатрыбфлоте, где шлифовкой его природных судоводительских способностей занимались такие специалисты, как уже упомянутый смелый и решительный А. А. Гринько, грамотный и степенный П. А. Глинский, интеллигентный и спокойный М. Е. Зеленский, который впоследствии многие годы работал капитаном Находкинского рыбного порта — одного из крупнейших в стране.

Работая вторым помощником на крупнотоннажных судах Камчатрыбфлота и перевоза мелкие партии генерального груза, С. В. Чуприна мог так организовать работу судовых тальманов, что у него не было ни одного случая недостачи. А это высшая аттестация грузового помощника. В 1950 г. его назначили старшим помощником капитана парохода «Ительмен», шедшего на капитальный ремонт в Японию. В то время посылали за границу далеко не каждого. Командуя после этого шхунами, теплоходами, он всегда справлялся с выполнением плана грузоперевозок.

В 1955 г. Семён Васильевич окончил курсы штурманов дальнего плавания. Это был первый выпуск школы усовершенствования кадров командного плавсостава (так одно время назывался учебно-курсовой комбинат Главкамчатрыбпрома). Хорошее знание условий плавания на Камчатке помогало ему успешно справляться со всеми задачами. Например, когда он командовал небольшим трёхсоттонным буксиром «Храбрый», то благополучно привёл из Николаевска-на-Амуре плот-сигару объёмом пятьсот кубометров для колхоза имени В. И. Ленина.

Был Семён Васильевич человеком обаятельным, любил пошутить сам и ценил чувство юмора в других. Работалось и жилось рядом с ним легко. Недаром и сейчас, спустя много лет, с теплотой

в голосе его вспоминают Валерий Попов, Геннадий Мезенцев и другие бывшие его штурманы, многие из которых стали известными капитанами. Жаль, что очень рано оборвалась жизнь Семёна Васильевича Чуприны — большого и бескорыстного труженика моря.

Порядочный прокурор

Шёл июль 1957 г. В рыбном порту скопилось много катеров, барж и всякой прочей мелочи. Создавалось впечатление, что в порту словно не повернуться. Как-то нагрянуло высокое начальство, было страшно возмущено и строго спросило:

— Почему допустили такой хаос?!

— А что делать? — вздохнули начальник портового флота Зверьков и капитан рыбного порта Г. Г. Бережков.

— Как что делать? Отправьте весь этот хлам на рыбокомбинаты. Может быть, там пригодится. Да и порт очистим.

Но, как увидит читатель, порой самое благое намерение оборачивается неприятностями и настоящим злом.

Нашему пароходу «Шелехов», отходящему в Усть-Камчатск, дали задание: взять на буксир и доставить туда композитный катер РК-10. Поясню, что катер называется композитным потому, что имеет стальные шпангоуты и дощатые обшивку корпуса и палубу. Обшивка и палубный настил крепились к шпангоутам и бимсам болтами. Катера имели двигатели мощностью 50—70 л. с. Строил их Николаевский-на-Амуре судостроительный завод. Этих катеров в своё время соорудили много. Работали они на комбинатах, да и в Петропавловске их тоже имелось не менее десятка.

Получив рейсовое задание, вышли на рейд. Вскоре к борту подвели катер. Первого взгляда было достаточно, чтобы определить, что это судёнышко многое повидало на своём веку. Было видно, что оно наспех получило поверхностный ремонт. Корпус снаружи замазан краской, а палуба подконопачена и залита варпеком.

Капитаном в этот рейс шёл Павел Романович Аксёнов. Я занимал должность старшего помощника. На наше замечание, что катер подозрительный и как бы он у нас дорогой не утонул, Зверьков ответил, что катер, действительно, не новый. На это есть судовые документы. А отправляем мы его в Усть-Камчатск по распоряжению начальника отдела флота Главкамчатрыбпрома. Так что с нас взятки гладки. Ничего не оставалось, как сниматься в рейс.

По выходе в море погода нам благоприятствовала. Прошли мыс Шипунский. Но при подходе к мысу Кронуцкому пошла сильная

крупная мёртвая зыбь. Катер стал зарываться в воду. Сбавили ход. Тот стал вести себя немного лучше. Но тут налёг густой туман. Подошли на рейд Усть-Камчатска и в тумане на глубине двадцати метров в шесть часов утра отдали якорь. С началом рабочего дня полагали выбрать буксир и подготовить катер для отправки новому владельцу — сплаврейду, находившемуся в ведении треста «Камчатлес». Его контора располагалась на реке Камчатке.

К восьми утра команда стояла по местам. Начали выборку буксира. Туман разошёлся, видимость улучшилась. Но, к нашему великому изумлению, катер исчез. Начали подбирать буксир. Наконец, показался корпус катера. Оказывается, он был затоплен и лежал на грунте.

Подвели катер к борту. Из водоотливных средств мы имели только один допотопный ручной пожарный насос. Начали откачивать из катера воду. Тот стал удерживаться на плаву, но по мере того, как прекращали откачку, снова начинал тонуть. Наше счастье, что на море стоял полнейший штиль. Дали телеграмму в контору сплаврейда, чтобы прислали буксир и забрали катер, пришедший в их адрес. Но в сплаврейде, судя по всему, работали люди с юмором. Они ответили, что никакого катера не просили, у них имеются прекрасные стальные суда. Поэтому посоветовали нам обратиться к тому, кто этот катер заказывал. Мы поставили в известность управление флота, аварийную инспекцию Главкамчатрыбпрома и капитана рыбного порта Г. Г. Бережкова. Сообщили и капитану Усть-Камчатского порта Мишину.

Прошли ещё сутки. Откачка воды из катера продолжалась почти непрерывно, с небольшими перерывами. На третьи сутки к борту подошёл морской буксир «Арбат». Капитаном на нём был Владимир Иванович Афанасьев. Он приблизился к катеру, опустил шланг в его корпус и быстро откачал воду. Но как только откачку воды прекратили, судёнышко вновь начало тонуть. На четвёртые сутки Афанасьев взмолился, что ему надо идти на север и стоять далее он не имеет возможности. Наконец, на пятые сутки прибыл на своём катере капитан порта Мишин. Решили взять РК-10 под борт, завести его в реку и выбросить на мель напротив конторы сплаврейда, если, конечно, он дорогой не утонет. Потом оформить в поссовете морской протест. Катер сумели благополучно завести в реку, посадили на мель, закрепили за торчащую сваю. Коносамент на доставленный катер работники сплаврейда, конечно, не подписали. В поссовете мы оформили морской протест и прибыли на судно.

Но волокита ещё только начиналась. Нужно было готовить за каждую вахту выписки из судового журнала, объяснение об аварийном происшествии капитану рыбного порта Г. Г. Бережкову, начальнику аварийной инспекции Главкамчатрыбпрома Г. Т. Ленскому, в свою флотскую инспекцию, ещё и в транспортную прокуратуру. По приходе в порт закрутилось бюрократическое колесо.

При посещении аварийной инспекции первый вопрос нам задал Г. Т. Ленский: «Расскажите, как вы утопили катер». На что ему сразу же ответили: «Мы его не топили. А рассказать, как он затонул, мы можем». На что он обиделся и сказал: «Посмотрю я, как вы будете отвечать в транспортной прокуратуре!»

Нас вызвали и в транспортную прокуратуру. Туда же пригласили и работника аварийной инспекции. Здесь мы стали свидетелями удивительного разговора. Оказывается, и в прокуратуре бывают порядочные и добросовестные люди, что обычно встретишь довольно редко.

Работник прокуратуры, к нашему удивлению, начал «долбить» не нас, а аварийного инспектора: «Скажите конкретно, кто заказывал катер в адрес сплаврейда? Как фамилия этого руководителя?» На этот вопрос инспектор ответить, естественно, не смог. Понёс какую-то околесицу, что порт надо очищать от ненужных судов и тому подобное, что указание давал начальник отдела флота и его распоряжения они обязаны выполнять. Потом работник прокуратуры спросил его, почему нет толковой инструкции о буксировке, почему отсутствуют переносные водоотливные средства, такие, например, как мотопомпы? Вопросы сыпались один за другим. Но толкового, вразумительного ответа на них не последовало.

В конце беседы работник прокуратуры подвёл итог: «Мне кажется, что надо начинать серьёзный разговор, и начинать с ваших руководителей. В первую очередь — с В. Н. Каленова, начальника Главкамчатрыбпрома». На этом разговор закончился. Аварийный инспектор выскочил из прокуратуры как ошпаренный.

После этого нас вызывать для разбора перестали. Приказа об этом аварийном происшествии я не видел. Но спустя два месяца вышла инструкция, где было расписано всё: правила буксировки, снабжение буксирными тросами, аккумуляторными фонарями, водоотливными средствами и многое другое. Ясно было одно: основательную нахлобучку за непродуманные приказы кто-то из начальства всё-таки получил.

Прошло после этого уже более сорока лет, но помнится, словно было вчера.

Гибель «Караги»

Недавно в газете «Вести», в рубрике «Камчатка. Век двадцатый», я наткнулся на коротенькую заметку: «21 февраля 1966 г. затонул в море от обледенения средний рыболовный траулер “Карага” вместе с командой, состоящей из двадцати четырёх человек, и двумя инженерами-испытателями нового трала Юрием Архиповичем Шевченко и Владимиром Ивановичем Каманиным».

Эта коротенькая заметка всколыхнула в моей памяти печальные воспоминания. Старпомом на «Караге» был мой соученик по заочному отделению мореходного училища в 1965 г. Владимир Шеховцев. За несколько дней до гибели судна он получил в отделе кадров назначение на «Карагу». Попросился туда сам, потому что пришла пора менять рабочий диплом на звание штурмана дальнего плавания. А «Карага» как раз частенько ходила в дальний район для поисковых работ. Вот ведь судьба человеческая! Не знаешь, где найдёшь, где потеряешь...

Во время упомянутых событий я был капитаном транспортно-холодильного судна «Мизар» Управления тралового и рефрижераторного флота и находился примерно в одном районе с «Карагой».

Но начну по порядку. Мы с полным грузом снялись в район Озерновского комбината. После выгрузки в Озерной должны были взять груз продукции в Охотоморской экспедиции.

Заранее предупреждаю читателя о том, что с момента описываемых событий прошло сорок лет, и многое в памяти не сохранилось, так что, может быть, немного напутаю в датах.

19 февраля к вечеру мы проходили остров Уташуд. Радист принёс метеопрогноз на следующий день. Он был неутешительным: ожидался ветер силой до десяти баллов. Поскольку при такой погоде в Озерной делать нечего, я решил отстояться в бухте Русской. Изменил курс, и к полуночи мы были уже в бухте. Ветер набирал силу, мы отдали оба якоря в вершине бухты и стали ждать улучшения погоды.

На следующий день утром бухта Русская напоминала крошечный ад. Дул ураганной силы ветер от норд-веста, стоял сильный мороз. Сила ветра была такова, что когда штурман на мостике чуть приоткрыл дверь, её тут же порывом ветра ударило о дверной косяк. От удара от дубовой двери отвалилась царга.

После полудня наступило кратковременное затишье. В бухту зашёл отстояться краболов «Сергей Лазо» Кработреста. Отдал якорь и оказался носом на выход из бухты. Не прошло и часу времени, как сильным порывом ветра его прижало к берегу. Отойти он,

естественно, не мог. Прошло менее получаса, как он запросил помощи у рыбного порта: «Имею контакт с берегом. Прошу выслать два мощных буксира для оказания помощи». Рыбный порт ответил, что буксиров не имеет и помочь не может.

Шло время. Дело близилось к вечеру. Стало заметно, что краболов начинает крениться. Крен уже достиг примерно десяти градусов. Дело в том, что правым бортом краболов основательно прихватил грунта. Положение стало критическим. Но бывают же чудеса на свете! Вдруг неожиданно рванул порыв ветра с правого борта, и краболов как пушинку оторвало от берега. На нём, надо отдать должное экипажу, быстро выбрали якорь, и краболов сразу дал ход и пошёл в море. Вот как получается в жизни: спасительная гавань могла стать местом серьёзной аварии.

На другой день погода продолжала бушевать. Снова сильный мороз сопровождался ветром. При уменьшении силы ветра мы получили указание сниматься в порт. Пошли, придерживаясь ближе к берегу.

В порту узнали, что СРТ «Карага» сильно обледенел, пытался зайти и отстояться в бухте Вестник. Но немного недотянул. Судно потеряло остойчивость и моментально затонуло недалеко от острова Уташуд, на глубине метров тридцати. Судя по всему, спастись у экипажа не было возможности. Стояла ночь, и судно пребывало как бы в ледяном панцире. Да и, очевидно, у капитана была уверенность, что до спасительной гавани он дотянет. Но этого так и не случилось...

Рыбаки никак не могут получить ответ на мучающий их вопрос. Судно затонуло на сравнительно небольшой глубине. Почему его не пытались поднять? Ходили разговоры о том, что работала военная водолазная партия и из членов экипажа подняли только одного — начальника рейса Юрия Архиповича Шевченко. Так ли это? Ни подтвердить, ни опровергнуть этого никто не может.

В этот жестокий шторм попали несколько наших СРТ, бывших на переходе. Хорошо помню, что среди них находился СРТ «Семипалатинск», капитан Андрей Путилов. Он долго работал в Тралфлоте, затем капитанил на БМРТ и одно время трудился лоцманом рыбного порта. Сейчас я его уже долго не встречаю, наверное, уехал на материк.

Спустя примерно полмесяца в Управлении тралового и рефрижераторного флота был оглашён приказ. Отличившихся в борьбе со стихией рыбаков наградили ценными подарками, в основном фотоаппаратами, часами и средневолновыми радиоприёмниками.

...Прошло уже сорок лет со дня этой катастрофы. Может быть, сейчас настало время внести ясность и рассказать правду, почему «Карагу» не стали поднимать? Тогда даже не все знали о произошедшей трагедии, только моряки и их родственники. Конечно, трудно представить себе в то время идущую по городу похоронную процессию из двадцати с лишним гробов. Подобные трагические происшествия просто замалчивали. Был ли в этом смысл, сейчас сказать трудно. Такова, видно, судьба моряков. Недаром же пелось в старинной песне: «Жизнь ты моряцкая, доля незавидная, как тяжела и горька...»

Выше я писал, что, по слухам, с затонувшего судна подняли только одного человека — Юрия Архиповича Шевченко. Спустя несколько дней после публикации в газете в редакцию позвонил один из читателей. Он сказал, что подняли другого человека, тоже инженера-испытателя нового трала — Владимира Ивановича Каманина. Для остальных моряков с этого судна «Карага» стала братской могилой...

Ещё через некоторое время, перебирая старые бумаги, я натолкнулся на заметку из газеты «За высокие уловы» (ныне «Рыбак Камчатки») за 1966 г. Называлась эта заметка «Подарки за мужество». Приведу её полностью:

«Уже сообщалось, что в ночь на 21 февраля 1966 г. по восточному побережью Камчатки прошёл циклон с ураганным ветром, скорость которого достигала 51 метра в секунду.

Застигнутые ураганом траулеры “Кавран”, “Семипалатинск” и “Кит” подверглись сильному обледенению. Образование льда на надстройках, палубах и такелаже было настолько интенсивным, что экипажи судов, работая непрерывно на околке льда, не могли справиться с обледенением, вследствие чего появилась опасность потерять остойчивость.

Положение усугублялось ураганным ветром. Крен судов достигал пятидесяти пяти градусов.

Несмотря на такую чрезвычайно тяжёлую обстановку, экипажи СРТ “Кавран” и “Семипалатинск” вышли победителями из схватки со стихией. Капитаны траулера “Кит” т. Киселёв и транспортно-холодильного судна “Мизар” т. Кривоногов для предупреждения обледенения судов приняли правильное решение переждать плохую погоду в укрытии.

Недавно в красном уголке управления собрались моряки, которые в ту тревожную ночь проявили выдержку и смелость в борьбе

с разбушевавшейся стихией. Согласно приказу по управлению им были вручены ценные подарки.

Почётные грамоты и фотоаппараты “Киев-4” получили капитаны судов “Семипалатинск” и “Кавран” А. С. Путилов и Б. Ф. Баулин. Почётными грамотами и фотоаппаратами “Зоркий” награждены боцман судна “Ковран” В. Г. Титякин, третий штурман СРТ “Семипалатинск” М. А. Уренев, начальник радиостанции “Семипалатинска” В. П. Харитончик.

Транзисторные приёмники и почётные грамоты вручены помощнику тралового мастера траулера “Кавран” Н. П. Беккерову, рыбному мастеру этого судна А. М. Бурлакову, матросу А. Ф. Недзёмовскому, старшему механику СРТ “Семипалатинск” А. С. Дидуху, рыбному мастеру В. А. Игнатенко, помощнику тралового мастера В. Н. Быкову. Наручными часами “Слава” награждены матрос СРТ «Кавран» А. И. Пономаренко и траловый мастер СРТ “Семипалатинск” Г. П. Федорко.

Почётные грамоты и киносъёмочные камеры “Спорт” получили траловый мастер “Каврана” М. С. Каталов и матрос “Семипалатинска” В. З. Сербушан.

Настольными часами “Маяк” и почётной грамотой награждён второй механик Н. Н. Сопронов. Почётные грамоты получили семнадцать человек.

Кроме этого ценные подарки вручены капитанам СРТ “Кит” и ТХС “Мизар” С. Т. Киселёву и Т. М. Кривоногову.

Вот такая заметка. И обратите внимание — ни слова о «Караге»! Отметили мужество и героизм выживших, но даже не упомянули о погибших моряках!

Сейчас многие говорят, что в последнее время стало больше аварий и катастроф. Да не больше их стало, просто сейчас об этом разрешили говорить. А раньше подобные вещи, особенно связанные с гибелью людей, просто замалчивали.

Время было такое. Советский Союз должен был выглядеть как самое счастливое и безопасное государство, где гибель людей в мирное время просто невозможна. История «Караги» — один из примеров издержек такой пропаганды.

Что ж, бог им судья, а погибшим морякам — вечная память!

Примечание редактора. Скорбный список жертв стихии с «Караги» ныне нанесён на одну из памятных досок, установленных в центре города на Аллее морской славы, напротив здания бывшего Управления тралового и рефрижераторного флота.

Отказ можно отрезать

Шёл февраль 1966 г. Подходила к концу выгрузка в Кихчике. Море уже затянуло льдом. Нам нужно было следовать на север, в Ичу. И тут ко мне обратился с просьбой директор Крутогоровского рыбокомбината:

— Тимофей Михайлович! Наш катер «ЖК» уже два месяца находится на работах в Кихчике. Сейчас у него вышел из строя двигатель. Его надо прибуксировать сюда, в Крутогорово, всё-таки здесь у моряков семьи. Да и катер нужно отремонтировать.

— А почему вы не попросите аварийно-спасательный буксир Сахалинрыбпрома «Декабрист»? Он здесь как раз патрулирует и эту работу сделает в два счёта.

— Да сделает-то он её сделает. Но ведь он возьмёт за эту работу столько, что разденет и разует комбинат полностью. Ведь у него очень высокие расценки.

— Ну, а нам-то вы что-нибудь заплатите?

— А как же!

— Я вас прошу учесть, что идти мне по пути в Ичу. Но дело в том, что обстановка ледовая, а у нас судно транспортное и буксирной лебёдки нет. Поэтому при необходимости, когда мы застреваем во льду, нам приходится выбирать буксир вручную, в ледяной воде. А это очень тяжело.

— Я вам гарантирую оплату экипажу в размере двухнедельного оклада!

— Ну, ладно. Давайте радиogramму с просьбой о буксировке, чтоб всё было официально, и мы приступаем к работе.

Через час радиogramма лежала у меня на столе: «Капитану транспортно-холодильного судна “Мизар” Кривоногову. Просим взять на буксир катер “ЖК” и доставить в Крутогорово. Оплату в пределах двухнедельного оклада гарантируем».

Расстояние до Крутогорово невелико. На следующие сутки катер доставили по назначению, документы на буксировку были оформлены с соответствующими подписями и печатями. Дело оставалось за малым — получить честно заработанные деньги. Но это оказалось сделать не так-то просто.

По приходе в порт отправился в бухгалтерию. Там получил указание: «Идите и утрясите это дело в службе мореплавания». Пришёл к капитану-наставнику С. И. Пронину. Показал все бумаги. Он их посмотрел и сказал, что надо получить визу начальника отдела флота Камчатрыбпрома В. Г. Очеретина.

Там меня неожиданно огорошили. Дело в том, что накануне вышел приказ по Минрыбхозу, завизированный отделом труда и зарплаты. Отныне оплата за буксировку и другие работы в рамках одного ведомства отменялась. То есть, теперь наш экипаж не мог получить денег за работу, выполненную для рыбокомбината, поскольку все мы относились к одному ведомству — Камчатрыбпрому.

В. Г. Очеретин взял моё соглашение на оплату с директором рыбокомбината и наложил резолюцию: «Отказать». Возмущаться и что-то доказывать было бесполезно. Получается, мы оказали комбинату просто дружескую услугу.

И тогда у меня мелькнула мысль: а не попробовать ли ещё один вариант? Резолюция «Отказать» была написана в верхней части листа с нашим соглашением. Мне ничего не оставалось, как отрезать эту строчку.

С чистым соглашением я опять прибыл к С. И. Пронину.

— Ну, как дела? — спросил он.

— Всё в порядке. Начальство вмешиваться не стало. Очеретин сказал, что раз вы с директором договорились, то и выставляйте сами счёт комбинату.

Пронин всему сказанному поверил и дал команду в бухгалтерию. Счёт был выставлен, и через неделю экипаж получил заслуженное двухнедельное вознаграждение.

Вот так приходилось «выдирать» свои кровно заработанные деньги из управления флота.

Как погубили Жупановский комбинат

Он располагался в сотне с небольшим миль от Петропавловска, на западной стороне Кронцокского залива. По долгу службы мне приходилось частенько бывать там начиная с 1949 г., а особенно в 1967 г.

Комбинат в Камчатрыбпроме был на хорошем счету. Он удачно располагался. Все побережье заросло густым берёзовым лесом, имелись хорошие сенокосные угодья. В Кронцокский залив впадало множество речек и ручьёв, была даже и большая лагуна.

На берегу располагались школа-десятилетка, столовая, срубленная из хорошего соснового бруса. Стояли добротные здания рыбоконсервного завода и холодильника. Во время пребывания на берегу бросалось в глаза, что живущие здесь люди домовитые, всей душой прикипевшие к этим местам. На каждом окне и на верандах росли крупные красные помидоры. Кроме этого в каждом дворе

имелся и добрый мешок вяленой корюшки. Везде держали поросят, коров, телят. Окрестные леса изобиловали грибами и жимолостью, брусникой, морошкой. Здесь водилось много дичи, была прекрасная охота на лисицу, соболя, глухаря, зайца. Невдалеке находились и горячие целебные источники. Славился комбинат своей знаменитой жупановской селёдкой. А в Калыгирском озере, расположенном невдалеке, обитала не менее известная калыгирская сельдь.

Предприятие имело и несколько малых рыболовных сейнеров. Они добывали камбалу и сдавали своему комбинату на заморозку и на выработку консервов. Сырьевая база была очень хорошей. Километрах в десяти от берега располагался рыболовецкий колхоз. Кроме рыбной ловли, он занимался животноводством — имел стадо молочных коров. Здесь проходили туристы, следовавшие в Кроноцкий заповедник.

Это место имело ещё одну интересную особенность. Побережье усеивали брёвна — лес-плавник. Дело в том, что этот лес выносила река Камчатка, течением его влекло на юг, а южными летними ветрами прибывало в район бухт Моржовая, Калыгирь, Медвежка, приносило в район Жупаново и бухты Ольга. На берегу порой скапливались целые штабеля древесины. Бывали случаи, когда разбивало и плоты-сигары. При этом в море уходили сотни кубов леса. Казалось бы, собирай его, распиливай и строй из брусьев добротные дома. Но у нас, русских, порой получается всё не так, как надо. Случалось: посылают людей на сбор бревён, выделяют трактор, катер, автомашину. Подвозят брёвна на рыбокомбинат. А дальше доходит до смешного. Заплатить бригаде за этот труд и добытую древесину бухгалтерия не может — нет такой статьи в финансовых документах. Люди подавали в суд, а в дальнейшем охота заниматься этим делом у них пропадала. Вот и получается, что сделать можно было многое, но фактически ничего не выходило.

Как-то у меня зашёл разговор об этом комбинате среди плавсостава. В разговор вступил Юрий Константинович Архипов, многие годы работавший старшим механиком на судах Камчатрыбфлота, а потом на судоремонтном заводе «Фреза». Вот что он рассказал:

— А ты знаешь, Тимофей Михайлович, ведь наша семья по вербовке приехала в Жупановский комбинат в 1936 г. Я хорошо помню ту жизнь, мне было тогда одиннадцать лет. По словам родителей, в то время директором комбината был Тимофей Сергеевич Корниенко, очень дельный и уважаемый человек. Он внимательно и бережно относился к людям. Приехавшие на работу перенесли голодовку начала тридцатых. В стране действовала карточная

система. Поэтому Корниенко разрешил своим рабочим в свободное время готовить для себя консервы из лососёвых головок и калтычков. Закатывали в банки и печень, сердечки, молоки. Взамен на работу «на подхват» выходили члены семьи. Нам, пацанам, тоже находилось дело: протирали банки, клеили этикетки. Жаль, что такой замечательный человек в 1938 г., в разгар ежовщины, погиб от рук НКВД...

В 1967 г., как я уже говорил, нам часто приходилось ходить в Жупаново. Народ там был очень доброжелательный и отзывчивый. Однажды ко мне обратился наш работник флота Василий Анисимович Саломатин: «Ты будешь в Жупаново, узнай в поссовете. Я там работал с 1941 до 1944 г. каюром в комбинате. Сейчас надо оформлять пенсию, а справки нет. Недавно сгорела контора. Может быть, есть возможность оформить справку по свидетельским показаниям?»

В поссовете к моей просьбе отнеслись с пониманием. Посоветовали обратиться к Владимиру Николаевичу Анисимову. И он вспомнил: «Да, Вася Саломатин действительно в это время работал каюром. В 1944 г. мы его проводили в армию. Здесь есть ещё люди, которые его помнят. Следующим рейсом придёте, справка будет готова». И правда, в следующее посещение Жупаново нам вручили эту бумагу.

Довелось мне немного поучаствовать в ловле и выработке консервов из калыгирской сельди. Бригадиром лова работал Иванов — высокий, уже в солидном возрасте человек, отменный рыбак. Был в бригаде и другой отличный рыбак-охотник Николай Галкин, уроженец Жупаново. Родился он здесь в 1937 г., здесь же окончил школу. Летом рыбачил на неводах, а зимой охотился в тайге. Рыбак и охотник был очень удачливый. Рассказывал, что в некоторые годы в тайге было множество зайцев. За ночь в петли их попадалось до двадцати штук. Привозил их домой с охоты до семидесяти штук, много сдавал в госпромхоз. Брал лисицу и соболя. По словам Галкина, на этой земле собирали хорошие урожаи картофеля, капусты и других овощей. Не ленись и работай, и обеспечишь себе сытую жизнь. Так оно фактически и было.

Но наступили трудные времена. Как ни старался директор комбината Павел Васильевич Андреев, но спасти положение не смог. А тут ещё случился пожар на рыбозаводе. Восстанавливать его не стали. Обработывающего флота для сейнеров стали выделять мало. А завод и холодильник всю добываемую рыбу обработать не могли. Тут заговорили о модном в то время понятии «рентабельность»,

а достигнуть её было почти невозможно. В Камчатрыбпроме решили передать завод на баланс Моховского рыбокомбината. Как-то, придя за грузом на Моховую, я услышал разговор о судьбе Жупаново. Диспетчеры говорили, что эта обуза им не нужна. А один из них, будучи в некотором подпитии, заявил: «Мы его месяцев через пять-шесть обанкротим и спишем».

Так оно и получилось. Месяцев через шесть Жупановский комбинат (он уже к этому времени перешёл в ранг рыбозавода) фактически обанкротился и был упразднён. В районе Моховой и в Елизово построили жилые пятиэтажки, куда и переселили людей. Кто получил работу, а кто ушёл на пенсию. В бывшем посёлке осталось несколько человек.

Получилась несуразная вещь. Расположенный на хорошем месте комбинат, дававший людям сытую и безбедную жизнь, прекратил существование. Сейчас я часто вижу бывших жупановцев. Недавно встретил старейшего жителя Владимира Николаевича Анисимова. Спросил его, как жизнь. Старик ответил прямо: «Разве это можно назвать жизнью? В этой пятиэтажке с одной стороны песни поют до полночи, а с другой дерутся. Ночью страшно выходить на улицу, кругом жульё. Теперь о вольготной жупановской жизни осталось только вспоминать...»

Капитан стал судовладельцем

В 1972 г. мне пришлось на транспортном рефрижераторе «Паратунка» перевозить солёную осеннюю охотоморскую сельдь в порт Маго. Он расположен выше Николаевска-на-Амуре. Там сельдь перегружали на суда Амурского речного пароходства и доставляли в Хабаровск. В устье Амура мы брали на борт лоцмана и следовали до Маго под его проводкой.

С одним из лоцманов, Николаем Ивановичем, пришлось познакомиться поближе. Любил он рассказать про свое житьё-бытьё. Узнал я от него, что зимой их на командирской учёбе обучают японскому языку. За три года занятий он уже мог довольно-таки сносно объясняться с японцами.

Следовать приходилось против сильного амурского течения, что, естественно, замедляло наш ход. Нас постоянно, «как стоячих», обгоняли японские суда. На глаз они имели скорость узлов четырнадцать, а то и пятнадцать против наших девяти. Я спросил Николая Ивановича в шутку, есть ли японские суда, которые имеют скорость меньше нашей. И вот что он мне рассказал:

«А ты знаешь, ведь мне приходилось проводить такого могиканина целую навигацию. Ох, и намучился я с ним! Расскажу тебе о нём подробно.

Этот пароход — “Сойя-мару” — имел грузоподъёмность примерно две с половиной тысячи тонн. Его капитан Мацумото очень давно работал в судоходной компании. И вот Мацумото поделился со мной секретом, что ему должны к закрытию навигации на Амуре подарить этот пароход.

Как я убедился, человек этот был за дело болеющий, практичный, очень бережливый и расчётливый.

Проводить “Сойя-мару” было муторно. Против течения он еле выгробал, времени на его проводку тратилось много. И, как на грех, вести его чаще всего приходилось мне.

С закрытием навигации я распрощался с капитаном и пожелал ему всех благ, а больше всего — получения в подарок парохода.

И вот весной следующего года с открытием навигации мне поступила заявка проводить именно “Сойя-мару”. Чертыхнувшись, я вышел к нему навстречу. Поднявшись на борт, я, как всегда, дал команду “Полный вперёд!” К моему великому удивлению, корпус судна задрожал и оно понеслось со скоростью миль пятнадцать в час!

Я обратился за разъяснениями к Мацумото. Улыбающийся капитан показал мне на корабельную трубу и машинное отделение и объяснил, что компания ему действительно подарила пароход. А он за зиму поставил его на судовой верфь в ремонт. Корпус парохода сохранился хорошо, а машину пришлось капитально переоборудовать. Котлы и паровую машину выбросили, поставили дизель. И так удачно это сделали, что теперешний теплоход сейчас имеет скорость пятнадцать миль в час.

С приобретением “Сойя-мару” пришлось влезть в долги, и теперь предстоит работать круглый год. На зиму придётся становиться на австралийскую или шанхайскую линию.

Следующей весной Мацумото при встрече сказал, что на фрахте за лето и зиму хорошо заработал и купил «по случаю» второй теплоход. А когда купит третий, то будет уже арматором, наймёт третьего капитана и будет сидеть в конторе и руководить созданной новой компанией.

Прошёл ещё год. Снова “Сойя-мару” пришёл за лесом. На мостике стоял уже молодой капитан. Он передал мне сердечный привет от Мацумото. Рассказал, что тот уже на берегу и руководит работой трёх своих теплоходов, передал от него гостиницу — корзину

яблок. Просил оказывать содействие в проводке его судов. Я искренне пожелал ему всего доброго и был очень рад за процветание его молодой фирмы».

Ржавеющий флот

Некоторое время тому назад по Центральному телевидению показали интересную передачу. Речь в ней шла о том, что в портах Дальнего Востока скопилось очень много затопленных и полузатопленных плавсредств. Они ржавеют, выделяют из ёмкостей остатки нефтепродуктов. Показали бухту Улисс под Владивостоком. Это прекрасное место настолько захлавлено, что просто не верится, что можно довести до такого состояния столь чудесный уголок природы. В заключение ведущий сказал, что на очистку акватории нет ни копейки денег, но даже при полной очистке бухты в ней нельзя будет купаться ещё лет пятнадцать. И в таком плачевном состоянии пребывают все бухты и гавани нашего Дальнего Востока! Похожая обстановка и в портах Балтики, Каспия и даже Арала. Чтобы обратить в такое состояние нашу природу, надо не просто её не любить, а ненавидеть.

В одной из местных газет было опубликовано письмо читателя, в котором он рассказывал о том, что живёт на судоверфи и видит, что в бухте Раковой уже несколько десятилетий гниют десятки судов. Будут ли очищать бухту, убирать этот металлолом? Ответ был таким знакомым: на очистку акватории нет денег. Поначалу иностранные компании приобретали металлолом, а сейчас закупки сократили и стали меньше платить. Поэтому нам стало невыгодно его по такой цене продавать. Таким образом, круг замкнулся. А ведь, казалось бы, для того, чтобы очистить акваторию, надо пойти даже на то, чтобы доплачивать иностранцам. Ведь из существующего положения надо выходить, невзирая на затраты.

Читатели той статьи узнали и такой интересный факт. Несколько лет назад корейский предприниматель собрался закупить у нашего торговца партию металлолома. Будучи человеком осмотрительным, он решил убедиться, что покупает. Прилетел в Петропавловск. Здесь продавец привёз его к огромной куче ржавеющего металла, заявил, что это его собственность, и предложил заключить сделку. Даже фотографию на этом фоне на память сделали. Уверенный в сделке покупатель прибыл в Корею, взял крупный кредит в банке, для чего заложил принадлежавшие ему магазин и дом. Взятые в долг доллары перевёл продавцу металлолома. Но напрасно

корейский бизнесмен ждал купленный металлолом. Не получил он ни ответа, ни привета. Обеспокоенный бизнесмен снова прибыл в Петропавловск. Здесь, к своему ужасу, он обнаружил, что разорён. Та куча металлолома продавцу никогда не принадлежала, и, соответственно, получить её бизнесмен не мог. Его заложенное имущество удержали за долги. А за мошенничество недобросовестного продавца не сумели привлечь к уголовной ответственности. Наши несовершеннолетние законы не смогли защитить иностранного предпринимателя.

Много лет назад мне приходилось участвовать в продаже нашего судна на металлолом в Японию. Поэтому я видел, как это происходит «у них». Торги проходили в Находке. Камчатский лесовоз «Пётр Соловьёв» продавали японской фирме «Кехо Тсусе». Надо сказать, что эта фирма закупает металлолом по всему миру. Для успешной работы она имеет солидное количество инженеров-кораблестроителей. Они прибывают на торги в какой-либо порт, очень тщательно осматривают продаваемое судно, устанавливают количество имеющегося на нём цветного металла, так как от этого зависит его цена. Затем определяется срок доставки проданного судна в порт разделки за счёт судовладельца. Если будет задержка, то судовладелец платит неустойку.

В порту Осака, куда «Пётр Соловьёв» пришёл своим ходом, мы познакомимся с руководством фирмы. Наш экипаж поселили в гостинице. Обслуживали в ней на высоте. Среди служащих обращал на себя внимание высокого роста пожилой японец. Звали его на русский манер Владимир Владимирович Яно. Скажу несколько слов об этом интересном человеке. Во время войны в 1945 г. его призвали в армию, он попал в плен, где пробыл несколько лет. Работал рабочим на постройке владивостокского Дальрыбвтуза, подружился с русским прорабом, изредка подводящим его к киоску и угощавшим ста граммами. Из русской жизни ему нравилось только то, что рабочий в России мог послать своего начальника подальше. А, по его словам, в Японии этого делать было нельзя, могли возникнуть большие неприятности с полицией.

Так вот, Владимир Владимирович рассказал мне одну историю из своего личного опыта. До нас этой фирме сдавалось судно Сахалинского пароходства. На другой день утром экипаж должен был отправляться домой. Два члена экипажа решили провести последнюю ночь в домике с красным фонарём, хотя в кармане не имели ни единой иены. По простоте душевной они думали, что раз денег нет, то и платить не придётся. Но ребята жестоко просчитались.

Утром, когда они уже хотели оставить заведение, были задержаны хозяйкой. Когда же она узнала, что у них нет денег, то, не мудрствуя лукаво, вызвала пару полицейских. Моряков препроводили в отделение полицейского участка, где им предложили заплатить за полученное удовольствие. Туда же вызвали капитана и В. В. Яно как представителя фирмы.

Полицейский чиновник, войдя в курс дела, заявил, что пока капитан не внесёт долг, экипаж не выпустят из порта. Но капитан тоже заявил, что судовая касса пуста. Яно сказал ему, что по его заявке может привезти ему хоть миллион, хоть два. Капитану ничего не оставалось делать, как дать заявку на деньги. Получив их из банка, капитан отдал долг хозяйке весёлого домика. Но как капитан отчитывался по приходе в свой порт, трудно представить. Такие расходы в Сахалинском пароходстве, да и в других тоже, я думаю, не были предусмотрены.

Полицейский чиновник пояснил тогда, что полиция должна защищать владелицу заведения, как и любого гражданина, ведь она платит властям налоги и поэтому находится под сенью закона. И я думаю, в этой истории это и есть главная мысль. Понятно, почему тот незадачливый корейский предприниматель, разорившийся на несостоявшейся покупке металлолома, и подумать не мог, что его здесь так облапошат. Разное всё-таки отношение у нас и у них к понятиям «договор» и «закон». И неудивительно, если с нашими ушлыми продавцами после таких историй никто не захочет иметь дело.

...Прошло уже почти тридцать лет, как «Петр Соловьёв» был сдан на металлолом в Осаке. В этом громадном порту не увидишь ржавеющих судов. Переплавливают свои, да ещё и закупают у других. Только в наших портах сдвигов очень мало. И первая причина этого катастрофического положения — отсутствие средств. Поэтому, раз не можете очистить порты своими силами, то отдавайте этот металлолом бесплатно! Думаю, меня поддержат многие здравомыслящие читатели.

Кальгирскую сельдь заказывал московский купец Елисеев

Не так уж и много прошло времени с тех пор, когда на всех магазинных прилавках по доступной цене лежала великолепная продукция, сделанная нашими рыбаками, — жирная баночная сельдь специального посола. Я — один из тех, кому пришлось осваивать её выпуск.

Эта работа началась примерно в 1961 г. и первое время велась на транспортно-холодильных судах «Плутон», «Орион», «Мизар», «Юпитер». Условия для выпуска устанавливались очень жёсткими: сельдь должна быть осенняя, жирная и свежая. Её брали с добывающих судов, редко с сейнеров, а чаще с СРТ, ловивших сырец дрейфтерными сетями.

Сельдь фасовали в пятикилограммовые банки. На палубе судна устанавливался станок ручной закатки. Банка с уложенной в неё сельдью ставилась на нижнюю тарелку, прижималась крышкой. Станок включался, банка вращалась, рукоятка прижимала ролики — и крышка закатывалась.

Станки, получаемые с завода-изготовителя, имели конструктивные недоработки. В результате выходило много брака — нарушение герметичности. Наблюдалась так называемая «птичка», то есть частичное плохое прилегание крышки. Теперь рыбу надо было вытащить и уложить в новую банку, а испорченная приносила убыток.

Для того чтобы людей, работавших на палубе, защитить от дождя и ветра, на стойках натягивали брезент. Устанавливали разделочные столы с весами, и работа начиналась. В банки закладывали обваленную в крупной соли рыбу, добавляли сахар и консервант. После закатки и проверки на герметичность банки, упакованные в картонные ящики с маркировкой, укладывались в охлаждаемый трюм. После его заполнения груз передавали на плавбазы Тралфлота «Ламут», «Чукотка» и другие. Бывало, перегружали и на транспортные рефрижераторы Востокрыбхолода.

Выпуск этой продукции начинался в середине июля и завершался в середине ноября. Ящики в трюме должны были ещё и кантоваться, то есть переворачиваться. Это делалось для того, чтобы верхний слой сельди в банке не обсыхал.

К качеству предъявлялись очень высокие требования, вплоть до того, что окончательный расчёт с командой и выплата премий производились только после полной реализации продукции. И нареканий практически не поступало, ведь люди работали на совесть.

Каждый год в Минрыбпроме, в Москве, проходила дегустация продукции всех бассейнов страны. Как правило, первые места по качеству доставались нашему Управлению тралового и рефрижераторного флота.

Одно лето нам на транспортно-холодильном судне «Мизар» даже пришлось выпускать пресервы из калыгирской сельди. Она обитала в Калыгирском озере и в июле уже набирала необходимую жирность.

Её мясо обладало особым вкусом. По словам старых рыбаков, до революции известный купец Елисеев заказывал по сто пудов этой сельди для своего московского магазина.

С начала освоения выпуска этой продукции работу хорошо оплачивали. Постепенно на судах сложился костяк команды. Особенно отличились старшие механики, внесшие улучшения в конструкцию закаточного станка. Это — Лев Йомтов («Орион»), Анатолий Федорчук («Мизар»), Николай Агапитов («Плутон»). Хорошо работали капитаны Михаил Владимирович Подригуля («Плутон»), за добросовестный труд его наградили орденом Трудового Красного Знамени, Григорий Ильич Каптенор («Орион»), Владимир Константинович Фузеев («Юпитер»). Хорошим и грамотным специалистом был рыбный мастер Владимир Мегеш с «Мизара».

Самыми большими нашими «неприятелями» были работники отдела труда и заработной платы Камчатрыбпрома, люди бессовестные и непорядочные. Согласно существовавшему коллективному договору, расценки на выпускаемую продукцию должны были утверждаться за две недели до выхода в море. Это делалось для того, чтобы человек знал, за что он будет в путину работать. Но, как правило, трудовики обводили нас вокруг пальца. Перед выходом клятвенно заверяли, что расценки пересматриваться в сторону уменьшения не будут. И мы им верили.

Но, проработав половину путины, получали радиogramму о снижении расценок. Становилось обидно за то, что нарушался основной закон социальной справедливости. Оплату уменьшали без внедрения новой техники и улучшения условий труда. И так продолжалось из года в год.

И вот однажды, придя из экспедиции, я не выдержал, взял отпуск и вылетел во Владивосток. Там явился с заявлением к начальнику отдела труда и заработной платы Дальрыбы. А в это время как раз в одной из центральных газет вышла статья, в которой говорилось о безобразиях с оплатой труда. Руководство одного завода пошло по пути наименьшего сопротивления. Вместо внедрения новой техники они снижали расценки и таким путём повышали рентабельность предприятия. Этим делом занялась комиссия Центрального Комитета партии. Вывод она сделала серьезный. Директора завода, председателя профкома, главного инженера и начальника отдела труда и зарплаты уволили с работы и исключили из партии.

С начальником отдела труда и зарплаты Дальрыбы у меня состоялся любопытный разговор. Он заявил: «Тимофей Михайлович, у вас со

всеми надбавками и премией заработок в августе, сентябре и октябре получается больше, чем у генерала». На что я ему резонно ответил: «Генерал нужен нам один раз в двадцать лет, когда идёт война. А я нужен каждый день, потому что кормлю людей. Если вы не согласны пересмотреть своё решение, мы будем вынуждены обратиться с жалобой в Центральный Комитет». Такой поворот его не устраивал. Расценки частично остались прошлогодними.

Теперь нужно с горечью отметить, что сейчас качество баночной сельди ухудшилось. Ведь нынче за качество продукции никто строго не спрашивает, а производители нарушают технологию. Сахара, который нужно заложить в банку, фактически нет, других составляющих тоже. Могут и перемороженную сельдь закатать и назвать всё это безобразие «спецпосолом». Получается, то, что мы в своё время наработали, безвозвратно утеряно.

Примечание редактора. В качестве иллюстрации к последнему рассказу Т. М. Кривоногова приведём два приказа по Управлению тралового и рефрижераторного флота.

Первый за № 1039 от 11 сентября 1961 г.: «В связи с успешным освоением выпуска нового вида готовой продукции из сельди — “Сельдь баночного специального посола” экипажем ТХС “Орион” на промысле в Олюторской экспедиции приказываю: 1. Выдать денежную премию капитану т. Каптенору Г. И. — в размере 100 руб., мастеру-технологу т. Богданову В. Г. — 100 руб., старшему механику т. Иомтову Л. И. — 100 руб. 2. Для премирования остальных членов экипажа выделить в распоряжение администрации судна денежную сумму 700 руб...»

Второй за № 291 от 3 марта 1962 г.: «Состоявшимся комсомольским активом принято решение взять шефство над освоением нового выпуска рыбопродукции — выработки сельди баночного посола на транспортно-холодильных судах УТРФ. Приказываю: ТХС “Мизар”, “Орион”, “Плутон” и “Юпитер” именовать комсомольско-молодёжными судами. Отделу кадров т. Александрову А. А. укомплектовать перечисленные выше экипажи судов комсомольцами».



Транспортно-холодильные суда «Алтаир» и «Мизар» (первый светлый корпус у борта большого парохода) в Петропавловском морском рыбном порту, 1960-е гг.



Транспортно-рефрижераторное судно «Паратунка», 1960-е гг.

РЕЙСОВОЕ ПЛАН-ЗАДАНИЕ ТРС "ПАРАТУНКА" № 6

Начало рейса: 5 мая 1971 года 06.00

Направление рейса: КИРОВСК-ПТР-ОКТЯБРЬСК-КИРОВСК-КРУТОГОРОВО-
-ХАЙРЕЗОВО

Груз: Разный -	ОКТЯБРЬСК	- 65	ТОНН
	КИРОВСК	- 10	ТОНН
	КРУТОГОРОВО	- 40	ТОНН
	ХАЙРЕЗОВО	- 15	ТОНН
	<u>Итого</u>	<u>- 130</u>	<u>ТОНН</u>

ПТР

Грузовые и вспомогательные операции / по валовым нормам /

130 тонн: 67 т/сут = 47 час

ОКТЯБРЬСК, КИРОВСК

Грузовые и вспомогательные операции

75 тонн: 90 т/сут = 20 час

КРУТОГОРОВО, ХАЙРЕЗОВО

Грузовые и вспомогательные операции

55 тонн: 54 т/сут = 25 час

Переходы: 371 565 = 936 миль: 9,1 м/час = 116 час

Всего ходового и стояночного времени = 208 час

окончание рейса: 16 мая 1971 года 03.00

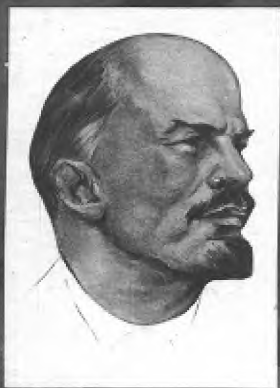
Доходы:	42,80 руб	x 65	= 2780 руб
	45,80 руб	x 10	= 460 руб
	48,80 руб	x 40	= 1950 руб
	51,80 руб	x 15	= 770 руб
	<u>Итого</u>		<u>= 5960 руб</u>

расходы:	811 руб	x 116:24	= 3920 руб
	708 руб	x 21:24	= 620 руб
	657 руб	x 71:24	= 1950 руб
	<u>Итого</u>		<u>= 6490 руб</u>

составил гр. дпр

 БОЛОВИНОВ

Рейсовое задание ТРС «Паратунка», капитан Т. М. Кривоногов.
Май 1971 г.



Мы придём
к победе
коммунистического
труда!

В.И. Ленин

СВИДЕТЕЛЬСТВО

Решением бюро Камчатского обкома КПСС,
облсполкома и облсовпрофа

занесен 12 октября 1966 года

В КНИГУ ПОЧЕТА

экипаж ТХС "Мизар" управления тралового
и рефрижераторного флота, участник У слета
передовиков рыбной промышленности и
рыболовецких колхозов Камчатки за досрочное
выполнение плана добычи рыбы в первом
году пятилетки.

Секретарь Камчатского
обкома КПСС

В. Алексеев

(В. Алексеев)

Председатель облсовпрофа

Н. Космачёв
(Н. Космачёв)

Председатель
облсполкома

Г. Ведев

(Г. Ведев)

Свидетельство о занесении экипажа ТХС «Мизар» в Книгу почёта
Управления тралового и рефрижераторного флота, 1966 г.



«СОВЕТСКИМ» ВСЕХ СТРАН, СОБЛИЖАТЬСЯ!»

50 ЛЕТ

Всесоюзному Ленинскому
Коммунистическому Союзу
Молодежи

ПОЧЕТНАЯ ГРАМОТА

*Экипаж т/х „Мизар“ управления
транспортного флота*

награжден Почетной грамотой обкома КПСС, облисполкома, облсвапрофа и обкома ВЛКСМ за досрочное выполнение плана 1968 года—третьего года пятилетки

Секретарь обкома КПСС

(М. ОРЛОВ)

Председатель облсвапрофа

(В. КОСМАЧЕВ)

Председатель облисполкома

(Г. БЕДЕВ)

Секретарь обкома ВЛКСМ

(Ш. РЕЗНИКОВ)



Почётная грамота экипажу ТХС «Мизар», 1968 г.

ЛЮДИ И СУДЬБЫ

Мастер Вольтер

Этого интересного человека я знал давно. Приходилось видеть его в конторе Главкамчатрыбпрома в начале пятидесятых. Был он невысокого роста, с орденом Трудового Красного Знамени на груди. И звали его необычно — Сол Хаевич (Соломон Хаймович. — *Ред.*) Вольтер. Это был знаменитый икорный и консервный мастер. А ближе с ним мне пришлось познакомиться в Октябрьском рыбокомбинате, где я находился в командировке. Будучи председателем государственной комиссии, принимал экзамены в Октябрьском профтехучилище. Училище выпускало судоводителей-двухсоттонников и механиков-дизелистов третьего разряда.

На судах АКОфлота Вольтера знали очень давно. В довоенное время на пароходах «Орочон», «Ительмен» и других осенью при отгрузке рыбопродукции брали с собой во Владивосток и рыбных мастеров. Они же из Владивостока со своей продукцией отправлялись в Китай и там сдавали её окончательно. После сдачи на пароходе или по железной дороге прибывали во Владивосток и уходили в отпуск. К началу мая они уже занимались комплектованием специалистов и подготовкой снабжения. В конце мая — начале июня гружёные пароходы с людьми снимались из Владивостока на Камчатку. На полуостров рыбаки прибывали за несколько дней до начала лососёвой путины, успевали снять груз, снабжение, поставить невода, и путина начиналась. Эту схему десятилетия назад отработали старые рыбопромышленники, такие как С. Грушецкий, А. Демби и другие.

В 1913 г. на одном из трансатлантиков Вольтер в группе эмигрантов попадает из Европы в Нью-Йорк. В то время уехать из России было довольно просто. Проезд оплатила благотворительная организация. По приезде в Нью-Йорк он попал работать в портняжную мастерскую. Дело это ему не понравилось, и через пару лет он уехал в порт Сизэтл, на другое побережье Америки. Там нанялся на работу к французу-рыбопромышленнику и начал постигать науку обработки рыбы — производство консервов и лососёвой икры. Стал мастером-икрянщиком. В 1917 г. попал на Камчатку и начал работать на рыбалках. С приходом советской власти трудился на рыбокомбинатах АКО, а впоследствии Главкамчатрыбпрома.

К тому времени, когда мы с ним познакомились поближе, он оказался совершенно одиноким больным стариком. Ему исполнилось

уже восемьдесят три года. Умерли жена и дочь. Октябрьский рыбокомбинат выделил ему квартиру, закрепил за ним уборщицу, которая ежедневно приходила и делала уборку — сам старик с этим уже не справлялся. По указанию директора ему разрешалось приходить на консервный завод, брать себе рыбину и баночку икры.

Такая жизнь его совершенно не радовала: самое настоящее прозябание на продуваемой всеми ветрами песчаной косе. Выехать же из Октябрьского ему было совершенно некуда и не к кому.

В разговоре я задал ему интересующий меня вопрос:

— Скажите, а как вам работалось у рыбопромышленников и что они собою представляли?

И вот что он мне рассказал:

— Люди это были очень умные. Многие из них знали один-два иностранных языка, дали образование детям. Отлично понимали производство, были прекрасными организаторами своего дела. Иначе они бы и не смогли стать рыбопромышленниками.

Например, однажды мне передают указание от Демби: к полуночи прекратить приём рыбы. Меня это очень удивило: рыба шла хорошо, имелось много банок тары. Можно было ещё очень много изготовить консервов. Ко всему этому стояла хорошая погода. Я пошёл к хозяйну и поинтересовался, почему мы вдруг всё сворачиваем, ведь рыбы ещё много и её можно ловить. Вот что он мне ответил: «Эта рыба от нас никуда не денется. Она придёт и на будущий год. На пароходе мы можем отвезти только ту, что уже добыли, больше нет свободной кубатуры. А выработанные консервы, оставшиеся здесь зимовать, потеряют сортность, и я эту бессортную продукцию продам себе в убыток. К тому же мне надо заплатить за аренду парохода, надо оплатить банковскую ссуду. Так что, дорогой мой, всё это взаимосвязано». И я понял, что иначе он поступить не мог.

Когда мы выезжали с промыслов, то бесплатно оставляли местным жителям продукты — рис, сахар, многое другое. Часть товаров отдавали в кредит.

За работу нам платили очень хорошо. Направляясь на Камчатку, мы обязательно заходили в северный японский порт Хакодате. Там брали сетеснастные материалы, баночку, специи. Принимали свежий картофель в корзинах, овощи, капусту. За путину никогда не знали, что такое цинга. Возвращаясь с Камчатки, опять же заходили в Хакодате. Люди всегда заготавливали для себя два-три бочонка рыбы, в Хакодате её продавали и покупали что-либо из промтоваров. Рыбы в те годы почти всегда приходило много. Так что запастись ею возможность имелась.

— Ну, а как пришлось работать после установления на Камчатке советской власти? Какими хозяевами показали себя большевики? — спросил я старика.

— Специалистами они себя показали никудышными. Представьте себе: при отсутствии бочкотары нам приходилось отправлять солёного лосося в трюмах навалом. При подобной транспортировке из рыбы выдавливался жир, который попадал в льяла, а оттуда выкачивался за борт.

Такая рыба в пищу практически не годилась, её отправляли в лагеря заключённым, тем более что по всей России их тогда было великое множество...

А ведь старик всё это не придумал. Мне пришлось собственными глазами видеть подобное. На пароходе «Сима» в 1947 г. мы вывозили во Владивосток погруженную навалом в трюма рыбу, и это был не единичный случай — такое происходило сплошь и рядом. Вот другой эпизод подобной «хозяйственной» деятельности.

В 1962 г. я был капитаном на поисковом СРТ «Крузенштерн». В то время осваивали так называемый близнецовый лов наваги на судах типа МРС. Этот способ помогал резко увеличить вылов рыбы. Руководил экспериментом инженер промысловой разведки А. Медведев. Часть МРС сдавала навагу в Крутогоровский рыбокомбинат.

Однажды Медведев по делам высадился на берег. Вернулся оттуда обескураженный. Оказывается, выловленную навагу зарывали за комбинатом бульдозерами в землю: предприятие не имело аммиака для холодильных установок... Дальше, как говорится, некуда! Исполняющим обязанности начальника Камчатрыбпрома в то время был М. Б. Овечкин. Это под его «чутким» руководством происходили подобные вещи.

— А как дорого обходились первые зимовки на рыбокомбинатах! — продолжал свой рассказ Вольтер. — Ведь старые рыбопромышленники не оставались зимовать на своих рыбалках, и работники их тоже. Все возвращались домой, к семьям.

А при советской власти стали строить огромные посёлки. Людей, зимовавших там, надо было кормить. Зачастую на зиму оставляли мало продуктов, не было картофеля и овощей, про фрукты я вообще не говорю. В результате к весне люди заболели цингой. Для отопления жилья требовалось большое количество угля. Его надо было привезти, потом вынести вручную на носилках с кунгасов. Это опять же ложилось на себестоимость выпускаемой продукции, да и труд сам по себе был крайне тяжёлым.

— А приходилось ли вам встречаться с большими руководителями рыбной промышленности?

— Да, конечно. Встречался с самим А. И. Микояном (в 1940-х гг. — заместитель Председателя Совета Министров СССР, ранее нарком снабжения, затем пищевой промышленности. — *Ред.*). Но особой радости встреча мне не принесла. Наоборот, расстроила. Микоян побывал на Камчатке и Курилах. Как-то меня вызывают в контору к директору рыбокомбината. Там заседал актив. Микоян задаёт мне вопрос: «У вас очень много идёт мойвы. Буквально, рыба лезет на берег. Как вы смотрите на то, чтобы её засаливать?» Я ответил вопросом на вопрос: «А кого вы собираетесь кормить этой рыбой?» — «ЗаклЮчённых», — ответил он. Я сказал, что отношусь к этому отрицательно. Во-первых, заклЮчённые тоже люди. А во-вторых, мойва служит пищей для трески, наваги, минтая. Так что нельзя подрывать кормовую основу для этих пород рыб. После такого ответа А. И. Микоян потерял ко мне всяческий интерес. Меня быстро освободили, я покинул актив и пошёл на завод. В голове крутилась только одна мысль: какие же вы бестолковые люди!

— Несколько лет назад один журналист на страницах газеты рассказал, что рыбопромышленники так мало платили за проработанную путину, что еле хватало денег на оплату билетов на обратную дорогу до Владивостока...

— Такому журналисту надо наплевать в глаза, — ответил Сол Хаевич. — Люди доставлялись на Камчатку и обратно за счёт рыбопромышленника. Ловца и обработчика везли, конечно, не в каюте люкс, а на нарах в трюме и на палубе. Но за фрахт парохода платил рыбопромышленник. И за работу он платил немало, иначе бы ему поддёрли колом дверь и ночью подожгли домик. Поэтому то, о чём пишет журналист, рыбопромышленники себе не позволяли. Да и своё доброе имя они берегли. Просто время у нас сейчас такое, когда чернят всё дореволюционное. Хотя в действительности происходило иначе...

...Через год я снова был в Октябрьском. Но Сола Хаевича уже не застал. Похоронили его с почётом. В память о нём осталась одинокая заброшенная могила. Ухаживать за ней некому. Изредка в разговоре среди пенсионеров прозвучит фамилия Вольтера, но с каждым годом всё реже и реже. Пенсионеры тоже уходят из жизни один за другим...

Примечание редактора. 13 января 1943 г. С. Х. Вольтер был премирован Наркоматом рыбной промышленности СССР суммой

1 500 рублей за успешную работу в путину 1942 г. В это время он был начальником обработки Микояновского рыбокомбината.

Вот что рассказывал в своих воспоминаниях об этом необычном человеке В. А. Бирюков: «Это был уже старик, бывший известный икорный мастер-наставник Соломон Хаймович Вольтер. Когда-то он ездил по всем рыбозаводам Камчатки, где готовили икру на экспорт, во Францию в основном. Дело ответственное, и он занимался обучением и наставничеством. Теперь он находился на пенсии, но, узнав, что в Октябрьский (так с 1950-х гг. назывался бывший Микояновский комбинат. — Ред.) приехала семья специалистов, то есть мы с Тамарой, а Тамара — икорный мастер, он тут же пришёл с третьей базы, где жил, на первую знакомиться. Давно отошедший от дел, он всё ещё хотел быть нужным, интересовался работой, помогал советами. Работниц икорного цеха он так наставлял:

— Ви, девочки, вже не спешите, ви работайте спокойно, нам не нужны рекорды, нам нужна хорошая икра. А хорошую икру может сделать только спокойный человек, который любит её, у которого руки ласковые к этой икре. Ви если будете плохо зарабатывать, я вам доплачу, я вам буду доплачивать, ви не беспокойтесь и вже не спешите...

После знакомства с Тамарой он приходил к ней в икорный цех каждое утро, как на работу. А ведь от третьей базы идти надо было километров пять. И на обед он строго ходил на центральный завод. Бывало, едешь на машине, а Соломон Хаймович идёт по дороге. Кричишь ему:

— Соломон Хаймович, поехали!

Он отказывается:

— Не, не, не. Я вже пешком. Я не люблю машину, я вже пешком. Спасибо. Как Тамара? Хорошо? О, хорошо! Ну, давай, будь здоров!

Позже ему дали квартиру на центральном заводе, но он ещё и переезжать не хотел, еле уговорили.

Тамара много почерпнула от его наставничества. И мы долго водили с ним дружбу, даже когда меня перевели в Петропавловск в Камчатрыбпром. Умер он в 1975 г. Жил одиноким. Женщины пытались его пристроить, сватались, но не получалось. Это был очень порядочный человек. Жил на свои сбережения, а перед смертью все оставшиеся деньги передал на строительство детского сада в Октябрьском. Не могу сказать, что именно на его деньги детский сад был построен. Точнее будет сказать, что строили садик с участием его денег».

Рассказы механика Вигурского

Весной 1952 г. я получил назначение на должность второго помощника капитана парохода «Капитан Чириков». Не могу не рассказать об этом судне, уж очень оно отличалось от многих других, на которых в то время приходилось работать морякам.

Этот лесовоз построили в Финляндии в 1949 г. На нём установили паровую машину системы «Христиансен и Мейер» и два паровых котла, на каждом грузовом трюме — по две паровых лебёдки. Жилые помещения хорошо отделали. Кают-компанию и каюты комсостава облицевали карельской берёзой. Помещения очень красиво смотрелись, имея медные вешалки и дверные ручки. Ботдек покрыли финской сосной и пропитали бесцветным масляным лаком. На судне для хранения продуктов имелся хороший холодильник, но свежего мяса тогда попросту не было, поэтому его камера обычно пустовала.

Отдел эксплуатации флота дело своё знал. Судно поставили на линию брать груз яичной клёпки и лес в Усть-Камчатске и развозить их по восточному и западному побережью Камчатки. Когда у парохода кончался бункер, то к нему подсылали парусно-моторную шхуну с углём. Брать его со шхуны приходилось своими силами. Платили за эту погрузку мизер. Пресную воду принимали в одной из бухт восточного побережья — Южной Глубокой, Наталии или Моржовой. В порт нас старались не пускать, это обходилось управлению флота дешевле. Часто приходилось разгружаться на комбинатах силами экипажа. Платили за это тоже неважно.

При поступлении на новое место работы волей-неволей сходишься с людьми, ведь с ними проводишь всё время. В экипаже я сдружился со старшим механиком Владимиром Петровичем Вигурским, замечательным человеком. За долгое время общения он многое рассказал о себе.

Родился в 1902 г. Выходец из коренных дальневосточников, рос в большой семье. Было их три брата и три сестры. Жили во Владивостоке. Его отец попал на военную службу во Владивосток в конце девятнадцатого века, да так и остался здесь. Он работал на железной дороге. Хоть и занимал невысокую должность, но сумел дать образование всей семье. Владимир Петрович окончил гимназию, а в начале двадцатых — Морской техникум путей сообщения, бывшее Александровское училище дальнего плавания.

Его родственники работали на судах Добровольного флота. О прошлом города, Добровольного флота Владимир Петрович рассказывал

много и интересно. Оказывается, в то время в Добровольном флоте платили весьма высокую зарплату. Машинист первого класса на пассажирском судне «Орёл» получал девяносто рублей в месяц. Для сравнения: костюм из хорошего материала, сшитый умелым портным, стоил сорок — сорок пять рублей.

В городе до 1920 г. шло большое строительство. В 1912 г. пустили первый трамвай, на улице Китайской возвели несколько гостиниц, строились причалы. Фирма «Кунст и Альберс» имела прекрасный универсальный магазин, ныне известный как «ГУМ». Владивостокский порт был открыт, и всегда у причала стояло много судов под разными флагами, в их каютах были видны попугаи и мартышки. Суда стояли у причалов, проходных не было.

Для работы на флоте следовало иметь мореходную книжку, дававшую право плавать под всеми флагами мира. Её получение большого труда не представляло.

Жизнь во Владивостоке была дешёвая. Этому способствовало то, что в городе и близлежащих селениях проживало много китайцев — прекрасных огородников. Они же являлись и отличными рыбаками, доставлявшими по утрам свежую рыбу на рынок и прямо по квартирам горожан. Кроме этого китайцы были умелыми малярами и плотниками, могли сделать добротный ремонт.

С приходом к власти большевиков жизнь в городе сильно изменилась в худшую сторону. После окончания мореходного училища Владимир Петрович какое-то время работал в Добровольном флоте. А в 1929 г. трудился на пароходе «Тунгус» с капитаном А. И. Дудником. Глубокой осенью 1929 г. они доставляли трубы в Москальво, на север Сахалина, для строительства нефтепровода. В 1930 г. пришёл в АКОфлот.

Позднее, когда мы теснее сдружились с Владимиром Петровичем, он начал более подробно рассказывать мне о своей жизни. Беседовали один на один в каюте, без посторонних ушей, ведь за подобные разговоры в то время не жаловали. Вот что он мне как-то поведал:

— Началась ежовщина. Хватали людей направо и налево. Арестовали и посадили в следственную тюрьму Владивостока и моего отца. Требование ему предъявили просто смехотворное: «Сдай имеющееся у тебя золото, царские червонцы». Естественно, арестовали по доносу, не имеющему под собой никакой почвы. В то время страна, как никогда, нуждалась в золоте. Как будто бы она когда-то в нём не нуждалась! Поскольку никакого золота не было, отдать его отец, естественно, не мог. Продержали старика в тюрьме полго-

да и, убедившись, что взять с него нечего, отпустили. Вышел он из тюрьмы больным, полуслепым, по сути дела, самым настоящим инвалидом. После этого я стал советскую власть люто ненавидеть. Но всё это, конечно, приходилось скрывать.

В 1942 г. я был старшим механиком на пароходе «Кингисепп». Пришли мы в Сан-Франциско. Однажды с двумя машинистами я вышел на берег. Прогуливаясь по улицам, встретился с женщиной. Она, услышав русскую речь, спросила нас: «Вы русские? Из какого города?» Мы ответили, что из Владивостока. Женщина страшно обрадовалась и сказала, что она уроженка Владивостока, родилась там, училась в гимназии. Когда узнала, что моя фамилия Вигурский, то сказала, что училась с Машей Вигурской в гимназии, и спросила, не моя ли это сестра. «Да, моя», — ответил я. Тогда она вытатила блокнот и написала мне свой адрес. Ещё она сказала, что их семья уехала из Владивостока в 1918 г. Здесь, в Сан-Франциско, они обосновались и живут нормально, муж работает. На прощание пригласила нас в гости.

Естественно, от похода в гости пришлось отказаться, потому что это могло очень плохо для меня закончиться. Я демонстративно подвёл к урне своих попутчиков, не читая адреса, разорвал бумажку и бросил обрывки в урну. Сделал это с тем расчётом, что если мои попутчики окажутся стукачами, а кто-то поинтересуется тем, что я встречался с эмигранткой и брал у неё адрес, то они смогут подтвердить, что я разорвал бумажку с адресом и не делал попытки навестить её. Вот ведь как приходилось бояться чекистов...

Ещё Владимир Петрович рассказал мне вот такой интересный эпизод. Когда он учился во Владивостокском мореходном училище, ему довелось познакомиться с Владимиром Клавдиевичем Арсеньевым — известным дальневосточным путешественником и писателем. Арсеньев, как и многие известные люди, часто читал публичные лекции, выступал и в мореходке. Молодёжь слушала его раскрыв рот, очень любила и уважала этого человека. Да и жил Арсеньев неподалёку от Вигурского, так что и в жизни им часто приходилось встречаться. Но уже в конце 1920-х гг., когда поднималась волна репрессий, начались гонения и на Арсеньева. Я, признаться, тогда Вигурскому не поверил: как же можно притеснять такого знаменитого человека? И лишь сейчас, спустя полвека, прочитал, что это действительно было так. Оказывается, у Арсеньева расстреляли жену и брата, а его дочь отсидела в лагерях. И если бы он не умер, то не избежать бы расстрела и ему самому.

Однажды Вигурский рассказал мне вот что:

«Дело происходило в 1937 г. Я в то время работал третьим механиком на пароходе “Коряк”, однотипном с “Ительменом”, построенном в 1918 г. в Японии на одной с ним верфи. Время то было страшное. Шла волна репрессий. По ночам хватали людей. Всё искали врагов народа, “контриков” и японских шпионов. На Дальзаводе арестовали много специалистов, как правило, очень высокой квалификации. Наш ремонт подходил к концу, но стало ясно, что к сроку завершить его не успеем. Надо было сделать одну отливку, не помню я уже названия этой детали, из чугуна или меди. Но поскольку мастера находились в тюрьме НКВД и давали показания, то дело не ладилось. При отливке выходил брак — то трещины, то раковины, и надежды получить качественную деталь уже не оставалось.

Однажды за обедом четвёртый механик сказал, что в районе Второй речки есть мастерская, где производят отливки. Работает там мастером какой-то китаец. Капитан и старший механик заинтересовались, поручили мне сходить туда и узнать: может быть, там смогут сделать эту работу. Конечно, я высказал сомнение: навряд ли в какой-то кустарной мастерской смогут это сделать, если уж не сумели на заводе. Но на другой день утром я уже был на месте.

Благоприятного впечатления на меня мастерская не произвела. Это была, скорее, какая-то грязная лачуга. Наконец появилось главное действующее лицо — пожилой китаец высокого роста с полотенцем на голове, чумазый, как положено в литейке. На мой вопрос, сможет ли он сделать отливку, китаец высокомерно ответил: “Наша всё может”. Договорились о цене, и я его спросил, когда можно узнать о выполнении заказа. На это он так же высокомерно ответил: “Зачем узнай? Можно телега таскай!” (то есть сразу бери телегу и забирай заказ). Пришёл я на судно, весь разговор капитану и старшему механику так и передал. На что они мне ответили: “Получай у бухгалтера для расплаты деньги и бери с собой пару кочегаров. Чем чёрт не шутит, может, это и есть настоящий мастер, который нас выручит”.

Но поскольку у меня имелись большие сомнения, я ломового извозчика искать не стал, а решил сперва удостовериться, готова ли отливка. Когда китаец предъявил мне отливку, я был поражён. Она выглядела выше всяких похвал. Я был готов от радости расцеловать этого китайца. Быстро нашёл извозчика, погрузили мы отливку на телегу и сердечно попрощались с мастером. Отливку

скоро пустили в обработку, и мы вышли из ремонта в срок. Для меня, молодого специалиста, это стало наглядным уроком в том, что первое впечатление о человеке может быть и ошибочным.

Наступил 1938-й, а потом и 1939-й год. Всех китайцев и корейцев из Владивостока и Приморья выселили в Казахстан и другие места нашей необъятной страны. Как объясняли работники НКВД, переселение было сделано для пресечения шпионской деятельности японской и китайской разведок. Шло время. Рос город, сносились старые здания и постройки. Через несколько лет разрушили и эту мастерскую. Куда делся и где окончил свои дни этот мастерской, я не знаю».

Так завершил свою историю Владимир Петрович.

Вот такая жизнь была в то время. Многое ещё чего рассказывал Владимир Петрович. А от себя добавлю, что старшим механиком Вигурский был дельным, очень бережливым. Эти качества он унаследовал от специалистов старого закала. Работал он на «Орочоне», «Чавыче», «Ительмене». После войны стоял в капитальном ремонте в Швеции на пароходе «Кильдин».

В дальнейшем наши пути-дороги с ним разошлись. Плавали на разных судах, но дружбы не теряли. Потом Владимир Петрович получил квартиру в соседнем доме. Но всему приходит конец. Подошло время пенсии, и Владимир Петрович переехал на родину, во Владивосток. Долго мы с ним переписывались, изредка он посылал мне по арбузу на идущих в наш порт пассажирских судах.

Прожил Владимир Петрович жизнь долгую, до восьмидесяти шести лет. Похоронен на Владивостокском Морском кладбище (В. П. Вигурский скончался 11 июня 1983 г. — *Ред.*).

Призрак «Кашалота»

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

Получение такого буксира было как нельзя кстати. Имевшийся ранее в АКОфлоте буксир «Кит» трагически погиб со всем экипажем в октябре 1938 г. при невыясненных обстоятельствах. Так что нужда в хорошем и мощном буксире была основательная. Дело в том, что цех морской сплотки в Усть-Камчатске, руководимый А. О. Милютиным, набирал темпы, увеличивал производство морских сигар. А подошедший для их буксировки «Кашалот» решал многие проблемы. Кроме того, на Ключевском лесокомбинате интенсивно работал цех по постройке катеров и кунгасов, там же выпускалась ящичная клёпка.

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

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

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

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

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

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

По приезде во Владивосток Карл Карлович работал в Добровольном флоте. А с приходом советской власти государство стало фрахтовать много иностранных судов, в основном английских и норвежских. Нужда в штурманах, прекрасно знавших два языка, была большая.

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

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

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

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

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

В то время командовал «Кашалотом» штурман дальнего плавания Григорий Трофимович Ленский. В июле старшим помощником

на буксир пришёл известный на Камчатке моряк и рыбак Илья Григорьевич Евстафиади. Он два года воевал, вернулся после ранения.

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

Отправились мы в море 7 августа, за два дня до официального объявления войны Японии. По выходе из ворот Авачинской губы мимо нас полным ходом в тумане прошли три военных фрегата. Было странно видеть, как в такую погоду фрегаты смело заходят в губу. Как оказалось впоследствии, на кораблях американцы установили радиолокаторы.

Пройдя траверз острова Уташуд, по курсу увидели два дрейфующих пограничных катера. Если не изменяет память, они имели бортовые номера ПК-10 и ПК-9 и принадлежали нашему пограничному отряду. Их атаковал неизвестный самолёт, на катерах имелись убитые и раненые. Наш капитан в мегафон объявил, что возьмёт их на буксир и доставит к острову Уташуд. Повели мы катера, но тут вскорости подошёл пограничный корабль «Киров» и дал нам команду следовать по назначению.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Теперь хочется сказать о судьбе буксира «Кашалот». Буксир загубили с самого начала его работы в АКЮфлоте. Водотрубные котлы системы «Бабкок-Вилькоккс» требуют внимательного и грамотного обслуживания. В марте 1945 г. на судне кончился уголь.

И что удивительно, в порту, в спокойной обстановке, руководство флота и области не изыскало для буксира топлива. По словам одного из судовых механиков, котел застудили. После стали течь водогрейные трубы. Потом начались другие поломки в машине. Году в 1955-м буксир списали. Предприимчивые жители Копай-города на судовой верфи быстро разобрали его на дрова и хозяйственные нужды. К этому времени уже стали поступать из Финляндии новые буксиры со стальным корпусом.

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

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

Капитан Берг и горисполком

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

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

Мы попытались разыскать его родственников и завязать с ними переписку. Но из Кисловодска нам ничего не ответили. Камчатские знакомые моряки-пенсионеры искали его следы ещё в двух городах — Эссентуках и Минводах. Но поиски ничего не принесли...

И вот недавно на нашу публикацию откликнулся старший девиатор Петропавловского морского рыбного порта Валерий Фёдорович Попов. Он хорошо знал Берга и сообщил следующее. Году в 1965-м или 1966-м девиатор Василий Прокопьевич Тимошенко отдыхал

в Кисловодске. Там он встретил Карла Карловича, который был крайне озабочен свалившейся на него бедой: на том месте, где стоял его дом, наметилась большая стройка.

Дом подлежал сносу. Карла Карловича вызвали в горисполком и заявили, что взамен государство выделит ему однокомнатную квартиру. Иждивенцев, кроме старушки-жены, у него не было, и на большую площадь он рассчитывать не мог.

«Я, конечно, на это не согласился, — рассказывал Берг Василию Прокопьевичу, — и заявил, что в одной комнате я просто не размещусь, у меня большая библиотека. После этого написал письмо в Петропавловский горисполком и попросил у властей заступиться за меня и ходатайствовать о выделении двухкомнатной квартиры». Поскольку регулярно с Карлом Карловичем никто не переписывался, как решился этот вопрос, — нам неизвестно. Сомнительно, что горисполком ходатайствовал за него.

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

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

Мне пришлось создать к нему мнение среди команды только для того, чтобы его слушали. На нескольких собраниях я заявлял, что старпом у нас пожилой человек, заслуженный в мореплавании, добрый старикан и к нему надо иметь уважение. Можно

сказать, что старпома у нас нет, и об этом знает каждый пассажир, ведь пассажиры его не слушают. Он даже записал в вахтенный журнал, что его пассажиры не слушают и прогнали его из твиндека, он вынужден был разбудить помполита, чтобы заставить пассажиров подчиниться, дать место для постройки нар...»

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

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

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

Приказ начальника АКО от 17 февраля 1944 г.: «Для обеспечения северных комбинатов восточного побережья углём 16 декабря 1943 г. “Дальневосточник” снялся в рейс... Несмотря на все метеорологические препятствия, рейсовое задание по обеспечению комбинатов выполнено. За геройское выполнение поставленных перед экипажем задач приказываю: капитана Берга премировать 2 000 рублями...»

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

В августе 1945 г., в ходе Курильской десантной операции, траулер «Дальневосточник» под командованием К. К. Берга перебрасывал на острова десант и военные грузы и обеспечил их своевре-

менную разгрузку в сложных метеоусловиях. «Экипаж тральщика лично участвовал во всех грузовых работах и заслужил отличную оценку командования Камчатского оборонительного района». Пятерых моряков траулера и их капитана за это представили к боевым наградам.

А вот свидетельство о его личной жизни. 12 сентября 1940 г. газета «Камчатская правда» опубликовала некролог: «Коллектив управления Морлова АКО и экипаж траулера “Дальневосточник” выражают соболезнование капитану траулера “Дальневосточник” Бергу Карлу Карловичу по поводу смерти друга и жены Берг Елизаветы Фрицевны, последовавшей 10 сентября 1940 г. Коллектив управления Морлова и экипаж траулера “Дальневосточник”».

За сто первую версту

В декабре 1945 г. я получил назначение на пароход «Орочон», вошедший в состав флота в 1930 г. и бывший одним из его лучших судов.

В 1945 г. «Орочоном» командовал капитан А. А. Гринько, его старшим помощником был О. В. Лаврентьев, светловолосый голубоглазый человек выше среднего роста. Вот о нём я и хочу сейчас рассказать, поскольку его судьба очень интересна, как и многих людей того времени. Подружился я с ним сразу, и дружба наша продолжалась всю жизнь, вплоть до кончины Олега Викторовича. На протяжении всего времени нашего общения — и личного, и по переписке — он рассказал о себе много интересного.

Олег Викторович — уроженец Петербурга, происходил из хорошей семьи. Был очень начитанным, хорошо знал английский и немецкий языки. В 1921 г. поступил в Петроградское училище дальнего плавания (так оно называлось в то время) и в 1926 г. окончил его. Учился вместе с будущим министром морского флота Александром Александровичем Афанасьевым. Во время учёбы сдружился с Александром Африкановичем Демидовым.

Про А. А. Демидова не могу не сказать особо. В 1941 г. ему довелось командовать пароходом «Перекоп». В декабре 1941 г. японские самолёты потопили «Перекоп» вблизи острова Борнео у малообитаемого острова Большая Натуна. Команда прожила на нём два года. Вот такие интересные события случаются в жизни моряков.

Но вернёмся к Олегу Викторовичу. У него были два брата и три сестры. Отец работал механиком на электростанции. Человек он

был образованный, хорошо знал немецкий язык. Поскольку электростанция имела шведское оборудование, то отцу волей-неволей пришлось изучить и шведский. Ему случалось выезжать в Швецию для закупки новой техники.

Семья Лаврентьевых размещалась в четырёх комнатах, ещё одну занимала кухарка. В доме была очень хорошая библиотека. С детства Олег зачитывался произведениями Фенимора Купера, Майн Рида, Александра Ивановича Куприна.

Плавательную практику Лаврентьев проходил на судах Балтийского пароходства, ходил только за границу, потому что каботажного плавания не было. Короткие рейсы совершали в крупнейшие порты мира: Гамбург, Роттердам, Кенигсберг, Ливерпуль, Копенгаген и другие. Моряки в то время зарабатывали очень хорошо и имели возможность купить за границей что-либо из вещей. Плавать приходилось на пароходах «Ленсовет», «Ладога», «Софья Перовская». В начале 1930-х гг. О. В. Лаврентьев совершил рейс на пароходе «Декабрист» из Чёрного моря во Владивосток.

Но постепенно общественно-политическая обстановка в стране стала ухудшаться. А после декабря 1934 г., когда был убит С. М. Киров, стало совсем плохо. Вот что рассказывал мне Олег Викторович:

— В 1930 г. я женился и переехал жить на квартиру к тестю, в Кронштадт. Тесть — врач, служил в Кронштадтском военно-морском госпитале. Высокообразованный человек, он окончил знаменитый Юрьевский университет. Во время русско-японской войны участвовал в Цусимском морском сражении, был начальником госпиталя на госпитальном судне «Орёл».

После убийства Кирова начались повальные аресты и вызовы на допросы. Нескольких друзей тестя, не имевших никакого отношения к убийству, арестовали и отправили на Соловки. Видя, что и ему не уцелеть, тесть свёл счёты с жизнью, выпив отраву. Винить его за этот поступок я не могу, бог ему судья.

Весной 1935 г. начали вызывать в НКВД тётку и меня. Не знаю почему, но следователь заявил мне, что я должен развестись с женой, иначе меня выселят за сто первую версту. Тогда пошла мода выселять неугодных людей за сто первый километр, соответственно лишая их прописки. Я помню, что в одном журнале, кажется, в «Крокодиле», была нарисована карикатура с подписью: «Из Ленинграда выселили сорок вагонов баронов».

Видя, что от этой публики не отстанешь, пришлось согласиться на переезд. Тёща поехала в Тверь к сестре, а я выписался и уехал, взяв с собой молодую жену. Ничего не оставалось делать, как от-

правиться в Архангельск. Там я поступил вторым помощником капитана в Архангельское гидрографическое управление.

Здесь суда были небольшие, длиной тридцать метров, имели дизельный двигатель и два паруса. Назывались они «гидрографические боты» и строились на Архангельских верфях и в Норвегии. Эти суда проводили гидрографические работы с начала лета в Ледовитом океане и доставляли снабжение и оборудование на полярные станции. Трудились на них поморы — очень хорошие, порядочные и бесхитростные люди, опытные моряки.

Конечно, жизнь после такой передраги нормальной не назовёшь, но чтобы изменить её, пока нечего было и думать.

В 1940 г. я был старшим помощником капитана на гидрографическом судне «Вихрь». Нам дали задание следовать в бухту Провидения, на Чукотку. Командовал шхуной Роберт Иванов, очень опытный моряк. Пройти по Северному морскому пути нам удалось за одну навигацию, и осенью мы уже были в бухте Провидения, где встали на зимовку. Судно приписали к Провиденской гидрографической базе. Летом 1941 г. приступили к работам, но их частично свернули — началась война. Осенью у меня открылась цинга, и по требованию врачей пришлось выехать во Владивосток.

По приезде во Владивосток поступил в Главамуррыбпром. Это управление имело суда «Кижуч», «Терней», «Иня» и буксир «Ким». Уехать в Архангельск к жене в сложившейся обстановке не получалось. На судне Главамуррыбпрома «Иня» и шхуне «Союзпушнина» дважды сходил на ремонт в американский порт Сиэтл. В 1944 г. перевёлся на пароход АКОфлота «Орочон». Потом в АКОфлоте работал на «Симе» и капитаном на «Куре».

После 1945 г. получил письмо от жены, в котором она просила дать ей развод. Винить её за это я не мог, поскольку в браке мы не состояли фактически уже несколько лет...

В 1948 г. Олег Викторович завёл новую семью. А в 1965 г. уехал на постоянное место жительства в Находку. В семье росла дочка Ия. Я работал в Камчатрыбфлоте, часто посещал Владивосток и Находку. Наши встречи с Олегом Викторовичем всегда были радостными.

Руки у Олега Викторовича были умелые. Из списанного спасательного вельбота сделал себе хорошую парусную яхту с небольшой рубкой и палубным настилом. Будучи на пенсии, занялся судомоделизмом. Подарил мне на память модель трёхмачтовой парусной шхуны, собранную в бутылке. Этот сувенир до сих пор стоит у меня дома на полке и вызывает удивление гостей.

Мы с Олегом Викторовичем часто переписывались. Читать его письма всегда было очень интересно. Будучи в Находке, я как-то спросил Олега Викторовича, не тянет ли его обратно в Ленинград. Он ответил очень серьёзно: «Нет, не тянет. Посуди сам. Там мне придется травить душу на каждом шагу. Два брата погибли, защищая город. В блокаду от голода и холода умерли все три сестры. Моя жизнь пошла через пень-колоду из-за злых и непорядочных людей».

А в сентябре 1985 г. у меня в квартире раздался телефонный звонок. Звонила жена Олега Викторовича. Она сообщила, что два часа тому назад перестало биться сердце моего друга...

«Упрямый хохол»

Начало 1951 г. Караван судов Камчатрыбфлота, паровые траулеры Тралфлота, пароход «Петропавловск» Сахалинрыбфлота, старые пароходы «Кура», «Терек», «Эскимос», «Барнаул» стояли на нашей судоверфи. Ремонт мог затянуться на несколько лет. Стоянка была нудная. В очередную пургу пароходы заносило снегом. Объявлялся аврал, и весь экипаж выходил на уборку завалов.

Светлые дни наступали только тогда, когда третьего помощника капитана посылали в город за зарплатой. Её выдавали раз в месяц. Но после получения денег и раздачи их экипажу через два-три дня тому же третьему помощнику предстояло уже крайне неприятное занятие. Дело в том, что, получив зарплату, часть моряков по пьяному делу совершала прогулы. А за это судили по указу Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г., по которому за прогул и опоздание на работу полагалась уголовная ответственность. По этому же указу запрещалось менять место работы. За нарушение в первый раз человека приговаривали к вычету четверти зарплаты в течение нескольких месяцев. При повторении кара ужесточалась, а виновный приговаривался уже к отбытию наказания в лагере, как правило, на четыре-шесть месяцев. При повторе срок увеличивался до одного года. Во время войны в тюрьму сажали сразу, мотивируя это обстановкой военного времени.

Жизнь в те годы была очень трудная. Комсостав в большинстве случаев не имел квартир, снимал углы в частных домах, в лучшем случае ютились в комнатухе в бараке. Некоторые были вынуждены жить на судах в каютах. На работу обычно приходилось добираться пешком, особенно после пурги, бредя чуть ли не по пояс в снегу. Никаких автобусов и в помине не существовало.

Хоть война и отгремела в 1945 г., люди вернулись к мирному труду, но правительство не торопилось отменять этот бесчеловечный указ. Отменили его только году в 1952-м, если мне не изменяет память.

Отдать ли под суд человека за прогул или нет — в основном зависело от капитана. Но тот отвечал и за укрывательство. Так что вольно или невольно все оказывались связанными. Но всё-таки порядочные капитаны подходили к этой проблеме по-человечески. Например, С. В. Чуприна поступал так. При распределении праздничных вахт он говорил старпому: «Ты Иванова на Первомай на вахту не ставь. Всё равно напьётся, и тебе придется составлять бумаги для суда. Лучше дай ему отгул». В то время плавсостав имел в месяц два выходных дня.

Иначе к этому вопросу подходил капитан парохода «Кура» Порфирий Семёнович Деревянченко. Он заявлял так: «Я им водку в рот не наливаю. Пусть пьют, но знают меру. Надо помнить, что ты должен ещё и выходить на вахту». Матросов и кочегаров он судил безжалостно. Даже умудрился отдать под суд второго помощника капитана Кешу Мандятова, единственного в то время сына тундры, окончившего мореходное училище, и третьего помощника Германа Ульянова. Хотя обычно к комсоставу относились лояльно.

Возмущался количеству судимых с парохода «Кура» даже сам народный судья посёлка Индустриальный, где располагалась судоверфь.

Безжалостность Деревянченко ярко проявилась в следующем случае. Кочегар Завальницкий решил перейти работать с ремонтировавшегося судна на ходовое. А поскольку отдел кадров работал с утра, то он утром туда и отправился, а на вахту не вышел. Оформление бумаг заняло какое-то время. В отделе кадров получил направление на буксир и на следующий же день пошёл на новое место работы. Но Деревянченко этот прогул так просто спустить не мог. Он отправился в транспортную прокуратуру и стал требовать предания кочегара суду. Прокурор разъяснил: «Да, фактически Завальницкий совершил прогул. Так что при желании можете направлять дело в суд». Что капитан и сделал. Завальницкий получил четыре месяца с вычетом четверти зарплаты, отбывая наказание на новом месте работы.

А вот и другой пример. Работал на «Куре» матрос В. Кашковский. После третьего прогула получил четырёхмесячное тюремное заключение. По каким-то причинам судья заспорил с начальником исправительного заведения в соблюдении формальностей. Рассерженный судья сказал Кашковскому:

— Иди на свою «Куру» и жди вызова.

— А что мне сказать капитану?

— Скажи, что если потребуешься, то я пришлю милиционера.

Прибывший на судно Кашковский заявил, что его тюрьма не принимает и пока он несколько дней побудет на судне. Поместили в его же собственный кубрик, к несению вахты не привлекали, кормили в судовой столовой. Через пару дней слоняющегося по палубе Кашковского увидел капитан Деревянченко и спросил:

— Кашковский, ты почему на воле, ведь тебя, кажется, осудили?

— Да, осудили, но меня тюрьма не принимает.

— Я тебе, Кашковский, советую идти к прокурору и проситься в тюрьму. Ведь тебе не идёт срок отсидки.

На что ему Кашковский ответил:

— Ошибаетесь, Порфирий Семёнович. Срок идёт со дня вынесения приговора. Так что проситься в тюрьму у меня желания нет. Есть русская пословица: «Крепка тюрьма, да чёрт ей рад».

— А я помню, что в 1938 г., когда в стране были переполнены тюрьмы, то люди не могли попасть в тюрьму после вынесения приговора, не было места. И им приходилось подавать жалобу прокурору.

— Пусть уж просится кто-нибудь другой, а я не буду, — ответил ему матрос.

Дней через восемь прибыл милиционер и забрал Кашковского в тюрьму.

К тому времени уже стали продаваться радиоприёмники «Рекорд», «Балтика». Появилась возможность слушать радиостанцию «Голос Америки». Обзавёлся и я приёмником «Балтика» — всеволновым аппаратом высокого качества, одним из лучших по тому времени. Правда, стоил он дороговато. Знающие люди посоветовали: «Слушай один или в крайнем случае с хорошим другом. Об услышанном ни с кем не делись, иначе пойдёшь на Набережную, к чекистам. Там они душу вытрясут».

Первые услышанные передачи «Голоса Америки» ошеломили. Наше правительство они называли не иначе как «кремлевская шайка тиранов». Лаврентия Берию — «заплечных дел мастером», «кремлевским палачом». Слушал я эти лекции за закрытой на ключ дверь. Приглашал к себе только закадычного друга Лёшу Кацевского. Передачи эти на многое открывали глаза. В них говорилось, сколько в России заключённых, рассказывалось о многих кремлевских тайнах, колымских лагерях. Наши комментаторы пытались вступить в полемику с редакцией «Голоса Америки».

Но куда там! На утверждение, что в России у колхозников счастливая жизнь, они отвечали: «Если у ваших колхозников счастливая жизнь, то почему вы им не выдаете паспортов? Ведь они у вас практически как те же заключённые, только нет колючей проволоки и охраны».

Оказывается, международные профсоюзные организации поднимали голос в нашу защиту, указывали на лагерь рабского труда и многое другое. На что им неизменно отвечали, что это наше внутреннее дело. Наша пропаганда по сравнению с зарубежной была убогой, топорной и косноязычной. Когда из Советского Союза кто-то оставался на Западе, «Голос Америки» сообщал, что очередной житель сбежал из «коммунистического рая».

Наконец подошло время, когда под давлением мирового общественного мнения указ от 26 июня 1940 г. был отменён.

Прошло много лет. Году примерно в 1970-м в журнале «Морской флот» вышла статья. В ней говорилось, что в австралийском порту два советских капитана пригласили к себе в гости английских коллег. Волей-неволей зашёл разговор о флотской службе и её организации. Наши задали англичанам, кроме многих вопросов, один наболевший и мучивший их: «Как вы боретесь с прогульщиками и пьяницами?» На что те искренне отвечали, что никак. «А потому никак, что мы эту категорию людей не берём работать на суда. Поэтому у нас и проблемы этой нет». Коротко и ясно.

Со времени описываемых событий прошло уже полвека. Вспоминаются они как дурной сон. Ушёл из жизни Порфирий Семёнович Деревянченко, прозванный при жизни «упрямым хохлом». О его кончине никто из моряков не сожалел...

Примечание редактора. Сложное это и субъективное дело — оценивать по памяти дела давно ушедших времён. Поэтому обратимся к документам.

6 марта 1951 г. обнародован приказ по Главкамчатрыбпрому № 96 «О фактах массового нарушения требований указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. в Камчатрыбфлоте и о наказании виновных в этом». Документ сообщает, что исполняющий обязанности прокурора Камчатского бассейна проверил состояние трудовой дисциплины. Он установил: руководство флота и ряд капитанов, такие как Глинский, Иванов, Васюкевич, Баклаг, Успенский, Деревянченко, Мельдер и помощник капитана Рой, «вместо привлечения прогульщиков и лиц, появившихся на работе в нетрезвом состоянии, к уголовной ответственности, применяли к ним меры дисциплинарного воздей-

ствия». К приказу приложена выписка из прокурорского постановления, из которой следует, в частности, что капитан Глинский объявил строгие выговоры кочегару Семакину, распивавшему на вахте спиртные напитки, матросу Агишеву за двухнедельный прогул, а прогул засчитал как отгул. Он же объявил строгий выговор третьему механику Шиндяеву за пьянку во время несения вахты. Капитан Иванов объявил строгий выговор с предупреждением боцману Скоропупову за пьянку в рабочее время.

«Капитан Васюкевич перевёл в матросы второго класса матроса первого класса Ануфриева за самовольный уход с вахты и пьянку, уборщицу Скирскову за неоднократное появление на работе в нетрезвом виде с судна списал и направил в распоряжение отдела кадров Камчатрыбфлота. Капитан Васюкевич объявил строгий выговор с предупреждением боцману Гришановичу за пьянку на судне в рабочее время. Этому же боцману Васюкевич вынес строгий выговор за пьянку в течение трёх суток. Матрос Горбатюк за прогул в течение двух суток с судна был списан. Боцман Гришанович за пьянку в течение двух суток был понижен капитаном Васюкевичем до матроса второго класса. Кочегару первого класса Морозову за прогул объявил строгий выговор, а старшему помощнику капитана Бережкову за пьянство и учинение хулиганских действий на судне также объявил строгий выговор. Капитан Успенский уволил матроса Явишкина за пьянку на вахте».

Капитан же Деревянченко кочегарам Лозинскому и Завольницкому за самовольный уход с вахты и пьянку на вахте просто вынес выговоры. И это вместо положенной по названному указу отдачи под суд...

Короткая память

Эта история более чем сорокалетней давности вспоминается как пример человеческой порядочности, честности и отзывчивости.

Геннадий Андреевич, капитан рыболовного сейнера, жил со мной на одной лестничной площадке. Был он предпенсионного возраста и работал в рыболовецком колхозе имени В. И. Ленина.

Начинал Геннадий Андреевич в рыболовном флоте матросом, а потом окончил курсы штурманов малого плавания. Это дало ему возможность стать капитаном сейнера. Последние годы его работы в колхозе оказались удачными. Он даже как-то взял первенство по добыче сельди в Олюторке и был отмечен руководством колхоза — получил солидную премию за высокие уловы и в подарок именные

золотые часы. Но, судя по всему, старик расслабился и начал выпивать не в меру. При стоянке в порту на ремонте был несколько раз замечен нетрезвым при исполнении служебных обязанностей. Надо было капитана наказывать, но у руководства колхоза рука не поднималась — всё-таки рыбу он ловил хорошо.

Выйти из щекотливого положения помог случай. Дело в том, что «наверху» в то время возникла идея: чтобы улучшить состояние колхозов в глубинке, надо передать им часть добывающих судов, которые будут ловить рыбу и тем самым приносить живые деньги. В своё время это сыграло положительную роль. Получилось так, что сейнер Геннадия Андреевича невольно приобрёл нового хозяина в лице колхоза, расположенного в Палане.

Геннадий Андреевич прекрасно понимал, что ему нечего рыпаться и принимать меры для того, чтобы остаться в колхозе имени В. И. Ленина. Прошло года три, как сейнер передали в это национальное хозяйство, и тут с Геннадием Андреевичем случилось несчастье. Он скончался от инфаркта. Остались у него вдова и дочь-десятиклассница.

Прошло ещё три года. Встретил я его вдову Марию Ивановну и поинтересовался, как идут её дела. Она поделилась со мной своим горем:

— Была я на приёме в поликлинике. Врачи установили неутешительный диагноз. В общем, надо срочно выезжать в санаторий «Шмаковка» подлечиться, иначе болезнь будет прогрессировать. А денег на поездку нет. Те, что оставались после смерти мужа, растаяли, как весенний снег.

— Постарайся сходить в Рыбакколхозсоюз, может быть, помогут там, — сказал я ей.

Через три дня встретил я Марию Ивановну и поинтересовался, удалось ли ей решить свой вопрос. Оказалось, что отказали ей окончательно. Сказали, что надо просить материальную помощь в Палане. А на счету этого колхоза денег практически никогда не было ни копейки.

Обидно мне стало за старого рыбака и его вдову.

— Мария Ивановна, — сказал я ей. — Самое верное дело — это идти в колхоз Ленина к председателю Михаилу Константиновичу Старицыну. Он отказать не должен. Человек этот должность зарабатал своими трудовыми мозолями. Мужик он честный и добро помнит.

— Да ведь ушёл-то Геннадий Андреевич из колхоза не по-хорошему!

— Забудь это. Только иди к самому, не ходи к управленцам.

Ещё дней через пять встретил я Марию Ивановну в приподнятом настроении. С радостью она сообщила мне, что ей оформили путёвку и даже дали проездные туда и обратно. И что сердечно благодарит она Михаила Константиновича за оказанную помощь.

Выделение путёвки и проездных проходило непросто. Мне об этом при случае рассказал один из членов правления колхоза.

На правлении рассматривался ряд вопросов и несколько заявлений об оказании материальной помощи, в том числе и вдовы Геннадия Андреевича. Нашлись и те, кто возражал. Мотивировали тем, что Геннадий Андреевич в колхозе Ленина давно не работает. Мало того, уже умер. Да и к тому же перешёл в другой колхоз не по доброй воле. Но тут в разговор вступил Михаил Константинович:

— У меня к вам, уважаемые члены правления, тоже есть вопросы. Кто Геннадию Андреевичу на этом месте вручал грамоты и именные золотые часы? Не вы ли? Человек ведь тоже в своё время внёс вклад в наше благополучие. Короткая у вас оказалась память. Негоже нам оставлять вдову в беде. Так что я предлагаю путёвку ей оформить за счёт колхоза. Да, наверное, надо ещё и выделить денег на проезд. Ведь не с котомкой же ей идти пехтурой до Шмаковки.

Спустя несколько дней Мария Ивановна отбыла в Шмаковку...

Расскажу читателям о Михаиле Константиновиче Старицыне немного подробнее. Начал он работу в рыбной промышленности как простой рыбак. Со временем стал руководить моторно-рыболовной станцией, впоследствии выросшей в рыболовецкий колхоз имени Ленина. Об этом крупнейшем в стране хозяйстве написаны книги, сняты кинофильмы. Здесь трудились несколько Героев Социалистического Труда.

А всё начиналось с довоенного флота — с судов типа «кавасаки». Ловили с них перемётами треску в Авачинском заливе. А далее под руководством Михаила Константиновича происходили перемены, и все в лучшую сторону. Начали получать первые МРС, сейнеры, СРТ, БМРТ. Колхоз расширялся, росли уловы, а с ними и благополучие людей. Хозяйство постоянно справлялось с государственным планом.

Один знакомый рассказал мне интересный случай. В начале 1950-х гг. Камчатку посетил министр рыбного хозяйства восточных районов СССР Андрей Семёнович Захаров. Утром собрали совещание работников Камчатрыбпрома и Тралфлота. Пригласили на него и Михаила Константиновича. Но перед этим пронеслась

пурга, и дорогу до Сероглазки замело снегом. Пришлось ему добираться до города на лошадке, и поэтому он немного запоздал.

Дежурившая в приёмной секретарь доложила о его прибытии. Услышав это, Захаров встал из-за стола, вышел к нему навстречу. Пожал руку и, обращаясь к присутствующим, сказал: «Вот у кого учитесь, как надо работать!»

При активном участии М. К. Старицына в Сероглазке построили причал. Это прекрасное гидротехническое сооружение отгородило часть акватории бухты, и получился очень удобный ковш для стоянки судов. На берегу возвели мастерские и другие службы колхоза. За стоянку у причала взимался причальный сбор — хоть и небольшая, но живая копейка в доход хозяйства.

Михаила Константиновича за его талант руководителя называли русским самородком. Определение это меткое и как нельзя лучше соответствует действительности. В память о Михаиле Константиновиче названа улица в Сероглазке. Рыбаки и общественность города ожидали, что имя Михаила Старицына будет присвоено одному из новых БМРТ. Но, к великому сожалению, этого не произошло. Видно, у нынешних начальников память тоже оказалась короткой...

Примечание редактора. 25 мая 2006 г. имя «Михаил Старицын» появилось на борту принадлежащего колхозу большого автономного траулера-морозильщика, доселе носившего весьма странное для камчатских вод название «Атлантик Квин», то есть «Королева Атлантики». Как сказала на митинге, посвящённом переименованию судна, дочь М. К. Старицына, когда-то её отец мечтал, чтобы в составе колхозного флота было судно с названием «Сероглазка». Прошли годы. Теперь у колхоза есть и «Сероглазка», причём уже вторая, и «Михаил Старицын»...

Камень опасности

Дело было давнее. Пароход наш стоял на побережье Камчатки на рейде под выгрузкой. Но та не производилась из-за отсутствия плавсредств у борта. И вот за вечерним чаем, как говорят, пошла «травля по кругу», то есть каждый начал вспоминать примечательные случаи из своей или из жизни товарищей.

Зашёл разговор о капитане Петре Яковлевиче Жуковском. В то время (шёл 1951 г.) Пётр Яковлевич был уже пожилым человеком. Он ещё до революции работал в Добровольном флоте вторым помощником капитана.

Всех, кто знал Петра Яковлевича, поражала его пунктуальность. Никакая сила не могла заставить его хоть в малой степени нарушить устав службы, Правила эксплуатации и другие наставления, касающиеся мореплавания. Я сам был свидетелем, как начальник морского агентства АКО во Владивостоке И. Я. Иоффе дал распоряжение Петру Яковлевичу завтра выйти в море. Но тот выдвинул требование:

— У меня не хватает лючин на трюмах (лючины — доски, закрывающие трюм, от слова «люк». — *Авт.*).

Иоффе ему в ответ:

— Вы лючины раздвиньте, сделайте между ними зазор побольше.

На что Пётр Яковлевич упорно твердил:

— В правилах технической эксплуатации ясно сказано, что при выходе из порта комплект лючин должен быть полным, даже на каждый трюм должны быть ещё запасные. Так что заказывайте лючины в мастерских и доставляйте на борт. Что хотите со мной делайте, а правила нарушать не буду!

И ещё добавил:

— В случае чего я буду сидеть в тюрьме, а вы мне осьмушку хлеба туда не принесёте.

Отход задержали на сутки. Как мы потом узнали, за это время лючины сделали на Дальзаводе и доставили на «Щорс».

Наш капитан Виктор Трофимович тоже рассказал об одном эпизоде, связанном с Петром Яковлевичем:

— После окончания Владивостокского моррбтехникума в 1940 г. меня назначили на должность третьего помощника капитана на пароход «Щорс». Пошли мы во Владивосток. В проливе Лаперуза нас накрыл туман, такая погода для этих мест летом — обычное явление. Заступил я в восемь утра на вахту, осмотрелся. Пётр Яковлевич стоит на мостике. Ход на телеграфе самый малый, и, согласно правилам, для предупреждения столкновения судов даём длинные гудки. Понемногу видимость стала улучшаться. Но хода Пётр Яковлевич не увеличивал.

Наконец в бинокль я заметил впереди идущее судно. Надо сказать, что посредине пролива Лаперуза есть Камень опасности. Это налагает на моряка особую ответственность при плавании в этом районе, особенно во время тумана или при ограниченной видимости. Что на меня нашло — не знаю, но я возьми да и выйди к Петру Яковлевичу с предложением: «Давайте добавим ход и пойдём за этим пароходом. Если он попадёт на камень, то мы успеем отвернуть. Так что идти можем смело».

Посмотрел на меня Пётр Яковлевич и произнес убийственную фразу: «А если он уже на мели?» Отвернули мы правее. Видимость стала ещё лучше. Приблизились к пароходу, и когда он был у нас на траверзе, то увидели на штаг-карнаке сигнал: «Судно на мели». Как потом оказалось, немного впереди нас шло судно под флагом Панамы, оно и село на грунт...

Капитан с мостика ещё не ушёл. Похлопал он меня по плечу и сказал:

— Ну, как, Витя, твоё предложение?

Я был страшно сконфужен и готов был провалиться сквозь палубу. А Пётр Яковлевич назидательно сказал:

— Молодо-зелено. Жизнь ещё впереди, она тебя многому научит.

До конца жизни не забуду я эту фразу Петра Яковлевича. Через год меня перевели на другое судно. Наши пути-дороги с Жуковским разошлись.

...Недолюбливало Петра Яковлевича начальство за его принципиальность, за то, что никогда не шёл на компромиссы и сделки со своей совестью. Давно скончался капитан Жуковский, достигнув преклонного возраста. Но легенды о нём ещё живы.

История одной жизни

В первой части книги я рассказывал о жителях посёлка на 8-м километре — коммунального хозяйства АКО. Упоминал и об одном приметном человеке — Фёдоре Афанасьевиче Смоленцеве. Был он прекрасным столяром, знал и плотничье ремесло. Мог сделать и сани, и телегу. Знал он эту работу, потому что родился и вырос на селе. В 1954 г., при случае, Фёдор Афанасьевич рассказал мне о своей жизни:

«Родился я в 1902 г. в Сибири, в селе Кандаурово. Это в Новосибирской области, бывшей Ново-Николаевской, в сотне километров от города. Родители мои — крестьяне, коренные сибиряки. Село было большое, богатое. Селились люди в этих краях на вольных землях. Никаких помещиков здесь никогда не знали.

В округе росло много хорошего строевого леса. Но его без нужды не вырубали, использовали для своих надобностей. Зимой отправлялись на лесозаготовки. Спеленный лес свозили на сельскую площадь, а после распределяли. Кому на постройку дома, кому — на конюшню или коровник. Всё зависело от толщины бревна. Особой заботой был окружён кедровый лес. Кедровые шишки собирали

строго в одно время, когда орехи уже окончательно созрели. Самовольно вышедших на заготовку сурово наказывало общество, то есть сами жители.

Строгий порядок был заведён в отношении рыбной ловли — люди жили не одним днём. Рыбы в то время в Оби, её притоках и лесных озерах ловилось много, и она не переводилась. На заливных лугах имелись хорошие сенокосы и выпасы для скота. В дровах недостатка не испытывали — в лесу сухостоя всегда хватало. В селе работали школа, больница с фельдшером. Многие жители имели зингеровские швейные машины. Держали хороших лошадей и овец.

Желающим поселиться в нашем селе следовало приписаться к обществу. Прежде чем дать «добро» и приписать желающего, с ним беседовали сельский староста и уважаемые старики. Выясняли, что это за человек. И когда убеждались, что он будет полезен для села, его приписывали к обществу. Разумность этой меры очевидна. Ведь новому жителю требовалась земля для посева, сенокоса, лес для постройки дома и многое другое. Но если общество его принимало, то оно и брало на себя ответственность за его благополучие.

Семья наша по сибирским меркам того времени считалась сред-незажиточной. Имели мы пять лошадей, три коровы, стадо овец, хорошие добротные постройки.

В 1926 г. я вернулся из армии в родное село. Году в 1928-м у нас организовали коммуну, а потом артель. Дела наши артельные пошли плохо. В 1931 г. я возмутился и выразил недовольство председателю артели и его прихлебателям. А они, недолго думая, приклеили мне ярлык кулака и раскулачили. Забрали у меня скот, описали и конфисковали имущество. Пытались забрать и швейную машину «Зингер».

Какие подлые натуры имели сельские активисты! Мы предложили им заплатить за машину деньги и оставить её у нас, деньги внесли. Они согласились, и мы им поверили. Мне предложили покинуть родно село как «чуждому элементу». Дали на сборы сутки. На другой день, в лютый крещенский сибирский мороз я уехал. Двухгодовалую дочь завернул в тёплую шаль, потом в полушубок, а сверху накрыл тулупом. До ближайшей станции меня согласился довести один из родственников. И вот когда мы отъехали километров шесть от села, нас нагнали активисты. Они всё-таки забрали швейную машинку, развернули дочь и взяли шаль, в которую она была завернута. Слава богу, хоть полушубок и тулуп оставили...

Вот так я, вольный хлебопашец, покинул родное село. Строек в то время в Сибири ещё не было. Единственное, куда мог устроить-

ся на работу, — это золотой прииск на Алтае. Добрался с семьёй на этот прииск и стал трудиться в старательской артели. Поселились мы в тайге, в бараке. Семья от семьи отгораживались занавесками из мешковины. Спали на топчанах и соломенных матрацах.

Работа в артели пришлось мне не по душе. В 1934 г. я сумел перебраться в Новосибирск, поступил в строительную контору. Строили те же бараки, столовые, школы. Здесь я уже работал в столярке. Делал рамы, двери.

Весной 1936 г. завербовался на Камчатку. В июне нас погрузили на товарный поезд, как говорили, «в телячьи вагоны», и тронулись мы во Владивосток. Ехали долго, в июле добрались-таки до Владивостока. На Второй речке прошли санобработку и оформили все документы. В начале августа погрузились на АКОвский пароход. Поместили нас на нары в вонючий трюм и через семь суток доставили в Петропавловск. Пароход был старый и тихоходный, но ехать всё равно было интересно — море, чайки, дельфины...

А на душе было неприятно. Мучила мысль: почему я, человек, не сделавший никому в жизни зла, должен бросить свою родину, своё село и ехать на край света? Кому это надо? Но ответа не находил.

Для жилья дали опять же барак. Но это уже была комнатуха в четырнадцать квадратных метров с плитой. Для семьи, имевшей ребёнка, по тому времени это считалось нормальным. Вначале спали на всё тех же деревянных топчанах с соломенным матрацем. Определили меня в Камчаткестрой, работал в столярке. Сооружали в основном бараки на улицах Микояновской (ныне Ленинградская) и Ключевской. Зарплата у нас была выше, чем на материке, а продукты дешевле. Питание, соответственно, улучшилось. Поразило нас обилие рыбы. Её ловили прямо на Озерновской косе и здесь же, трепещущуюся, продавали. Рыбина стоила два-три рубля за штуку — это цена булки хлеба.

Хоть и наступило материальное улучшение, но, в общем, настроение оставалось подавленным. А тут пришли страшные 37-й и 38-й годы. В Москве и Ленинграде шли непрерывные политические процессы. Не отставали от них и на периферии. Тюрмы были переполнены. Много лагерей было и в Петропавловске. Докапывались до социального происхождения. Не дай бог, если ты был сыном священника или указал в анкете, что, например, из мещан. Мог и работу потерять. Приходилось быть осторожным и мне, ведь фактически я был раскулаченным.

В 1938 г. мне понравилось место на 8-м километре. Работу получил в столярке. Трудился здесь один. Облюбовал местечко

поблизости и построил землянку, на другое жильё не было ни леса, ни денег. Посадили огород, завели пару поросят. С кормом для них вопрос решился просто. Отходы от кухни брали в 279-м артполку. За это жена стирала поварам халаты и куртки. Было у нас желание скопить денег и построить приличный домик. Всё как будто шло к этому, но не случилось...

22 июня 1941 г. началась война. А в декабре 1941 г. меня призвали в армию, в 138-й стрелковый полк. Для меня, плотника, работа нашлась. Опять началась постройка барачков и казарм. Призванных в армию надо было где-то селить. А потом, в 1943 г., развернулось строительство морского порта.

Организовали Дальморстрой. Мне довелось участвовать в сооружении деревянного причала на месте теперешнего холодильника. Для этого из брёвен делался сруб, который ещё и связывался стальными скобами. Этот сруб назывался ряжем. Ряжи устанавливались на дно и внутрь их засыпали камни. Сверху укладывали дощатый настил.

Работа была каторжная, тяжёлая, рабочий день длился по десять-двенадцать часов, питались плохо. Но помог нам Иван Дмитриевич Папанин — тот самый легендарный герой-полярник, в то время находившийся на Камчатке. Он был отзывчив и доступен, несмотря на свои звания и регалии. За зимовку на Северном полюсе получил звание Героя Советского Союза, имел звание адмирала и был членом Государственного Комитета Обороны (дважды Герой Советского Союза контр-адмирал И. Д. Папанин в годы войны являлся уполномоченным Государственного Комитета Обороны по перевозкам на Севере. — *Ред.*).

Так вот, на строительстве порта он бывал почти ежедневно. Как-то подошёл и к нам. Спросил, как идут дела. А нам почти всем было уже по сорок лет. Мы ему сказали, что очень плохое питание и махорки мало дают. Работать в таком темпе долго не сможем. На что он ответил, что постарается помочь. Конечно, он мог сделать многое. И правда, буквально через несколько дней питание улучшилось, стали выдавать больше махорки и даже «наркомовские» — сто граммов водки. За короткое время на кошке построили столовую (на этом месте сейчас стоит старый холодильник рыбного порта. — *Ред.*).

В 1944 г. получили американские грузовики «Студебеккер», мощные по тому времени машины, надёжные и безотказные. Надо было очистить площадку на причале и отвезти с этого места ящики, в которых пришли их части. Бригадир грузчиков побоялся это сде-

лать, так как думал, что “Студебеккер” не выдержит нагрузки. Иван Дмитриевич находился рядом, услышал этот разговор и сказал бригадир: “Эти машины на фронте гибнут сотнями. Ты возьми и погрузи сейчас на одну этот ящик и убедись, можно везти груз или нет”. При нём сразу же ящик погрузили на машину, и грузовик это выдержал. Тогда Иван Дмитриевич и говорит: “Вот так и продолжай!”

После строительства морского порта пришлось мне участвовать в Курильском десанте. После завершения Курильской операции мой год — 1902-й — демобилизовали. Осенью 1945 г. я вернулся на 8-й километр, к семье и в свою столярку. Стал работать в том же комхозе АКО. За Курильскую операцию был награждён медалью “За победу над Японией”.

В 1946 г., после окончания десятого класса, моя дочь Клавдия уехала учиться в Хабаровский пединститут. В 1951 г. вернулась на Камчатку и стала работать в школе учителем истории. В то время автобусов в городе не было, и на работу дочери надо было ежедневно ходить пешком. Пришлось мне продать землянку и срочно строить дом в городе, поближе к её работе. В 1952 г. на Петровской улице я поставил небольшой уютный домик и переехал в него жить... »

Вот такую историю своей жизни рассказал мне Фёдор Афанасьевич Смоленцев. Ещё удручало его то, что после войны начали продавать много спирта. Недалеко от нашего посёлка, на улице Кавказской, построили две пашлычных. И вот, истощённый за войну и отвыкший от этого зелья народ начал пить. Естественно, ни к чему хорошему это привести не могло. Опять непродуманная политика — из-за сиюминутной выгоды спаивали людей.

В конце нашей беседы я не удержался и спросил Фёдора Афанасьевича, кого он считает виновным во всем произошедшем с ним и его семьей. Не буду приводить его ответ, хотя цензуру и отменили. Думаю, из его рассказа это и так можно понять.

Умер Фёдор Афанасьевич в 1957 г. В 1984 г. скончалась и его жена Степанида Семёновна. Сейчас на Камчатке живут его дочь Клавдия Фёдоровна с мужем Фёдором и две их дочери.

Адмиралтейский якорь

В одном из номеров газеты «Вести» была опубликована статья А. Х. Паперно «Главный военный лоцман Камчатки» о Михаиле Васильевиче Стукалине. Я хочу добавить пару штрихов к портрету этого замечательного человека, поскольку хорошо знал его самого

и его семью и о встречах с ним у меня остались самые светлые воспоминания.

Году в 1957-м мне довелось соседствовать с Михаилом Васильевичем на одной лестничной площадке в деревянном доме на улице Ключевской, 19а. Жил он на квартире у капитана Тралфлота Алексея Николаевича Моисеева. Мы дружили семьями. Работал он тогда в отделе флота Камчатрыбпрома. Ходил Михаил Васильевич в военной форме капитана второго ранга. Человек он был интеллигентный, общительный. По его словам, был знаком с такими известными капитанами, как К. А. Дублицкий, Е. Д. Бессмертный и другими. Это неудивительно, так как до войны работал начальником Петропавловского морского рыбного порта. К тому же, находясь на службе в гидрографии, имел отношение к морским экспедициям.

Году примерно в 1965-м один из старейших капитанов АКО-флота Сергей Иванович Пронин, живший на пенсии в Ессентуках, прислал в газету «За высокие уловы» (ныне «Рыбак Камчатки») любопытные воспоминания. В них шла речь о том, что в то время (1957 г.) в Главкамчатрыбпроме решался очень важный вопрос. Приближалась весенняя сельдяная путина, но в районе Анапки и Корфа стоял лёд. Ход сельди, по сути дела, начинается после того, как лёд в мае ломает и относит от берега. После этого сельдь нерестится по побережью и в заливе Уала.

Но штормов весной не было, и этот лёд никак не могло разбить и вынести в море. Если такая безветренная погода держалась бы долго, то путина могла сорваться. Главкамчатрыбпром решил зафрахтовать линейный ледокол Дальневосточного пароходства «Микоян», выйти на нём в этот район и галсами расколоть поле в прибрежной полосе на части. Тогда крупнобитый лёд быстрее отнесёт от берега.

Для общего руководства этой необычной операцией выделили двух специалистов — главного капитана флота Главкамчатрыбпрома Михаила Васильевича Стукалина и капитана-наставника Управления тралового флота Сергея Ивановича Пронина.

«Микоян» вышел в море и прибыл в заданный район. Лёд здесь оказался толстым, монолитным. Стали пробовать его колоть. Ледокол имел паровую машину, котлы работали на угле. Уголь оказался сучанским, крайне низкого качества, низкокалорийным, марки «ГТ». Среди моряков его называли, простите, «говно то ещё». Кочегары на таком угле не могли поддерживать нормальное давление пара, значит, машина не развивала полные обороты. С разгона

ледокол мог войти в сплошной лёд не более как на полтора-два корпуса.

Стукалин и Пронин, как опытные мореходы, были убеждены, что с таким ледоколом при некачественном топливе они поставленную задачу выполнить не смогут. А стоимость работы судна велика, и его бесцельная задержка стоила очень дорого. Разбить лёд мог только ожидаемый со дня на день циклон. Сергей Иванович и Михаил Васильевич прибыли в Петропавловск, доложили об этом управляющему Камчатским совнархозом Н. А. Ваняеву, предложили ему расторгнуть договор на аренду ледокола и отпустить судно в Арктику. Ваняев с их доводами согласился.

А погода стояла, как нарочно, очень хорошая. Море не шелохнёт, безветрие. Прошло дней десять. Погода не менялась. Стукалин и Пронин стали нервничать. Но, наконец, подошёл долгожданный циклон. Несколько дней бушевала непогода. Лёд размолотило и вынесло в море. Следом появились гонцы сельди. Рыбокомбинаты приступили к постановке ставных неводов. Все облегчённо вздохнули.

Н. А. Ваняев премировал М. В. Стукалина и С. И. Пронина за грамотное решение поставленной задачи.

10 мая 1958 г. приказом Главкамчатрыбпрома главного капитана флота Михаила Васильевича Стукалина поощрили двухнедельным окладом «за хорошую профилактическую и воспитательную работу среди экипажей судов промыслового и транспортного флота, что привело к ликвидации аварийности». Надо сказать, что премия за безаварийную работу в наших тяжёлых метеоусловиях — явление крайне редкое. Следует помнить, что суда Совторгфлота до 1930 г. на Камчатку ходили только летом, а навигация в зимнее время была запрещена. Так что премия за безаварийную работу была очень редкой и заслуженной.

Михаил Васильевич также принимал участие в составлении лоций, в них есть ссылка на этот факт. По его стопам пошёл и сын Владимир. Он окончил Ленинградское высшее мореходное училище. На учебных парусных судах ходил с Балтики в Японию, но у него стало рано барахлить сердце. Пришлось ему оставить флот и работать диспетчером в Ленинградском порту, а после перейти на преподавательскую работу в учебно-курсовой комбинат. Владимир Михайлович скончался в 1996 г. от сердечного приступа.

Нельзя не сказать об одном увлечении Михаила Васильевича. Он был страстным фотографом, делал уникальные снимки. В годы войны во время лоцманских проводок он встречался со многими

знаменитыми людьми, в том числе и с Иваном Дмитриевичем Папаниным. В то время он бывал в Петропавловске, принимал участие в руководстве строительством морского торгового порта и ремонтом аварийных судов, таких как «Одесса». По словам внука Михаила Васильевича, альбомы фотографий хранятся где-то у родственников. А ведь это большая ценность для наших камчатских краеведов и музейных работников.

Увлечение фотографией имело и такой выход. Для обложки готовившегося к изданию пособия по кораблевождению потребовался снимок адмиралтейского якоря. Михаил Васильевич ходил по Ленинграду больше месяца и, наконец, нашёл, что искал. На одной из чугунных оград он увидел очень красивый адмиралтейский якорь. Его фотографию и поместили на обложку книги.

Умер Михаил Васильевич Стукалин в феврале 1961 г., похоронен на Халактырском кладбище. Долгие годы его жена Анна Ивановна посылала из Ленинграда деньги работникам кладбища, чтобы они содержали могилу в порядке. В последний раз мы виделись с Анной Ивановной в Ленинграде в 1967 г.

(Так получилось, что долгое время могила М. В. Стукалина была заброшена и фактически потеряна. В 2001 г. камчатские краеведы Вадим Валентинович Бооль и Татьяна Александровна Шубина с «подачи» Аллы Хаимовны Паперно разыскали её. При помощи моряков-гидрографов она была восстановлена. Сейчас любой желающий может посетить могилу главного военного лоцмана Камчатки. Для этого следует воспользоваться указателем, установленным на центральной аллее кладбища по инициативе А. Х. Паперно. Неподалёку от могилы М. В. Стукалина похоронен другой известный камчатский моряк — капитан П. М. Иванов, умерший в 1960 г. — *Ред.*)

Немного выше я упомянул С. И. Пронина. Об этом человеке также надо рассказать подробнее. Тем более что он тоже хорошо известен во флотских кругах. Уроженец одной из деревень Приморья, он рано познакомился с морем. В начале 1920-х гг. десятилетним мальчиком вместе с отцом попадает на Камчатку на зафрахтованном японском пароходе. После школы-семилетки поступил во Владивостокский морской техникум. После окончания техникума в 1934 г. связал свою жизнь с АКОФлотом.

Сергей Иванович был грамотным судоводителем. В 1937 г. работал старшим помощником капитана парохода «Якут», отмечен премией Наркомата пищевой промышленности СССР «За перевы-

полнение планов путины 1937 г.». Весной 1938 г. С. И. Пронин — уже капитан «Ительмена». В 1940 г. Сергей Иванович руководил пароходом «Петропавловск» — прекрасным равнопалубным шельтердечным судном, работавшем на жидком топливе. Пароход перед Великой Отечественной войной из АКОфлота передали Мортрансу, а после — Сахалинрыбпрому. В 1955 г. его капитально отремонтировали в Китае, сделали очень красивую и удобную надстройку. Интересно, что на нём около тридцати лет беспрерывно капитаном был Клавдий Николаевич Васюкевич, член моряцкой династии Васюкевичей.

С началом Великой Отечественной войны Сергея Ивановича призвали на флот. Служить ему пришлось на острове Русском под Владивостоком в звании старшины. Командовал судёнышком типа «кавасаки». Совершал плавания на нём в залив Золотой Рог и ближайшие бухты, да ещё нёс дозорную службу, хотя имел рабочий диплом капитана дальнего плавания.

В 1944 г. в связи с острой нехваткой специалистов часть ранее призванных дипломированных торговых моряков демобилизовали и направили в Дальневосточное пароходство. Сергея Ивановича назначили на перегон буксиров из Нового Орлеана в Сиэтл. Буксиры строились на верфях Сент-Луиса, на реке Миссури. Один из них — «Иван Сусанин» — долго работал в нашем морском торговом порту.

В июне 1945 г. Сергея Ивановича отправили в Германию принимать трофейный рефрижератор «Кильдин». По распоряжению Наркомата рыбной промышленности СССР «Кильдин» направили на капитальный ремонт в Швецию. Там судно простояло в ремонте два года и после прихода во Владивосток было передано Востокрыбхолуду.

После прибытия в 1949 г. в Петропавловск Сергей Иванович капитанил на танкере «Максим Горький». Потом его, как одного из опытейших судоводителей, назначили главным капитаном флота Главкамчатрыбпрома. В 1956 г. он стал капитаном-наставником в Тралфлоте. На этой должности работал долго, наладил ведение судовой документации, проведение очередных аттестаций. Сергей Иванович придавал большое значение наличию судового снабжения, аварийного и неприкосновенного запаса. Уделял большое внимание вахтенной и пожарной службе. При нём были отработаны правила несения караванной вахты. Он добился, чтобы за неё плавсоставу платили дополнительно. Перед начальством никогда не лебезил, всегда держался с достоинством, а при случае давал отпор. Начальство за это его недолюбливало. И, проработав, по сути дела,

в одной рыбацкой конторе тридцать лет, причём безупречно, правительственными наградами был обойдён.

После выхода на пенсию он уехал в Ессентуки. Изредка писал в нашу рыбацкую газету, делился своими воспоминаниями. За долгую морскую жизнь вспомнить ему было что. Как порядочный и честный человек он оставил о себе добрую память.

Примечание редактора. Вот небольшой фрагмент из воспоминаний С. И. Пронина: «В июле 1952 г. начальник Главкамчатрыбпрома Надибаидзе предложил мне должность главного капитана флота и квартиру в Петропавловске. Я согласился. В конце октября получил первое задание от Надибаидзе. Севернее мыса Лопатка со стороны океана сел на каменную гряду новый СРТ “Голубь” (это случилось 24 декабря 1951 г. — Ред.). Предложили организовать экспедицию для снятия оборудования, выйти на траулере, идущем на промысел. Я возразил, попросил дать единицу, ничем не связанную, так как высадка на СРТ в осенний период является сложной из-за беспокойного океана. Получилось именно так, что мы не смогли высадиться как на прямом, так и на обратном пути — помешала крупная зыбь. Через три зимних месяца от СРТ “Голубь” ничего не осталось...»

После операции с “Голубем” приступили к снятию с Авачинской лайды двух сейнеров и катера “ЖК”. Эта операция заняла неделю. К ней привлекались танкер “Вега” и буксир “Прилив”. Положение усугублялось тем, что все три единицы выбросило от среза лайды к самому берегу нагоном воды от сильного шторма, а когда вода спала, то к ним можно было добраться только на плоскодонной шлюпке. Буксиры пришлось заводить длиною в километр, было затрачено много труда. Мы работали не покладая рук, а катер “ЖК” стянули с креном на весь борт с расчётом уменьшить его осадку в полный прилив.

В июне 1954 г. вылетел в Озерную для руководства спасением шхуны “Омар” с грузом гофтары. Она в тумане вылетела на песчаный берег южнее центральной базы Озерной. Шхуна в отлив была почти на сухом месте с большим креном к берегу. Сначала организовали выгрузку гофтары, одновременно изыскивая буксир. В Озерной стоял пароход “Ительмен” (капитан Миронов), который подошёл к месту аварии. Через сутки завели буксир, но он оказался недоброкачественным. Более суток ушло на поиски нового. Нашли его в Озерной на складе. В результате на четвёртые сутки шхуну сняли, и она своим ходом добралась до Петропавловского порта...»

Хороший человек Кулаженко

Случилось это много лет назад, зимой. Наш автобус тащился в сторону 8-го километра. После прошедшей пурги дорогу как следует ещё не очистили, поэтому автобусу приходилось останавливаться. Моей попутчицей оказалась пожилая женщина. Волею-неволей между нами завязался разговор. Первое, что мы выяснили друг о друге, это давно ли живём на Камчатке. Я сказал, что с 1938 г., а моя новая знакомая ответила, что приехала сюда в 1945-м.

— Ну, и каким было ваше первое впечатление? — спросил я.

— Прибыли мы сюда на работу после окончания Астраханского технического института рыбной промышленности. Получили специальность инженеров-технологов. Молодые девчата, мы должны были начать здесь свою трудовую жизнь. Позади годы учёбы, голодное студенческое существование. Одежка на нас была крайне бедненькая, да и откуда ей было другой взяться? На студенческую стипендию не разгонишься... Почти у всех на ногах были брезентовые тапочки, пошитые сапожниками-умельцами.

В рыбном порту нас встретил работник отдела кадров АКО и усадил на пару грузовиков. Помнится, что это были американские машины «Студебеккеры». Привезли нас к двухэтажному зданию управления АКО на Микояновской улице (сейчас на этом месте стоит здание Камчатрыбпрома. — *Ред.*). Встречавший нас работник отдела кадров и вместе с ним начальник административно-хозяйственного отдела повели нас к начальнику АКО Константину Никитичу Кулаженко. Он был высокого роста, как оказалось, очень доброжелательным. С нами он приветливо поздоровался, поздоровал с прибытием на полуостров. Встречавшему нас кадровику сказал: «Вы в первую очередь девчат накормите, устройте на ночлег и сводите в склад — оденьте и обуйте». Дело в том, что в то время одежда и обувь выдавались по ордерам. Но в Петропавловск как раз завезли «американские подарки» (так тогда называли вещи, собранные для советских людей простыми американцами и переданные на суда АКОфлота, ремонтировавшиеся в портах США и доставившие их на родину, в СССР. Сейчас бы сказали, что это «гуманитарная помощь». — *Ред.*) в склады на Озерновской косе — большие тюки с добротными вещами, и кое-какую одежду и обувь выдавали нуждающимся.

После обеда пришли на эти склады. Выдали нам платья, туфельки, курточки — кому что придётся. Подаркам этим мы были несказанно рады. После этого нас поселили в общежитие, снабдили

постельным бельём. А вечером все встретились в столовой АКО, она была на нижнем этаже здания. Состоялся скромный ужин. С приветственным словом к нам обратился К. Н. Кулаженко. Он поздравил нас с прибытием, пожелал успешной работы. «Такие специалисты с высшим образованием здесь нужны, — сказал он, — и я надеюсь, что вы останетесь здесь надолго, обзаведётесь семьями, вырастите детей. Рыбы здесь много, хватит ловить и нам, и нашим детям, и внукам».

И ведь как в воду глядел! Жизнь сложилась так, что я работала на Кировском комбинате, одном из крупнейших на западном побережье Камчатки. Вышла замуж, родила детей. Там и осела на постоянное жительство. Перед пенсией перебралась в Петропавловск: мне выделили квартиру на улице Чубарова. Здесь я сейчас и живу с внуками. На всю жизнь у меня осталось самое приятное впечатление от встречи с этими людьми — приветливыми, отзывчивыми. Всё-таки очень хорошие люди были в то время на Камчатке. Верьте моему слову!

Вот что рассказала мне моя попутчица. А в подтверждение её слов могу сказать следующее. Много лет назад в поезде Клайпеда — Москва я разговорился со случайным попутчиком. Им оказался инженер-кораблестроитель. Узнав, что я с Камчатки, он сказал, что с одним камчадалом у него была памятная встреча. В 1958 г. его послали в командировку в Польшу на судостроительную верфь.

— После окончания командировки меня на попутном судне отправили в Клайпеду, — рассказывал он. — Но с выходом в море судно завернули в Ригу. После командировки за границу советских денег у меня не было, и что делать рано утром без копейки в незнакомом порту, я не знал. Надо же было как-то добираться в Клайпеду. Пошёл в Управление рыбной промышленности, обратился к секретарю в приёмной. Она меня выслушала и сказала: «Зайдите к заместителю начальника Кулаженко, может быть, он поможет. А то пока вы дождётесь из Клайпеды денег, пройдёт день-два».

Зашёл я к Кулаженко и рассказал, что я инженер-кораблестроитель, возвращаюсь из Польши в Клайпеду и по воле случая оказался без копейки денег. «Ну ладно, — сказал тот. — Не будем терять время. Скоро отходит утренний поезд на Клайпеду». Вытащил из кармана сто рублей и протянул мне: «Счастливого пути! Передайте привет своему начальнику. Я с ним лично знаком». Действительно, на поезд я успел и по прибытии домой первым делом перевёл деньги Кулаженко. Вот такая у меня была встреча с бывшим камчатским руководителем...

...Интересно, что два совершенно разных человека, встреченных мною в разное время в разных концах страны, с одинаковой теплотой говорили о Константине Никитиче Кулаженко не только как о хорошем руководителе, но как о порядочном и отзывчивом человеке.

Примечание редактора. Константин Никитич Кулаженко родился 5 августа 1906 г. в Белоруссии, происходил из крестьян. Основная профессия — учитель. Член ВКП(б) с 1930 г. Получил среднее образование, затем окончил совпартшколу второй ступени в Ленинграде. С января 1934 г. работал в Приморье в Дальгосрыбтресте в должностях секретаря парткома и начальника отдела кадров. В середине 1937 г. переведён на Камчатку. В 1940 г. — начальник политсектора АКО. В годы Великой Отечественной войны был секретарём Камчатского обкома ВКП(б), затем начальником АКО. По окончании войны назначен начальником Камчатгосрыбтреста, затем Главкамчатрыбпрома.

Постановлением Совета Министров СССР от 28 августа 1949 г. № 3677 «О финансово-хозяйственной деятельности за 1948 г. и о ликвидации просроченной задолженности Госбанку и поставщикам Министерства рыбной промышленности СССР» за подписью И. В. Сталина снят с должности начальника Главного управления Камчатской рыбной промышленности. В январе 1950 г. — управляющий Новосибирским госрыбтрестом Главсибрыбпрома. В 1960-х гг. был представителем Государственного комитета по рыбной промышленности СССР на Кубе, затем назначен заместителем начальника Главного управления рыбной промышленности Западного Бассейна «Запрыба» (г. Рига). 3 августа 1966 г. Президиумом Верховного Совета Латвийской ССР награждён за долготелую плодотворную работу в рыбной промышленности и в связи с 60-летием. С 30 сентября 1970 г. на пенсии.

В 1968 г., в ответ на приглашение побывать на полуострове по случаю 50-летнего юбилея газеты «Камчатская правда», писал: «Несмотря на то что вот уже скоро будет девятнадцать лет как я уехал с Камчатки, я всё время остаюсь с камчадалами. И куда бы меня ни забрасывала жизнь и работа, будь это в Советском Союзе или за границей нашей родины, я всегда помню Камчатку и всегда с удовольствием вспоминаю прожитые годы на Камчатке. Камчатка — это школа мужества, это жизненный университет. Камчатка меня многому научила, она научила решать вопросы самостоятельно, не оглядываясь назад и не ожидая, что кто-либо решит их за тебя. Она меня научила работать...»

Скончался 13 сентября 1974 г. в г. Риге в возрасте шестидесяти восьми лет.



Капитан дальнего плавания Тимофей Михайлович Кривоногов



У берегов Канады, 1968 г.



С П Р А В К А

Выдана капитану Красноногову Тимофею Михайловичу в том, что согласно коносаменту № I от 19. 02. 1971 г. п/к "П. СОЛОВЬЁВ" весом весом 1457 т. брутто был одан 1 марта 1971 г. в порту Осака фирме "Кёхо - Теусо". Коносамент подписан г-ном М. Квизима.

Коносаменты на оданное судно взяты ст. инженером Дальнаторга Бакаревым В.Г.

Справка выдана для пред"вления в КАМЧАТРЫБЛОТ.

Ст. инженер Дальнаторга
п. Находка

/ БАКАРЕВ В.Г./

12.03. 1971 г.

Камчатское управление рыбной промышленности

Прим: 128 23 число 14.03. м. прим: <i>[Signature]</i>	СЛУЖБА СВЯЗИ «Камчатрыбпром»	Служебные отметки:
РАДИОГРАММА		

Иа № са число м.

N158 fm Tokyo. CK 52 23 1320. ~

master Peter Soloviev /urge Choshi radio:

Yours 21 of pleas inform consignee your ships ow'ee
stop please call Shimizu for quarantine then
proceed to gonouka stop with ukrocean Tokyo sole
agent for soviet vessels in Japan from January 1970
kindly advise your shipping details and eta
Shimizu with tonnage net gross and deadweight
length crew number ~ ukrocean

Лесовоз Камчатрыбфлота «Пётр Соловьёв» (бывший «Коккинаки») и документы о сдаче его в металлолом, 1971 г.



На обсушке в реке Ухтуй под Охотском, 1952 г.



Отгрузка готовой продукции — сельди пряного посола, середина 1960-х гг.



Служебные удостоверения разных лет и фотографии из личных дел

Карп Ильич, или трамповое плавание

Мне хочется рассказать о замечательном специалисте АКО-флота — старшем механике Карпе Ильиче Коробове, одном из лучших механиков-универсалов первого разряда. В 1945—1946 гг. он работал «дедом» на пароходе «Орочон».

Придя из очередного рейса глубокой осенью 1945 г., «Орочон» встал в ремонт на Петропавловскую судовой верфь. И, как оказалось, на очень долгое время — до лета 1950 г. Такие затяжные ремонты в то время были не в диковинку. Например, пароход «Терек» простоял в ремонте на этой же верфи восемь лет!

Время было голодное. Экипаж выручало то, что на судне имелся запас серого риса, который остался после перевозки пленных японцев с Курильских островов в Николаевск-на-Амуре. Рис этот сохранился благодаря предусмотрительности бывшего капитана Алексея Андреевича Гринько. Он предназначался для питания пленников, но после высадки с парохода они его с собой не взяли.

...Тихий тёплый августовский вечер. На палубе стояли несколько человек. Среди них помполит Сергей Филиппович Коваль, высокого роста, очень симпатичный, доброжелательный человек. Недавно его демобилизовали из морского пограничного отряда. Служил он на катерах на Солёном озере. После демобилизации горком партии направил его в транспортный флот. Позже он долго трудился председателем профсоюзного комитета морского торгового порта. Среди плавсостава и сослуживцев пользовался большим уважением. Умер рано, даже не дожил до пенсии.

Стояли на палубе и мы, несколько палубных матросов, семнадцатилетних паренёчков. Это — Женя Ершов, Боря Максюткин, Ваня Сидоренко и я. Мы внимательно слушали рассказы старших товарищей. А послушать было что! В это время радист включил палубную трансляцию. Из динамика понеслась утёсовская песня про кочегара. После слов: «На палубу вышел, сознания уж нет, в глазах у него помутилось...» Сергей Филиппович обратился к Карпу Ильичу: «Карп Ильич, вот вы старый моряк, рассказали бы молодёжи, как тяжело было во флоте в старое время». Карпу Ильичу тогда было около шестидесяти лет. Но вместо рассказа о тяжёлой дореволюционной жизни кочегара мы услышали следующее:

— Об этом поёт только Утёсов. На самом деле всё было иначе. Тогда мы работали на прекрасном высококалорийном кардиффском угле. Питались и одевались очень хорошо. Я тогда был третьим механиком, имел четыре костюма. Чтобы они не порти-

лись от сырости в тропиках, у меня в рундуке всегда горели лампочки — одна внизу, другая наверху, которые сушили воздух.

В 1917 г. мы вышли из Одессы, своего порта приписки, а вернулись домой только в 1922-м. Всё это время совершали трамповые рейсы между портами Северной и Южной Америки. Подолгу ходили между портами Индии и Австралии. (Поясню, что понятие «трамповое плавание» произошло от английского слова «трамп» — бродяга. Трамповое судно ходит не по расписанию, а идёт в любой порт в зависимости от имеющегося груза и может годами не посещать порт приписки. — *Авт.*)

Контора Добровольного флота размещалась в Лондоне. Пароходами руководили оттуда. С оплатой они нас не обижали. Такого понятия, как воровство, на судне не было. Сытый и обеспеченный человек воровать всякую мелочь у товарища никогда не будет. По приходе в 1922 г. в Одессу стали работать уже в Совторгфлоте...

Однажды вечером Женя Ершов сказал нам, ребятам: «Давайте сходим в токарку. Там Карп Ильич делает посуду для дочери». Дело в том, что дочь Карпа Ильича вышла замуж. А с посудой в то время было очень плохо. В магазинах её просто не продавали. Когда мы спустились в токарку, то увидели примечательную картину. На верстаках лежали тазики и ведра из оцинкованного железа, да с такими аккуратными швами, что можно было только залюбоваться этим творением рук человеческих. Мы не выдержали и спросили:

— Карп Ильич! Как вы научились так красиво работать?

Карп Ильич как раз изготавливал из медной пластины поварскую чумичку, придавая ей требующуюся форму ударами круглого молотка.

— А вот смотрите. Если вы ударите по пластине сильно, она у вас даст трещину. Если слабо, то толку не будет. Нужно ударить так, чтобы получилось, как надо. Ведь нас когда учили, то били. А нынче, как знаете, за одного битого двух небитых дают, и то не берут. Вы, конечно, не подумайте, что нас били кулаками. Этого не было. Но за уши и за вихры дергали.

— А за что?

— Да ведь проказничали мы другой раз. Подшучивали над мастерами. Да мало ли ещё что. Но шутки, правда, были безобидные. Ну, а потом началась учёба в Одесском мореходном училище дальнего плавания. Это уже была настоящая школа.

Условия на судах были хорошие. Мы даже иногда не брали отпусков, чтобы не потерять работу. Пришлось мне немного потрудиться

в тридцатые годы и на судоремонтном заводе. Среди инженеров оставалось ещё много очень грамотных людей старой закалки. Многие учились во Франции, Германии, Швеции, Италии. Свободно владели иностранными языками.

Однажды в заводоуправлении объявили, что надо принести свои дипломы. И вот один инженер принёс два диплома — один французский, а другой немецкий. Человек свободно владел и тем и другим языком. Вот так и вы, ребята, учитесь, пока есть время. (И ведь как в воду глядел Карп Ильич! Трое из нас стали механиками первого разряда, а я — капитаном дальнего плавания. — *Авт.*)

— А дальше на каких судах работали?

— Вскоре я закончил работу на судоремонтном заводе и пошёл на ледокол «Торос». Принадлежал он Одесскому морскому торговому порту. В 1938 г. мы стали осваивать буксировку плавучих доков. Один привели в Советскую Гавань, а второй в Петропавловск-Камчатский. Вели доки через Суэцкий канал. Рейсы были очень интересные. А в 1939 г. я был стармехом на лесовозе «Коккинаки». Перегоняли его с Запада на Камчатку. По приходе на Камчатку задержался здесь: не было замены, уговорили остаться. А летом 1941 г. началась война. Жена и дочка еле успели выехать из Одессы в Петропавловск. Ну, а после «Коккинаки» тружусь на «Орочоне».

— Карп Ильич, а как сложилась жизнь у ваших знакомых инженеров с завода? — спросили мы его.

— У большинства очень плохо. Наступило самое мрачное время — ежовщина. Многие поплатились жизнью...

Когда мы пытались уточнить что-то ещё, то Карп Ильич нам по-отечески сказал: «Рано вам ещё, ребятки, думать об этих вещах. Придёт время — всё узнаете».

В 1950 г. Карп Ильич выехал на пенсию в Одессу. Провожали его сердечно. Вначале писал письма, потом переписка потихоньку прекратилась.

Иногда, задумавшись, удивляюсь. Почему Карп Ильич приоткрыл нам страничку прежней, дореволюционной жизни? Очевидно, хорошо знал, что мы его не выдадим. Ведь за такие разговоры в то время не жаловали...

Примечание редактора. В «Списках номенклатурных работников АКО» за 1939 г. о К. И. Коробове приведены такие сведения: временный старший механик парохода «Коккинаки», родился в 1882 г., в АКО с 1939 г., принят приказом от 15 августа, член ВКП(б) с 1932 г., из рабочих, образование среднее, предыдущее

место работы — Одесса, управление Черноморского пароходства, старший механик парохода «Ташкент». На флот пришёл в 1912 г. В 1941 г. за стахановский труд награждён знаком «Отличник Наркомрыбпрома».

Светлая голова

Прошло уже много лет, как не стало этого человека. Но до сих пор я не могу забыть его — капитана дальнего плавания Павла Алексеевича Глинского.

Впервые увидел его весной 1945 г., будучи юношей. В здании обкома партии состоялось общефлотское собрание. Как и положено, собрались плавсостав и работники управления АКОфлота. Меня поразила одежда моряков, особенно с учётом того, что люди в то время одевались очень просто. На улицах преобладали военные шинели и жёлтые американские ботинки с подковами и кожаными шнурками. Но эти, находившиеся в зале люди просто поражали своим великолепием.

Надо сказать, что наши моряки, приходившие в начале войны в американские порты, отличались более чем скромным видом. Естественно, что долго с этим мириться было нельзя. Группа заслуженных капитанов, таких как А. И. Щетинина, обратилась к властям с просьбой одеть и обуть экипажи подобающим образом. И хотя враг в тот период стоял у стен Сталинграда, государство смогло сделать это. Людей снабдили всем необходимым.

Комсоставу, например, полагались бостоновый макинтош и прекрасный костюм чёрного или тёмно-синего цвета, с красивыми анодированными пуговицами и жёлтыми галунами на рукавах. Кроме них, выдавались две сорочки — белая и цвета хаки, а также мичманка с двумя чехлами, белый шерстяной шарф, чёрный галстук, пара белья, выходные и рабочие ботинки, кожаные и вязаные перчатки. Полагалась и меховая куртка-«канадка», а кожанка приобреталась за свой счёт. Портные подогнали форменную одежду каждому моряку по фигуре. Красиво одевалась и судовая команда, правда, немного попроще. Помимо этого, в американских портах была установлена усиленная норма питания.

Находившиеся в вестибюле люди курили душистые сигареты «Кэмел». Некоторые держали в руках прямые английские трубки, дымившие чудесным табаком «Принц Альберт».

Один из моих приятелей, поплававший немногим больше меня, называл мне фамилии капитанов, старших механиков, помполитов

и радистов. Среди моряков выделялся высокорослый, похожий на англичанина, капитан Борис Николаевич Соколов. Он недавно при- вёл из США отремонтировавшийся там пароход «Ительмен». В зале присутствовал и капитан дальнего плавания Карл Карлович Берг. Он был истинный скандинав, носил пышные моржовые усы пшеничного цвета и тоже имел высокий рост. А потом товарищ показал мне Павла Алексеевича Глинского. Этот русоволосый человек невысокого роста имел приятное выражение лица. Он был очень аккуратно одет, а на его костюме блестел знак капитана дальнего плавания.

Вскоре судьба меня вновь столкнула с Павлом Алексеевичем. Глубокой осенью 1945 г. я работал на паровом буксире «Кашалот». Мы задержались с выходом из Корсакова: в порту не было угля. На буксире «Кашалот» вёл две баржи. Ввиду безвыходного положения мы получили приказ следовать домой на буксире парохода «Коккинаки», которым командовал Павел Алексеевич. Спустя некоторое время после выхода из Корсакова нас подхватил жестокий норд-вест. Баржи оторвало, а «Кашалот» стал игрушкой стихии — уголь на судне закончился. С наступлением рассвета Павел Алексеевич сумел взять нас на буксир. «Кашалот» благополучно был отведён в бухту Ахоттен (Русская).

В последующие годы я обратил внимание на то, как П. А. Глинский загружает свой лесовоз «Коккинаки». В то время суда перевозили на рыбокомбинаты побережья много консервных банок. Переходы до Усть-Камчатска или Озерной были сравнительно небольшими. Павел Алексеевич грузил банки до уровня ходового мостика. Сверху их укрывали трюмными брезентами. Более тяжёлые крышки помещались во второй и третий трюмы, балластные танки заполнялись водой. Это обеспечивало судну хорошую остойчивость. Пользуясь этим методом, Глинский перевозил груза вдвое больше, чем традиционным способом — в трюмах.

Недавно я спросил у одного пенсионера, бывшего инспектора Регистра, инженера-кораблестроителя, его мнение о такой перевозке. Он ответил мне, что Глинский делал это очень грамотно.

Позже, будучи лоцманом, я обратил внимание на то, как грузили банку на один из камчатских лесовозов. Её брали только в трюмы. Когда я рассказал капитану этого судна о методе Глинского, он мне ответил: «Зачем мудрить? Оплата за перевозку идёт по обмерной, а вдруг эту банку ещё, не дай бог, подмочишь? А так спокойнее, и голова не болит!»

В те годы электронavigационных приборов на судах не имелось. Любимым занятием штурманов в хорошую погоду было определе-

ние местоположения судна по небесным светилам способом английского капитана Сомнера. Частенько мы устраивали соревнования: кто быстрее определится. И, как правило, раньше всех это делал Павел Алексеевич. Это был на редкость одарённый судоводитель.

Старый моряк Евгений Иванович Скаврунский вспоминал: «Я с Павлом Алексеевичем в 1943 г. ходил в Америку на “Коккинаки” на ремонт. Надо сказать, что плавание с таким капитаном было настоящим удовольствием. Всегда услышишь от него что-нибудь новое. Очень эрудированный человек, начитанный. Проходить азы штурманского дела надо только у таких судоводителей. С каким искусством он управлял пароходом! Лоцманской службы во многих портах в то время ещё не существовало. Чувствовал корабль он изумительно».

Всё шло хорошо до 1953 г. В это время сменился начальник флота. Отношения Павла Алексеевича с новым руководителем, что называется, «не сложились». На него посыпались взыскания. Глинский повёл себя странно: стал часто появляться «под хмельком». Его сняли с «Коккинаки», перевели на зверобойную шхуну «Белёк» и послали на промысел в Пloverскую моторно-зверобойную станцию.

После возвращения с промысла Глинский оказался не у дел. Места на камчатском флоте ему не нашлось. Пришлось брать расчёт и переезжать во Владивосток. Здесь он работал в Приморрыбпроме на поисковых СРТ уже в должности второго помощника капитана. Заходил Павел Алексеевич и в Петропавловск, встречался со старыми товарищами. Чувствовалось, что он морально надломлен. Причины этого никто из друзей понять не мог.

Вот что рассказывал мне капитан Алексей Андреевич Гринько. «Я работал с ним в Приморрыбпроме. Находился он уже на маленьком трёхсотсильном буксире типа “Маячный”. Был разжалован до третьего помощника капитана. Потом, правда, поднялся на этом же судне до старпома. Затем опять стал третьим помощником. А закрепиться так уже и не сумел». (Гринько работал с Глинским на пароходе «Якут» ещё в 1934 г. Тогда Гринько был вторым помощником капитана, а Глинский после окончания техникума — штурманским учеником.)

...Прошло несколько лет. Мы стояли в порту Ванкувер. К нашему причалу подошёл траулер ТУРНИФ «Огонь». На нём тралмастером был Николай Артемьевич Томашевский. Встретившись со мной, он сообщил такую новость: «Ты знаешь, недавно во Владивостоке от сердечного приступа скончался Павел Алексеевич Глинский». Нам обоим было страшно обидно, что такой одарёнейший капитан

и человек так плохо окончил свои дни. Мир праху твоему, Павел Алексеевич!

Примечание редактора. Добавим ещё несколько штрихов к биографии П. А. Глинского. Он родился в 1912 г. В середине 1935 г. уже был старшим помощником у легендарной Анны Ивановны Щетининой на пароходе «Чавыча». Осенью 1935 г. Глинский стал капитаном траулера «Буревестник», в конце 1939 г. был старшим помощником капитана на пароходе «Орочон». В 1943 г. «выдвинут на руководящую работу» — стал капитаном парохода «Коккинаки».

С 11 июля по 9 августа 1943 г. «Коккинаки» оказывал помощь терпящему бедствие пароходу «Херсон». Капитан и экипаж провели «значительные работы с риском для своего судна» и спасли 2 239 тонн груза, доставив их во Владивосток. В конце 1944 г. П. А. Глинский командовал «Симой». За участие в высадке десанта на Курильские острова его наградили орденом Красной Звезды.

«Мы работали, а не служили...»

(Из письма А. А. Гринько Т. М. Кривоногову)

...По поводу промеров глубин на подходе и в устье реки Камчатка уточняю: глубины я промерял ещё раньше, когда был старпомом на буксире «Кит» (потом погибшем). Мы часто околачивались на рейде Усть-Камчатка, и мне это надоело, так как туда ходили часто и много теряли времени на непроизводительные стоянки и, естественно, планы не выполняли. Глубины были нанесены на кальку в довольно крупном масштабе, причём и в прилив, и в отлив. Брала также и пробы солёности верхнего слоя воды. Оказалось, что в отлив, недалеко от устья, слой пресной воды бывает даже больше фута и, поддерживая храповик шланга на такой глубине, вполне можно бункероваться, что мы и делали. Копия кальки пошла в контору, и кто хотел, мог воспользоваться. Осенью я был переведён на другое судно, а «Кит» в первый же рейс погиб.

(Паровой спасательный буксир «Кит» утром 31 октября 1938 г. вышел из Петропавловска на восточное побережье с горючим и десятью пассажирами. По полученной от капитана Ф. Д. Сорокина радиограмме, в 17 часов 31 октября судно прошло траверз мыса Налычево. Более никаких сведений с буксира не поступало. Его поиски, ведшиеся пароходами и авиацией до 27 ноября 1938 г., ни к чему не привели. — *Ред.*)

Сам я результатами промеров так и не воспользовался, а вот Козырев, по-видимому, о промерах знал и осуществил заход, причём довольно удачно. Я с ним на эту тему не беседовал, хотя и встречался во Владивостоке. (Речь идёт о заходе в реку Камчатку парохода «Якут» под командованием Г. А. Козырева, состоявшемся 22 августа 1946 г. Предварительно старший помощник капитана Н. А. Бурлуцкий и матрос первого класса И. П. Ступак сделали промеры глубины устья. Они показали, что судно, хотя и с некоторым риском, но может войти в него. Из-за малой глубины к речному причалу «Якут» подойти не смог, ошвартовавшись посреди реки. По выходе из неё пароход сел на мель на илистое дно, не получив повреждений. Прилив снял его с грунта. Первая же попытка захода в устье реки Камчатки крупным морским судном была предпринята в июне 1936 г. пароходом Дальневосточного государственного морского пароходства «Сучан». — *Ред.*)

...История с японцем произошла в пункте, называвшемся тогда Торо. Рядом, несколько южнее, находился Есуторо. Какой из них и как теперь называется, я не знаю. Позже я там ни разу не был. А упал японец-грузчик с плашкоута, стоявшего у левого борта парохода «Орочон». Это было, по-видимому, в конце сентября или октябре 1945 г. после доставки в порт Николаевск-на-Амуре пленных японцев из порта Касивабара (Северо-Курильск).

«Орочон» грузился углём и уже был изрядно загружен. Под вечер посвежела погода, плашкоут стало сильно бить о борт, захлестывать и даже смывать с него недоразгруженный уголь. Я распорядился отводить плашкоут от борта, срочно вызвав для этого катер. Всем грузчикам (японцам) приказал покинуть судно. Они, между прочим, занимались меновой торговлей с экипажем, привозя в обмен на консервы, сахар и другие продукты и за деньги авторучки, кимоно и разные японские поделки.

Старпом направился проверить помещения по судну, а я прошёл на палубу третьего трюма, где стоял плашкоут. И вот тут один из грузчиков, стоявший на корме плашкоута, от сильного удара о борт свалился в воду. Кормовой конец у них в этот момент лопнул, и он бы мог за него ухватиться, но он его не видел или растерялся. Стоящие там грузчики ничего не предпринимали и только галдели, давая советы упавшему. А рядом лежали концы. На японце был рюкзак, в котором находились выменянные у экипажа консервы. Рюкзак тянул его вниз, и он едва держался на поверхности, а его уже относил течением.

Видя, что мои жесты о подаче утопающему конца японцами не воспринимаются, я прыгнул с борта прямо на кучу угля на плашкоуте и сразу же очутился на его корме, где и попытался подать уже изнемогавшему японцу трос. Он был уже довольно далеко, и попытки не удались. При одной из них я и сам очутился в воде. А катер уже был на подходе, но ждал, увидев, что плашкоут ещё не разгружен, пошёл с другой стороны к мостику, чтобы выяснить, зачем его вызывали. Между тем, уже будучи в воде, я решил подплыть к японцу и содрать с него рюкзак, а там дальше — как придётся. Я ведь пловец неважный.

Ветер волну гнал к берегу, и маленькая надежда всё же была. Пока я добирался к японцу (в одежде), тот уже держаться на поверхности не мог и часто исчезал. Я только и смог схватить его за голову, полагая, что у него есть волосы. Но он оказался с короткой стрижкой, и у меня в руках осталась только головная повязка — платок с иероглифами.

Тем временем катер, узнав о событии, пошёл по ветру и, хотя уже были сумерки, обнаружил меня и подобрал. Плашкоут к тому времени оборвало и понесло на берег. Мы его подобрали и завели в ковш. Пока всё это происходило, совсем заштормило, и катер больше к судну не подошел. Связался по радио и сообщил, что нахожусь в порту. По прекращении шторма выехал на судно, куда вскоре прибыл мэр города и наш военный комендант с изъяснениями всяческих чувств по поводу моего «героического» поступка. Японец не допускал, чтобы капитан такого большого судна мог, жертвуя собой, спасти простого грузчика. Это для него, да и для всех японцев, было непостижимым явлением и очень большим резонансом отдалось в городке. Мне и от мэра, и от буддийского бонзы последовало приглашение на панихиду по погибшему (его выбросило на берег в ту же ночь).

Большую роль в этом шуме сыграли грузчики, которые утверждали, что я сам бросился в воду и на себе долго поддерживал их товарища. Был вместе с комендантом у мэра на приёме и в храме на панихиде. А японца я ведь не спас, а в приказе по Министерству сказано «за спасение».

Мне приятно читать твои высказывания о дружной семье моряков старшего поколения, к которым принадлежишь и ты. Действительно, мы работали, а не служили, трудились, и этот труд и жизнь на прежних судах были далеко не сладки. Тем не менее, мы свою работу любили, и море тоже. А ведь наши дальневосточные, а особенно камчатские, моря совсем неласковые. Я немного рано ушёл

с моря — в шестьдесят четыре года. А ведь мог и хотел продолжать плавать...

Примечание редактора. Ниже приведена архивная копия акта, составленного 30 ноября 1945 г. в японском порту Торо, свидетельствующего о подвиге капитана А. А. Гринько. В тексте документа сохранены стиль и орфография оригинала.

«Акт. 10 ноября 1945 года прибыл пароход “Орочен” в порт “Торо”. 20-го ноября 1945 года в 23 часа при погрузке угля на пароход, — подул слабый Западный ветер при сильном снегопаде. 30/XI ветер переменился на Северо-Западный, резкий — с ещё большим снегопадом. Быстро начался сильный шторм. В связи с этим работа по отгрузке угля была прекращена, о чём и сигнализировал пароход “Орочен”.

Для снятия с парохода “Луга” 126 и “Орочена” 56 человек грузчиков были отправлены два катера.

При высадке со 2-го трюма п/х “Орочен” 20 японских грузчиков, один из них по фамилии Тамия Хекичи возрастом 50 лет оскользнулся с трапа и упал в воду. Капитан парохода “Орочен” г-н Гринько, присутствовавший при этом, бросился в одежде спасать утопающего. Капитан смог только ухватить утопающего за кимоно, но человека уже не было. Есть предположение, что утонувшего Тамия Хекичи затянуло под баржу. После этого высадка грузчиков с парохода была прекращена. В это время второй кунгас с парохода “Луга” вынесло на берег. Только на следующий день после уменьшения шторма остальные грузчики высадились на берег.

Утонувший Тамия Хекичи, рождения 1896 года 25 апреля, проживавший в Ямоторе, работал в течение 10 лет в шахте Торо старшиной-забойщиком, а до этого в течение 25 лет работал в той же должности на Хоккайдо и являлся лучшим работником. На иждивении утонувшего находилась жена Тамия Миса в возрасте 42 лет и приёмная дочь 16 лет Тамия Садако.

Видевшие отмечают исключительную самоотверженность капитана парохода “Орочен” г-на Гринько по спасению тонувшего человека и просят Советское Руководство воздать должную благодарность, о чём просит также и семья пострадавшего.

Подпись: Старшина порта по отгрузке угля Пак Мицунади.

Перевёл: переводчик парохода “Камчадал”. “Перевод есть переведён правильно” Ю. Ю. Любовицкий.

Произвёл перевод и оформил акт Уполномоченный Главснабугля при СНК СССР майор Мунякин А. Г.

Присутствовал при переводе и правильность перевода заверяю: помкапитана п/х “Пищевая индустрия” по военной части старший лейтенант Михайлов.

На рейде в момент внезапно посвежевшей погоды находился капитан рефрижераторного парохода “Пищевая индустрия” Дудник. 30.XI.1945 года. Печать п/х “Пищевая индустрия”».

Капитан Миронов

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

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

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

Я пытался найти капитана Миронова. Один старый моряк сказал мне, что видел его во Владивостоке. Работал он, кажется, на одном из больших пароходов Дальстроя. А в конце 1945 г. мне сообщили, что Александр Ефимович уже трудится капитаном парохода «Сима». Но встретиться мне с ним по каким-то причинам не пришлось...

Война закончилась, но продолжали действовать очень суровые законы военного времени. По ним безжалостно судили, особенно за воровство. Сроки в десять-пятнадцать лет были как разменная

монета. Да ещё довеском к этим срокам следовали пять лет «поражения», то есть лишения избирательного права.

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

Люди в это поверить просто не могли. Все знали капитана Миронова, старпома Лаврентьева, бухгалтера Добротина, завпрода Митю Литвиненко как людей честных и порядочных. Но, как бы то ни было, капитана Миронова и бухгалтера Добротина по приговору городского суда арестовали и взяли под стражу.

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

В то время для работы на радиоцентре привлекали радистов состоявших на перестое судов АКОфлота. Какое-то время там трудился и радист парохода «Сима» Федя Замятин. Однажды он принёс телеграмму за подписью А. И. Микояна. В ней говорилось, что экипажам судов, занятых на вывозке рыбопродукции, увеличивает­ся норма отпуска продуктов питания. Прилагался список, сколько граммов чего положено, а также перечень заменителей (например, крупу на картофель, рыбу на мясо и наоборот). Александр Ефимович и бухгалтер, естественно, обрадовались, получив такой документ, и приняли его к руководству. На радиограмме стоял подписной номер Микояна. Но флотское начальство её на суда не разослало — как говорится, положило под сукно.

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

В конце декабря 1946 г. транспортная прокуратура начала проверку наличия продуктов на судах. Вечером на рейде стояла готовая

к выходу «Сима». К ней подошёл катер, на борт поднялись три бухгалтера и следователь прокуратуры. На другой день, к вечеру, они сняли остатки, проверили все фактуры и другие документы. Радиограмму Микояна во внимание не приняли, так как её получили неофициально. Также не учли акты на выдачу продуктов питания голодающим пассажирам.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Родился А. Е. Миронов 21 ноября 1899 г. В 1919 г. он окончил гимназию во Владивостоке. Поступил вначале во Владивостокский университет, но в 1921 г. перешёл в училище дальнего плавания (бывшее Александровское). К тому времени оно называлось «Техникум водных путей сообщения». Окончил его в 1925 г. как штурман дальнего плавания. Затем служил командиром пограничных кораблей. В это же время на его кораблях матросом и главным старшиной служил будущий известный на Дальнем Востоке и Камчатке капитан дальнего плавания А. А. Гринько. Крепкая дружба связывала этих людей до самой кончины.

После окончания военной службы, в 1929 г. Александр Ефимович поступил в АКО. В 1936 г. при учреждении Морлова (бывшего Тралфлота) он стал первым капитаном сейнера «Виллой».

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

— Дело в том, что мой отец занимался рыбалкой. До революции арендовал рыбопромысловые участки в Усть-Большерецке и Опале. Богатством мы особым не обладали, порой приходилось сидеть и голодными, когда не подходила рыба. А чтобы расплачиваться

за сети, соль, фрахт парохода, надо было брать в банке ссуды. Отец меня и брата Петра приучал к труду. В 1909 г. он взял нас с собой из Владивостока на Камчатку на промысел. Я начал работать учеником моториста, это в возрасте десяти лет! Спустя несколько лет на этом же катере работал и брат Пётр. Отец умер в 1925 г. Богатства он нам не оставил, но передал в наследство, как каинову печать, клеймо «сын рыбопромышленника».

(Е. М. Миронов — один из первых камчатских рыбопромышленников. В 1912 г. содержал участки на реке Опала в Западно-Камчатском промысловом районе и на реке Дранка в Восточно-Камчатском промысловом районе. — *Ред.*)

В декабре 1942 г. я, будучи капитаном танкера «Максим Горький», должен был сниматься рейсом в США. Там следовало выполнить текущий ремонт и взять груз. Но меня за два часа до отхода сняли. Имелся у меня недруг в лице начальника спецчасти АКО. Он решил, а его поддержали: мол, как же можно пустить в Америку сына рыбопромышленника! Возмущённый этим, я взял расчёт и уехал на попутном пароходе пассажиром во Владивосток.

(«Максим Горький» — первый рыбацкий танкер на Камчатке. Построен в Японии в 1937 г. Грузоподъёмность 1 000 тонн. Вступил в состав АКОфлота в ноябре 1937 г. В годы Великой Отечественной войны судно неоднократно ходило в США, где принимало груз спирта, авиационного и дизельного топлива. — *Ред.*)

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

Пошли мы в Сан-Франциско. Там взяли груз взрывчатки и направились в Магадан с заходом в Петропавловск. Здесь меня увидели на берегу и сказали моему недругу: «Смотри, ты не выпустил за границу Миронова, а он сейчас ходит в Америку и возит взрывчатку в Магадан на самом большом пароходе Дальстроя!» Но «наступать» на меня он побоялся: всё-таки пароход принадлежит НКВД, и уж если «они» выпустили «сына рыбопромышленника» в Америку, то соваться со своими замечаниями будет себе дороже...

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

Я не удержался и задал вопрос Александру Ефимовичу:

— А как Вы сумели уцелеть в ежовщину, в 1937—1938 гг.?

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

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

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

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

К этим пророческим словам и добавить нечего.

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

(Частое изменение уже утвержденных маршрутов было настоящим бичом АКОфлота. Вот, например, что по этому поводу 3 августа 1940 г. писала газета «Камчатская правда»: «Судами командуют все, кому только не лень. Пароходами командуют: из АКО гг. Емельянов, Дедков, Макштас, Драбкин, Матусевич (начальник АКО, его заместители, начальник и главный диспетчер АКОфлота); из Владивостока — начальник главка тов. Захаров, его заместители: Ященко и Штец, начальник управления флотом тов. Гинер, морской агент тов. Иоффе. Командует отдельными судами и замнаркома т. Николаев. И все по-разному. Попробуй разобраться в этих командах...» — *Ред.*)



А. Е. Миронов во время учёбы в техникуме водных путей сообщения, Владивосток, начало 1920-х гг. (в первом ряду в центре)



А. Е. Миронов, капитан парохода АКОфлота «Якут», 1935 г. (справа). Слева — начальник политсектора АКО А. Р. Орлинский



А. Е. Миронов на танкере Камчатрыбфлота «Херсонес», 18 июля 1948 г.



Капитан Александр Ефимович Миронов, 4 апреля 1948 г.

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

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

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

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

На мой взгляд, давно такой чести должен был удостоиться упомянутый в этом очерке П. Д. Киселёв, почти три десятка лет руководивший всеми основными камчатскими флотами: Камчатрыбфлотом, некоторое время траловым и дольше всех — Камчатским морским пароходством. Другого такого примера у нас нет. Может быть, настало время присвоить его имя новому судну? Ведь это высшая степень признания заслуг моряка, выдаваемая, правда, как правило, посмертно. Недавно такое предложение сделано правительству Камчатского края в отношении грузопассажирского парома, заложенного в 2019 г. в Керчи.

Беда, если свояченица в Америке

В конце 1941 г. старые жители Владивостока и моряки флотов были озадачены распространившимся слухом: взят под стражу капитан Василий Тимофеевич Войтенко, командовавший крупнейшими судами Дальневосточного морского пароходства. В начале 1941 г. он повёл на ремонт в США, в порт Сан-Франциско, пароход «Луначарский». Все знали Василия Тимофеевича как очень порядочного человека и грамотного моряка. Да и командовать такими судами в пароходстве, как «Луначарский», «Волховстрой» и «Шатурстрой» людям малокомпетентным не дадут. Так что же случилось?

В 1916 г. его сестра эмигрировала в Америку и поселилась в Сан-Франциско. В то время это не считалось изменой родине. Ездили наши соотечественники за границу и на заработки.

По приходе в Сан-Франциско сестра Войтенко встретила с ним. Ничего необычного в этом Василий Тимофеевич не видел. Бывал он у сестры и в гостях, и не скрывал этого. Сестра была материально хорошо обеспечена. После окончания ремонта парохода она подарила семье брата кучу подарков. Ведь уже началась война.

Но по возвращении в порт «компетентные органы» и начальник политотдела Дальневосточного пароходства узнали, что у Войтенко в Сан-Франциско оказались родственники. И ни с того ни с сего его арестовали и посадили в следственную тюрьму во Владивостоке. После четырёхмесячной отсидки состоялся суд. Но и он не мог найти вины в его действиях. Хотя его оправдали, но карьеру безнадежно испортили, визу закрыли, и, следовательно, он не мог и рассчитывать на должность капитана, даже в каботаже. Пришлось Василию Тимофеевичу устраиваться в АКОФлот на пароход «Терек». На судах АКО Войтенко работал до самой пенсии. Когда обстановка в стране улучшилась, водил он за границу в ремонт лесовоз «Коккинаки».

Но это предыстория. А рассказать я хочу о другом старом владивостокском капитане — Порфирии Семёновиче Деревянченко. У него в годы гражданской войны свояченица (сестра жены) с Херсонщины эмигрировала в Америку. Но жива она или нет — он не знал. А о том, чтобы заняться её поисками, было опасно даже и подумать: в жизни нашей страны началась чёрная полоса. Можно было запросто схлопотать и 58-ю статью. Кроме того, в 1938 г. сгинул в колымских лагерях его старший брат, капитан дальнего плавания Афанасий Деревянченко.

Ко времени описываемых событий (1942 г.) Порфирий Семёнович был капитаном зверобойной шхуны. В это время как раз дали команду нескольким зверобоям идти на ремонт в США, в порт Сиэтл. Но не думал и не гадал Деревянченко, какой сюрприз его ожидает там!

Вот что рассказал мне старший механик этого судна, очевидец тех событий:

«Прошло дней десять нашей стоянки. И вот к обеду возле борта на причале остановилась легковая автомашина. Из неё вышла представительная дама и попросила позвать капитана. Вышедший на палубу Порфирий Семёнович обомлел. Перед ним стояла его свояченица Надя!

Как оказалось, Надя была женщина умная. Как только с началом войны в Америку и Канаду пошли пароходы из России, она подумала, что не исключено, что на них могут быть и Порфирий, и Афанасий Деревянченко. Она разослала в конторы капитанов портов побережья Северной Америки и Канады письма с просьбой сообщить ей, как только эти люди появятся в их портах. Когда в конторе капитана порта очутилась судовая роль с фамилией Деревянченко, ей сразу же послали уведомление.

Это не могло присниться ему и в страшном сне! Волей-неволей пришлось ему приглашать Надю на борт. В свою каюту он её не повёл, сославшись на ремонт, а пригласил в кают-компанию. Туда же позвал старшего механика и председателя судового комитета.

Надя рассказала ему, как они с мужем добрались до Америки. Муж её был человек предприимчивый, открыл собственное дело. В общем, живут они безбедно, имеют собственный дом. Конечно, многое она утаила. Да и не всё можно было рассказывать при посторонних людях. Пригласила она Порфирия Семёновича к себе в гости, на что он сразу же ответил, что отлучаться не может, так как идёт ремонт.

На вопрос Нади, как он живёт, Порфирий Семёнович ответил, что хорошо. Имеет двухкомнатную квартиру, за успешную работу награждён именными часами. Про брата сказал, что тот жив и тоже живёт хорошо. А я-то знал, что занимает Порфирий Семёнович комнату в коммуналке и никакой надежды на улучшение жилья у него нет, так как живет он вдвоём с женой без детей. Да и брата его давно уже нет в живых — сгинул в колымских лагерях.

Видя, что разговора по душам наедине у них не получается, Надя распроцалась с нами и уехала. Приезжала она ещё дважды. Но, видя затурканного Порфирия Семёновича, его испуганный вид и такие же ответы, всё поняла. Больше не приезжала и мужа не привозила.

Горько было видеть эту картину!»

В первый же день по приходе во Владивосток Деревянченко нанёс визит чекистам. Там он, естественно, рассказал, что он встретился со своей свояченицей случайно, а когда она прибыла к нему на судно, то он даже разговоры с ней вёл при свидетелях в кают-компании.

...Наступил 1945 г. Зверобойное судно, уже другое, где капитаном был Порфирий Семёнович, снова должно было идти на ремонт в Сиэтл. Встретил он меня радостный и сказал, что через несколько дней снимается в рейс. Но я подумал, что его туда вряд ли

пустят, и как в воду глядел. Под благовидным предлогом его перевели на другое судно. Зверобой в Америку пошёл, а Порфирий Семёнович остался во Владивостоке.

...Последние годы перед пенсией Порфирий Семёнович работал в Камчатрыбфлоте. Командовал пароходом «Кура». А за границу его так больше и не пустили...

Примечание редактора. 7 октября 1954 г. «Камчатская правда» опубликовала некролог: «Управление транспортного флота Главкамчатрыбпрома с прискорбием извещает о смерти капитана дальнего плавания Деревянченко Порфирия Семёновича и выражает соболезнование семье покойного. Вынос тела состоится 7 октября в 2 часа дня».

Михаил Иванович Новиков

Рассказывая о старых рыбаках Камчатки, в одной газетной статье я упомянул первого начальника Охотморской экспедиции Михаила Ивановича Новикова. Читатель, близко знавший Михаила Ивановича, попросил познакомить земляков с ним подробнее. Я случайно выяснил, что в доме на улице Ключевской живёт дочь Михаила Ивановича — Ада Михайловна. Мне довелось с ней встретиться и расспросить об отце. И вот что она мне поведала.

Семейство Новиковых переселилось на Дальний Восток после отмены крепостного права. Получив свободу, крестьяне не обрели земли. Поэтому они всем селом решили переехать на Дальний Восток. Вся зима ушла на подготовку к этому далёкому пути. Весной огромный табор снялся с насиженного места. Железной дороги по всему маршруту ещё не было. До реки Амур добирались три года. На зимовку останавливались в богатых сибирских сёлах, нанимались к зажиточным мужикам. Валяли валенки, сапожничали. Кто мог — работал в кузницах, ковали лошадей, делали сбрую, хомуты, плотничали и столярничали. К концу третьего года вышли на реку Зею. Здесь получили землю для постройки деревни. Поскольку все они были выходцами из Тамбовской губернии, то и деревню свою назвали Тамбовкой. Сейчас её на карте нет: затопили при постройке Зейской гидроэлектростанции.

Родился Михаил Иванович в 1904 г. в городе Благовещенске Амурской области. В 1921 г. семнадцатилетним юношей поступил на службу в отряд ЧОН (части особого назначения). В декабре 1923 г. попал во Владивосток.

Грамотность населения из-за революции и гражданской войны упала. Возникла трудность с набором студентов в учебные заведения. Поэтому стали организовывать рабочие факультеты, которые должны были за год или два подготавливать молодёжь для поступления в университет. Вот так и Михаил Иванович, окончив рабфак, пришёл во Владивостокский университет на экономический факультет со знанием японского языка.

В 1928 г. учёба окончилась. В том же году его послали в Гижигу на приёмку японского консервного завода, переданного нам. До 1932 г. был представителем в Японии по торговле рыбопродукцией, потом работал в Приморье директором рыбозавода и рыбокомбината в Козьмино. В 1943 г. стал начальником экспедиции в Советской Гавани, ловившей жирующую сельдь. В 1945 г. входил в комиссию по приёмке японских консервных заводов в состав АКО.

В 1947 г. он организовывал экспедиционный лов минтая в Северной Корее. В это время наша страна помогала корейцам флотом для обработки рыбы, стройматериалами, цементом. Поскольку в Корее была безработица, то много людей по вербовке приезжали работать на Камчатку. Михаилу Ивановичу очень помогало знание японского языка: Корея долго была оккупирована Японией, поэтому часть корейцев говорила по-японски. Многие учились в школах на японском языке.

В 1952 г. Михаил Иванович по приглашению начальника Главкамчатрыбпрома Ш. Г. Надибаидзе прибывает в Петропавловск и назначается заместителем начальника Тралфлота. Весной 1953 г., как имеющий опыт, Михаил Иванович становится начальником Северо-Охотской сельдяной экспедиции.

Задача экспедиции — начать добычу нерестовой сельди в реках побережья Охота, Ульбея, Улья и других, а к концу лета переключиться на лов жирующей сельди. Для сдачи улова Камчатрыбфлот выделил как плавбазу пароход «Чапаев». Надо сказать, что в реки побережья в те годы на нерест заходило очень много сельди. Комбинаты, расположенные в устьях, облавливали её в большом количестве. Нерестовая сельдь особой ценности не представляла, так как была тощая, с малым процентом жирности. Ею в основном кормили заключённых.

В море вышла целая флотилия — десятка полтора судов типа СРТ. На каждом — закидной невод, на некоторых — небольшие ставные невода, которые можно было поставить где-нибудь в бухтах. Пароход «Чапаев» плавбазой мог называться только с натяжкой. Судно солидного возраста — его построили в 1919 г., не имело

рефрижераторной установки. Это, естественно, создавало сложности с хранением принятой в трюмы продукции. Для промысловых рабочих в твиндеках оборудовали временное жильё.

На судах типа СРТ отсутствовали электрорадионавигационные приборы, то есть эхолоты и радиопеленгаторы. Имелись два магнитных компаса и механический лот. Выметанные сети выбирались через планширь вручную. Дело это было, надо прямо сказать, каторжное, очень трудоёмкое.

Многим судоводителям сетной лов сельди был совершенно не знаком, так как ранее они работали на транспортных судах. Для оказания им помощи в экспедицию вышел начальник отдела добычи Евгений Юльевич Маннер, превосходно знавший технику добычи рыбы. В дальнейшем он внёс усовершенствования в конструкцию трала, что повысило его уловистость.

На судах не было рыбопоисковых приборов. Единственный оборудованный ими приморьрыбпромский СРТ обслужить всю флотилию не мог. Плавание в этой части моря было затруднено ещё и потому, что в это время года здесь стояли густые туманы. Экспедицию плохо снабдили продовольствием. Рыбаки зачастую вынуждены были покупать на рынке свежий картофель за наличный расчёт, так как на складах рыбокооп его не было совершенно.

Опыт промысла постигался методом, как говорят, проб и ошибок. Отрабатывалась техника постановки сетей, их выборки и обработки улова. Для этого в экспедиции находились инженеры-технологи отдела обработки Главкамчатрыбпрома. Ввиду всех неурядиц добыли сельди немного, а значит, оказалась невысокой и зарплата рыбаков.

В одних районах с камчатскими рыбаками работала экспедиция Приморьрыбпрома. Надо отдать должное, что она в техническом отношении была снабжена лучше нашей, камчатской. У приморцев имелась плавбаза «Минск» — пятитрюмное равнопалубное шельтердечное судно (то есть имело два твиндека, что создавало больше удобств для обработки рыбы). Также приморцы располагали транспортом «Десна», переоборудованным под плавбазу, ходившим на жидком топливе, грузоподъёмностью раза в полтора больше нашего «Чапаева».

С 1954 г. Михаил Иванович Новиков работал в промысловой разведке Главкамчатрыбпрома. Его ценили и уважали. Сказывался большой опыт и житейская мудрость. В 1959 г. он вышел на пенсию и уехал во Владивосток. Но и на пенсии вёл активную жизнь, был желанным гостем в кругу старых рыбаков и работников

промысловой разведки. К его советам и рекомендациям прислушались. В 1973 г. Михаил Иванович скончался. Похоронен во Владивостоке на Морском кладбище.

Вспоминая о годах учёбы...

Мне хочется рассказать об учебно-курсовом комбинате Главкамчатрыбпрома и о том, как он много выпустил специалистов для рыбной промышленности. Кто-то может сказать, что не стоит тратить внимание читателей на историю учебного заведения, прямо скажем, не самого высокого ранга. Но я отвечу так: конечно, учебно-курсовой комбинат — это не академия. Но в послевоенные годы он играл большую роль, давая необходимые знания молодому пополнению растущего флота Камчатки. Многие впоследствии известные моряки окончили этот комбинат. Для тех же, кто приехал с побережья и вернулся после окончания учёбы туда же, тех, кто не пошёл далеко, а выполнял обычную, не самую заметную работу, пребывание здесь стало настоящим событием в жизни. Да к тому же именно учебно-курсовой комбинат стоял в начале истории морских учебных заведений полуострова.

Курсы судоводителей-двухсоттонников и штурманов малого плавания периодически организовывались в рыбном порту ещё с довоенного времени. Преподавали на них капитаны и штурманы зимовавших в Петропавловске судов. Трудился там и А. Е. Миронов — опытный и грамотный моряк. Работали и курсы судовых кочегаров и машинистов.

Диплом судоводителя-двухсоттонника имел капитан катера РК-10 Иван Прокопьевич Вылегжанин, шумный человек невысокого роста с голубыми глазами. Специалисты с дипломами «двухсоттонников» держались с большим достоинством. Даже начальство при «разборках» голос на них не повышало.

Как-то в 1943 г. плотник Иван Михайлович Шабалин в разговоре сказал своим товарищам следующее: «Вы Ивана Прокопьевича голой рукой не берите. Иван Прокопьевич — капитан-двухсоттонник». Когда я спросил, кто это такой, то он ответил следующее: «Капитан-двухсоттонник — это такой человек, которому дадут на буксир баржу с грузом в двести тонн, и он доведет её, куда укажут, и эту баржу по дороге не утопит». Конечно, Иван Михайлович, будучи береговым плотником, всяких морских тонкостей не знал.

В 1935 г. курсы судоводителей-двухсоттонников окончил и Николай Васюкевич, отец трёх братьев — капитанов дальнего плавания —

Клавдия, Юлия и Георгия, внуков знаменитого шкипера Гека. В то время при наборе на курсы возникали трудности: грамотных людей было намного меньше, чем сейчас. В основном шли учиться вчерашние матросы с катеров, ловцы и кунгасники с побережья. Трудно им приходилось: грамотёшки-то не хватало. Но, как говорится, терпение и труд всё перетрут.

Учебно-курсовой комбинат был организован в январе 1945 г. Его возглавила директор В. Л. Рамбеза. Первым завучем стала А. И. Чиликина, эта очень интеллигентная женщина вела уроки математики.

Я хорошо помню, как в ноябре 1945 г. двери комбината открыли известные на Камчатке моряки: Илья Григорьевич Евстафиади, Андрей Григорьевич Пасько, Михаил Семёнович Курьянов, Михаил Каргузов, Николай Пинчук, Филипп Спиридонович Кощеев, Павел Учителев, Андрей Кирсанович Андреев, Максим Иксанов, Фёдор Матвеевич Снурницын, Евгений Иванович Чернявский.

Е. И. Чернявский, уроженец Хабаровска, семнадцатилетним пареньком по вербовке попал на Западную Камчатку в Микояновский комбинат. Поскольку никакой специальности у него не было, работать начал курибаном. В пояснение скажу, что курибанами в то время трудились отчаянные и смелые ребята. Они принимали и заводили швартовые концы с кунгасов и катеров. Когда вытаскивали на берег катер, под его корпус надо было положить так называемые покаты — брёвнышки длиной около трёх метров. Концы поката для удобства крепились растительными тросами. Подложенный под корпус покат уменьшал трение плавсредства о землю.

Евгения Ивановича, отработавшего до глубокой осени и показавшего себя с положительной стороны, перевели матросом на катер, а потом и капитаном. Пусть читатель не удивляется, в то время даже место матроса на катере нужно было заслужить. Шло время, приходил опыт. Перед войной, в 1941 г., Евгения Ивановича назначили капитаном флота одного из крупнейших комбинатов западного побережья Камчатки — Микояновского.

Осенью 1945 г. Евгения Ивановича зачислили в учебно-курсовой комбинат. После его окончания весной 1947 г. он работал вторым и старшим помощником капитана на пароходах «Терек» и «Анатолий Серов». Надо сказать, что на «Анатолии Серове» Евгений Иванович прошёл хорошую морскую школу: около тридцати лет этим судном командовал капитан дальнего плавания Илья Иосифович Баклаг. В 1950 г. из новостроя из Финляндии пришёл морской тысячесильный буксир «Геркулес». Чернявского назначили

его капитаном, и он командовал им долгие годы, неоднократно выполнял аварийно-спасательные работы, буксировал плоты-сигары из Усть-Камчатска на побережье, из Николаевска-на-Амуре на Камчатку, доставлял лихтеры «Повенец» и «Уда» в Северо-Охотские сельдевые экспедиции. Последние годы работал капитаном-наставником в Камчатрыбфлоте. Был награждён медалями и орденами. Прожил восемьдесят шесть лет.

Через год, в середине ноября 1946 г., поступил на курсы судоводителей-двухсоттонников и я. Наша группа состояла из двадцати двух человек. Самыми младшими по возрасту были я и Коля Тимофеев: нам исполнилось по восемнадцать лет.

Занимались мы в двух аудиториях, расположенных на нижнем этаже морского рыбопромышленного техникума (ныне здание Камчатского политехникума. — *Ред.*). Еще одну аудиторию нам выделили в самом здании Главкамчатрыбпрома.

Особо надо сказать о преподавателях. У судоводителей и штурманов навигацию и лоцию, морскую практику, теорию и устройство корабля вёл Яков Яковлевич Шапошников. Он читал лекции с таким мастерством и вдохновением, что можно было заслушаться. Имел очень красивый почерк, к тому же великолепно рисовал на доске. После урока было даже жалко стирать с доски его рисунки. Осенью 1948 г. Шапошников получил перевод и отбыл в Таллинское мореходное училище. Здесь он работал долго, до самой кончины. Скончался в возрасте за восемьдесят.

Все мы, конечно, жалели, что остались без такого прекрасного специалиста. Теперь преподавать морскую практику, теорию и устройство корабля, эксплуатацию флота стал Александр Иванович Ветров, архангельский помор из потомственной моряцкой семьи, прошедший суровую жизненную школу. Он был зрелым капитаном дальнего плавания в возрасте за пятьдесят. Жизнь свою с морем связал с малых лет. Тогда многие пацаны уже лет с десяти помогали отцам и старшим братьям, ходили в море юнгами.

В 1916 г. Александр Иванович поступил в Добровольный флот матросом. На флот в то время была возложена задача перевозки военных грузов для русской армии из портов Америки и Англии. Рейсы эти были опасные. В Атлантическом океане моряков подстерегали немецкие подводные лодки. Урон судоходству они наносили громадный. В одном из рейсов в 1917 г. пароход, на котором находился Александр Иванович, в ста двадцати милях от Ливерпуля торпедировала немецкая субмарина. Пароход затонул, а команда высадилась на шлюпки. Через сутки её подобрал английский сторо-

жевой корабль. После прибытия в один из английских портов моряков поместили в госпиталь. Спустя две недели их выписали, и они поступили на другое судно Добровольного флота. Взяв полный груз, оно в начале 1918 г. благополучно прибыло в Мурманск.

Надо отметить один интересный факт. По словам Александра Ивановича, по контракту с Добровольным флотом в случае кораблекрушения и потери личного имущества тот возмещал убытки. После выписки из госпиталя был составлен список утраченного имущества, заверенный агентом флота и капитаном парохода. На основании этого экипажу полностью восполнили ущерб. Здесь не обошлось и без того, что часть имущества, как, например, макинтош и кое-что другое, моряками просто была приписана.

В 1918 г. Александр Иванович поступил в Архангельское мореходное училище, которое успешно окончил в 1922 г. со званием штурмана дальнего плавания. Дальнейшая его служба проходила в Черноморском и Дальневосточном управлениях Совторгфлота. Ходил Александр Иванович старпомом на самом крупнотоннажном пароходе того времени — «Трансбалте», совершал рейсы Одесса — Владивосток южным путём.

В 1931 г. в должности старпома он перегонял пароход «Бурят» из американского порта Балтимора во Владивосток. Капитаном «Бурята» был известный капитан Александр Иванович Бочек.

В 1933 г. на верфях Ленинграда начали строить быстроходные суда-лесовозы. Александр Иванович получил из новостроя один из них — «Клара Цеткин». Несколько лет он командовал этим судном, вывозил лес из Архангельска в порты Англии и Западной Европы. Англичане закупали много леса, большая его часть шла для крепления угольных шахт.

Ветров был очень хорошим, грамотным и эрудированным преподавателем. Он побывал во всех крупнейших портах мира, имел очень богатую практику. Особенно интересны были его лекции по перевозке грузов. Учил он нас правильному оформлению грузовых документов, морских протестов. Ведь этим можно спасти судовладельца от больших убытков.

В 1953 г. Ветров перешёл работать в инспекцию Морского Регистра СССР. В кабинете морской практики мореходного училища долго лежала, как реликвия, разломленная пополам якорная скоба с парохода «Ташкент», весившая килограммов пятьдесят. Александр Иванович при осмотре на «Ташкенте» якорного устройства обнаружил на скобе малозаметную трещину. От удара специального молотка скоба развалилась на две части. Случай сам по себе очень

редкий. А развалилась она в море, кто знает, к чему бы это могло привести?

Хорошо знал Ветров и деревянное судостроение. Да это и неудивительно — Архангельск издавна славился искусными корабельщиками. Ведь первые судостроительные верфи появились там ещё во времена Петра I.

Насколько я помню, правительственных наград Александр Иванович не имел. Но было у него редкое отличие — грамота Президиума Верховного Совета СССР за спасение двух траулеров. Это произошло в тридцатых годах.

Уехал с Камчатки Александр Иванович неожиданно. Я в то время пребывал в море и проститься с ним не смог. Поселился он вначале у себя на родине, в Архангельске. Переписка с ним прервалась. Году в 1980-м я встретил в Петропавловске выпускника нашей мореходки 1948 г. Вот что он рассказал. Совершал перегон судна Северным морским путём. По необходимости зашёл в службу мореплавания Мурманского пароходства. И вдруг услышал за спиной мягкий архангельский выговор: «А если загрузить судно сушёными комарами?» Оказывается, это Александр Иванович аттестовал молодого штурмана по остойчивости корабля. Встреча выпускника и бывшего преподавателя была радостной и сердечной. Несмотря на преклонный возраст (ему уже, очевидно, перевалило за восемьдесят), он ещё трудился. Прожил Александр Иванович, как я потом узнал, жизнь долгую — восемьдесят шесть лет.

Помню преподавателя физики Якова Порфирьевича Порфирьева, обладавшего феноменальной памятью. В задачнике по алгебре он знал наизусть почти все ответы в примерах, прекрасно читал лекции.

Первое время разместить курсантов было негде: с жилплощадью в Петропавловске всегда было туго. В столовой моррыбтехникума можно было купить по доступной цене рыбу, мясо сивуча или нерпы. В общем, с грехом пополам пропитаться было можно. Тяга к знаниям у нас была очень большая: мы пришли на учёбу, уже имея стаж работы на флоте, и что такое море, знали не понаслышке. Занимались с большим желанием, старались как можно лучше усвоить материал. Все понимали, что знания пригодятся в повседневной работе.

В нашей группе выделялся высокий рыжеватый человек — Степан Александрович Пирогов, моряк, насквозь просоленный морем. К этому времени он уже десять лет как трудился на катерах и больших пароходах. За время войны дважды ходил на ремонт

в США. Последний раз — в Портленд на пароходе «Эскимос». Прекрасно знал такелажные, покрасочные работы. Был тальманом трюма, умел правильно принять и, главное, сдать груз.

Те, кто ходил в Америку и Канаду, были прекрасно одеты по сравнению с остальными. Так, Степан Пирогов, Семён Вшивцев и другие носили отличные кожаные меховые куртки-«канадки» и красивые американские фуражки из тонкого сукна «кастор».

Пётр Николаевич Литвишко тоже имел к тому времени десятилетний стаж плавания. Ходил на ремонт в США на «Ительмене». Занимал должность четвёртого помощника капитана. Прекрасно знал все судовые работы. Обращал на себя внимание и Пётр Шопырев. Он также уже побывал в США боцманом.

Выделялись и капитаны катеров, их в то время называли старшинами, — Анатолий Богомягков, Болдырев и Щанов из Усть-Камчатска, Пакалов и Женя Кривцов из Озерной, Лёша Завизин из Кировского комбината. Через несколько лет Кривцова и Пакалова наградили высокими правительственными наградами — орденами Трудового Красного Знамени и Ленина.

Быстро летело время. В июле 1947 г. мы приступили к сдаче государственных экзаменов. Экзамены проходили строго. На них присутствовали начальник Камчатрыбфлота П. Д. Киселёв, начальник морского торгового порта А. И. Асеев, представитель гидрографической службы Тихоокеанского флота Иванов. Возглавлял экзаменационную комиссию председатель Иван Васильевич Апенкин. О нём надо сказать особо. Это был мужчина высокого роста с хорошей выправкой, одет был очень аккуратно и всегда держался с достоинством. Говорили, что он бывший офицер царского военного флота. Много лет Иван Васильевич занимал должность аварийного инспектора АКО. Он был очень серьёзный, грамотный и справедливый человек. За многие годы работы, расследуя аварии, не нажил себе врагов. Согласитесь, что при такой работе это удалось бы не каждому. Году в 1956-м Ивана Васильевича с почётом проводили на пенсию.

Вот и сданы государственные экзамены. Председатель госкомиссии И. В. Апенкин сказал нам на прощание напутственные слова: «Рыбная промышленность набирает силу. Планы очень большие. Будет пополняться флот. Потребуется кадры плавсостава. Будут расширяться учебно-курсовой комбинат и рыбный техникум. Если у вас возникнет желание продолжать учёбу, милости прошу: в перспективе намечается открытие курсов штурманов дальнего плавания и механиков второго разряда».

На выпускном вечере нам выдали по двести пятьдесят граммов спирта и по паре чехословацких полуботинок знаменитой фирмы «Батя». Мы сердечно попрощались с нашими преподавателями. Но через непродолжительное время встретились с ними снова: многие из нас решили продолжить своё образование.

Надо сказать, что, имея свидетельство судоводителя-двухсоттонника, я в то время чувствовал себя на ногах твёрже, чем позже, получив диплом капитана дальнего плавания. В нас остро нуждались и с радушием встретили в управлении Камчатрыбфлота. Петра Литвишко сразу назначили вторым помощником капитана парохода «Кура». Петра Шопырева — на ту же должность на «Орочон».

Меня направили матросом на пароход «Сима». Дело в том, что рабочие дипломы выдавались по достижении девятнадцати лет и выполнении плавательского ценза. Так вот, мне необходимо было «выплывать» этот ценз. Командовал «Симой» опытнейший капитан А. А. Гринько. Туда же, на «Симу», попал и мой соученик по курсам Семён Вшивцев. Его, как имевшего стаж плавания, направили на судно вторым помощником.

Семён перед началом учёбы пришёл из Канады. Там его судно стояло на ремонте шесть месяцев, и он уже был третьим помощником капитана. Надо объяснить читателю, что в то время при недостатке командного состава допускалось под гарантийное письмо капитана назначать членов экипажа на командные должности без диплома.

Но не суждено было Семёну морячить дальше. Как-то «Сима» взяла на буксир катер типа «ЖК» чтобы доставить его в Корф. Но, выйдя на траверз мыса Кронцкого, мы обнаружили, что буксир лопнул. Нужно было выбрать оборванный буксир и завести новый. Это произошло на вахте Семёна Васильевича, в три часа ночи. Он находился на корме и руководил заводкой буксира. Держась рукой за орудийную башню, он ступил ногой на планширь и подавал команды.

(Во время войны на судах флота, в том числе и на «Симе», на корме установили пушку. Её сняли в 1945 г., а ограждение — намного позднее, в 1950 г., во время капитального ремонта.)

Море штормило, накатывалась зыбь. Семён Васильевич поскользнулся и сорвался за борт. Сразу же по тревоге спустили шлюпку под командованием третьего помощника Константина Тимофеевича Григорьева. Но поиски в темноте и при зыби результатов не дали. Так мы потеряли друга...

Курсы штурманов малого и дальнего плавания

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

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

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

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

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

Среди курсантов группы штурманов малого плавания обращал на себя внимание невысокого роста черноглазый подвижный человек — Иннокентий Николаевич Косыгин. Уроженец рыбацкой

Сероглазки, он рано связал свою жизнь с морем: в 1928 г. уже трудился матросом на «Охотске».

С 1929 г. АКОФлот начал пополняться судами, сначала типа «Ительмен», а позднее — типа «Лейк». В 1932 г. Иннокентию Николаевичу посчастливилось принимать участие в перегоне из Италии траулера «Гага» в должности матроса первого класса. В этой же команде кочегаром шёл будущий начальник Управления тралового флота Пётр Илларионович Анода. Погрузившись на поезд, экипаж через заснеженную Сибирь прибыл в Ленинград. На пассажирском теплоходе их доставили в немецкий порт Киль, откуда надо было добраться до Венеции, где их ожидала «Гага». Поезд пересёк всю Германию с севера на юг, через Ганновер, Нюрнберг, Мюнхен. В Куфштейне ждали поезда на Венецию. Прибыв на место, от представителя агентства узнали, что «Гага» находится в Триесте на ходовых испытаниях. Через два дня она пришла в Венецию.

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

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

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

Наконец в 1947 г. сдан последний экзамен, и Иннокентий Николаевич с новеньким дипломом штурмана малого плавания

вернулся в Морлов. В 1949 г. Камчатрыбфлот стал пополняться парусно-моторными шхунами финской постройки. Часть плавсостава из Морлова перевели в Камчатрыбфлот.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Запомнились мне такие эпизоды из тогдашней жизни. В то время процветал культ личности И. В. Сталина. Все заслуги приписывались «гениальному вождю и учителю». В декабре 1949 г. Сталину исполнилось семьдесят лет. Славословию в его адрес не было предела. К тому же шла борьба с «космополитизмом». В литературе и учебниках все изобретения и открытия приписывались русским инженерам и учёным. Дело доходило до смешного. С незапа-

мятных времен сила ветра измерялась по шкале Бофорта. Самым сильным ветром — ураганом — считался двенадцатибалльный. Кто-то наперекор иностранцам выдумал свою шкалу, силу ветра по ней стали измерять до восемнадцати баллов. Правда, она долго не продержалась.

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

Стало небезопасно хвалить какой-либо иностранный прибор.

Но, несмотря на все неурядицы, курсовой комбинат набирал силу. Увеличился набор курсантов. Флот стал пополняться трофейными судами, приходившими из Германии. Они, правда, имели весьма почтенный возраст, так как были построены в 1918—1920 гг., и работали на угле. В связи с получением флота стала расти и потребность в кадрах. Имелась большая нужда и в специалистах для маломерных судов — судоводителях, механиках третьего разряда. С решением задачи их быстрого обучения тогда мог справиться только учебно-курсовой комбинат.

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

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

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

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

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

Основным предметом у судоводителей была мореходная астрономия и навигация. Её читал Василий Дмитриевич Аверин, бывший офицер, командир корабля. Он имел высшее образование и очень хорошо проводил лекции. Интересно вела занятия по истории КПСС А. К. Холоденко. Английский язык преподавал Павел Павлович Демидов, сын начальника Управления тралового флота.

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

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

Её родина — Херсонская область, город Голая Пристань. Это старое моряцкое гнездо, родина моряков, рыбаков и китобоев. Здесь родились знаменитый капитан дальнего плавания А. И. Дудник, Герои Социалистического Труда гарпунёры-китобои Н. А. Пургин и П. А. Зарва.

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

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

Надежду Васильевну направили на «Эскимос» третьим помощником капитана. К работе она относилась с большой ответственностью и в 1952 г. стала уже вторым помощником. За хороший труд её поощрили: направили на курсы штурманов дальнего плавания. Училась она легко, получала четвёрки и пятерки. Но вскорости заболел и умер отец — сказались фронтовые ранения. Пришлось вызывать мать к себе. В 1955 г. учёба завершилась, и Надежда Васильевна отправилась на флот. Но морячить ей долго не пришлось: заболела и мама. Надежда Васильевна устроилась работать в школу усовершенствования кадров командного плавсостава, потом поступила на заочное отделение Дальрыбвтуза. Работала преподавателем до 1980 г., до самой пенсии, а затем уехала на родину, где сейчас и живёт. Переписывается с друзьями, вспоминает былое...

Окончил учебно-курсовой комбинат и Владимир Васильевич Король, тоже выпускник Херсонского моррыбтехникума. Это был высокий черноволосый мужчина. После курсов стал капитаном СРТ первого перегона «Кречет», находившегося тогда на плохом счету. Техническое состояние траулера было неважное. Но с приходом нового капитана Владимира Короля дела улучшились. Дали

ему районом лова Кроноцкий залив, база сдачи располагалась близко. Организаторские способности у Короля были отменные. Его судно стали отмечать в приказах, как по Тралфлоту, так и по Министерству рыбного хозяйства. Наградили Владимира Васильевича именным секстаном, и судно стало получать грамоты и переходящие знамёна. Через несколько лет Владимир Васильевич получил орден Трудового Красного Знамени.

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

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

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

И тогда решил Владимир Васильевич преподнести своим парткомовцам сюрприз, проучить их. Ему как раз нужно было по делам съездить в Москву. Он взял свой альбом с заметками, который ему собрала жена, и предъявил заместителю министра по кадрам. Замминистр был возмущён до глубины души и обещал разобраться. И разобрался!

По приезду в Петропавловск в Тралфлоте Короля встретили парткомовцы. По всему чувствовалось, что нахлобучку они получили основательную. Один из них начал укорять Владимира Васильевича: «Зачем же вы пожаловались такому высокому начальнику?»

Можно было разобраться здесь, в узком кругу. В общем, у нас были большие неприятности. Поймите и нас, ведь мы не хотели терять такого опытного капитана, как вы». Не стал Владимир Васильевич расстраивать руководство. Проработал ещё года два и только потом уехал в Севастополь.

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

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

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

Остался Демьян Яковлевич без семьи и работы. Попал на комсомольскую стройку в Анжерку. Но там ему не понравилось. В 1934 г. посчастливилось завербоваться на Дальний Восток. Судьба забросила его в Дальгосрыбтрест, а оттуда — в Анадырь. После промыслового сезона выехал во Владивосток. А во Владивостоке Дальгосрыбтрест организовал курсы судоводителей плавсредств валовой вместимостью до двадцати регистровых тонн. Это низшая ступень судоводительской специальности.

После окончания курсов он вернулся в Анадырь. Там женился, родились дети. А в 1948 г. Демьян Яковлевич приехал с семьей в Петропавловск и поступил на курсы штурманов малого плавания. Проучившись половину, он убедился, что дальше не потянет, и попросился, чтобы его зачислили во вновь организованную группу.

Просьбу его удовлетворили. Вот так, в два приёма, он прослушал полный курс и окончил учёбу.

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

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

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

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

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

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

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

Летом 1946 г. Иван Тихонович с женой прибыли на Камчатку, и он начал работать боцманом на паровом траулере. В 1948 г. по распоряжению Главкамчатрыбпрома Ивана Тихоновича назначили на парусно-моторную шхуну «Креветка». Шхуну направили для обслуживания Пloverской моторно-зверобойной станции. Эта организация располагалась на Пloverской косе в бухте Провидения и имела базу в бухте Святого Лаврентия. На шхуну Иван Тихонович попросил зачислить поваром свою жену Аню. Осенью 1949 г. «Креветка» пришла в Петропавловск на отстой на судоверфь.

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

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

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

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

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

Начались очень интересные рейсы на Кубу, в Южную Америку, Японию. Приходилось перевозить нефть и из Эмиратов в Скандинавию и европейские порты. В материальном отношении стало намного лучше. В заграничных плаваниях получали валюту, это давало возможность покупать за границей кое-какие вещи.

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

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

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

Хочу познакомить читателей с ещё одним выпускником курсов штурманов дальнего плавания — Михаилом Григорьевичем Чекаленко. В жизни ему пришлось пережить немало. Родился он 29 августа 1929 г. в селе Урзуф Донецкой области. Его отца, директора школы, забрали в одну из ночей 1937 г., и где он сгинул, в каком лагере, семья так и не узнала. Только много лет спустя власти выдали справку, что он погиб невинно и полностью реабилитирован.

В 1936 г. Михаил пошёл в школу, а в 1941 г. окончил пять классов. Учиться дальше не пришлось: началась война. В 1943-м,

когда немцев с Украины изгнали, образование можно было продолжить. И вот в 1945 г., окончив семь классов, он поступил в Мариупольскую школу мореходного обучения, находившуюся в ведении Министерства морского флота. В феврале 1947 г. занятия завершились, и всех будущих мореходов направили на Дальний Восток, в город Холмск, на Сахалин, в распоряжение Сахалинского государственного морского пароходства.

Чекаленко получил назначение на пароход «Уссури» матросом первого класса. Капитаном на этом пароходе был Пётр Порфирьевич Пионтковский — грамотный, требовательный судоводитель. Поучиться у него можно было многому. Через несколько лет судьба сведёт Михаила Григорьевича с ним в камчатском Тралфлоте, где Пётр Порфирьевич будет трудиться капитаном-наставником.

Глубокой осенью 1947 г. «Уссури» поставили на ремонт в Николаевске-на-Амуре. Надо сказать, что здесь располагалось одно из старейших мореходных училищ Дальнего Востока, в котором ещё в 1860-х гг. получил своё первое морское образование прославленный русский флотоводец Степан Осипович Макаров.

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

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

Вскоре, в августе 1949 г. он поступил в невельское Управление тралового и рефрижераторного флота Сахалинрыбпрома. Но невезение

и на этом не закончилось. В марте 1952 г. для получения и перегона плавбазы с Балтики на Сахалин укомплектовали экипаж. Михаила Григорьевича зачислили в него штурманом. Экипаж уже выехал во Владивосток, чтобы следовать дальше, на Балтику. Но, как это у нас часто бывает, в получении плавбазы Сахалинрыбпрому отказали, и морякам пришлось возвращаться обратно.

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

Быстро оформили перевод, и в начале марта 1952 г. Михаил Григорьевич приехал в Петропавловск, где получил назначение старпомом на прибывший из новостроя СРТ № 386. А в ноябре 1952 г. он становится капитаном.

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

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

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

В 1960 г. он становится начальником службы эксплуатации Тралфлота. Продолжая работать, в 1963 г. оканчивает заочное отделение среднего Петропавловск-Камчатского мореходного училища. В 1965 г. назначается начальником Охотоморской сельдяной экспедиции. В 1968 г. по решению обкома КПСС переведён на выборную должность заместителя начальника Облрыбакколхозсоюза по флоту и добыче. В 1980 г. после реорганизации союза перешёл в службу капитана рыбного порта лоцманом. В 1999 г. в возрасте семидесяти лет Михаил Григорьевич ушёл на пенсию, имея пятьдесят лет трудового стажа. За многолетний труд М. Г. Чекаленко награждён шестью правительственными наградами. Последняя — медаль «В ознаменование 300-летия Российского флота».

А вот ещё интересные штрихи из трудовой биографии Михаила Григорьевича. В 1980 г., будучи в отпуске, он участвовал в перегоне сейнера «Асача» из Астрахани в Петропавловск через тропики. Обеспечивал безопасность перегона БАТМ «Соколово», капитаном на котором был Владимир Кузьмич Косолапов, сейчас уже находящийся на заслуженном отдыхе.

Как-то в разговоре с Михаилом Григорьевичем я спросил его, не собирается ли он уехать на материк, на родину. «Ни в коем случае! — ответил он мне. — Буду доживать свой век здесь. Ведь Камчатке отданы лучшие годы моей жизни. Здесь растут мои внуки»...

Время неумолимо идёт вперёд. В 1953 г. нас зачислили на учёбу тридцать два человека. Учёба завершилась в мае 1955 г. Сейчас из моих сокурсников в живых осталось только трое. Учебно-курсовой комбинат был первым учебным заведением на Камчатке, готовящим кадры для нашей рыбной промышленности, и его первые выпускники оказались теми людьми, которые стояли у истоков её развития.

Первые выпускники учебно-курсового комбината

За долгую жизнь мне довелось встречаться и работать со многими интересными и достойными людьми. О каждом из них можно писать книги, и хочется, чтобы их помнили и сейчас. Как видит читатель, путь этих тружеников моря на капитанский мостик был очень трудным. Но они всё преодолели. Конечно, помог им в этом учебно-курсовой комбинат Главкамчатрыбпрома.

Хочу познакомить вас ещё с некоторыми его выпускниками. Один из них — Юрий Константинович Архипов. Я знаю его с 1939 г., мы вместе учились в школе № 4 на улице Советской, потом работали в Камчатрыбфлоте. Предлагаю вашему вниманию его воспоминания.

«Я уроженец Пензенской области. Родился в 1926 г. Область наша в то время считалась бедноватой, из неё в поисках счастья уезжало много народа. Так, в начале 1937 г. завербовался на Камчатку и мой отец. В марте 1937 г. нас погрузили в товарный эшелон, в так называемые “телячьи вагоны”. Люди называли поезд “Пятьсот весёлый” или “Максим Горький”. Размещались мы на сколоченных из досок нарах.

Путь этот описан многими людьми, теми горемыками, кому пришлось его испытать. Ехали очень долго, состав часто останавливался. Порой приходилось стоять целыми ночами у какой-нибудь

станции. Наконец в конце апреля прибыли во Владивосток. Там оформили документы на проезд, прошли санитарную обработку и погрузились на пароход “Шатурстрой”. Перевозили нас в трюмах, на нарах. Через неделю прибыли в Петропавловск. На другой день к нашему борту ошвартовался пароход “Якут” и снял много людей, которым надо было добираться на комбинаты восточного побережья Камчатки. Перешли на его борт и мы.

Через сутки с небольшим прибыли на рейд Жупановского комбината, высадились со своими пожитками. Поселили нас в бараках, а кое-кому пришлось разместиться и в брезентовых палатках. Началась подготовка к путине. Застучали молотки и топоры. Ремонтировали и восстанавливали после зимовки пристани, разделочные столы. Поскольку мой отец был хорошим плотником, ему поручили набрать бригаду и построить магазин. Бригада завершила его очень быстро. Отцу заплатили 1 200 рублей. Тогда это были очень большие деньги.

Вскорости подошла рыба. Заработал консервный завод. Во главе комбината стоял директор Тимофей Сергеевич Корниенко. Он пользовался очень большим авторитетом у рабочих. Привлекал для работы на заводе “вторых членов семей”, то есть жён. За это они могли сделать для себя консервы из головок или печени (в то время лососёвые головки считались отходами производства). Это было большим подспорьем для каждой семьи. А мы, ребятня, били острогами лососёвую рыбу, буквально забивавшую все ручьи. С наступлением зимы стали ловить петлями зайцев.

Лето 1937 г. принесло новые беды: искали «врагов народа», шли громкие процессы. Арестовали и нашего директора Тимофея Сергеевича Корниенко, обвинили его по 58-й статье. Как стало известно после, он погиб на допросе в НКВД, в Петропавловске. Очень жаль этого прекрасного человека...

Путина прошла успешно, люди очень хорошо заработали. Осенью подошёл пароход-снабженец, привёз много продуктов. Поскольку люди стали «денежными», то покупали продукты мешками и ящиками. Жизнь пошла лучше. В 1939 г. наша семья переехала в Петропавловск, отец купил дом на Партизанской улице. Учиться я пошёл в школу № 4. Она только что отстроилась.

А 22 июня 1941 г. разразилась война. По городу прошли митинги. Объявили мобилизацию, а вскоре началась отправка на фронт.

В 1942 г. много судов пошло в Америку за грузом и на ремонт. На улице Советской, напротив тогдашней городской больницы, открылось агентство Морфлота. Через него комплектовали экипажи

заходящих в порт пароходов. В июне 1942 г. мне исполнилось шестнадцать лет, и я решил пойти в море. Несмотря на возраст, меня сразу же приняли на работу. Получил назначение матросом второго класса на небольшой тихоходный сухогрузный пароход “Ковда”.

Члены его команды были людьми зрелого возраста, работали здесь по много лет. Ещё до войны ходили в Сингапур, Шанхай, порты Японии. Многие ещё в двадцатых годах трудились на шхуне “Михаил”, она же “Наркомпрод Брюханов”, под командованием капитана дальнего плавания А. И. Дудника. Матросы и кочегары дело своё знали. Боцман в возрасте за сорок был очень опытный. На судне чувствовалась строгость, но строгость разумная. Я и пришедшие со мной три матроса стали постигать флотскую науку. Знать следовало очень много. При наличии таких наставников мы всё освоили за год и стали матросами первого класса.

В июне 1942 г. в балласте снялись в Америку. До порта Сиэтл шли целый месяц! Поставили судно в ремонт, простояли два месяца. Пришли мы, как в другой мир. По вечерам и ночам город заливали огни. Светились и крутились рекламы. Город чистый, в магазинах много продуктов, одежды. Принимая во внимание заработную плату рабочего, всё это им было доступно. Улучшилось дело и у нас. Кормить стали по нормам заграничавания, на столе появились фрукты. Выдали хорошую робу: джинсовые куртки и брюки, меховые куртки, в общем, одели нас с ног до головы.

В ноябре 1943 г. мы стояли в Петропавловске. Меня сняли с “Ковды” и перевели кочегаром на большой пароход “Алма-Ата”. Его надо было перегнать в Америку, в Сан-Франциско, поставить в ремонт и оснастить для лова и обработки крабов. Но в пути нас завернули и послали на переоборудование в Портленд на реке Колумбия.

В середине 1944 г. нас направили по железной дороге в Новый Орлеан на перегон буксиров. Строили их на реке Миссури, в порту Сент-Луис. Буксиры оказались очень красивыми и современными. Имели по две машины мощностью четыреста сил каждая, очень хорошие жилые и служебные помещения. В общей сложности таких буксиров в счёт ленд-лиза построили пятнадцать штук. Сдавали мы их в порту Сиэтл. Один из них — “Иван Сусанин” летом 1945 г. передали в наш Петропавловский морской торговый порт. Его первым капитаном стал Константин Фёдорович Бородин.

После сдачи одного из буксиров (я участвовал в перегоне трёх) меня назначили на владивостокский пароход “Моссовет”. Это произошло уже после окончания Великой Отечественной войны. Сходили

в полярное плавание и после выгрузки на восточном побережье зашли в Петропавловск. Я решил списаться и остаться в Петропавловске, где у меня жили отец и мать. Поступил работать на номерной буксир машинистом.

В 1947 г. в учебно-курсовом комбинате Главкамчатрыбпрома организовали группу механиков-дизелистов третьего разряда. В неё меня приняли вольным слушателем, позже зачислили как работника Главкамчатрыбпрома и платили мне всего триста рублей в месяц. Направленные на учёбу от Камчатрыбфлота получали около шестисот рублей, среднесдельно, по занимаемой до учёбы должности. В 1948 г. сдал государственные экзамены и получил назначение на учебное судно “Штурман” на должность второго, а потом и старшего механика. А в декабре 1953 г. при учебно-курсовом комбинате набрали группу механиков-дизелистов второго разряда. В неё попал и я. Комбинат уже стал набирать силу.

Мне хочется упомянуть о своих товарищах, тех, кто со мной эти курсы окончил. Вот, например, Владимир Дмитриев. Работал на шхунах старшим механиком. До войны прошёл пять лет срочной службы на пограничном корабле “Воровский”. Его построили до революции в Италии как яхту с роскошной отделкой судовых помещений. В 1924 г. капитан Максимов перегнал его южным путём на Дальний Восток. “Воровский” много лет охранял наши границы. На нём служил и почётный гражданин Петропавловска Сергей Венедиктович Тимонькин.

В этой же группе занимался Борис Мануилович Табашников, замечательная личность. Стаж работы на судах он имел приличный, трудился на сейнерах японской постройки “Авача”, “Виллюй”. С начала Великой Отечественной войны служил в Хабаровске, в Краснознаменной Амурской флотилии. Уроженец Камчатки, Борис Мануилович имел первый разряд по лыжам. В то время в нашей стране проводились многокилометровые лыжные марафоны. Он участвовал в переходах Хабаровск — Николаевск-на-Амуре и Хабаровск — Чумикан. Демобилизовавшись, продолжал работу в Тралфлоте и Камчатрыбфлоте. Был старшим механиком на шхунах, судах типа СРТ, групповым механиком. Выйдя на пенсию, уехал в Краснодарский край. Но на пенсии долго не прожил, рано скончался.

Помню своих товарищей по курсам — Юрия Ивановича Шатунова, Анатолия Лисова, Николая Чернова, Юлия Николкина, Николая Плюшко. Помнятся прекрасные преподаватели — Белькинд, Каплан, Борисов, Яков Яковлевич Шапошников. Воспоминания мои об учебно-курсовом комбинате самые светлые. Он дал мне, да

и другим, путёвку в жизнь. Тогда комбинат сыграл решающую роль в обеспечении кадрами как транспортного, так и промышленного флота.

В 1965 г. я поступил и в 1966 г. окончил заочное отделение Петропавловск-Камчатского мореходного училища по специальности “Судовые силовые установки”. Когда по состоянию здоровья пришлось оставить флот, работал на заводе “Фреза” главным механиком, начальником отдела технического контроля и заместителем директора. Сейчас нахожусь на заслуженном отдыхе».

Дальневосточный добывающий флот пополнялся выходцами с Азовского, Черноморского и Каспийского морей. Черноморцы хорошо облавливали косяки рыбы аламаном — разновидностью кошелькового невода. Астраханцы отлично знали как добычу, так и обработку рыбы, как рыбаки были неутомимы и азартны. Об их нравах и привычках хорошо написала знаменитая женщина-капитан А. И. Щетинина в своей книге «На морях и за морями».

Выпускники учебно-курсового комбината Александр Андреевич Кузнецов и Павел Егорович Алёшкин — оба астраханцы. Прибыли на Камчатку в начале 1930-х гг., начали работать в должностях матросов и неводчиков. За достижение рекордных уловов оба были удостоены звания Героя Социалистического Труда. А. А. Кузнецов командовал СРТ «Север», а П. Е. Алёшкин — СРТ «Полярник».

У Александра Андреевича с грамотой было плохо. Поступил он на курсы штурманов малого плавания в 1949 г. Учиться ему было очень тяжело, так как у него была большая семья — семеро детей.

Об Александре Андреевиче Кузнецове написал книгу наш камчатский писатель Н. В. Санеев, показал его жизненный путь, как он добивался высоких уловов, как организовывал работу экипажа. Александр Андреевич не тайл от других своих рыбацких секретов, всегда был готов поделиться ими с товарищами.

После выхода на пенсию он ещё несколько лет работал в Трал-флоте, потом уехал на родину, в Астрахань, где и скончался.

Не могу не рассказать ещё об одном выпускнике — Михаиле Владимировиче Подригуле. Жизнь он прожил многотрудную. Перенёс столько мытарств, что хватило бы на десятерых. Родился в 1924 г. на Украине. Пережил печально известные украинские голодовки, когда от голода умерло несколько миллионов человек. Работал в колхозе за мифический трудодень, никакой оплаты деньгами не получал. До призыва в армию в 1944 г. ходил в штанах, сшитых из домотканого холста. О том, что на свете существуют трусы и кальсоны, узнал только тогда, когда его призвали в армию, и старшина

выдал их ему. Питался хлебом, испечённым из ржаной муки с примесью просяной шелухи, досыта наелся нормального хлеба тоже только на службе.

В начале 1945 г. по ранению был демобилизован. Возвращаться домой и продолжать полуголодную жизнь уже не было ни сил, ни желания. А поскольку ему на руки выдали паспорт, которого колхозники не имели, то он стал «вольным казаком».

Завербовался на Камчатку, в июне 1945 г. прибыл в Петропавловск. Поступил на пароход «Чавыча» кочегаром. Судно ходило на твёрдом топливе. Проработав четыре месяца, убедился, что с его здоровьем эту работу не осилить. Попросил капитана перевести его в палубную команду матросом. Просьбу его удовлетворили.

В 1949 г. он поступил в учебно-курсовой комбинат на курсы штурманов малого плавания. В 1950 г. курсы окончил и стал работать третьим помощником капитана на транспортах Камчатрыбфлота. В 1955 г. из новостроя поступили транспортно-холодильные суда. Михаил Владимирович получил назначение на одно из них, называвшееся «Плутон». Вскоре на таких судах начали осваивать выпуск баночной сельди.

Поскольку Михаил Владимирович был работником добросовестным, дела у него шли хорошо. Ежегодно справлялся с планом, как по выпуску продукции, так и по грузоперевозкам. В 1980 г. за долголетнюю и успешную работу на флоте Михаила Владимировича наградили орденом Трудового Красного Знамени. В это же время нашлись его наградные документы военного времени, которые считались безвозвратно утерянными. В торжественной обстановке в Доме культуры рыбаков Михаилу Владимировичу вручили два ордена Славы. Выйдя на пенсию, Михаил Владимирович уехал на родину, на Украину. Переписывался с друзьями по былым плаваниям. Они навещали его во время отпусков.

В 2001 г. газета «Рыбак Камчатки» сообщила, что ветеран флота рыбной промышленности Камчатки капитан Михаил Владимирович Подригуля скончался...

Средняя мореходка

В 1957 г. по выполнении плавательного ценза я собрал заверенные справки о плавании и пошёл к капитану рыбного порта с заявлением об обмене рабочего диплома штурмана дальнего плавания на диплом капитана дальнего плавания. Но здесь на меня словно вылили ушат холодной воды.

Капитан порта вытащил из письменного стола документ и дал мне его прочитать. Это было циркулярное распоряжение Министерства рыбного хозяйства. В нём говорилось, что лицам, окончившим учебно-курсовые комбинаты и школы усовершенствования кадров командного плавсостава, дипломы капитанов дальнего плавания и механиков первого разряда следует выдавать только после обучения в среднем или высшем мореходном училище.

Но ведь это было сделать не так-то просто! Первые дни после получения этого циркуляра контора капитана порта напоминала разворошённый улей: сюда тянулся народ, пошли жалобы в Москву, в министерство. Но хочешь не хочешь, а распоряжение надо выполнять, и желающим получить дипломы пришлось снова учиться.

При Петропавловск-Камчатском мореходном училище в 1960 г. организовалось заочное отделение. Мне довелось поступить на него в 1962 г., когда наша мореходка, как говорят, уже твёрдо стояла на ногах.

Завучем здесь работал Михаил Васильевич Стрыгин, выпускник Астраханского технического института рыбной промышленности и хозяйства. Михаил Васильевич прошёл войну, имел несколько боевых орденов. Человек он был серьёзный и очень строгий. Проработал в училище до самой пенсии, а потом уехал в Томск.

Возглавлял училище начальник Юрий Иванович Камчатка — замечательный, сравнительно молодой человек. После окончания Дальневосточного высшего мореходного училища его направили на работу в Камчатрыбфлот на пароход «Щорс» третьим помощником капитана. Но с морем вскоре пришлось расстаться. По распоряжению Камчатрыбпрома его перевели преподавателем в мореходное училище. Руководство, убедившись, что Юрий Иванович проявляет очень большие способности, назначило его на должность начальника судоводительского отделения, а через полтора года он возглавил училище.

Хорошо преподавал Иван Егорович Савинский. Выпускник высшего военно-морского училища, он вёл мореходную астрономию и навигацию. На учебном судне «Гоголь» Иван Егорович часто выходил в море в качестве руководителя практики. Здесь, на ходовом мостике он учил курсантов правильно производить астрономические вычисления, приучая ребят к аккуратности в работе, подчёркивая, что в труде штурмана должна присутствовать точность, что она — залог успеха. При сдаче государственных экзаменов его ученики, как правило, получали высокие оценки. Работал Иван Егорович в училище очень долго, до самой пенсии.

Отличным преподавателем электрорадионавигационных приборов был Пётр Григорьевич Кулагин. Заметным специалистом в мореходке считалась Ирина Антоновна Опарина. Она вела математику. Потом сама решила стать штурманом и капитаном. Поступила на заочное отделение. С её знанием высшей математики учёба шла хорошо: полный курс мореходки она завершила за три года. Пришла работать матросом в Океанрыбфлот. Рейсы совершала интересные — в Новую Зеландию, на острова Фиджи и в Перу. Выплавав ценз, стала штурманом. Проплавав десять лет, перешла в один из черноморских портов.

Первым начальником заочного отделения была Любовь Ивановна Буторина. По совместительству она вела русский язык и литературу, пользовалась большим авторитетом среди преподавателей и курсантов. Продолжительное время завучем заочного отделения работала Лидия Петровна Николаева.

С 1961 г. в мореходном училище трудилась преподавателем химии и ихтиологии Клара Васильевна Герт — приветливая сероглазая женщина невысокого роста, уроженка нашего Петропавловска. Её отец, Василий Тимофеевич Финашин, в годы Отечественной войны работал на судах Морлова. Клара Васильевна после окончания Астраханского рыбвтуза вернулась на родину, на Камчатку, и всю жизнь проработала здесь. Сейчас она уже на заслуженном отдыхе и продолжает жить в Петропавловске.

С 1960 по 1992 г. проработала в мореходном училище Раиса Георгиевна Шубина. Как и Клара Васильевна, она закончила Астраханский рыбвтуз. Преподавала экономику рыбной промышленности и технику промышленного рыболовства. Сейчас она также на пенсии и живёт в Петропавловске.

В Петропавловск к мужу приехала Валентина Григорьевна Валь. Её муж Карл Валь плавал штурманом на транспортных судах, а потом стал капитаном СРТ «Корф» Управления тралового флота. Как судоводитель и промысловик он был на хорошем счёту, но рано умер. А Валентина Григорьевна пользовалась большим авторитетом как у коллег, так и у курсантов. Преподавала она в училище химию и до сих пор работает там же, только теперь её место работы называется Камчатским государственным техническим университетом.

Надо отметить, что преподавательский состав очень ответственно относился к своей работе, можно сказать, всю душу вкладывал в процесс обучения. Хотя и прошло уже много лет, но из памяти это не изглаживается.

Хочется отметить и некоторых моих сокурсников, тех, с кем я оканчивал заочную мореходку в 1965 г. Один из них — начальник Управления тралового и рефрижераторного флота Пётр Илларионович Анода. Будучи юношей, он вместе с Василием Прокопьевичем Тимошенко поступил на работу во Владивостоке на пароход «Ительмен». Поскольку ребята они были молоденькие, их взяли дневальными: Аноду — в кочегарский кубрик, а Тимошенко — в матросский. Через пару лет П. И. Аноду перевели в кочегары, а В. П. Тимошенко — в матросы. В 1932 г. Петру Илларионовичу посчастливилось вместе с Иннокентием Николаевичем Косыгиным участвовать в перегоне из Италии во Владивосток через тропики рыболовного траулера «Гага». Прошли годы. Все они стали капитанами, пройдя обучение в курсовых комбинатах. Василий Прокопьевич завершил трудовой путь штурманом-девиатором Петропавловского морского рыбного порта.

Окончил это училище и Вячеслав Харитонович Федосеев. До прихода в 1952 г. в Камчатрыбфлот он служил боцманом в военноморском флоте на лидере «Тбилиси» во Владивостоке. Как хорошего работника, его направили на курсы штурманов малого, а потом и дальнего плавания. Был капитаном СРТ, а потом несколько лет трудился лоцманом рыбного порта. Имел ряд правительственных наград как за боевые подвиги, так и за трудовые заслуги.

В нашей группе учился и Георгий Иванович Осьминин — очень удачливый рыбак, долго работавший капитаном СРТ и СРТМ. За большие уловы он получил самую высокую правительственную награду — орден Ленина. Довелось ему в должности капитана перегонять траулер через тропики в Петропавловск.

Вот такие замечательные люди учили и учились в нашем мореходном училище.

Долгие годы преподавал морскую практику и другие науки сначала в Петропавловском моррыбтехникуме, а потом в средней мореходке незабвенной памяти Яков Яковлевич Шапошников. Это была очень интересная личность. Достаточно сказать, что он участвовал в первом рейсе советского парусника «Товарищ» из Мурманска в Аргентину.

На уроках морской практики он говорил: «Все вы станете вторыми помощниками капитанов. В ваши обязанности будет входить грамотное руководство погрузкой судна, приём груза, оформление документов на него, доставка его в целостности и сохранности в порт назначения, оформление бумаг на сданный груз. Но вас, как

грузоперевозчика, на этом пути подстерегают большие опасности: хищения и порча. Груз может испортиться по независящим от вас причинам, но хищение случится, когда вы будете невнимательны или не проявите должной предусмотрительности».

Яков Яковлевич показывал нам небольшую книжку Ротермунда, называлась она «Перевозка грузов морем». В этом пособии описывалось, как может быть похищен груз, казалось бы, из неповреждённого места. Например, указывалось, что перевозимое в дубовых бочках дорогое вино можно украсть незаметно для неопытного глаза. Для этого на бочке осаживается один обруч. На этом месте коловоротом просверливается отверстие. Бочка кладётся на бок, и вино выливается в подставленное ведро. Отливается вина немного, чтобы не бросалось в глаза его отсутствие. После обруч устанавливается на место. Пояснялось, как распознать повреждённое место груза.

Книга была, естественно, занятная. Но Яков Яковлевич сразу предупредил: «Она у нас в Союзе не издаётся. Её даже признали вредной по той причине, что воровство как таковое может быть только в странах капитала, за рубежом. А у нас в стране, строящей коммунистическое общество, воровства не может быть вообще. Всё это пережитки проклятого прошлого. Вам самим это надлежит проверить на практике». При этих словах Яков Яковлевич многозначительно улыбался.

На практике мы, конечно, столкнулись с тем, что воровство процветало и у нас — на судах, и в складах, и во время транспортировки со склада на борт парохода. И это в то время, когда за воровство давали большие сроки тюремного заключения.

Вот один пример. В 1945 г. моряки парохода «Чавыча» выехали на склад получать продукты питания. Среди них был матрос Ванюшка Е., носивший прозвище «фартовый парень». Он сумел во время получения продуктов похитить мешок сахара и обменять его на бутылку спирта, но был разоблачён бдительным завпродом. За эту аферу Ванюшку осудили на десять лет тюрьмы как закопёрщика и организатора кражи. Два его подельника-матроса получили по пять лет, и все заработали ещё по пять лет поражения в правах. Так на практике к нам пришло убеждение, что голодный человек ворует и будет воровать, несмотря на то, что строит коммунистическое общество.

Пришлось столкнуться в работе и с таким интересным явлением. На пароходах россыпью перевозили уголь и соль. При выгрузке судовые и береговые тальманы вели счёт грузовых сеток. А для того чтобы правильно определить вес сданного груза, надо было

установить вес одной сетки. Для этого производили контрольный провес. От неправильно взятого за основу контрольного веса могла образоваться большая недостача груза. Из-за этого на одном судне у молодого второго помощника обнаружилась нехватка ста тонн соли при выгрузке на рыбокомбинате. Это произошло только потому, что контрольный провес сделали неправильно.

По такой же причине случался и «избыток» груза. Умельцы-грузчики создавали его очень просто. Они, понятное дело, были заинтересованы, чтобы им заплатили за работу как можно больше. Контора оплачивала их труд по справке за переработанный бригадой груз. А бригада действовала по очень простой схеме. Работали грузчики в трюме, насыпали лопатами в грузовую сетку уголь или соль. У комингса люка появлялся бригадир и спрашивал у работающих грузчиков: «Как, ребята, дела?» — и в это время дотрагивался рукой, например, до козырька кепки. Этот неприметный жест служил командой: «Грузить в сетку как можно больше». Делался контрольный провес. Ничего не подозревающий грузополучатель соглашался с этим. В результате принятый вес оказывался больше настоящего. И все были довольны: грузчики получали свои деньги за переработанный сверх нормы груз, грузополучатель приобретал «бесплатные излишки». Документы, как правило, подписывались без сучка и задоринки.

Но такая схема порой давала сбои. По рассказу старшего механика парохода «Якут», в 1940 г. на этом судне вторым помощником капитана был А. М. Гречищев. Работая описанным методом, он сумел добиться приличного «запаса» выгружаемой соли. Пришли в конечный пункт выгрузки — в бухту Южную Глубокую. Выгрузка уже закончилась (по документам), а в трюме ещё оставались около ста тонн «лишней» соли. Полагая, что грузополучатель с удовольствием подпишет ему коносамент, имея в наличии лишний груз, Гречищев глубоко ошибся. Получатель при оформлении документов заявил, что лишняя соль ему не нужна. «Нам её и так девать некуда, — сказал он. — Так что делай с ней, что хочешь». А ведь надо освобождать трюмы под другой груз, а значит, избавляться от соли. Вот и пришлось Гречищеву унижаться и уговаривать снять соль — чуть ли не стол накрывать несговорчивому грузополучателю. С большим трудом дело было улажено...

Как-то, беседа с одним старым моряком — Олегом Викторовичем Лаврентьевым, я услышал от него о не менее интересном методе решения этой задачи, не требующем больших усилий. Впрочем, сейчас им пользуются сплошь и рядом, даже на обычных рынках.

«Меня научил этому способу один старый завскладом, — рассказывал Олег Викторович. — Я подкручивал баланс весов. И при контрольном провесе сетки у меня вес оказывался больше, если мне это было выгодно. Проверить меня можно было только в том случае, если взять несколько клеймёных гирь и взвесить их. Плаваая два с половиной года по Охотскому побережью, я ни разу не имел недостачи соли, пользуясь таким методом. Разоблачил меня один опытный пожилой грузополучатель. Он взял несколько гирь, взвесил и вывел меня на чистую воду. Баланс весов подкрутили, и они стали работать так, как им и было положено».

Работать вторым помощником было очень трудно. Мешала нам неопытность и излишняя доверчивость. Много пришлось набить себе шишек. Но с течением времени накапливался опыт, появлялись знакомства, налаживались личные контакты, всё входило в нормальную колею. Надо иметь в виду и ещё одно обстоятельство. Премия команде за выполнение плана перевозок выплачивалась, как правило, при условии, что нет недостачи и порчи груза. Достигалось это на тех судах, где был опытный второй помощник и добросовестные тальманы. Асами этого дела считались известные вторые помощники — Семён Васильевич Чуприна, Андрей Матвеевич Пасько, Павел Васильевич Бычков. Они были «тёртые калачи». Работая с такими помощниками, капитаны всегда были спокойны.

Помполит Гладков и «учёный матрос»

С тех пор как я начал печатать в газетах рассказы о людях нашего города, рыбаках, учебно-курсовом комбинате, у меня дома начали раздаваться телефонные звонки. Обращаются старые товарищи, помогают уточнить детали былого, узнают в рассказах себя или своих родственников, сослуживцев.

После того как в одном из рассказов я упомянул о замполите школы усовершенствования кадров командного плавсостава Николае Илларионовиче Гладкове, позвонила его дочь. В беседе выяснилось, что она родилась в Петропавловске в 1946 г., здесь окончила среднюю школу, а после — университет в Москве. Работала в Камчатском пароходстве.

После нашего знакомства я сказал Галине Николаевне, что помню Николая Илларионовича с 1942 г., с той поры, как учился в шестом классе средней школы имени Л. Н. Толстого. Николай Илларионович работал в ней физруком и военруком. Был он видным мужчиной, с густыми волнистыми чёрными волосами, атлетическо-

го телосложения. Любо-дорого было смотреть, как Николай Илларионович работает на турнике. Кроме того, он очень красиво ходил на лыжах, имел первый разряд. Имёл ещё и первую категорию по шахматам. Мы, пацаны, смотрели на него с большим уважением. Надо сказать, что мальчишки всегда уважают мужчин ловких и сильных.

После 1943 г. мне пришлось оставить школу, и встретил я Николая Илларионовича уже в 1947 г., когда работал матросом на пароходе «Сима». Летом, в июне, у трапа появился Николай Илларионович.

Я обрадовался, спросил:

— Николай Илларионович! Какими судьбами?

— Да вот, направили к вам, на «Симу», помполитом. А ты что здесь делаешь?

— А я, Николай Илларионович, окончил курсы судоводителей-двухсоттонников и сейчас набираю плавательный ценз для получения судоводительского диплома.

Узнав это, Николай Илларионович с юмором спросил:

— Значит, ты учёный матрос?

— Выходит, так, — ответил я ему.

— Теперь я буду у тебя учиться.

Я посчитал это шуткой, но Николай Илларионович сказал серьёзно:

— Ты не думай, что я шучу. Ведь я человек сухопутный. А чтобы быть моряком, надо знать многое. А я знаю только два слова — палуба и трап. Так что не хочу быть белой вороной, а хочу стать с вами на равных.

Расскажу о Николае Илларионовиче подробнее. Родился он в 1905 г. на Ставрополье. Учился в гимназии, которая потом стала называться средней школой. Любил читать, увлёкся романами Джека Лондона. В 1930-х гг. активно осваивался Дальний Восток. Нужда здесь в людях, тем более молодых и грамотных, была большая. В 1932 г. он добрался до Владивостока, а оттуда на пароходе «Томск» и до Петропавловска.

Красавица Авачинская губа, дымящиеся вулканы, заросли зелёного березняка, ручьи, кишачие рыбой, сопки, покрытые густым лесом, чудесный воздух покорили его. Заметив его спортивную фигуру, определили физруком в школу имени Горького.

Зимой в городе выпадало много снега. После снегопада объявлялся аврал: очищали деревянные тротуары, и постепенно они становились похожими на траншеи. По улицам двигались собачьи нарты. С наступлением зимы люди повсеместно увлекались лыжами.

Город наш в то время хоть и был маленьким, но имел несколько спортивных обществ: «Динамо», «Дальневосточный строитель», «Связист» и другие. Почти каждый выходной день на Култучном озере проходили лыжные соревнования. Уж что-что, а лыжи на Камчатке любили.

В 1936 г. Николай Илларионович побывал в отпуске. Там познакомился с симпатичной девушкой, библиотекарем, уроженкой города Бодайбо. В тех местах добывали много золота. Закончился отпуск, и Николай Илларионович привёз молодую жену в Петропавловск. Жена его, Надежда Игнатьевна, стала директором Петропавловского музея. Перед началом войны её, как знающего и старательного работника, направили работать в горком партии. Осенью 1941 г. там же трудился и Николай Илларионович.

Но правду говорит русская пословица: «От сумы и от тюрьмы не зарекайся». В учреждении на стене висела карта Советского Союза, на которой флажками отмечали линию фронта. Эта линия угрожающе продвигалась к Харькову. Сотрудники, стоя у карты, обсуждали положение. Один из них спросил Gladкова, как тот оценивает ситуацию. Тот простодушно ответил, что положение складывается угрожающее. Наступление немцев проходит стремительно, не исключена возможность, что Харьков могут сдать.

Через неделю наши войска действительно оставили Харьков. А ещё через пару дней Николая Илларионовича арестовали и поместили в одиночную камеру. Ему предъявили чудовищное обвинение: распространение пораженческих слухов. За это грозила 58-я статья. Самая малая кара по ней — десять лет лагерей.

Его жена Надежда Игнатьевна стала писать жалобы в Москву на имя Сталина. Наивно полагать, что Сталин читал её письма. Но, очевидно, порядочным человеком оказался тот, кто работал в его секретариате. Прошло шесть недель, и работники НКВД получили из Москвы телеграмму с приказом освободить Николая Илларионовича. Мало того, ему ещё заплатили за время нахождения под стражей. Это был из ряда вон выходящий случай!

Но вернёмся к нашей с ним встрече на «Симе». Судно начало погрузку. Я приступил к приёму груза в третьем трюме. Начал «учёбу» и Николай Илларионович: «Давай, рассказывай, как должна быть правильно организована погрузка». Я ему объяснил, что груз подаётся на борт с предъявлением погрузочного ордера. А я, матрос-тальман, принимаю его от береговых тальманов согласно этому ордеру по маркам. К тому же я должен следить, чтобы погруженное место правильно уложили в трюме. А ещё нужен коно-

самент на перевозимый груз. Когда груз после перевозки будет сдан получателю, то этот коносамент должен быть подписан.

Николай Илларионович стал изучать устройство судна. Он спрашивал меня, как называется то или это, а я ему охотно отвечал, что это — бимс, а это — комингс, а это — планширь, а это — контрфорс и так далее. Человек он был грамотный, и учёба у нас пошла как по маслу. В довершение я дал ему учебник морской практики и навигации Н. Сакеллари.

Надо сказать, что работать на судах было тяжело. Прошло два года, как завершилась кровопролитнейшая война. При карточной системе питание на судах было плохое. Команда ещё занималась и самовывгрузкой. За грузовые работы рыбокомбинаты, правда, платили, но самое главное — выделяли нам рыбу.

С вступлением в должность Николая Илларионовича активно заработал судовой комитет, все моряки стали членами профсоюза. Новый помполит старался хоть как-то облегчить тяжёлую работу экипажа, хотя бы морально. Он организовал шахматный радиотурнир среди судов Камчатрыбфлота. В то время на транспортах часто перевозили пассажиров. Среди них встречались журналисты и писатели. Николай Илларионович всегда организовывал встречи с ними. Ещё он прекрасно знал поэзию, великолепно читал Якова Надсона, Апухтина и Сергея Есенина, был очень интересным собеседником. Мне приходилось работать со многими помполитами, но такого душевного и порядочного человека встречать больше не случалось.

Прошло немного времени, меня перевели на танкер «Херсонес». Мы пошли во Владивосток, и с Николаем Илларионовичем пришлось расстаться. Потом он работал инструктором политотдела. А осенью 1953 г. стал расширяться учебно-курсовой комбинат: набрали больше учащихся, нужно было укрепить руководство, и Гладкова назначили туда замполитом. Увиделся я с ним в ноябре 1953 г., когда поступил на курсы штурманов дальнего плавания. Встретились мы очень тепло.

Надо сказать, что выбор именно Гладкова на эту должность был более чем удачным. Он успешно работал несколько лет. При встрече со мной часто называл меня по-старому — «учёный матрос», хотя я уже давно стал капитаном. Я понимал, что это шутка, и не обижался.

Всё шло у Николая Илларионовича хорошо. Но в 1960 г. случилось несчастье: отдыхая в Сочи, он внезапно скончался. Ушёл из жизни прекрасный, душевный человек... А его жена — Надежда

Игнатъевна и дочь Галина Николаевна и сейчас живут на Камчатке и уезжать из Петропавловска не собираются.

Стахановец-двадцатипятидесятитысячник

Хочу рассказать об одном человеке, знатном рыбаке и одном из первых стахановцев Советского Союза. Впервые я увидел его в столовой рыббазы на Моховой в 1941 г. Мне в то время было тринадцать лет. Я обратил внимание на высокого черноволосого мужчину в тёмно-синем флотском кителе. На груди его сиял орден Трудового Красного Знамени. Мы, несколько мальчишек, пришедших пообедать, не сводили с него глаз. Вскоре мы узнали, что это новый начальник Морлова Георгий Яковлевич Ермошкин, а орденом он награждён за большие заслуги в деле организации добычи рыбы на Каспийском море.

Георгий Яковлевич Ермошкин родился 11 мая 1904 г. в селе Бахтимир Икрянинского района Астраханской области, в семье рыбака. С начала 1919 г. он работал матросом на рыбодобывающих судах, в 1926 г. был призван в Красную Армию, а в 1928 г. демобилизовался и поступил рабочим в литейный цех астраханского судоремонтного завода имени Третьего Интернационала. Там стал кандидатом в члены ВКП(б). Осенью 1929 г. его по партийному набору в счёт «двадцатипятидесятитысячников» мобилизовали на коллективизацию рыболовецкого населения Прикаспия. Так он стал председателем колхоза имени Карла Маркса и работал на этой должности до 1934 г.

В 1935 г. по личной инициативе вышел на Каспии на двух парусных судах за кромку льда на промысел тюленя и рыбы. Лов рыбы был подлёдным. За эту инициативу его наградили орденом Трудового Красного Знамени и грамотой Облрыбколхозсоюза. По этому поводу в одной из рыбацких газет были опубликованы стихи, из которых мне запомнились такие слова: «Почин Ермошкина войдёт в историю!»

В 1937 г. Георгия Яковлевича как стахановца и знатного рыбака зачислили в московскую Промышленную академию имени Сталина. Академия работала до декабря 1940 г., когда её закрыли, а Ермошкина направили на Камчатку в качестве директора Морлова.

Прибыв на полуостров, он убедился, что Морлов с планом добычи рыбы за 1940 г. не справился. Этому способствовал ряд объективных причин. База Морлова ещё только сооружалась. На отведённом месте были построены засольный и сетепошивочный цехи,

деревянные причалы, кузница, шлюпочная мастерская, гараж, сельхозферма. На косогоре поставили столовую, бараки для проживания людей.

К началу 1941 г. флот Морлова имел шестнадцать промысловых судов: семь паровых тральщиков — «Дальневосточник», «Буревестник», «Восток», «Гага», «Палтус», «Топорок», «Лебедь», четыре сейнера калифорнийского типа — «Авача», «Вилюй», № 1 и № 2, два дрефтера — «Ударник» и «Стахановец», три разведчика — «Нептун», «Сатурн» и «Юпитер». С началом войны сейнеры «Авача» и «Вилюй» передали Тихоокеанскому флоту.

Прибыл Георгий Яковлевич на своё новое место работы в Петропавловск в июне 1941 г. А через несколько дней началась Великая Отечественная война. Первое знакомство с людьми, с базой Ермошкина не обрадовало, но и не разочаровало. Всё следовало делать заново. Но было видно, что люди строили основательно, не тят-ляп. Хорошо работал сетевязальный цех, шил тралы, дрефтерные сети. На сооружении рабочих шлюпок для сейнеров замечательно трудились плотники Е. и Д. Константиновы. Успешно действовали кузница и стройцех.

Нельзя не упомянуть и других тружеников, работавших на судах Морлова, — неводчиков Павла Егоровича Алёшкина, Александра Андреевича Кузнецова, ставших в дальнейшем Героями Социалистического Труда; неводчика Николая Парфентьевича Пинчука, положившего начало дневному лову сельди кошельковым неводом. Добрым словом Георгий Яковлевич вспоминал капитанов паровых траулеров Павла Матвеевича Иванова и Владимира Михайловича Неклюдова.

В большинстве своем люди, работавшие на базе Моховой, прибыли сюда по вербовке. В основном это были уроженцы Астрахани, земляки Георгия Яковлевича. Дело они разумели и, главное, знали, куда и зачем ехали. Плохо было то, что Морлов не имел ни одной плавбазы. Это, конечно, сдерживало лов рыбы. К тому же траулеры и сейнеры часто отвлекали для перевозок на комбинаты и на переброску пассажиров. Сдерживало промысел ещё и то обстоятельство, что порой не хватало угля и нечем было забункеровать судно, чтобы отправить его на лов.

В начале войны разведчики облавливали район Авачинского залива, доходили до мыса Лопатка. В основном добывали перемётами и удочками на поддев треску. По воспоминаниям участника этих рейсов Бориса Мануиловича Табашникова, труд был поистине каторжным, особенно лов удочками на поддев. Удочки натирали

руки, и через несколько дней ладони трескались, причиняя нестерпимую боль. Никакие мази не помогали. Сдавали улов на базу Моховую. Здесь из тресковой печени вытапливали жир, шедший на лечение раненых воинов в госпитали.

Во время войны Морлов поставлял камбалу и треску в магазины и столовые города по доступной цене и в неограниченном количестве. А вот лососёвая рыба отпускалась по карточкам.

Постепенно работа предприятия наладилась. Георгий Яковлевич Ермошкин был хорошим организатором. Благодаря этому Морлов вплоть до окончания войны всегда выполнял государственный план. Георгия Яковлевича в 1943 г. наградили орденом «Знак Почёта», а позже медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

В конце войны неожиданно заболела жена Георгия Яковлевича. Врачи вынесли заключение: ей необходимо сменить климат. К осени 1945 г. Ермошкин получил перевод на материк. Здесь тоже была большая нужда в кадрах, поэтому перевели без возражений. Назначили Георгия Яковлевича в Крымскую область директором Ялтинского морзверьзавода. Работал он хорошо, пользовался большим уважением, как среди рабочих завода, так и среди руководства Крымской области.

Но хоть война уже и окончилась, время было очень тяжёлое. В течение двух лет в стране случался неурожай. Карточную систему пока не отменяли. Наоборот, усилили борьбу с расхитителями продовольствия. В 1947 г. в Ялте установили факты нецелевого расходования финансовых средств и рыбопродукции. Решением Крымского областного суда Георгия Яковлевича уволили с работы, осудили на десять лет и исключили из партии. Его жалобы во все инстанции результатов не приносили. Пришлось ему томиться в тюрьме. Удручало ещё то, что жена болела и помочь ей он ничем не мог.

Наконец в 1953 г. дело пересмотрели. Решением того же Крымского областного суда его первоначальный приговор был отменён. Георгия Яковлевича освободили из-под стражи, восстановили в партии и на работе. Несмотря на то что справедливость восторжествовала, морального удовлетворения ему это не принесло. Ведь ни за что он столько лет провёл в тюрьме! Но надо было думать, как жить дальше. Решил снова ехать на Камчатку, зарабатывать пенсию. На просьбу в Минрыбпром трудоустроить его на Камчатку возражений не последовало, и осенью 1953 г. Георгий Яковлевич снова ступил на камчатскую землю с направлением на работу в Управление тралового флота в качестве капитана-наставника. Потом трудил-

ся начальником Северо-Охотоморской сельдяной экспедиции. Постепенно жизнь наладилась и вошла в нормальное русло. В управлении флота Георгий Яковлевич пользовался большим уважением и авторитетом.

В конце 1957 г. подошло время ухода на пенсию. Георгий Яковлевич решил поселиться на Дальнем Востоке, в городе Благовещенске. Здесь жене по наследству от родителей остался частный дом. В него они и переехали. Место оказалось хорошее. По соседству располагался дом престарелых.

Через несколько лет Георгий Яковлевич убедился, что содержать собственный дом тяжеловато. Зимы в тех краях суровые, на приобретение топлива расходуется много средств. На семейном совете решили дом продать государству, а самим поселиться в доме престарелых.

Жизнь продолжалась. Флот пополнялся новыми судами. Сначала стали подходить суда типа СРТ. Потом из Польши начали поступать прекрасные плавбазы. Глядя на это, радовалось сердце старого рыбака. Да и как было не радоваться? Быстроходные суда работали на жидком топливе, были оснащены современными рыбопоисковыми приборами, снабжены прекрасным оборудованием. Частенько писал Георгий Яковлевич о своих впечатлениях в нашу рыбацкую газету «За высокие уловы», поздравлял рыбаков с заслуженными наградами. В это время я работал лоцманом в рыбном порту. Георгий Яковлевич писал нам в портнадзор своим бывшим капитанам плавбаз.

Однажды получили от него интересное письмо. Ермошкин рассказывал, что его как-то допекли жившие там женщины: «Вот ты, Георгий Яковлевич, говоришь, что ты моряк. А почему формы-то морской у тебя нет?» «А ведь, действительно, у меня морской формы нет, — писал он. — Не поможете ли вы мне её приобрести?»

Безусловно, на просьбу Георгия Яковлевича мы откликнулись сразу. Обратились в профком Тралфлота. Председатель профкома, отзывчивый мужик, сказал: «Если вы знаете размер одежды Георгия Яковлевича, то возьмите форму в ателье мод на улице Ленинской. Деньги выделим». Мы приобрели куртку и брюки 54-го размера, послали ему. Через неделю получили ответ от Георгия Яковлевича. Он писал, что очень доволен подарком и благодарил, что так быстро откликнулись на его просьбу. Теперь, по его словам, постояльцы дома престарелых убедились, что он действительно был моряком, когда появился в новой морской бостоновой форме с золотыми капитанскими нашивками.

В 1974 г. Георгию Яковлевичу исполнилось семьдесят лет. С юбилеем его поздравили министр рыбной промышленности СССР А. А. Ишков и руководство Камчатрыбпрома.

Жизнь Ермошкин прожил долгою. О себе оставил добрую память как о первом стахановце, двадцатипяти тысячнике, первопроходце в освоении рыбных богатств и просто хорошим человеке.

Ветеран номер один

Этого человека я помню с 1947 г. В то время он работал старшим помощником капитана на пароходе «Чапаев», перед этим окончил курсы штурманов дальнего плавания во Владивостоке. Это Евгений Иванович Скаврунский.

В 1930 г. Евгений Иванович окончил Одесскую мореходную школу и получил свидетельство штурмана малого плавания. В 1931 г. прибыл во Владивосток, поступил на зверобойную шхуну. Как он рассказывал много лет спустя, зверобоя из него не получилось. «Когда мы пришли на промысел, то мне показалось противоестественным убивать нерпу. Это безобидное и незащитное животное в буквальном смысле плакало. Из глаз его катились слёзы. Я тогда сказал капитану, что это свыше моих сил. Капитан поставил меня на чистку и смазку оружия, и на охоту я уже не выходил. Летом, по приходе во Владивосток, взял расчёт в конторе Морзверьпрома и устроился в АКОфлот на пароход «Орочон» матросом первого класса. «Орочон» по тому времени был очень хорошим пароходом, занимался перевозкой грузов на побережье и доставкой рыбы с побережья во Владивосток.

Во время работы на «Орочоне» я сдружился с боцманом Миклашевичем, специалистом старой школы, много плававшим за границу, хорошо говорившим по-английски и по-итальянски. Из его рук выходили добрые моряки.

В конце 1941 г., когда уже шла Великая Отечественная война, при стоянке во Владивостоке меня командировали на танкер Дальневосточного пароходства. Дело было срочное, и мне дали на сборы один час. Рейс намечался в Америку, в Сан-Франциско. Судно поставили на линию порты Америки — Владивосток. Но, откровенно говоря, мне почему-то не нравилась эта контора. В 1943 г. я постарался опять перейти в свой АКОфлот. Получил перевод и попал на пароход «Коккинаки» старшим помощником капитана».

Капитаном «Коккинаки» в это время стал Павел Алексеевич Глинский. Скаврунский характеризовал его как прекрасного судоводителя. Он в 1934 г. окончил Владивостокский мортехникум.

Лучше всех штурманов определялся астрономическим путём. В то время, когда не имелось электронавигационных приборов, для судоводителя это было очень ценное качество. Глинский очень рано, весной 1936 г., стал капитаном траулера «Буревестник». Старпомом у него в то время был Павел Дмитриевич Киселёв, будущий начальник Камчатрыбфлота.

Как-то весной мне пришлось выполнять рейс в Пахачу с грузом продовольствия. Скаврунский в это время работал в службе мореплавания. Ему поручили перегнать буксир (название которого, к сожалению, уже не помню). Евгений Иванович несколько суток следовал пассажиром в моей каюте. Наговорились мы с ним от души! Много рассказывал он о своей жизни, делился сокровенным. С болью говорил о наших неурядицах. Всегда у нас чего-то не хватает: то нет соли для посола рыбы, то угля, то жидкого топлива, то ещё чего-то. И главное, обидно, что многое можно было предусмотреть. По приходе в Пахачу мы вызвали лоцмана и зашли в реку. Встали под выгрузку, а Евгений Иванович со следующим приливом вышел в море.

Долгое время Скаврунский работал в службе мореплавания капитаном-наставником, несколько лет был капитаном учебного судна — баркентины «Горизонт». В последние годы, будучи пожилым, он трудился капитаном подменной команды. Это очень хлопотная должность. Надо обеспечить на всех судах нормальную вахту, безопасную стоянку и порядок, противопожарную безопасность и многое другое. И за все годы работы на этой должности Евгений Иванович не имел замечаний от руководства флота.

В 1977 г. Камчатрыбфлот, он же бывший АКОфлот, отмечал пятидесятилетний юбилей предприятия. Как и положено, чествовали ветеранов, вручали ветеранские знаки и ценные подарки. «Ветераном номер один» единодушно признали Евгения Ивановича Скаврунского. Ему вручили нагрудный знак с таким же номером.

...Неумолимо бежит время. Пришла пора, и старые друзья проводили Евгения Ивановича на пенсию. Он уехал во Владивосток. Долгое время поддерживал переписку с друзьями, передавал приветы знакомым морякам. Прожил восемьдесят лет, похоронен на Морском кладбище.

Рыбак и буксировщик

Мне хочется вспомнить о замечательном рыбаке и буксировщике Илье Григорьевиче Евстафиади. О нём я упоминал уже не раз, но сейчас хочу рассказать подробнее.

Родился Илья Григорьевич в 1914 г. на Чёрном море, в Керчи, в греческой семье. С малых лет ему пришлось со старшими братьями и отцом выходить в море на промысел. Уроженцы этих мест славились как смелые, удачливые рыбаки и мореходы. Так и Илья Григорьевич с детства приучился работать с кошельковым неводом, называвшимся аламаном.

Он рос физически сильным и крепким юношей. В начале тридцатых годов в стране ощущался недостаток продовольствия. Не обошёл он и черноморскую Керчь. А тут ещё прокатилась волна коллективизации. Весной 1934 г. Илья Григорьевич с другом Андреем Матвеевичем Пасько, который был старше его на год, решили уехать на Дальний Восток.

Работать друзья попали на Микояновский рыбокомбинат (позже он назывался Октябрьским). Осенью 1935 г. они поступили на курсы судоводителей-двухсоттонников, организованные в Петропавловском порту. Первым преподавателем на этих курсах был капитан дальнего плавания Александр Ефимович Миронов.

Весной 1936 г., после окончания учёбы, отдел кадров АКО направил Андрея Матвеевича Пасько в Кировский комбинат капитаном флота. Весной того же года при Карагинском комбинате была организована База активного опытного лова — БАОЛ. Её первым руководителем стал Пётр Мартынович Мақштас. Первая промысловая экспедиция БАОЛ вышла летом 1936 г. в бухту Ложных Вестей. Оттуда после разведочных рейсов сейнеры «Авача», «Виллой» и дрейфтер «Ударник» пошли в бухту Южную Глубокую. Там организовали сдачу уловов. Флотилия ловила до ноября 1936 г. При наступлении холодов и появлении льда суда снялись в Петропавловск. Илья Григорьевич в этот рейс вышел в должности неводчика на дрейфтере «Ударник».

Первая путина судов активного лова показала всю перспективность этого начинания. Но, как всегда, сразу же начались неурядицы. Да оно иначе и быть не могло. Отсутствовала плавабаза для сдачи улова. Даже при лове в Кроноцком заливе требовалось затратить много времени, чтобы доставить рыбу на базу Моховую. Возникали и другие трудности. Обнаружить сельдь в море можно было только визуально, специальных приборов ещё не существовало. Днём сельдь не искали, это делали только в темноте, когда рыба фосфоресцировала. Идеальным временем для поиска считалась безлунная ночь. Самое главное было обнаружить косяк, а обметать его, или, как говорили, окошельковать, для опытного капитана оставалось делом техники. Первыми районами для лова сельди стали

Авачинский, Кроноцкий и Олюторский заливы. Но однажды, вопреки общепринятому правилу, огромный косяк нашли при дневном свете. Случилось это в шесть часов вечера 20 августа 1937 г. На траверзе бухты Жировой заметили необычные всплески воды. Это оказался небывалый косяк сельди. За один замёт взяли около тысячи центнеров!

Постепенно всё организовалось, набрало силу. В 1938 г. Илье Григорьевичу вручили знак «Отличник Наркомрыбпрома» — высокую награду того времени.

В конце 1938 г. БАОЛ реорганизовали в Управление активного морского рыболовства АКО — Морлов. На базе Моховой выбрали место для сооружения причалов, засольного и сетепешинного цехов.

В 1940 г. Илью Григорьевича назначили капитаном дрейфтера «Ударник». А в 1941 г. началась Великая Отечественная война. Страна зажила по законам военного времени. К этому времени Илья Григорьевич уже стал хорошим промысловиком, приобрёл опыт. Но беда, как всегда, приходит неожиданно. Глубокой осенью 1943 г. она зацепила и Илью Григорьевича.

В это время в связи с нехваткой дипломированных кадров специалистам, не имевшим рабочих дипломов, разрешили выходить в море под гарантийное письмо капитана судна. У третьего помощника капитана «Ударника» документов не было. Гарантийное письмо на имя капитана порта дал Евстафиади. Однажды ночью «Ударник» искал сельдь. Третий помощник забыл включить ходовые огни. В это время, как на грех, в Авачинском заливе в дозоре находился минный тральщик «Трос». Произошло столкновение, при котором «Ударник» получил большие повреждения и моментально затонул. Люди не пострадали. Вскорости состоялся суд, шедший по законам военного времени. С учётом хорошей характеристики, данной Илье Григорьевичу управлением Морлова, его приговорили к трём годам тюремного заключения с отправкой на фронт в действующую армию.

В конце 1944 г. во время боя Илья Григорьевич был ранен. После лечения в госпитале в начале 1945 г. его комиссовали. Весной 1945 г. он вернулся на Камчатку и поступил работать в свою старую контору — Морлов АКО.

Весной 1945 г. из США в АКОфлот пришёл новый буксир «Кашалот». Поскольку в то время Морлов и АКОфлот подчинялись одному хозяину — АКО, то при необходимости по его приказу работников переводили из одной конторы в другую. Так и на этот

раз Илью Григорьевича перевели старпомом на «Кашалот». Капитаном в первый рейс назначили Григория Трофимовича Ленского.

В первом рейсе в Усть-Камчатск на буксире отвели две двухсоттонные баржи. В Усть-Камчатке взяли плот-сигару круглого леса для Петропавловска. Летом на «Кашалот» пришёл Андрей Матвеевич Пасько. Старые друзья встретились вновь, и теперь им пришлось работать вместе на одном судне.

Осенью 1945 г. при учебно-курсовом комбинате Главкамчатрыбпрома (так теперь стало называться реформированное АКО) открылись курсы штурманов малого плавания и механиков третьего разряда. Из-за нехватки кадров люди учились зимой, а летом работали. С этой необходимостью приходилось мириться — путина есть путина. В первую послевоенную группу курсантов попали Евгений Иванович Чернявский, Фёдор Матвеевич Снурницын, Иван Ильич Петров и многие другие, о которых я уже писал. Учёба завершилась летом 1947 г.

Илью Григорьевича постоянно закрепили на «Кашалоте». Но из-за деревянного корпуса буксир зимой в море не выходил. В это время камбалу ловили траулеры. Поскольку опытных капитанов не хватало, Илья Григорьевич на зиму шёл на траулер.

В 1948 г. я трудился вторым помощником капитана на пароходе «Якут». После выгрузки мы получили задание взять солёную рыбу и пассажиров. Во время стоянки в бухте Южной Глубокой вышел из строя один паровой котёл. Судно оказалось в аварийном состоянии. Необходимо было его буксировать в Петропавловск. Случилось это в начале декабря, навигация уже закрылась. Буксировку поручили «Кашалоту» и Евстафиади. Капитан «Якута» получил приказ догрузиться рыбой. Несмотря на сложные навигационные условия, Илья Григорьевич благополучно довёл аварийный «Якут» с полной загрузкой до Петропавловска.

В 1951 г. началось поступление промысловых судов из новостроя. Стали приходиться СРТ с главным дизельным двигателем мощностью в триста лошадиных сил. Морлов переименовали в Траловый флот. Илья Григорьевич по-прежнему зимой работал на траулере. В это время он был капитаном «Гаги». Это судно числилось в списке передовиков, а Илья Григорьевич прочно занимал место одного из лучших капитанов-промысловиков.

Было у него одно замечательное качество — он всегда приходил на помощь к тем, у кого что-то не получалось. В 1952 г. в районе Явинской банки не заладилась работа с тралом у одного СРТ. Его капитан обратился за помощью к Евстафиади. Траловым масте-

ром на «Гаге» работал в то время известный рыбак А. Н. Токарев — заслуженный человек, награждённый орденом Трудового Красного Знамени. Илья Григорьевич сразу откликнулся на просьбу о помощи. Подойдя к борту, он высадил на СРТ Токарева. Сделав несколько заметов, тралмастер определил причину неудач — перекося трала, не дававший ему возможность раскрыться. Через несколько часов он начал работать исправно: помогла своевременная консультация опытного специалиста.

Всё у Ильи Григорьевича шло хорошо. Но неожиданно его стали мучить сердечные боли. Сперва он не обращал на них внимания, думая, что всё пройдёт само собой. Надеялся на свой крепкий организм. Но приступы не проходили. И вот в один из рейсов в марте 1953 г. его сердце отказало...

Память об этом прекрасном человеке, замечательном рыбаке и товарище сохранится на долгие годы.

Примечание редактора. И. Г. Евстафиади является первым неводчиком БАОЛ, то есть основоположником камчатского морского активного лова. Он скончался в море 12 февраля 1953 г. В некрологе сообщалось: «Обладая большим опытом и знанием рыбацкого дела, трудился с неиссякаемой энергией, отдавал все силы борьбе за выполнение и перевыполнение государственного плана. Он по праву считался одним из лучших капитанов-промысловиков тралового флота, прекрасно знающим все способы лова. Илья Григорьевич уделял много внимания подготовке кадров, учил овладевать техникой добычи рыбы. Был требовательным руководителем, чутким, отзывчивым товарищем и снискал горячую любовь и уважение всех знавших его по работе».

Награждён медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Его могила сохранилось на старом городском кладбище на 4-м километре. Её хорошо видно с тротуара, ведущего к зданию казначейства. Это — одно из двух сохранившихся мест захоронения зачинателей рыбопромыслового освоения Камчатки в 1930-х гг. Его давно пора облагородить и превратить в мемориал памяти наших моряков-рыбаков старшего поколения.

А архивные документы содержат сведения ещё об одной аварии «Ударника». Вечером 8 февраля 1943 г. во время жестокой пурги дрефтер отправился спасать кунгасы, стоявшие на якорях на рейде Сероглазки. Во время этой операции с судна увидели

большой камень у мыса Сероглазка, дали задний ход, но опоздали, и оно ударилось в скалу, а затем село на камни. Ранним утром 9 февраля при попытке сняться самостоятельно на гребной винт намотался трос. Дрифтер снова снесло на камни, и он начал биться о них. В корпусе появилась сильная течь, откачивать воду не успевали.

Проведённый позже водолазный осмотр установил, что судно сидело на камнях средней частью корпуса и кормой, его киль переломился в районе дейдвуда, медная обшивка бортов местами оказалась содрана, а в средней части корпуса по левому борту имелась большая вмятина. Кроме этого на гребной винт намотался манильский трос и был потерян правый якорь Холла.

Состоявшийся суд вины капитана Евстафияди в происшествии не усмотрел. Убытки от гибели «Ударника», в соответствии с актом, составленным 5 октября 1943 г., оценивались в 53 939 руб., в том числе 15 000 — «по выдаче пособий на лечение людей, семьям погибших».

С Балтики на Камчатку

Этого человека я знал с 1945 г. Был он высокого роста, голубоглазый, доброжелательный, имел солидный стаж плавания. К работе относился очень добросовестно и серьёзно. Когда он вышел на пенсию и уехал с Камчатки, я попросил его написать свои воспоминания и прислать мне. Времени прошло много, и, наконец, я получил от него исписанную тетрадь. Думаю, эти материалы могут представить интерес для камчатского читателя.

«Я, Матюнин Дмитрий Никифорович, родился в 1914 г. в Орловской области, Болховский район, село Кобылино в семье крестьянина Никифора Ананьевича Матюнина, 1888 года рождения. Мать — Наталия Ивановна Матюнина, 1889 года рождения. В семье были четыре брата и одна сестра. Старший брат Степан закончил Болховскую гимназию, затем райком комсомола послал его учиться в Ленинград, в институт электроэнергетики. После второго курса института брата направили на комсомольскую работу. В 1943 г., в блокаду, он умер в Ленинграде.

Я — второй ребёнок в семье. Окончил пять классов школы колхозной молодёжи в 1928 г. В 1928—1929 гг. в деревне начались коллективизация, голод и неразбериха. Отец был вынужден уехать в Ленинград к старшему сыну. Здесь он стал работать на Финляндской железной дороге старшим кондуктором — надо было

как-то кормить семью. Нас с матерью осталось четверо, мне исполнилось пятнадцать лет, и я теперь стал старшим. Поэтому все заботы о семье легли на мои плечи. Пришлось бросить учёбу и пойти работать в колхоз.

В период весенних полевых работ 1930 г. председатель колхоза начал преследовать нас с матерью, не стал выделять лошадь для вспашки огорода, ссылаясь на то, что отец уехал. В то же время лошадь за нами была закреплена согласно очерёдности. В один из весенних дней я самовольно взял её и начал пахоту. К этому времени все наши соседи уже закончили посадку. Вдруг появился председатель и стал отнимать у меня лошадь. Мне это было вдвойне обидно, ведь у меня была договорённость с заведующим школой Патрашковым, секретарём партийной организации, о том, чтобы вспахать огород именно в выходной, чтобы не пропустить школу. От сильной обиды я стал стегать председателя уздечкой.

Стало понятно, что житья мне в этой деревне уже не будет. Пришлось оставить мать с малыми детьми и уезжать. Благодаря Патрашкову, который выдал мне справку сельского совета, удостоверяющую личность, я пешком с котомкой, в которой были хлеб и картошка, пошёл в город Мценск. Оттуда поехал в Ленинград к отцу и брату. Первое время жил на их иждивении. В конце 1930 г. меня взяли на завод “Лонжерон” землекопом, где я проработал около года. В 1931 г. брат устроил меня на музыкальную фабрику имени Луначарского полировщиком, там же мне дали место в общежитии. Проработал полтора года, потом устроился на завод имени Карла Маркса учеником токаря. Здесь я получил низший разряд и трудился до 1935 г.

В то время в Ленинграде было очень плохо с продуктами и одеждой. Я познакомился с моряками дальнего плавания, которые, в отличие от многих, хорошо одевались и питались. Я походатайствовал через комсомольскую организацию завода, чтобы меня направили в Балтийское государственное морское пароходство. Просьбу удовлетворили, и я поступил на пароход “Котлин” кастрюльником (камбузником). Пароход возил лес в иностранные порты. Первый мой рейс состоялся в Голландию, в порты Амстердам и Роттердам. Месяца через четыре меня перевели на другое судно — сухогруз “Ладога” уже кочегаром второго класса. Впоследствии, в 1941 г., это судно перегнали на Дальний Восток, где оно затонуло при входе, если не изменяет память, в Авачинскую губу.

На “Ладоге” возили разные грузы — от зерна до генеральных, апатиты из Мурманска в порты Скандинавии. Приходилось заходить

в Гетеборг, Хельсинки, Ригу, Таллин, Клайпеду (в то время Мемель). Плавание в те порты оказалось очень интересным, переходы были небольшие. Посещали и английские порты — Лондон, Глазго, Ливерпуль, Гуль. Ходили и в Африку, и в порты Испании. Ленинградский порт зимой замерзал, поэтому наше судно фрахтовали заграничные судоходные компании. Приходилось бывать и на Чёрном море, в Новороссийске и Поти.

Работая на флоте с 1935 г. и живя в Ленинграде, я запечатлел в памяти очень тяжёлые времена. Мы, моряки, получали шесть процентов зарплаты в валюте, восемнадцать процентов в бонах (или сертификатах), а зарплата в советских деньгах была мизерная. Точно не помню, но мне кажется, кочегару первого класса платили рублей восемьдесят, а на валюту в странах Европы за рейс продолжительностью около тридцати дней можно было купить по заказу костюм и ботинки. Костюм в то время стоил в Англии полтора-два фунта стерлингов, а ботинки и того меньше. В скандинавских странах можно было дёшево приобрести хорошие шерстяные вещи.

Все моряки Балтийского пароходства ходили за границу, каботажного плавания не было там совершенно. Так что жизнь моряков дальнего плавания была по сравнению с остальным населением отличная.

В 1938 г. часть моряков Балтийского пароходства командировали на испанские суда, зафрахтованные нашим правительством для вывоза леса из Игарки. Пароходы, а их было шесть, полностью загрузили лесом. Как я помню, назывались эти суда “Джизина” (на него попал я), “Манучи” и “Итчас Гане”, названия остальных за давностью лет уже забылись. Суда эти зазимовали, а испанскую команду на ледоколе “Ермак” вывезли в Ленинград, а оттуда в Испанию. На зимовку оставили очень мало народу».

А сейчас я прерву записи Дмитрия Никифоровича Матюнина и расскажу то, что знаю сам. Здесь, на испанском судне, судьба свела двух людей, работников Балтийского пароходства — кочегара Дмитрия Матюнина и второго помощника капитана Олега Викторовича Лаврентьева, тоже присланного в командировку. Наверное, в то время смешанные команды не допускались, но в данном случае от этого правила отступили, и Олег Викторович приступил к исполнению обязанностей второго помощника. Естественно, Дмитрий Никифорович, будучи кочегаром, много из жизни испанской команды узнать не смог, а Олег Викторович имел возможность выяснить больше. Вот как он обрисовывал жизнь испанцев:

«Капитан парохода “Итчас Гане” — красавец высокого роста, был богат, держался с большим достоинством и тактом. Как-то он показал мне фотографию своего дома в два этажа, обсаженного виноградником, расположенного в окрестностях Бильбао. По его рассказу выходило, что хозяин, или, как его звали за рубежом, “арматор” (судовладелец), встречал его из рейса обязательно лично. На автомашине отвозил к себе в офис, где они беседовали о делах. Не обходилось без нескольких бокалов хорошего вина. Обсуждались и денежные вопросы. Дело в том, что, плавая капитаном, он имел дополнительный приработок на так называемых куртажных деньгах. Он состоял из следующего. Пароход работал на каменном угле. А брало судно бункерного угля более тысячи тонн. Фирмы, поставлявшие уголь, старались задобрить капитана и продать ему своё топливо. Для того чтобы капитан купил его именно у этой фирмы, ему в пределах разумного давали некоторую сумму. Это не считалось взяткой, а являлось безгрешным доходом капитана. Если капитан сумел заключить выгодный фрахт и получить за перевозку груза больше денег, то уже судовладелец премировал его за проявленную находчивость и инициативу. Таким образом, если капитан был инициативным и удачливым и приносил судовладельцу доход, то он в течение нескольких лет становился богатым человеком».

С началом Великой Отечественной войны жизнь вновь столкнула Олега Викторовича и Дмитрия Никифоровича, теперь уже на Камчатке, в АКОфлоте. Олег Викторович работал старшим помощником капитана на пароходах «Орочон» и «Сима», а Дмитрий Никифорович — кочегаром, машинистом, третьим и вторым механиком. В начале 1939 г. для АКОфлота в Англии купили лесовоз «Коккинаки». Этот пароход работал на твёрдом топливе и имел очень плохие жилые помещения. О наборе экипажа для перегона лесовоза на Камчатку объявили по ленинградскому радио и в вечерней газете. Когда Матюнин прибыл на это судно в Англию, оно уже было загружено холодильным оборудованием для строившихся комбинатов Западной Камчатки.

Пароход назвали в честь героя-летчика Владимира Коккинаки. Доживал свой век пароход под именем Петра Соловьёва — покойного секретаря Камчатского обкома КПСС. Первым капитаном «Коккинаки» на Камчатке стал Владимир Никандрович Соломко, старшим механиком — Карп Ильич Коробов. Это были зрелые, знавшие дело моряки, работавшие в АКОфлоте и Камчатрыбфлоте до старости.

Из Англии судно направилось на Камчатку через Панамский канал. Вот как описывает этот переход сам Дмитрий Никифорович Матюнин:

«Я впервые в жизни увидел такое громадное сооружение, где на многометровую высоту поднимаются громадные суда и по шлюзам переходят из Атлантического океана в Тихий.

По прибытии в Петропавловск-Камчатский в июне 1939 г. экипаж доукомплектовали, желающим перегонщикам предложили остаться в АКОфлоте. Кадровики соблазнили десятипроцентными надбавками через каждые шесть месяцев и посылкой на учёбу на курсы механиков третьего разряда. Перспектива была соблазнительная, и я не устоял. Заключил договор на три года и получил “подъёмные”.

В первом же рейсе, когда мы развозили холодильное оборудование по комбинатам Западной Камчатки, меня поразило обилие рыбы. Её ловили только с морского берега, в реках не добывали. Но удивляло ещё и то, что её можно было брать намного больше, чем вылавливали, и, как мне кажется, мешали этому наши неурядицы — нехватка соли, тары и, самое главное, непродуманная организация труда.

Как человека, впервые попавшего на Камчатку, меня, естественно, не переставала удивлять ещё и постановка дела на японских рыболовных участках. Дело в том, что по договору с Японией наше государство уступало им рыбалки на правах аренды. За это японцы платили деньгами, ремонтировали пароходы, строили суда, например, рыболовные сейнеры, небольшие буксиры. Так, первый танкер для нужд АКОфлота был построен на японской верфи в 1937 г. летом и прибыл в Петропавловск. Он проработал всю свою жизнь (если так можно сказать о судне) в камчатских водах. Получали мы и японские сетеснастные материалы.

Так вот, об организации труда у японцев. Кроме хозяина рыбалки, на берегу находился его помощник — “сендо”, следивший за всем. Мало того, что от его взгляда ничего не ускользало, но он ещё и нерадивого работника мог огреть бамбуковой палкой. На японских промыслах рыбаки появлялись за два дня до начала путины. Быстро ставились невода, начинали дымить заводские трубы. По окончании путины в сентябре всю рыбу обязательно вывозили. Всё это успевали сделать до наступления осенних штормовых погод. На зиму на рыбозаводах людей не оставалось совершенно. Охрану несли русские сторожа с собаками, нанятые японцами за особую плату.

В первые годы работы в АКОфлоте было очень плохо с ремонтной базой. Судоверфь, по сути дела, только строилась. Налегали на ремонт в основном своими силами. Кроме того, суда работали и в зимнее время. А это связано с ледовыми повреждениями корпусов, рулей и винтов. Но в начале 1941 г. положение резко изменилось: Америка открыла свои порты для ремонта русских судов. Тогдашний президент Рузвельт прекрасно понимал, что в грядущей войне ему следует заручиться поддержкой такой могучей державы, как Советский Союз.

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

В конце 1941 г. меня с “Коккинаки” перевели на пароход “Щорс”. Это судно пошло на ремонт в США, в Портленд. С наступлением войны резко ухудшилось питание. Запасов продуктов, по сути дела, не было. Стали строго карать по законам военного времени за воровство и разгильдяйство. В уголовный кодекс вошло такое наказание, как отправка на фронт для искупления вины кровью. На моряков наложили бронь, так как квалифицированных и дипломированных специалистов не хватало. Вошло в норму, когда специалист, не имевший диплома, мог выходить в море под гарантийное письмо капитана.

К имевшимся тяготам прибавились ещё и погрузочные работы своими силами. На них выходили в свободное от вахты время. Правда, за это платили отдельно. Но оплата была мизерная, на неё практически ничего нельзя было купить, так как всё было нормировано.

По приходе в Портленд мы как будто попали на другую планету. Увеличилась норма судового довольствия, питание стало состоять из трёх блюд. Нормы, выделяемой на одного человека, хватало. Одели нас так, как мы и не мечтали. Простояли в ремонте шесть с половиной месяцев. Рабочие завода относились к нам хорошо, работали на совесть. Наш экипаж тоже принимал участие в ремонте. Конечно, работы, которые мы выполняли, были самые грязные и трудоёмкие — чистка танков, обивка ржавчины, покраска корпуса,

чистка дымогарных трубок в котлах и многое другое. Да, в принципе, так и должно быть.

После ремонта нас загрузили в основном продовольствием и направили во Владивосток. Там часть сняли, догрузили вновь и пошли на Западную Камчатку. Водил судно в этот рейс капитан дальнего плавания Пётр Яковлевич Жуковский. Старшим механиком был Пётр Степанович Колесников, механик-универсал первого разряда. Редко кто в то время обладал таким дипломом. Пришлось мне и второй раз сходить на ремонт за рубеж — в Ванкувер, в Канаду. Судно снова повёл капитан Жуковский. Старшим механиком теперь был Эдуард Игнатьевич Суликовский, тоже механик первого разряда.

Ремонт “Щорса” вначале вёлся в счёт ленд-лиза. Но с завершением войны субсидирование прекратилось. Поэтому за окончание работ СССР пришлось заплатить примерно сто двадцать тысяч долларов (в своё время за такую сумму это судно было куплено там же, в США. — *Ред.*).

В Ванкувере вместе с нашим “Щорсом” стояли “Сима” под командованием Е. Д. Бессмертного, “Анатолий Серов”, руководимый М. Е. Зеленским, судно Морфлота “Кулу”.

В начале 1946 г. ремонт закончился, и судно после погрузки пшеницы взяло курс на Магадан. Выйдя из Магадана, на Западной Камчатке мы приняли рыбопродукцию и пришли во Владивосток. В марте стали комплектовать экипажи для приёмки трофейных судов на Балтике. Их выделяли и Морфлоту, и флоту рыбной промышленности. Правда, они были не новые, построенные в 1918—1920 гг. Но, как говорится, дарёному коню в зубы не смотрят.

В марте 1946 г. наш экипаж, как и несколько других, прибыл в Ленинград. Послевоенный город было не узнать — мрачный, грязный, голодный. Прибывших на перегон моряков привлекали ещё и на восстановительные работы. Разместили нас в гостиницах “Октябрьская”, “Астория”, “Англетер”, “Балтика”, “Европейская”, “Метрополь”, “Московская”, организовали бесплатное питание. Капитаном нашего экипажа был Владимир Константинович Гассе, старшим механиком — Николай Борисович Домра, старшим помощником — В. С. Скробот, помполитом — Павел Иванович Мамонов.

В Ленинграде мы прожили около двух месяцев, после чего наш экипаж направили на приёмку китобойца “Гарпун” в немецкий порт Росток, оттуда пошли в порт Калининград, бывший Кенигсберг. Калининград в то время был страшно разрушен. Мы стояли в районе целлюлозно-бумажной фабрики. Рядом находился разби-

тый элеватор, в котором скопились миллионы крыс. Как-то раз туча крыс переходила дорогу на водопой. Зрелище это не забывается до сих пор. Через несколько дней после выхода из Калининграда мы узнали, что в городе распространилась эпидемия тифа.

В это же время в порту Либава организовали базу рыбного флота по перегону новых шхун. Эти суда строились финнами в счёт репараций. Китобойцу “Гарпун” поручили заняться их буксировкой в Либаву. А здесь же, в Либаве, начали собираться караваны шхун для дальнейшего следования на Дальний Восток».

Далее Дмитрий Никифорович делится своими впечатлениями об этом, как говорили в то время, «королевском флоте». Может быть, он в чём-то и не прав, но прошу его извинить, он всё-таки был механиком, а не судоводителем.

«Парусники были учебные и грузовые. Учебные — баркентины “Юнга”, пришедшая в Находку, и “Штурман”, прибывшая в Петропавловск для морского техникума. Отличие баркентин заключалось в типе парусного вооружения. Передняя мачта (она называется фок-мачтой) несла прямое вооружение, а остальные мачты — косое. Также были построены и чисто грузовые шхуны, бравшие по триста тонн. Они имели гафельное и бермудское парусное вооружение. На шхунах с бермудским вооружением работалось легче, удобнее было поднимать и убирать паруса.

Меня удивляло, как в Министерстве рыбной промышленности додумались заказать эти суда. Представляется, причина была следующая. Финляндия — страна бедная в смысле ресурсов. Есть в достатке только дерево. Суда они строить могут, а репарации платить надо. Вопрос так и решился. Хотите — берите шхуны, хотите — нет. Ведь позже финны строили для нас хорошие лесовозы, буксиры и многое другое.

Скоро нам пришлось убедиться в низком качестве этих шхун. Но как бы то ни было, учебные баркентины сыграли свою роль. В качестве именно учебных они были довольно неплохими. Летом ходили и во Владивосток, и в Находку, и на Сахалин. На них прошли практику тысячи будущих мореходов. На грузовых шхунах развозили груз по рыбокомбинатам. Пришлось возить и уголь из Корфских угольных копей, в основном на рыбозаводы в проливе Литке, в Пахачу и Южную Глубокую, а также в бухту Натальи и Анадырь.

Конечно, работать на этих судах с такой маломощной машиной было очень тяжело. Поэтому в середине октября их отзывали в порт.

Зиму они стояли в порту и на судовой палубе в караване. Экипажи занимались саморемонтом, ремонтом парусов. В порту и на судовой палубе были оборудованы парусные мастерские...

Первый караван из Либавы на Дальний Восток отправился в следующем составе. Базой и флагманом шёл пароход “Барнаул” — небольшое судно грузоподъёмностью 1 200 тонн, работавшее на угле. Флагманским капитаном был Владимир Петрович Зеньков. В состав каравана входили и два китобойца — “Белуха” и “Касатка”, присоединившиеся у островов Зелёного Мыса. Путь предстоял через Атлантику и Панамский канал во Владивосток.

Во второй караван судов для рыбаков Дальнего Востока входил рефрижераторный пароход “Днестр”. Интересна его судьба. Судно работало на угле, но имело скорость пятнадцать миль в час. Перед войной оно не успело выйти из немецкого порта, и команда всю войну находилась в плену. После войны “Днестром” в составе Балтийского пароходства какое-то время командовала известный капитан дальнего плавания Анна Ивановна Щетинина. “Днестр” долго работал в составе Востоккрыбхолода, но в 1957 г. в штормовую погоду был выброшен на камни в районе Северо-Курильска. Судно сняли, но ввиду нецелесообразности ремонта разрезали на металлолом в бухте Бабия.

Во время перегона, о котором идёт речь, караваном командовал капитан дальнего плавания Василий Иванович Попов. Всю команду нашего китобойца “Гарпун” полностью перевели на “Днестр” во второй караван. Кроме “Юнги” и “Штурмана”, сюда ещё влились грузовые шхуны “Креветка”, “Медуза” и “Венера”.

Парусно-моторные шхуны были спроектированы и построены, чтобы ходить под парусами. Поскольку матросов-парусников в то время не было, то большую часть времени они шли под машиной. А это плохо действовало на винтомоторную группу, разбивались дейдвуды, и в них начиналась течь. Её волей-неволей приходилось устранять, а для этого следовало становиться в док. За это, соответственно, надо было платить валюту. Потом эти затраты возложили на фирму-строителя.

Помню те порты, куда нам приходилось заходить. Это Лос-Анджелес, Сан-Франциско, Лонг-Бич и другие. Потом через Тихий океан пошли на Японию. При подходе к Японии по распоряжению флагманского капитана “Юнга”, “Медуза”, “Креветка” и “Венера” пошли во Владивосток, а “Штурман” направился в Петропавловск. Далее пароход “Днестр” проследовал в порты Японии — Кобе и Иокогаму, где взял на борт буксирные катера для работы на комбинатах.

Катера погрузили на палубу, и мы двинулись в Советскую Гавань для разгрузки.

В Советской Гавани пришлось немного задержаться: не хватало вылета стрелы для выгрузки катеров. Прибегли к помощи плавкрана. Наконец выгрузку закончили, и катера отправились на Камчатку своим ходом. “Днестр” пошёл во Владивосток к новому владельцу — Востокрыбхолоду.

После прихода во Владивосток перегонные команды разъехались по своим конторам. В то время имелся большой недостаток плавсостава на всех флотах. В Петропавловск я не попал. В связи с нехваткой людей в Сахалинрыбпроме по просьбе этой организации меня временно направили на пароход “Анакрия” грузоподъёмностью 2 500 тонн. Это трофейное судно, построенное в 1918 г., ходило на угле. На “Анакрии” я восемь месяцев работал третьим механиком, а затем был направлен пассажиром в Петропавловск.

По приходе в Петропавловск меня послали на пароход “Анатолий Серов”. Капитаном на нём был Илья Иосифович Баклаг. Он прекрасно знал английский язык и радиотехнику, мог ремонтировать эхолоты, радиопеленгаторы и прочую аппаратуру. Старшим механиком трудился Дмитрий Романович Винтовкин, старшим помощником капитана — Николай Герасимович Рой. На “Анатолии Серове” я проработал с 1951 по 1956 г. Ходили по Западной и Восточной Камчатке, перевозили груз по комбинатам, оттуда забирали продукцию и доставляли её во Владивосток.

Осенью 1952 г. Курильские острова пострадали от цунами. Мне пришлось участвовать в спасении жителей Северо-Курильска и других посёлков. Спасённых людей доставили во Владивосток. Эту катастрофу мне не забыть никогда...

В июле 1954 г. “Анатолий Серов” ушёл на ремонт в Китай, в порт Шанхай. За два месяца до нас в Китае на переоборудование под плавбазы встали “Орочон” и “Эскимос”. Во время стоянки за границей в ремонте нам платили валюту и хорошо кормили. За два года стоянки в Шанхае я неплохо оделся, пошил форменный бостоновый костюм с галунами, макинтош, кожаную меховую “канадку”, хорошую мичманку с чехлами. Также приобрёл сорочки, добротную обувь. Одним словом, обеспечил себя на несколько лет.

Стоянка в ремонте мне запомнилась ещё тем, что бывшие в Шанхае работники Минрыбпрома давали “добро” на переоборудование парохода с твёрдого топлива на мазут. Но по непонятным причинам здесь заупрямился капитан Баклаг. Мы, механики и штурманы, решили даже собрать партию и “настучать” на Баклага в контору,

чтобы руководство обязало капитана согласиться с переоборудованием парохода. В это время наш бывший пароход “Сима”, переданный Приморрыбпрому, перевели на жидкое топливо. В довершение всего на судне срезали старую и возвели новую надстройку, отчего оно приобрело очень красивый вид. Улучшились жилые помещения, увеличилась скорость хода. Но от идеи “настучать” на капитана нас отговорил старпом Александр Осипович Башкирцев. Он сказал: “Баклаг на хорошем счету в конторе. Узнает он об этом и выгонит вас как смутьянов и заговорщиков”. Александра Осиповича мы уважали и послушались его. А вообще-то было жаль, что ни одно камчатское судно, прошедшее капитальный ремонт в Китае, так на жидкое топливо и не перевели. Сказалась косность, иначе и не скажешь, отдела флота Главкамчатрыбпрома и Камчатрыбфлота.

К началу марта 1956 г. я отработал четыре года без отпуска. Тогда действовал такой порядок: по истечении трёх лет работы трудящийся должен был обязательно идти в отпуск. Поэтому меня отправили поездом во Владивосток, а потом в Петропавловск пассажирским судном. На моё место приехал третьим механиком Николай Матвеевич Трякин. В марте я получил отпуск и путёвку в санаторий “Зелёный Мыс” под Батуми. После отдыха уехал в Ленинград. По возвращении в августе 1956 г. в Петропавловск меня направили на пароход “Щорс” для его перегона на ремонт в порт Дальний, в Китай. Капитаном “Щорса” в то время был Владимир Петрович Зеньков, а старшим механиком — Эдуард Игнатьевич Суликовский.

Пока судно определяли на ремонт в Дальнем, экипаж полностью укомплектовали. После этого его сократили и послали по железной дороге через Харбин во Владивосток. После приезда во Владивосток нас на пассажирском судне доставили в Петропавловск.

В конце 1956 г. меня направили вторым механиком на “Коккинаки”. Капитаном на нём в то время был Сковпен, после него Куракин. Стармехом трудился Анищенко, после Александр Петрович Петров. На “Коккинаки” я проработал до 1958 г., после этого ушёл в отпуск. В конце 1958 г. назначен на плавбазу “Эскимос” третьим механиком. Здесь трудился до очередного отпуска, то есть до 1961 г., и поехал с семьёй на материк, в Сочи и Анапу. По возвращении мне запретили выходить в море в связи с болезнью. Пришлось работать на портовых буксирах “Москвич” и “Ленинградец”, уже в должности старшего механика, и на судах, стоявших в ремонте.

С 1965 г. до августа 1969 г. работал в подменной команде. После вышел на пенсию и поехал в Туапсе. Там обосновался в посёлке Ново-Михайловский...»

На этом воспоминания Дмитрия Никифоровича Матюнина заканчиваются. Остаток жизни он провёл во Владимире. Светлая память об этом прекрасном человеке у меня сохранится на всю оставшуюся жизнь.

И в воде не утонул, и на войне не погиб

С этим интересным моряком я познакомился примерно в 1957 г. во время стоянки в ремонте на судоверфи. Однажды вечером к нашему борту поставили паровой военный буксир. Через несколько дней я обратил внимание на его капитана, человека с открытым лицом, любителя пошутить. Вставал он очень рано и прохаживался по палубе. И к началу рабочего дня уже знал, что надо делать в первую очередь. Хоть это и был паровой буксир, но порядок на нём царил отменный. Чувствовалось, что экипаж относится к своему кораблю с любовью. Даже швабры были сделаны с оплёткой, аккуратно скойланые выброски. Перед дверьми всегда лежали чистые маты, сплетённые из манильского троса. Всегда смазанные задрайки на дверях двигались без скрипа.

В один из дней состоялось наше знакомство.

— Давно ли на Камчатке?

— Да, с тридцать пятого года.

— А на каком судне начинали морячить?

— На «Ките», — ответил мне Василий Иванович. — В тридцать восьмом.

— Но ведь буксир «Кит» затонул со всем экипажем в тридцать восьмом?

— Да, затонул.

И он поведал мне следующую историю:

«Я родился в 1923 г. в богатейшем сибирском селе, в Омской области. Рядом стояла тайга, в ней водилось много зверя, в речках и озёрах — рыбы. Леса для постройки домов и хозяйственных построек было достаточно. Эта вольготная жизнь продолжалась до тех пор, пока на наше село, как и на всё остальное, не “положили глаз” большевики. В 1930 г. они организовали коммуны, а потом — какую-то артель. Жизнь сразу же начала стремительно ухудшаться. А к началу 1933 г. стало совсем плохо. Наступила настоящая голодовка.

В одну из ночей наша семья, собрав пожитки и нас, четверых детей, на подводе покинула родное село. Доехали до ближайшей железнодорожной станции, и началась наша скитальческая жизнь. А таких, как мы, на железнодорожных станциях толкалось видимо-невидимо. Кругом было плохо: голодовка, карточная система. Предприятий и заводов, по сути, ещё не имелось, их стали строить позднее. На станциях орудовало много жулья, по-сибирски — ширмачей. Подолгу там мы не задерживались, переезжали в товарных поездах, на тормозных площадках, если не сгонял кондуктор. Из-за этих переездов учёбу в школе я запустил.

И вот улыбнулось и нам счастье. В одном из городов набирали работников на Камчатку. Отец завербовался не раздумывая. Получил небольшие “подъёмные”, погрузил нас на нары в “телячий” вагон. Тащились до Владивостока очень долго. “Стояли у каждого семафора”, — так шутили люди.

Наконец добрались до Владивостока, а там и до Петропавловска. Отец поступил в порт грузчиком, а мать — уборщицей. Цены на Камчатке тогда были в два раза ниже, чем “на материке”, а заработки — вдвое выше. Поселили нас в бараке. Спали на топчанах, на набитых соломой матрацах. Стали вволю есть хлеба и лосося. Стоил он дёшево, а ловили его закидными неводами на кошке, на месте нынешнего морвокзала, и на Озерновской косе. Стали покупать кое-что и из одежки. Казалось, что наступило успокоение. Но семью подстерегло несчастье. Ранней весной 1937 г. отец сорвался с кунгаса, долго пробыл в воде, застудился и скоро умер от крупозного воспаления лёгких.

И вот осталась моя мать, неграмотная уборщица, с четырьмя детьми на руках. Я — старший, за мной три сестрёнки. Наступили чёрные дни. Мать брала дополнительную работу — зашивала в складах мешки. Что она, неграмотная крестьянка, могла ещё делать? Глядя на бедствующую семью, один из администраторов порта посоветовал матери устроить меня на буксир “Кит”, стоявший в ковше рыбного порта.

В середине октября меня приняли палубным учеником, чему я был рад безмерно. Всё-таки теперь кусок хлеба был обеспечен. Но недолго длилось моё счастье. Началась покраска. А на берегу в киоск привезли “горный дубняк”. Надо сказать, что спиртное тогда на Камчатку доставляли редко. Боцман дал мне денег, канистру литров на восемь и велел привезти этого “дубняка”. На шлюпке я быстро смотался на берег и поручение боцмана выполнил. Дело происходило в обед, и расположились мы на главном мостике.

Поскольку я был начинающим мореходом, то они решили “оморачить” и меня. Налили стакан и заставили выпить. Никогда не употреблявший спиртного, я опьянел и сразу же уснул. Опьянели и остальные, нечаянно опрокинули ведёрко с белилами. Краска потекла по надстройке. Старпом поднялся на мостик и увидел эту неприглядную картину. Боцмана и меня он списал на берег.

В тот вечер я долго не решался идти домой. Наконец пришёл и всё рассказал матери. Она заплакала: “Как жить будем?” Моему горю не было границ.

Через несколько дней к вечеру “Кит” вышел из ковша. Как и положено, дал три прощальных гудка. Я стоял на берегу и видел это. Сердце моё разрывалось на части. Кажется, несчастнее меня человека на свете не было. Дал себе слово не брать в рот хмельного. А ещё через несколько дней я встретил на улице боцмана. Подбежал он ко мне со слезами, обнял и говорит: “Ругаешь ты меня, Вася, но ведь “Кит” утонул со всей командой”. Вот какие дела. Поистине не знаешь, где найдёшь и где потеряешь...

Потом счастье улыбнулось и мне. Взяли палубным учеником на сейнер “Вилуй” — новенькое судно японской постройки. Повезло мне страшно. Команда была очень хорошая. Узнали, что я из большой семьи и отца у меня нет. Особенно душевным был боцман из прибалтов, Ян Янович. Да и я привязался к нему. Своей семьи у него не было. Начал он меня учить такелажным работам, плетению кранцев и матов, вязанию морских узлов, а потом и покрасочным работам. Приходилось помогать повару на камбузе — чистить картошку, мыть кастрюли. Хорошим человеком оказался и председатель судового комитета, третий механик. Он выхлопотал материальную помощь, и в один из дней вместе с боцманом повёл меня в магазин. Купили костюм, ботинки, фуражку, пальто и кое что из мелочи. Я был на седьмом небе от счастья.

Научился стоять на руле. В 1940 г. мне исполнилось семнадцать лет, и, наконец, меня перевели в матросы второго класса. Снова моей радости не было предела. Оклад повысился, я стал самостоятельным человеком, помощником матери. Радовались за меня и сестрёнки.

Наступил 1941 г., началась война. Зимой меня призвали в армию. На транспортном судне повезли нас, новобранцев, во Владивосток. Там после курса молодого бойца я попал служить на бронепоезд. Поскольку был подготовлен к армейской жизни, служба давалась мне легко. Стал отличником боевой и политической подготовки. Рвался на фронт, писал рапорты, а мне в ответ: “Надо будет —

возьмём”. И указывали на тот берег реки, где стояла японская Квантунская армия: “Как ты думаешь, они сюда пришли чай пить? Держат нас здесь, чтобы не повторилось, как на Западе в сорок первом”.

Время летело. Дело шло к войне с Японией. И надо же было случиться такому! За два дня до начала боевых действий я сломал ногу, попал в госпиталь. А тут наши пошли в наступление. Война оказалась скоротечной, и 3 сентября мы уже праздновали победу. Наконец-то я вернулся на бронепоезд. Он участвовал в боях, моих товарищей наградили медалями и орденами. Только я получил одну-единственную медаль “За победу над Японией”.

В 1950 г. демобилизовался и вернулся в Петропавловск. Поступил во вспомогательный военный флот на буксир, уже боцманом. В 1954 г. окончил курсы судоводителей-двухсоттонников, стал работать помощником, а потом и капитаном».

Я долго не терял связи с Василием Ивановичем. Но время шло, он вышел на пенсию, уехал на материк. Писал друзьям, что живёт хорошо, звал в гости, передавал приветы.

Сейчас я изредка подхожу к памятной доске, что напротив здания бывшего Тралфлота. На ней — фамилии погибших членов экипажа буксира «Кит». Но не суждено было уйти в морскую пучину боцману и моему знакомому Василию Ивановичу Полякову...

Джек Лондонский капитан

Я уже рассказывал о первых выпускниках учебно-курсового комбината, одно время называвшегося школой усовершенствования кадров комплазсостава. В группе, приступившей к занятиям в 1953 г., выделялся Алексей Николаевич Моисеев. Его жизненный путь напоминает судьбу героев романов Джека Лондона. Впрочем, судите сами.

Алексей Николаевич родился 17 марта 1910 г. в крестьянской семье в селе Спасском Спасского района Новосибирской области. Село было богатое, об этом можно судить по тому, что здесь работала школа-семилетка. Места эти были хлебные, в реках и таёжных озерах водилось много рыбы. Зимой её на подводах за сотни километров вывозили в города и на железнодорожные станции. Село жило безбедной жизнью до начала коллективизации. То, что сибирскому крестьянству пришлось претерпеть в последующие годы, ярко описано в романах Виктора Астафьева.

В 1926 г. Алексей окончил семилетку и поступил работать учеником на почту. В ноябре 1926 г. его назначили в школу учи-

телем и «ликвидатором неграмотности», где он проработал до 1928 г. В октябре 1928 г. поступил в Томский педагогический техникум, но в декабре этого же года учёбу пришлось оставить и уехать во Владивосток. Здесь его никто не ждал и никто рад ему не был: в Сибири и на Дальнем Востоке царила безработица. До апреля 1929 г. Алексей числился безработным на бирже труда, а затем получил направление в Дальгосрыбтрест матросом на катер в бухту Пластун.

С октября 1930 по ноябрь 1932 г. он трудился на пароходе Совторгфлота «Совет» матросом и боцманом. На этом судне под командованием знаменитого капитана Константина Александровича Дублицкого совершил сложнейшее полярное плавание к острову Врангеля.

В ноябре 1932 г. Алексея призвали в Рабоче-Крестьянский Военно-Морской Флот. Здесь он служил старшиной катера. После демобилизации, в декабре 1935 г., пришёл в АКОфлот на пароход «Ительмен». Этим судном командовал Е. Д. Бессмертный, старшим помощником у него был А. Е. Миронов — очень грамотные и авторитетные моряки, у которых можно было почерпнуть много хорошего.

В 1936 г. «Ительмен» ремонтировался в Японии, а в январе 1937 г. Моисеева послали на курсы судоводителей-двухсоттонников. По окончании учёбы в мае 1937 г. Алексей Николаевич прибыл в Петропавловск в распоряжение АКОфлота, работал помощником капитана на пароходах «Кольма», «Коккинаки», траулере «Восток».

В 1941 г. Алексея Николаевича вновь призвали на флот. Туда же передали рыбацкие сейнеры «Виллой» и «Авача», траулер «Лебедь». После краткосрочных курсов каждому из командного состава присвоили звание «младший лейтенант». Служил Моисеев на тральщиках и десантных судах, в августе 1945 г. принимал участие в высадке на остров Шумшу. За мужество и отличное выполнение задания был награждён орденом Отечественной войны первой степени. 3 июня 1946 г. его перевели в гидрорайон на должность военного лоцмана. Пришлось проводить торговые суда из бухты Ахомтен в Петропавловск через минные поля. Это была очень ответственная работа. В 1950 г. его демобилизовали в звании капитан-лейтенанта.

В 1952 г. Моисеев командовал СРТ «Камчадал». В 1954 г. инженер отдела добычи Е. Ю. Маннер сконструировал новый трал, отличавшийся большей уловистостью. Его следовало всесторонне испытать. Выбор пал на Алексея Николаевича. На три месяца он покинул учёбу в школе и ушёл капитаном на СРТ, где вместе с Маннером

заялся исследованием возможностей трала. Попутно разведал Пымтинскую и Кировскую банки в Охотском море. Для тралового флота это значило многое.

В 1955 г. он получил диплом штурмана дальнего плавания. В 1957 г. в Тралфлот пришли несколько новых СРТ. Один из них под номером 4336, позже названный «Кроноцким», возглавил А. Н. Моисеев. На этих судах уже стали устанавливать электрорадионавигационные приборы, гирокомпасы, фишлупы и визуальный радиопеленгатор. Это намного облегчало работу судоводителя. Поскольку приборы были новые, Алексей Николаевич вплотную занялся их изучением, привлёк к этому и своих штурманов. Результаты не замедлили сказаться — «Кроноцкий» по вылову стал занимать место в первой пятёрке траулеров.

Прошёл год — и Моисеев замахнулся на большее. Он выступил инициатором вылова десяти тысяч центнеров жирующей сельди на судно. Слова не разошлись с делами. Глубокой осенью 1958 г. «Кроноцкий» встречали в порту под гром оркестра. Надо сказать, что улов в десять тысяч центнеров — это очень и очень большая трудовая победа.

Видя, что Алексей Николаевич может принести ещё больше пользы работая в службе мореплавания, его переводят в управление флота на должность капитана-наставника. После этого он большую часть времени проводил в экспедициях. Часто их руководство обращалось к нему за помощью. Например, на одном из СРТ неудачно идёт лов. Алексей Николаевич всегда, без всяких возражений, с первой оказией отправлялся на это судно и, ознакомившись с обстановкой на месте, принимал исчерпывающие меры. Через несколько дней отстающее судно уже заметно набирало темпы промысла.

Он был очень тактичным человеком, никогда не имел столкновений с экипажем. Штурманы, механики, рядовой состав работали у него по нескольку лет. За большие успехи на промысле в 1967 г. Алексея Николаевича наградили орденом Ленина. В 1970 г., выйдя на пенсию, он поселился в Керчи. Прожил восемьдесят шесть лет.

Алексея Николаевича я знал много лет. Работали в одной конторе и жили в одном доме на улице Ключевской. Когда он уходил в рейс капитаном, а позже капитаном-наставником, я ни разу не слышал от него, сколько он заработает и стоит ли в этот рейс идти. Для него таких расчётов не существовало.

В заключение хочется сказать, что стать капитаном и хорошим специалистом ему помогли учебно-курсовой комбинат во Владивос-

токе и школа усовершенствования кадров командного плавсостава в Петропавловске. В Петропавловске сейчас живут сын Алексея Николаевича Юрий, внучка и правнучка. Юрий пошёл по стопам отца и стал штурманом.

Примечание редактора. Приведу несколько документов, обрисовывающих трудовой путь А. Н. Моисеева.

Приказ по Камчатрыбпрому № 236 от 17 июля 1961 г.: «В целях необходимого увеличения флота промысловой разведки... закрепить за промразведкой получаемый из новостроя СРТР № 220 для использования его как экспериментального, с оставлением за ним имеющегося плана вылова рыбы. С прибытием СРТР № 220 установить на него гидролокатор “Палтус”... Назначить капитаном экспериментального СРТР № 220 тов. Моисеева А. Н., освободив его с прибытием судна от работы дежурного капитана службы наблюдения за работой флота».

Приказ по Управлению тралового и рефрижераторного флота № 62 от 25 января 1963 г.: «Для руководства промысловыми судами, работающими на западном побережье Камчатки, направить в район промысла на СРТ “Красное Знамя” капитана-наставника А. Н. Моисеева с 25 января».

Приказ № 220 от 23 марта 1966 г. «О премировании старейших работников флота в связи с тридцатилетием со дня организации Тралового флота»: «За долголетнюю и безупречную работу во флоте со дня его организации премировать из средств фонда предприятия: ...флагманского капитана-наставника тов. Моисеева Алексея Николаевича — в сумме 150 руб. Начальник Управления тралового и рефрижераторного флота П. Анода».



Два капитана: с А. А. Гринько



Два капитана: с В. В. Пыжьяновым



Павел Дмитриевич Киселёв



Александр Ефимович Миронов



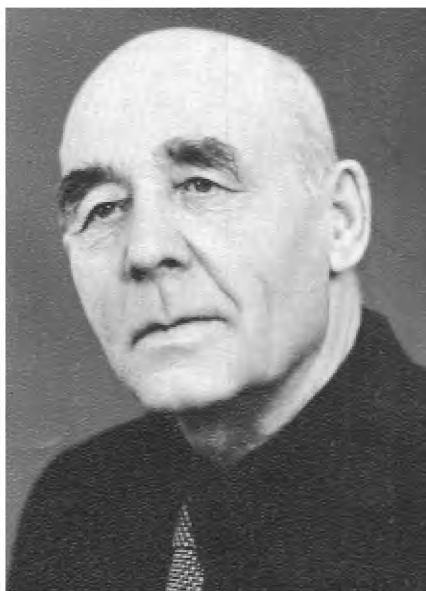
Алексей Николаевич Моисеев



Михаил Иванович Новиков



Николай Илларионович Гладков



Алексей Андреевич Гринько



Степан Осипович Башкирцев



Виктор Тимофеевич Носков



Александр Игнатьевич Дудник



Евгений Дмитриевич Бессмертный



Пётр Илларионович Анода



Владимир Петрович Вигурский

работы кадров и много других дел в комитете
в районе Тамтани. 1948 г. Времено заместителем в
Вашингтонском университете. 1948 г. В августе и-из
м.х. "Норд" сдал и после этого и работал
до отъезда на "Камчатку"

22/11/49

К. Павлов



21. Выполняемая работа с начала трудовой деятельности (включая равнину)

Дата в-х год	Дата вступления	Дата ухода	Должность с указанием учреждения, организации, предприятия, и также наркомата (ведомства) и систему которого сам вложил	Местонахождение, район, область, край, республика
1907	1907	1907	Машинист с мая по октябрь	Республика Саха
1908	1908	1908	—	—
1909	1909	1909	—	—
1910	1910	1910	— с мая по октябрь	Республика Саха
1911	1911	1911	— с мая по декабрь	—
1911	1913	1913	— с дек. апр. по август	Восточная Якутия
1914	1914	1914	— с августа по сентябрь	Восточная Якутия
1915	1917	1917	Рядовой с декабря по март	На Дальнем Востоке
1917	1918	1918	Рядовой с мая по июль	На Дальнем Востоке
1918	1920	1920	май в-на с мая по февраль	Восточная Якутия
1920	1922	1922	К-М по мая февраль по декабрь	г. Верхоянск
1922	1933	1933	К-М К-М и комитет с декабря по май	г. Верхоянск
1934	1935	1935	Комитет с марта по июль	Восточная Якутия
1935	1938	1938	К-М на постройку судна	г. Верхоянск
1938	1941	1941	К-М на работу судна	г. Верхоянск
1941	1948	1948	К-М на работу судна	г. Верхоянск

Фрагмент автобиографии, портрет и послужной список
Карла Павловича Эгги, 1949 г.



Моряки траулера «Гага». Третий слева — капитан И. Г. Евстафиади



«Рыбак и буксировщик» Илья Григорьевич Евстафиади

МОРСКИЕ БЫЛИ

«Остап» Войчук

Как-то один товарищ спросил меня: «Тимофей Михайлович! Ты пишешь рассказы о своих приятелях — моряках и рыбаках. Люди это в основном очень порядочные и толковые, готовые прийти на помощь в трудную минуту. А приходилось ли тебе сталкиваться с людьми нечестными, ну, наподобие Остапа Бендера?»

Конечно, приходилось. Люди такого сорта в памяти остались надолго, и чувство досады от этих встреч не покидает всю жизнь. Посудите сами. Расскажу вам невыдуманную историю об одном таком «Остапе» — звали его Валентин Войчук. Его давно уже нет в живых, так же, как и многих людей, которых он в своё время сумел обмануть, играя на их доверчивости.

Этот выпускник Астраханского рыбного техникума 1940 г. работал в Камчатрыбфлоте, а потом в Тралфлоте. Трудовую деятельность начал в АКОфлоте в должности штурмана, и самые первые его шаги на флоте начались с плутовства и мошенничества. Попал на его удочку и известный капитан дальнего плавания А. Е. Миронов.

Вот что он рассказывал:

«Дело было осенью 1945 г. Я в то время командовал пароходом АКОфлота “Сима”. Моя семья, находившаяся во Владивостоке, жила впроголодь. Поэтому, купив центнерную бочку рыбы, я решил попутным судном послать её жене. В эти дни уходил во Владивосток наш танкер “Максим Горький”. Валентин Войчук был на нём вторым помощником. Я доставил на катере бочку с рыбой на танкер. Там с помощью матроса затащил её в судовую кладовую и попросил Войчука вручить бочку жене и дать после этого мне телеграмму. О том, что он может это не сделать, у меня и мысли не возникало. Время шло. “Максим Горький” уже побывал во Владивостоке, взял груз и вышел в море. Известий от жены не было никаких. Наконец я получил телеграмму, где она сообщала, что неоднократно приходила на танкер, но Войчука так и не увидела и посылку не получила. Тогда я понял, что он оказался настоящим мошенником. Пытался я найти Войчука и на борту “Горького”, когда он пришёл в Петропавловск, но застать его на судне так и не смог. Он от меня прятался.

И вот однажды по делам службы я зашёл в кабинет начальника флота Павла Дмитриевича Киселёва и застал там Войчука. Он подпи-

сывал какие-то документы. Рассвирепев, я схватил его и начал мутузить, настолько я был на него обозлён. Но тут за него заступился Павел Дмитриевич и сказал: “Александр Ефимович! Не пачкайте руки об это дерьмо. Ведь могут пойти разговоры, что у Киселёва в кабинете капитаны дерутся”. Пришлось Войчука отпустить.

Прошло несколько лет. И вот в 1952 г. его назначают на “Симу” ко мне старпомом. Конечно, иметь такого вороватого старпома мне страшно не хотелось, но в отделе кадров мне сказали, что других людей нет. Так он оказался у меня в штате.

После погрузки в Усть-Камчатске мы взяли на борт пассажиров. Для заверки судовых документов я дал судовую печать второму штурману и старпому Войчуку. Переход в Петропавловск был короткий. К концу перехода я обнаружил, что Войчук продавал пассажирам «липовые» билеты — он сам наделал их на клетчатой бумаге из тетрадных листов и заверил судовой печатью. Я схватился за голову. Ведь это был самый настоящий подлог, подсудное дело. И меня тоже могли судить за это, как лицо, способствовавшее преступлению. Ведь судовая печать хранится у капитана, и он должен следить, на какой документ её ставят. Да и Войчук мог при разбирательстве сказать начальству, что взял меня в долю или ещё что-нибудь подобное. Поди потом отмойся!

По приходе в порт «Симу» поставили в ремонт на судовой верфь, а потом, через непродолжительное время, Войчука перевели в Тралфлот на пришедший с перегона СРТ “Беркут”, чему я был несказанно рад. Но за короткое время пребывания на “Симе” он сумел наказать и моего третьего помощника Ивана Дмитриевича Строгина. Вот что он рассказал об этом:

“После окончания Астраханского техникума и получения диплома родители подарили мне модные тогда часы «Победа». Подарку от стариков я был очень рад. И вот однажды, когда я стоял на вахте, Войчук привёл на борт женщину и представил её всем как свою невесту. Зашёл ко мне, спросил денег. Но денег в то время никто не имел, судовая касса тоже была пуста — до зарплаты было далеко. И вот Войчук, увидев у меня на руке часы, попросил дать ему их на время. «А то неудобно как-то перед невестой, — сказал он, — я старпом, а часов у меня нет, как бродяга какой. Вечером, после её ухода, я их тебе верну».

Естественно, я ему поверил, часы дал. Через некоторое время в каюте у Войчука появилось вино. Он даже меня пригласил и угостил стопкой. И ведь у меня даже и мысль не мелькнула, что это пропиваются мои часы.

Через сутки я попросил Войчука вернуть мне часы. Тот для виду кинулся искать и сокрушенно ответил, что их у него украли. Но в то, что можно украсть у человека часы с руки, я поверить, конечно, не мог и понял, что часы мои он продал за полцены и пропил. Но я надеялся, что хотя бы деньги за часы с него взыщут: у меня в сейфе хранился паспорт Войчука, а зарплату он получал из моих рук. Так что возможность удержать стоимость часов у меня имелась. Но, как говорится, человек полагает, а господь располагает.

Через несколько дней Войчук получил назначение в Тралфлот капитаном на СРТ «Беркут». Отбыл на новое место службы в ковш рыбного порта, а мы остались на судоверфи. Паспорта я ему не отдал. И что вы думаете? На другой день к борту подходит катер портнадзора рыбного порта. На борт поднялся дежурный портовый надзиратель и заявил мне, что я задерживаю у себя как залог паспорт капитана «Беркута» Войчука. Я подтвердил, что это так, и объяснил, по какой причине я это сделал. На что портовый надзиратель показал мне правительственный документ, запрещающий брать в залог паспорт, и сказал, что за простой «Беркута» придётся платить мне, если не отдам паспорт. А на Войчука за украденные часы я могу подать в суд. Мне ничего не оставалось, как отдать паспорт. Так пути наши с Войчуком разошлись, и, конечно, ни копейки денег я за часы не получил, да и в суд подавать, естественно, тоже не стал...»

Вот такую историю довелось мне услышать. Но и это ещё не всё. Мне и самому довелось столкнуться с этим «Остапом», так сказать, в действии. Зимой 1951 г. я был старпомом на парусномоторной шхуне. Капитан ушёл в отпуск, и на его место назначили Войчука. Суда стояли в караване в порту. Судовое бельё стирала прачка на берегу. По очереди старпом каждой из шхун оформлял на угольной базе уголь и доставлял его прачке на квартиру. Подошла очередь и нашего судна. В бухгалтерии я выписал две тонны угля и попросил выделить грузовую машину. Взял двух матросов и уже собрался везти уголь прачке, но тут неожиданно Войчук заявил: «Тимофей Михайлович, вы оставайтесь на борту, готовьте судно к приёму комиссии. А я сам с матросами отвезу уголь». Я этому обороту даже обрадовался — всё хлопот меньше. К вечеру Войчук возвратился на судно и сказал, что уголь прачке домой доставлен. Матросы в один голос это подтвердили и добавили, что уголь даже перетаскали в сарай.

Но спустя несколько дней я встретил прачку, и она сказала, что угля так и не дождалась. Как потом выяснилось, воспользовав-

шись тем, что матросы не знали её адреса, Войчук привёз уголь на свою собственную квартиру. А матросы даже перенесли уголь к нему в сарай. Шума поднимать не стали, уголь прачке доставили с другой шхуны.

Но все же аферам Войчука пришёл конец. В 1954 г. он куда-то пропал. В конце 1953 г. я занимался на первых курсах штурманов дальнего плавания, и с нами учился старпом с «Беркута» Виктор Смирнов. Когда зашёл разговор о Войчуке, вот что он нам поведал:

«На “Беркуте” мы вышли в поисковый рейс в район бухты Натальи. Там располагались рыбная база и небольшой посёлок. И тут я убедился, что люди типа Войчука найдут возможность кого-то обмануть и на Северном полюсе.

Бельё в стирку мы сдавали жене завхоза Бобровского. Как-то на рыббазу привезли спирт. Денег на судне не было. Будучи на берегу, Войчук занял в долг у Бобровского тысячу рублей и купил на них спирта. Веселился на судне несколько дней. А тут подошёл конец навигации, и нам надо было сниматься в порт. Войчук вызывает меня и направляет на катере забрать у Бобровского постиранное судовое бельё. Но Бобровский его не отдал, объяснив, что капитан должен ему тысячу рублей. “Вернёте долг — получите бельё”, — сказал он мне. Вернувшись на борт, получил от Войчука разнос за неисполнительность, и тот поехал к Бобровскому сам. Вскоре он прибыл с бельём и снова отчитал меня за нерадивое отношение к службе.

Спустя несколько суток мы пришли в Петропавловск. Рейс окончился. Войчук до прихода пограничного наряда быстренько отбыл в контору, сказав, что за деньгами. Вскоре на борт поднялся наряд пограничников контрольно-пропускного поста, стали проверять паспорта и другие документы. Спросили, где паспорт капитана. Я ответил, что паспорт у него, а он сам отбыл в контору, где, помимо прочих дел, должен получить зарплату. Старший наряда моим ответом был удовлетворён.

Но паспорта у капитана не было. Оказалось, что Бобровский отдал ему бельё только тогда, когда тот заверил его в возврате денег в скором времени и для пущей убедительности оставил свой паспорт в залог. Но напрасно ждал Бобровский свои деньги. А когда понял, что стал жертвой мошенника, недолго думая, пошёл на пограничную заставу и всё рассказал её начальнику. Тот, естественно, удивился услышанному, но перед его глазами был паспорт Войчука. Возмущён таким поступком он был не меньше Бобровского. Как

это так — в пограничной зоне закладывать паспорт за деньги? С таким же успехом можно документ продать любому диверсанту!

О происшедшем пошла депеша в Петропавловск в соответствующие органы. А в этих органах люди были очень серьёзные и знали, как нужно границу охранять. К великому своему изумлению, они выяснили, что Войчук имеет на руках новенький паспорт, полученный в городском отделе милиции. Там же, в милиции, нашли заявление Войчука о том, что в море его, капитана СРТ “Беркут”, смыло в шторм волной. Чтобы не утонуть, ему пришлось сбросить с себя китель, в кармане которого лежал паспорт. В милиции, посчитав причину уважительной и наложив небольшой штраф (десять рублей), по сути дела символический, выписали новый документ.

Однако с получением депешы дело приняло серьёзный оборот. Разговоры в то время были короткие. Войчука арестовали и через несколько дней осудили на два года тюремного заключения. Отбывать срок его определили в каменоломню на сопке Мишенной. Там тогда велись работы по прокладке дороги».

Вот так и получилось всё по русской пословице: «Сколько веревочке не виться, а конец будет». Казалось бы, ну как Бобровский из этой далёкой северной бухты найдёт управу на мошенника? Но, оказалось, нашёл и при определённом стечении обстоятельств покарал очень чувствительно: Войчук лишился должности, да ещё и пришлось ему отбывать тюремное заключение.

После отсидки Войчук некоторое время работал на малом рыболовном сейнере в колхозе имени В. И. Ленина. Но и там, пользуясь доверчивостью колхозников, умудрялся получать деньги за невыловленную рыбу. А потом его уже видели во Владивостоке, где он работал штурманом в Кработресте...

После нашей беседы о Войчуке старый капитан А. Е. Миронов задумчиво сказал, что о таких аферистах, как Войчук, надо писать книги. Прошло полвека после тех событий, и я решил исполнить просьбу Александра Ефимовича и других пострадавших.

Винтовка в бредне

С каждым из нас происходят интересные истории, про которые говорят, что такого нарочно не придумаешь. Мой приятель, капитан Николай Иванович, рассказал мне случай из своей жизни. В молодости, в 1943 г., он работал третьим помощником капитана на небольшом буксире в Николаевске-на-Амуре. Ходить приходилось по Амурскому лиману и в верховья Амура, в порт Маго.

«Время было военное, карточная система, — рассказывал он. — Чтобы как-то улучшить свой стол, изредка на шлюпке где-нибудь в протоке закидывали мы имевшийся на судне старенький бредень, и, глядишь, удача нам сопутствовала. Но однажды вытащили необычный улов — винтовку. Она, судя по всему, в воде была недавно, так как ещё не успела поржаветь. Случилось это в порту Маго. Принесли мы эту винтовку в районное отделение милиции. Начальник отделения подивился нашему улову и сказал: “Вы, ребята, человека от тюрьмы спасли!” Мы, конечно, тоже удивились. Оказалось, что эту винтовку потерял начальник охраны порта с месяц тому назад. Поехал он за сеном в одну из протоков и взял её с собой в надежде, что, может быть, попадётся какая-нибудь дичь. Положил её наверх, на сено, и не заметил, как она свалилась в воду.

По законам военного времени утеря боевого оружия строго каралась, вплоть до тюремного заключения. Факт утери винтовки установили и начальника охраны Юрия Ивановича взяли под стражу. После недельного пребывания в местном отделении милиции его перевели в Николаевск-на-Амуре. Впереди ждала верная тюрьма да на длительный срок. Налицо было грубое нарушение — винтовка должна использоваться только для охраны порта, но не для охоты. Мало этого, так ещё её и потеряли.

Поскольку на винтовке был заводской номер, то определить, что утеряли именно её, труда не составило. Вскоре Юрия Ивановича из-под стражи освободили, но с работы всё-таки уволили. Спустя несколько дней к причалу подошёл счастливый Юрий Иванович и со слезами на глазах стал нас благодарить: “Ребята, ведь вы от верной тюрьмы меня спасли!”»

Вот так бывает, что не только от голода спасает старенький бредень...

Месть «морского волка»

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

хорошо организовал работу тальманов, и результаты не замедлили сказаться.

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

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

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

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

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

Дальше произошли события поистине удивительные.

В начале 1948 г. решением группы Министерства рыбной промышленности пароход «Сима» поставили на регулярную линию Владивосток — порты Японии. В Японии «Сима» брала, кроме груза в трюмы, катера на палубу и несколько судёнышек на буксир. Капитаном «Симы» назначили Козина, а Семёна Васильевича Чуприну — его старшим помощником. Надо сказать, что на загранич-

плавание потребовались визированные моряки, и экипаж «Симы» перетрясли основательно. Из старой команды почти никого не осталось. Это было обычным для того времени явлением. Работать на линии было несравненно интересней, чем собирать рыбу по побережьям Камчатки. Экипаж получал валюту, питался по нормам заграничного плавания. На столе почти в неограниченном количестве появились свежие фрукты. Но к осени 1948 г., к всеобщему удивлению, на «Симе» сменили капитана. Вместо Козина судном стал командовать капитан Филиппов.

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

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

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

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

Вот так Войтенко наказал молодого капитана за неуважение и несоблюдение флотских традиций.

Химическая тревога

Проезжая на автобусе мимо остановки «Стройматериалы», люди обращают внимание на стоящие возле берега суда. Это место называется «Бухта Щитовая». Здесь до Великой Отечественной войны располагался лагерь, где в дощатых бараках отбывали наказание заключённые. Всю территорию огородили колючей проволокой. А через бурный поток спускающегося с сопки ручья перекинули мостки, по которым ходили как заключённые, так и охрана лагеря. В годы войны этот лагерь перевели на другое место.

В 1957 г. здесь, как и сейчас, располагался вспомогательный флот военного ведомства. В его состав входили буксиры, катера и несколько транспортных судов хабаровской постройки грузоподъёмностью триста тонн. На них работала вольнонаёмная команда. Командовал войсковой частью капитан второго ранга Шубин, если не изменяет память, Николай Александрович. Один из офицеров — капитан-лейтенант Силинский ведал вопросами химической защиты части и, соответственно, вспомогательных судов. Этому же офицеру командный состав судов сдавал аттестацию при приёме на работу.

Надо сказать, что он был человеком страстно увлекающимся. Мог долго рассказывать о свойствах химического оружия, поражающих способностях каждого газа. Этим часто пользовались те, кому надо было сдавать Силинскому аттестацию. Они применяли очень простой приём. Пришедший на аттестацию задавал невинный вопрос:

— Вот скажите, товарищ капитан-лейтенант. Я готовился к аттестации и прочитал, что такие газы как зарин и зоман умерщвляют человека в течение одной-двух секунд. Ведь это на грани фантастики! Просто не верится!

— Как не верится? Всё верно. Это похлеще атомной бомбы. Только при взрыве атомной бомбы есть разрушения, а при газовой атаке разрушений нет. — И пускался в дальнейшие рассуждения. Объяснял всё досконально. Дело кончалось тем, что к концу беседы он всегда говорил:

— Что с вас взять? Вы люди сугубо штатские. Но хорошо то, что вы этим делом интересуетесь, читаете литературу. Это уже отрадно. Давайте аттестационный лист. Ставлю вам зачёт. Если и в будущем будет что-либо непонятно, приходите в любое время, я вам отвечу на любые вопросы.

Но, как правило, желающих приходиться и задавать вопросы не находилось.

В начале лета один из военных транспортов вышел из ремонта на судовой верфи и встал на стоянку в караван своих судов. Надо отдать команде должное — она постаралась. Судно выкрасили, расходили и смазали все задрайки на дверях и иллюминаторах. По всему чувствовалось, что экипаж к открытию навигации подготовился добросовестно и основательно.

Осталось провести учения по всем видам тревог, в том числе и по защите от оружия массового поражения.

Капитан судна и комсостав собрались в каюте старшего механика и вели непринуждённую беседу. Делились тем, как провели ремонт, обсуждали планы на будущее.

В это время к каюте подошёл Силинский и на полном серьёзе дал вводную: «Химическая тревога». В руках у него была дымовая шашка.

Но почему-то комсостав обратил его команду в шутку, и ему сказали:

— Да брось, Силинский, с этими тревогами. Пойдём-ка лучше пообедаем.

Силинский в это время был в плохом настроении и шутку не принял. Повторил ещё раз:

— Химическая тревога!

Но в ответ раздался хохот. И тогда Силинский крикнул:

— Ну, я вас проучу!

Поджёг дымовую шашку и бросил её в коридор.

Конечно, Силинский вначале и не думал делать это. Если бы капитан со всей серьёзностью отнёсся к вводной, то наверняка он поджёг бы её на палубе, на корме. Но, возмущённый легкомысленным отношением к его команде, он действительно решил всех проучить.

Началось что-то невообразимое. Из шашки повалил густой чёрный и едкий дым. Выскочить на палубу можно было по трапу вверх через рулевую рубку и вторым путём — по коридору и через кормовую тамбучину на ботдек.

Но перед этим боцман дверь тамбучины (вернее, рукоятки) забил кувалдой. Сделал он это с целью не допустить лишнего хождения. И это сослужило плохую службу. Люди силились выйти через эту дверь, но не могли открыть рукоятки, не хватало сил. А идти через рулевую — в коридоре дымит шашка.

Еле-еле моряки выбрались на палубу, чертыхаясь и на чём свет стоит проклиная Силинского. Попадись он в это время разгневанной команде в руки, однозначно можно было сказать, что они бы

на нём «высыпались». Но офицер сделал иначе. Пошёл сам и доложил командиру Шубину о случившемся.

Все труды экипажа в ремонте пошли насмарку. В свежеекрашенную белилами поверхность впиталась чёрная едкая копоть, которую и зубами не отдерёшь.

Проветрив помещения, умывшись и приведя себя в порядок, капитан и старший механик пошли с жалобой на проделки Силинского к Шубину. Тот их выслушал. Но реакция его была не такой, какую они ожидали. Вместо Силинского они получили разнос сами:

— Почему не выполняете вводную офицера? Он что, пришёл к вам в бирюльки играть? Офицер при исполнении служебных обязанностей, а вы ему хи-хи да ха-ха. Здесь военный флот, а не богадельня. Даю вам три дня сроку. Приведите судно в порядок. Краски на складе нет. Добывайте, где хотите!

...Несколько месяцев после инцидента нога Силинского на военный транспорт не ступала...

«Хороший» работник

Это произошло давно, больше сорока лет тому назад. Траловый флот только набирал силу и был сравнительно небольшим. Плавсостав в большинстве своём знал друг друга в лицо.

Капитаном одного СРТ был мой приятель Иван Сергеевич, человек доброжелательный и порядочный. Хорошо ловил рыбу и пользовался среди плавсостава уважением и авторитетом. Его траулер в октябре пришёл после экспедиции в порт и встал в ремонт. Наступил ноябрь. Ремонт был профилактический, и долго задерживаться в порту капитан не рассчитывал.

Как-то в одну из встреч он мне пожаловался, что никак не может избавиться от своего третьего помощника Юрия Ивановича Корнева (фамилии некоторых персонажей я изменил).

— А почему ты от него не избавишься через отдел кадров? — спросил я его.

— Да не могу только потому, что я в эту экспедицию допустил промах, о котором он знает и спекулирует на этом. Если происшествие всплывёт в конторе, то у меня могут быть неприятности.

Что за промах, я уточнять не стал. А Иван Сергеевич продолжал:

— Только стоит мне сойти с борта, Юрий Иванович тоже уходит в город. Однажды я ушёл в контору на совещание, а после него встретил Юрия Ивановича на улице. Мой первый вопрос к нему был таков: «Вы находитесь на вахте, а почему оказались в городе?»

Он мне ответил: «Да ничего страшного не случится». Тогда я спрашиваю: «А вдруг да, не дай бог, пожар? Кто тушить будет?» — «А сгорит пароход, так ведь вместе в каталажку пойдём — ты и я», — не замедлил он с ответом. В общем, разговор получился тяжёлый, и я уже решил избавиться от него окончательно.

Как всегда, в любой конторе ноябрь и декабрь — решающие месяцы. Подбираются все «хвосты», изыскиваются резервы и тому подобное. Контора тогда напоминает бурлящий котёл. Зашёл я к начальнику отдела кадров Сергею Николаевичу Скорлыгину и сказал ему:

— Сергей Николаевич! Я слышал в коридоре разговор ваших кадровиков, что вы ищете третьего помощника на СРТ «Красное знамя». А в резерве таких нет. Я могу предложить своего помощника Юрия Ивановича Корнева.

— А что за работник? Хороший, дело знает?

— Да, знает. Был даже комсоргом.

— Посылай его к нам. Нам такие люди нужны. Сейчас решается судьба годового плана.

Он вызвал кадровика, тот написал отношение и вызвал Корнева в отдел кадров.

По приходе на судно я распорядился Корневу явиться в отдел кадров. Он поинтересовался, зачем его вызывают. Я ответил, что не знаю, но меня спросили, что он за человек, и я ответил, что работник хороший.

Через час Корнев приходит на судно и говорит:

— Иван Сергеевич! Меня от вас забирают и направляют на другое судно.

— А я что могу сделать?

— Я прошу сходить в кадры и попросить оставить меня.

— Как же я могу возражать против твоего перевода на добывающее судно? Ведь решается судьба годового плана, и меня в кадрах просто не поймут! Меня спросили, что ты за работник, и я ответил, что хороший. А направлять людей на суда — это дело кадровиков.

С тем мы и расстались.

...Прошло месяца три. Как-то снова я повидался с Иваном Сергеевичем и между делом спросил, как поживает его «протеже» Юрий Иванович.

— Да ничего утешительного, — ответил он мне. — Направили его на «Красное знамя» к капитану Демьяну Яковлевичу Новоселову.

Так получилось, что вскоре встретил я в порту и Демьяна Яковлевича. Он в разговоре со мной затронул и Корнева. Сказал, что тот оказался крайне недобросовестным и безответственным.

— Замучился я с ним, — рассказывал Демьян Яковлевич. — А когда я пытался его отругать, он мне в ответ всегда одно и то же: «Вот вы на меня шумите, Демьян Яковлевич, а у Ивана Сергеевича я считался хорошим работником». Мне и возразить было нечего. Ведь, действительно, мне кадровики сказали, что посылают хорошего работника. Может быть, я не имею правильного подхода к людям? Но потом всё устроилось само собой. Юрий Иванович оформил отход, но в последний момент бросил на борт портфель с судовыми документами и ушёл в город. Заявил, что в море не пойдёт. Дело было вечером, и я решил не ждать до утра замену и выйти в море без третьего помощника. Ожидался рейс в Кроноцкий залив продолжительностью не более десяти суток. Но после выхода за ворота Авачинской губы рейсовое задание изменили, направили нас на западный берег Камчатки. И пришлось мне пробыть в море более двух месяцев и нести вахту за третьего помощника...

Прошло ещё месяцев восемь. Опять при встрече Иван Сергеевич завёл разговор о Корневе и его дальнейшей судьбе. Оказывается, после самовольного ухода с «Красного знамени» его продержали месяца три в ремонте и после этого назначили третьим помощником на теплоход «Оленск». А там произошла такая история.

В апреле «Оленск» вышел из Владивостока в Петропавловск. В конце вахты капитан и члены экипажа ощутили лёгкий толчок. Вахту нёс Юрий Иванович. На вопрос капитана, что случилось, Юрий Иванович, не моргнув глазом, ответил, что стукнулись о плавающее бревно. В судовом журнале он так и записал. Но на самом деле всё оказалось гораздо хуже.

Юрий Иванович нёс вахту невнимательно и при расхождении с лежащей в дрейфе на сетях японской шхуной теплоход нанёс ей скользящий удар. Один из японских рыбаков от удара сорвался за борт и утонул. Капитан шхуны сообщил о столкновении в береговую охрану. По приходе «Оленска» в порт факт происшедшего, кроме капитана рыбного порта, стал известен и в другой, более серьёзной организации, ведающей госбезопасностью.

Поскольку дело оказалось связано со смертью иностранного моряка и выплатой компенсации за гибель, оно приняло серьёзный оборот. Юрия Ивановича по приходе арестовали, и картина происшедшего прояснилась. В скором времени состоялся суд. Виновника приговорили к двум годам тюремного заключения, и по прошествии этого времени на дальневосточном побережье он больше не появлялся.

Ни один из капитанов, работавших с ним, сочувствия в том не высказал...

«Моральный разложенец»

Эта история произошла с моим давним приятелем, капитаном транспортно-холодильного судна «Плутон». Его фамилию называть не буду, укажу только имя и отчество.

В составе Тралового флота с середины 1950-х гг. имелось несколько таких теплоходов. Они предназначались для перевозки охлаждённой рыбы со льдом. Возили корюшку из Усть-Хайрюзово, Усть-Камчатска, а также доставляли на рыбокомбинаты продовольствие. Снабжали и работающие в море флотилии. Это были, как говорили в то время, «домашние пароходы». С начала июля на них устанавливали закаточные станки, и они выпускали до двух тысяч штук пятикилограммовых банок пресервов за день, пользовавшихся большим спросом у населения.

Капитаном на «Плутоне» в то время (в 1963 г.) был Михаил Владимирович, очень порядочный, трудолюбивый человек. Он воевал, имел правительственные награды, был примерным семьянином.

В июне несколько судов этого типа пришли в бухту Лаврова на восточное побережье Камчатки. В это время здесь располагалась крупная сельдяная база Камчатрыбпрома. Там же останавливался добывающий и обрабатывающий флот. На берегу были построены бараки для обработчиков и многочисленные палатки. Людей сюда отправляли на путину с близлежащих рыбокомбинатов. Несколько лет подряд там ловили огромное количество жирующей сельди.

Среди команды «Плутона» выделялся высокий чернобровый красавец-парень по имени Лёша, курсант третьего курса мореходного училища. Лёша был очень аккуратный человек: отутюженные брюки, бушлат, начищенные ботинки и пуговицы. Не хватало только мичманки. И вот однажды, когда команда собиралась на берег, Михаил Владимирович пожалел Лёшу и подарил ему свою мичманку, которая была ему тесна и он её не носил.

Когда Лёша водрузил на свою голову капитанский подарок, то все восхищённо ахнули. Послышались возгласы: «Ну, Лёша, ты настоящий капитан!» Ну и как водится, прозвище «Лёша-капитан» прилипло к парню как смола. Не думал и не гадал Михаил Владимирович, какими печальными последствиями отзовется его подарок!

Команда «Плутона», в том числе и Лёша, зачастила в палатку девушек-корячек из Оссоры. Лёшу там знали именно как капитана с «Плутона», но почему-то переделали название судна на свой лад: «Платон».

Сельдяная путина завершилась глубокой осенью, «Плутон» вернулся в порт, Лёша отправился оканчивать последний курс и сдавать государственные экзамены. Экипаж отлично поработал в пути, с планом справился при отличном качестве продукции, люди получили хорошие деньги.

Дело шло к весне следующего года. В кабинете парткома Трал-флота раздался телефонный звонок. Трубку взяла инструктор Галина Давыдовна Иванова. Женщина она была принципиальная, как говорили в то время, «идейно выдержанная». При её участии активно работал женсовет, собирали какие-то выставки, проводили мероприятия. Особенно доставалось «моральным разложенцам», то есть тем, кто любил «заложить за воротник» и был уличён в супружеской неверности. Вызванные по этому поводу люди, как правило, пощады не имели.

Звонок был из Оссоры. Говоривший представился инструктором райкома комсомола. Он спросил, был ли в прошлом году в сельдяной экспедиции в бухте Лаврова пароход «Платон».

— Не «Платон», а «Плутон». Да, был, — ответила она.

— Кто на нём был капитаном?

— Михаил Владимирович... А в чём дело?

— Да дело в том, что команда с этого судна посещала палатку наших девушек-рыбообработчиц. Одна из них забеременела и родила. По её словам, отцом ребёнка является капитан с «Платона». Положение девушки усугубляется тем, что она сирота, и у неё нет денег даже на приданое малышу. Может быть, у него проснётся совесть, и он вышлет хоть немного денег этой девушке?

Галина Давыдовна была лаконична:

— Разберёмся. Дадим ответ!

Естественно, её обуял праведный гнев. Выйдя в коридор, она встретила бывшего старпома с «Плутона». Решила навести справки сначала у него. Вопросы были, конечно, невинные:

— Вы были прошлым летом в бухте Лаврова в сельдяной экспедиции?

— Да, был.

— На берег-то команда ходила?

— Да, ходила.

— И ночевать там приходилось?

— Да, приходилось. Особенно, когда стояла штормовая погода.

— А где ночевали?

— В палатках.

— А кто ходил?

— Да все ходили.

— А капитан ваш тоже ходил?

— Да, ходил. У него там какая-то девушка была. Всегда оставался у неё на ночь.

Но не знала Галина Давыдовна, что перед ней стоял человек, которого с «Плутона» списали как пьяницу и склочника. И на настоящего капитана он был зол. Когда Галина Давыдовна стала задавать ему вопросы, он сразу сообразил, что настал удобный момент напасть на капитану. Что и сделал.

Уверенная «на все сто», что Михаил Владимирович — отец ребёнка, она решила действовать решительно. Зло должно быть наказано!

Через пару дней она встретила Михаила Владимировича в коридоре. Он, естественно, всё отрицал и говорил, что ничего не знает, а на берег даже и не сходил. Но вывод Галины Давыдовны был однозначен:

— Ну, раз вы всё отрицаете, придётся этот вопрос разобрать на парткоме.

Доложила она об этом и секретарю парткома. Тот попытался усомниться:

— Кажется, мужик семейный, в возрасте, тихий...

На что Галина Давыдовна резонно ответила:

— В тихом омуте черти водятся. Вам бы это давно пора знать!

Спустя несколько часов я встретил удручённого Михаила Владимировича у причала. Поведал он мне об этом разговоре, о возможном разбирательстве на парткоме и сказал, что дело в том, что ни в какую палатку он не ходил и никаких девушек не имел.

— Ну, так чего бояться?

— Да ведь бояться надо кривотолков. Ведь у меня взрослые дети, весь плавсостав меня знает, начнёт осуждать. Попробуй-ка доказать обратное и отмыть это пятно.

Тогда у меня мелькнула мысль:

— Может быть, кто-то из членов экипажа выдавал себя за капитана? Помнишь, у тебя раньше был матрос Голубев, он всё изображал из себя второго помощника? Знаешь что, надо, наверное, начинать раскручивать с моториста Павлова. Он, кажется, у тебя был в команде комсоргом? Давай, попробуем!

Нашли бывшего комсорга. Он нам и выложил всю эту историю:

— Отцом ребёнка является Лёша-капитан. Его в палатке знали под этим именем. Никого другого быть не могло. А благословили его вы, Михаил Владимирович, когда подарили мичманку и в шутку назвали капитаном.

Мы попросили бывшего комсорга пойти в партком и внести ясность. Парень он был порядочный, просьбу нашу выполнил. Доброе имя настоящего капитана было восстановлено.

...Прошло много лет. Михаил Владимирович за долголетний и добросовестный труд был удостоен высокой правительственной награды — ордена Трудового Красного Знамени. Управление флота с почётом проводило его на пенсию. Сейчас он живёт на Украине. А кто знает, как бы сложилась его судьба при другом исходе этого дела? «Моральных разложенцев» в то время не жаловали...

Воскресший штурман

В 1952 г. я был капитаном СРТ «Промысловик» Управления тралового флота. Молодым вторым помощником у меня был Слава Певнев, выпускник мореходной школы юнг. Первых курсантов в эту школу набирали в Москве и других городах Центральной России.

Приступил к работе Слава осенью 1952 г. Ловили рыбу в то время на знаменитой Явинской банке, сдавали на комбинаты западного побережья или приходили в порт и передавали её рефрижераторам Востокрыбхолодфлота. Парень он был чернявый, невысокого роста, энергичный и добросовестный. Хорошо вел документацию, как на сдаваемую рыбу, так и по продовольственному снабжению. В то время продукты для экипажа получал второй помощник.

Мы хорошо проработали зиму, и в июне 1953 г. должны были выходить на промысел нерестовой сельди в северную часть Охотского моря. В это время на нерест в речки и лагуны идёт много сельди. Она облюбовала эти места потому, что там хорошо прогрелась вода, что способствовало нересту. Такой порт, как Охотск, был обязан своим существованием именно мощным подходам сельди, так же как и большинство рыбозаводов, расположенных по всему побережью.

Подшло время отхода, но Певнева на борту не оказалось. Ждали до следующего утра, но он так и не появился.

Где искать его, никто не знал — парень холостой, родственников в городе не имел. Сходили в милицию и позвонили в поликлинику. Больше ничего не оставалось делать, как подать рапорт в отдел кадров и попросить замену.

На другой день замену прислали. Вновь назначенный штурман принял продовольствие по акту назначенной комиссии, и мы снялись в рейс. В душе остался неприятный осадок. За время находж-

дения на промысле раза два я давал телеграммы в отдел кадров с просьбой сообщить, не появился ли Певнев. Но ответы приходили неутешительные.

Осенью по приходе в порт нанёс визит в милицию с тем же вопросом. У милиции ответ был один: «Ищем, но найти не можем ни живого, ни мёртвого». Естественно, разыскать человека в то время было намного труднее, чем сейчас, так как телевидения не было.

Прошло месяцев девять. Наступил март 1954 г. В это время я учился в Петропавловске. Как-то, идя по улице Ключевской, столкнулся нос к носу со Славой. Сказать, что я обалдел, — значит, ничего не сказать. Первый вопрос к нему был, естественно, такой:

— Где ты был столько времени? Что с тобой стряслось?

— Ладно, Тимофей Михайлович. Расскажу вам, как на исповеди. Ушёл я, как вы помните, перед отходом. Зашёл на базар. Там в киоске выпил красного вина. Познакомился с молодой женщиной. Она уговорила меня проводить её до дома. Ну, я поступил как джентльмен. Пошёл её провожать. А она оказалась дояркой с молочно-товарной фермы Петропавловского совхоза. Ферма эта расположена между сопками в верховьях ручья Кирпичного.

Добрались туда поздно вечером. А дома у неё оказался полный бочонок браги. Ну, она меня и угостила в честь знакомства.

Очухался я с больной головой к обеду другого дня. Она меня опохмелила да на другой бок. Ну, а там пошло-поехало. В контору идти боязно. Ведь всё-таки по моей вине задержалось судно.

Оказалась у моей знакомой очень хорошая мать. И давай они меня уговаривать, чтоб я остался у них. А я чем больше не иду в контору, тем больше боюсь. И так полетели дни за днями, месяцы за месяцами. Потом я всё-таки решил, что всю жизнь сидеть на этом хуторе не будешь, и пошёл в контору. Там меня пара кадровиков взяла под руки и доставила к начальнику флота Демидову. Тот, увидев меня, чуть не лишился дара речи. Ведь переписка с моими родителями шла через него — управление сообщило им, что я пропал без вести. Выложил я ему всё без утайки. Пожалел он меня, увольнять не стал, разжаловал в матросы на четыре месяца. Так что сейчас я матрос первого класса...

...Прошёл год после нашей встречи со Славой. Поехал он в отпуск к родителям, на Волгу. На Камчатку уже не вернулся — старики его не пустили. Так и остался работать на катере в речном пароходстве.

Вот такие замысловатые фортели выкидывает порой жизнь, что и нарочно не придумаешь...

Радист-капитан

В 1978 г. я работал лоцманом морского рыбного порта. Выйдя на рейд для проводки БМРТ на жестянобаночную фабрику, получил из портнадзора распоряжение: пока повременить, так как на фабрике занят причал. Волей-неволей пришлось ждать. Коротал время за беседой в каюте капитана.

В каюту зашёл его начальник радиостанции Александр Васильевич. Не виделись мы с ним давненько. А помнил я его с 1953 г., когда он прибыл в Тралфлот после окончания Астраханской мореходной школы, где получил специальность радиста. Шёл ему в то время девятнадцатый год. Надо сказать, что приехавшие выпускники его курса тогда заметно отличались от всего плавсостава — они были одеты в новенькие бостоновые костюмы, белые сорочки и мичманки. По тому времени это была великая заслуга директора мореходной школы. Как ему удалось так принарядить своих питомцев — одному богу известно.

Назначили Александра на СРТ «Коршун».

Встрече со старым знакомым я был очень рад. После взаимных приветствий беседа продолжалась. И вдруг он мне выложил:

— Тимофей Михайлович, а ведь мне тоже приходилось швартоваться!

Я удивился и недоуменно спросил его:

— Но ведь ты же радист, а не штурман. Как же это было?

Тут я вспомнил послевоенное время. На флоте не хватало специалистов — штурманов и механиков. На судах, стоявших в ремонте, капитаны обязывали нести штурманскую вахту радистов. Поначалу всё обходилось без происшествий, шло по принципу: «Гром не грянет — мужик не перекрестится». Так получилось и в случае с Александром Васильевичем, но лишь до поры. Вот что он рассказал:

— До этого происшествия мой стаж работы на море составлял ровно двое суток. На трети наше судно совершило «вожж» на Моховую. Пришли мы туда, взяли трал, вернулись в порт и встали к какой-то барже. Я видел, как капитан управляет судном. И так это мне показалось просто, что дальше некуда! Всё происходило на моих глазах, так как дверь радиорубки выходила в рулевую.

На другой день капитан пошёл в управление, второй помощник — выписывать продукты, третий — в милицию прописывать команду в домовую книгу. Остались я и старпом. Наконец куда-то отлучился и старпом. Перед уходом он надел на мою руку повязку вахтенного штурмана и сказал: «Я скоро вернусь. Будь за капитана».

И тут события развернулись как в кино. Прошло минут пятнадцать, к борту подошёл катер Тралфлота. С катера диспетчер позвал вахтенного штурмана. Вахтенный матрос вызвал меня. Подбежал я к диспетчеру. Он меня спросил: «Вы вахтенный помощник?» Я, не моргнув глазом, ответил, что да. У диспетчера никаких подозрений не возникло, так как я был одет по полной форме, с повязкой на рукаве и в мичманке. Долго не задерживаясь, он отдаёт мне распоряжение перейти и встать к правому борту СРТ «Кречет». А стоял «Кречет» невдалеке от нас кормой к берегу.

Поскольку я видел, как управлялся капитан, я скомандовал готовность машине. Через десять минут она была готова. Я приказал: «Отдать все концы», в машину — «Малый вперёд», а потом подумал, что надо дать средний, чтобы быстрее дойти. Хотя машина и была холодная, но механик обороты прибавил.

Оглядываясь назад, я понимаю, что швартовка была элементарно простая. Но это мне сейчас понятно!

Я направил «Коршун» к «Кречету» под углом градусов в сорок пять, впереди надстройки, и решил подойти так близко, чтобы швартовый конец можно было подать вручную. В момент подхода надо было положить руль «право на борт» и отработать машиной, чего я не сделал. А не сделал потому, что не знал, что есть ещё и сила инерции. Когда я скомандовал машине «Стоп», то по простоте душевной полагал, что судно остановится, как автомобиль на шоссе. Но, к моему ужасу, оно двигалось вперёд. Раздался скрежет металла, и на моих глазах планширь и фальшборт «Кречета» завернуло и положило на палубу. С «Кречета» на мою голову полился отборнейший мат. Наше судно по инерции двигалось вперёд. Ни о какой подаче концов речи уже быть не могло.

По инерции мы прошли до середины ковша. Я не знал, что дальше делать. Боцман догадался отдать якорь и поднял на штаге якорный шар. Из портнадзора, очевидно, увидев непонятные действия «Коршуна», позвонили в Тралфлот. Его контора в то время размещалась в седловине мыса Сигнального. Минут через пятнадцать к нашему борту подошёл катер-«жучок» Тралфлота. На палубе стоял разъярённый капитан-наставник Пионтковский. Потом он подошёл к борту «Кречета» и увидел заваленный фальшборт. Стало ясно, что выход «Кречета» в море сорван, надо ставить его в ремонт. А судно ведь было новое.

Пионтковский стал уточнять, кто я по должности, полагая, что штурман. Но когда узнал, что я радист, ярости его не было границ: «Как вы оказались вахтенным штурманом, кто вас поставил на

вахту?!» Я ответил, что старпом дал мне повязку и сказал: «Будь за капитана». — «Эх, голова ты садовая, — сказал Пионтковский. — Да разве можно такие вещи делать?»

О том, что такие вещи делать нельзя, мне уже было ясно и так. А потом начался разбор. Приказа, чтобы привлекать радистов к несению штурманской вахты, нигде найти не могли, так как его не было и быть не могло. Всё шло само собой, вплоть до этого момента.

Переживал я, конечно, сильно. Сначала думал, что меня отдадут под суд. Но потом потихоньку всё успокоилось. По флоту издали приказ о запрещении привлекать радистов к несению штурманской вахты, мне объявили выговор.

Вот так и оправдалась русская пословица. Грянул гром, и мужик перекрестился...

...Надо сказать, что происшедшее можно отнести к ряду роковых совпадений или случайностей. Александр Васильевич был добросовестным работником, и через сравнительно небольшое время его перевели на солидную должность в Камчатрыбпроме.

Фараоново племя

Эта история относится к лету 1948 г. Весной одно из транспортных судов Дальневосточного государственного морского пароходства доставило в Петропавловск несколько цыганских семейств. Если принять во внимание, что они многочисленны, то насчитывалось цыган человек пятьдесят, не меньше.

Это был, по сути, первый случай «освоения» Камчатки такой публикой. Раньше их в Петропавловске в таком количестве не наблюдалось. Цыгане обосновались на местном городском базаре, теперь на этом месте разбита Театральная площадь.

Цыганки гадали на картах, а их мужья занимались куплей-продажей. Поскольку документы у них оказались не в порядке, а Камчатка являлась пограничной зоной, городские власти посоветовали им переехать на другое место.

В это время пароход Камчатрыбфлота «Кура» должен был сниматься за грузом на Сахалин. Капитану О. В. Лаврентьеву дали команду взять людей борт и не брать с них денег за проезд. Место им предоставили на палубе.

В те годы, как правило, отходы судов часто задерживались. То не хватало одного, то другого. Так вышло и на этот раз. Первый день цыгане тихо просидели на пароходе с утра до вечера. На второй день главы семейств решили всё-таки сходить на базар по-

торговать да и прихватить продуктишек на дорогу. На третий день они задержались подольше. И когда они пришли на причал рыбного порта, «Кура» уже выходила из Петропавловского ковша.

Через полчаса взволнованные отцы семейств были уже в конторе Камчатрыбфлота на улице Партизанской. Первый их вопрос к находящимся в коридоре служащим был таков:

— Где здесь начальник службы движения?

Им ответили, что это — служба эксплуатации флота, а её начальник — Георгий Александрович Канторович.

Цыгане сразу ринулись к нему в кабинет:

— Начальник, а начальник! Давай эроплан!

Обалдевший начальник удивленно спросил:

— Какой аэроплан? Зачем аэроплан?

— Как зачем?! Куру-муру догонять надо! Семьи там, детки!

— Не волнуйтесь! Кура-мура стоит на рейде. Идите в порт, оттуда вас на катере доставят на пароход. Счастливого пути вам, труженики! — с юмором у Георгия Александровича было всё в порядке.

После телефонного звонка Канторовича в рыбный порт цыганам выделили катер и через час их доставили на «Куру» в объятия жён и деток. Рейс проходил нормально, и на пятые сутки необычных пассажиров высадили в Корсакове.

Невольно возникает вопрос: что заставляет этих людей кочевать, испытывать массу неудобств, терпя порой голод и холод, всевозможные лишения? Тайну цыганской души пытались разгадать Лев Толстой, Иван Тургенев, а Куприн посвятил им чудесный рассказ «Фараоново племя». Но разгадать не смогли.

А то, что эти люди находят выход из любого положения и остаются неунывающими во всех жизненных передрягах, вы убедились, прочитав этот рассказ, взятый из жизни.

Вещдок

Это было давно, примерно в 1955 г. В городском суде слушалось дело нашего товарища-моряка. Защищал его интересы адвокат Ванеев — человек эрудированный, остроумный, хорошо знающий уголовное право. После отъезда с Камчатки он работал адвокатом в центре России, печатался в юридических журналах. В перерывах между заседаниями Ванеев рассказал нам немало интересного из своей практики. В одном случае ему даже не пришлось выступать в суде, а в другом — за нанесённый ущерб пришлось привлекать к ответственности управление милиции.

А дело было так. В коллегии адвокатов, располагавшуюся в деревянном особняке на улице Ленинской, напротив рыбного порта, обратился за помощью рыбный мастер с одного СРТ. Уходя осенью из Охотоморской сельдяной экспедиции, он не удержался от соблазна и засолил для семьи бочонок жирующей сельди. Засолил со специями, получилось необычайно вкусно.

Поскольку вор он был неопытный, то просто погрузил бочонок среди бела дня на попутную машину и повёз домой на улицу Ключевскую. Проезжая по улице Советской, был остановлен напротив городского отдела милиции. Бочонок выгрузили, убедились, что в нём действительно сельдь, даже попробовали её на вкус. Бочонок отнесли в милицию, поставили под лестницу. Забондаривать не стали, а накрыли сверху доньшком. Составили протокол, через три дня вызвали на допрос и пообещали отдать незадачливого вора под суд.

У адвоката, прекрасно знавшего милицейскую натуру, мелькнула мысль помочь парню, не доводя дело до суда. И они отправились в горотдел. Адвокат попросил парня показать, куда поставили бочонок. Он стоял под лестницей, но, как и ожидалось, сельдки в нём уже не было. Тогда Ванеев пришёл к следователю и спросил, что тот собирается делать с его подзащитным. Следователь, не моргнув глазом, ответил:

- Будем передавать дело в суд.
- А где вещдок? — задал невинный вопрос адвокат.
- Стоит в коридоре под лестницей.
- Пойдёмте посмотрим.
- Пожалуйста, — ответил следователь.

Подошли к бочонку, подняли крышку. К великому изумлению следователя, сельди там не оказалось. Для верности пошуровали палкой — чешуя, тузлук и ни одной рыбки.

- Где вещдок?
- Не знаю, — обалдело посмотрел на него следователь.
- Так кто её растащил? Чукча на оленях приехал или ваши сотрудники? Ну, ладно. Пойдём к начальнику.

Начальник выслушал адвоката и сказал следователю:

— Ты парень молодой. Это для тебя наука. Ещё много шишек набьёшь. Сделай для себя вывод, как обращаться с вещдоком. Выбрось эти протоколы в мусорную корзину. А вы, — обратился он к адвокату, — скажите своему зас...нцу, чтобы он не вздумал трепать языком об этом происшествии.

Что и было сделано с превеликим удовольствием.

А второй аналогичный случай произошёл у Ванеева с этой же милицией. В торговом порту украли бочку с олифой — думали, что воруют растительное масло. Воров перехватили дорогой и завезли бочку в тот же горотдел и поставили во дворе. Вскрыли, убедились, что это олифа, составили протокол. Стояло лето, прошло месяца два. На днях должен был состояться судебный процесс. Ванеев пошёл в то же отделение к следователю, но уже другому. Первый его вопрос был тот же: «Где вещдок?» В здании шёл ремонт, красили наружные деревянные стены. Естественно, бочка была пуста как барабан: всю олифу израсходовали, да наверняка часть прихватили по домам сами работники милиции. Здесь, конечно, оправдательного приговора своему подзащитному адвокат добиться не смог, но наказали его только за факт хищения. Стоимость бочки олифы взыскали с управления милиции в пользу торгового порта.

Ночная бункеровка

Февраль 1970 г. Мы на пароходе «Пётр Соловьёв» выгружаемся в порту Находка. Впереди нас у причала стоит «Пятрас Цвирка» — пароход нашего Камчатрыбфлота. Надо сказать, что, как правило, в начале года рыбные (да и не только рыбные) порты забиты судами до отказа. Да оно и немудрено — заканчивается вывоз продукции с рыбокомбинатов и работающих флотилий всех управлений. Поэтому, если попал в очередь под выгрузку и тем более встал к причалу, — это для капитана и экипажа большая удача.

Как-то днём я встретил озабоченного капитана «Пятраса Цвирки» Александра Осиповича Башкирцева. Он был ветераном АКОфлота, начал службу на судах флота с палубного ученика и вырос до капитана дальнего плавания. Этот добросовестный человек пользовался большим авторитетом среди плавсостава и работников управления. На мой вопрос, чем он так озабочен, ответил:

— Кончается мазут. А взять бункер с танкера нельзя — бункеровка в порту запрещена по обязательному постановлению Находкинского рыбного порта.

— А ты ходил к капитану порта Михаилу Ефимовичу Зеленскому? Может быть, он сможет помочь? Ведь ты же у него был боцманом на «Анатолии Серове» ещё в сорок шестом году.

— Ходил. Но толку мало. Когда он узнал, что на бункеровку не даёт разрешения пожарная служба порта, то сразу же сказал, что ничем помочь не может. Не может он через голову давать указания. На том мы с ним и расстались. А ведь это для меня трагедия.

Если отойду от причала на рейд для бункеровки, то потеряю очередь. А мне надо после выгрузки ещё и загрузиться. Завтра беру с собой помполита и старшего механика и еду с ними к руководству пожарной службы города.

Но, как я узнал на следующий день от Александра Осиповича, поход его к начальству успехом не увенчался. Прибывшие чины побывали на пароходе и в портовой пожарной службе. Хорошо пообедали за капитанским празднично накрытым столом, откушали хорошего вина и вкусных блюд, но ничем не помогли. Александр Осипович ещё был удручён тем, что капитаном танкера, обслуживавшего Находкинский рыбный порт, работал его племянник, и он мог бы за считанные часы дать бункер. Тогда один из капитанов, участвовавший в беседе, сказал:

— Александр Осипович, если у тебя родственник — капитан танкера, то тебе и карты в руки. Попробуй ещё один способ. В пожарной инспекции порта есть очень хорошая женщина Маша. Попробуй упросить её дать «добро» на бункеровку. Проверните со своим племянником эту операцию среди глубокой ночи. А часов в шесть утра пусть танкер отойдёт от борта. И никто о проделанной операции не догадается. Ну, а Маше купи коробку дорогих конфет и бутылку шампанского.

— Да я ей куплю хоть десять коробок и бутылок, если выйдет толк! — воскликнул Башкирцев.

Следующей ночью около ноля часов пошёл снег. Вскоре, как призрак, к борту «Пятраса Цвирки» крадучись подошёл танкер и подал швартовы. Я сразу понял, что это племянник пришёл выручать своего дядьку, Александра Осиповича. Ранним утром танкера у борта «Цвирки» уже не было. Операция прошла блестяще!

Через день я встретил радостного Александра Осиповича. Говорит мне, что получил разрешение от Маши, за что ей большое спасибо. Прошли два дня. Мы уже снимались, а «Пятрас Цвирка» ещё грузился. Я зашёл попрощаться с Александром Осиповичем. Он мне сказал, что виделся у проходной с капитаном рыбпорта Зеленским. Тот спросил, как дела с бункером.

— Я ответил, что обошлись, — сказал Башкирцев. — О том, что я взял бункер, по сути дела, нелегально, я не стал ему говорить, чтобы не подводить Машу. Её разрешение было у меня на руках в случае провала операции. Но хорошо, что всё благополучно закончилось.

Читателя я прошу поверить, так как эта история произошла много лет назад. Тогда многое было проще, чем сейчас.

Виски и леди

Летом 1970 г. во время стоянки в порту Ванкувер, в Канаде, к нашему борту поднесло строп многослойной фанеры. Около тридцати листов размером примерно два с половиной на полтора метра были связаны стальным тросом, благодаря чему не рассыпались. Струп мы подняли на палубу, а потом поставили на надстройку, где расположено компрессорное отделение. Фанера нам не требовалась, но выбрасывать её снова за борт рука не поднималась.

И вот однажды меня позвал на палубу вахтенный матрос и подвёл к одному из грузчиков. Тот показывал рукой на этот строп и пытался мне что-то объяснить. Понять я его не мог и поэтому вызвал бригадира грузчиков Фреда Вангова. Фред был выходцем из России, его родители приехали в Канаду ещё в начале двадцатого века, и, естественно, русским языком он владел свободно. Беседа при наличии такого переводчика сразу пошла веселее. Выяснилось, что грузчик просит отдать ему эту фанеру. Меня это удивило, так как канадцы сами строительством занимаются мало. Для этого есть множество фирм, которые строят быстро и на совесть. Мне захотелось выяснить, что же он собирается делать. На это проситель ответил, что он расширяет конюшню. У него на окраине Ванкувера, в хорошем месте, есть собственный домик. Ещё он держит двух лошадей. С ними занимается его жена, даёт их напрокат за небольшую плату. От детворы отбоя нет. Получается, что и жена при деле, и время проходит веселее.

Во время беседы я обратил внимание на то, что моему собеседнику лет примерно за пятьдесят. Это был голубоглазый мужчина выше среднего роста, светловолосый, с румяным лицом. В общем, типичный англосакс. Бросались в глаза его выправка и пружинистая походка. Чувствовалась в нём армейская жилка. И я спросил наугад, не из военных ли он. И оказался прав.

Звали его Фред, как и нашего переводчика. В конце 1941 г. он поступил волонтером в английскую армию. В Канаде в то время действовало много призывных пунктов, где можно было записаться на службу. Определили его в парашютно-десантные войска. Готовили их как диверсантов-подрывников, изучали приёмы рукопашного боя, взрывное дело, все виды оружия. К концу года учёба завершилась. Фред получил звание, по нашей табели о рангах, сержанта или младшего командира.

В начале 1942 г. их доставили в Южную Африку, оттуда на самолётах — в Северную Африку, где шли бои с немцами. Там

получили боевое крещение и поняли, что перед ними хитрый, коварный и безжалостный враг. Потом десант высадили в Южной Италии. После Фред участвовал в наступательных операциях, вступил с боями во Францию и закончил войну в Голландии.

Спросил я его и о наградах. Оказалось, что он имеет очень высокую английскую медаль. Нас, конечно, заинтересовало, за что же Фред её получил. И тот рассказал, что со своими солдатами он проник в тыл врага. Удачно заминировали дорогу, выбрали очень удобную позицию, в результате чего нанесли немцам большой урон. Награду ему вручал сам фельдмаршал Монтгомери, при этом даже пожурил Фреда, что операция и бой были слишком дерзкими и отчаянными. Ведь при неудачном исходе могли быть большие потери. И добавил в назидание, что в будущем так рисковать нельзя.

Война закончилась. Солдаты возвратились домой, в Канаду. Встречали их очень торжественно. Минуты эти не забыть никогда.

— А почему ты не остался служить в армии дальше, что тебе помешало стать офицером? — спросили мы его.

На что старый воин простодушно ответил:

— Виски и леди.

Тут переводчик не требовался. Мы все дружно рассмеялись.

Поскольку это был наш союзник, тем более человек, прошедший горнило войны, я не удержался и позвал его с друзьями в каюту отметить это знакомство. На столе появилась бутылка русской водки. Мои друзья с удовольствием выпили несколько рюмок.

Когда он уходил, ему бросилось в глаза, что на ботдеке лежит охапка китового уса. Перед этим мы снабжали овощами и фруктами китобазу. Он попросил написать на куске уса фломастером название нашего судна и моё имя. Сказал, что привезёт это своей жене и скажет ей, что теперь у него есть русский друг. Что я и сделал. А к концу рабочего дня наш новый знакомый подогнал маленький грузовичок, куда ему погрузили фанеру.

Спустя несколько часов мы снова отходили с грузом в экспедицию. Сердечно расстались с нашими новыми знакомыми, пожелав им всего доброго. В голове мелькнула мысль: как складывается жизнь человеческая, что в лихую годину люди, жившие на разных концах земного шара, делали одно общее дело.

Почему канадцы не кукарекают

Шёл 1970 г. Транспортно-рефрижераторное судно «Соболево» снабжало свежей провизией, закупленной в канадском порту Ванкувер, советские рыболовные флотилии, промышлявшие у берегов

США и Канады. В Канаде нас поразили прилавки магазинов, забытые продуктами. Цены вполне доступные. Решили выяснить, откуда всё это берётся, не с неба же падает! Сказано — сделано.

Попросили свозить нас, нескольких членов экипажа, в гости к фермерам. Наш гид, бригадир грузчиков Фред Вангов, с удовольствием согласился и предложил не стесняться, останавливать машину у любой усадьбы, какая нас заинтересует.

Расскажу о самой примечательной встрече. Хозяин фермы, человек лет под шестьдесят, также оказался выходцем из России. Был он весёлый, с юмором. На наш вопрос, как попал в Канаду и как сложилась его жизнь в этих краях, он нам поведал свою историю:

«Родом я из Екатеринослава. Выехали мы, вернее, бежали, когда я был мальчишкой, в годы гражданской войны. В стране творилось что-то невообразимое. То красные, то махновцы, то ещё какие-то банды. Добрались до Одессы, оттуда — во Францию, в Марсель. Ну, а затем — в Нью-Йорк. Потом нас увезли на “вольные земли”. Мой отец хорошо знал сельское хозяйство и поэтому решил продолжить дело своей жизни в Соединённых Штатах. По стопам отца пошёл и я. Получил сельскохозяйственное образование. Отучились братья и сёстры, все устроились в жизни.

Года три назад я узнал, что, имея ферму в окрестностях Ванкувера, в Канаде, можно зарабатывать больше. Город Ванкувер строится, растёт население, заходит много пароходов. Рынок сбыта устойчив. Продал я свою ферму, заранее сговорившись с ванкуверским “гавернментом” (городской управой) о возможности приобретения земли. И приехал сюда.

Утром я пришёл в управление, представился. Меня расспросили, кто я. Предъявил документы. Они убедились, что я не новичок. Начальник отдела подвёл меня к карте и показал участки, занимаемые фермерами. Сказал, что эта земля очень хорошая. Можно поехать на место, осмотреться. Вызвал в кабинет двух молодых сотрудников. Приехал я с ними в посёлок. Это примерно миль тридцать от Ванкувера. Хорошая дорога, подведён газ, водопровод, электроэнергия, телефон. Посёлок расположен в долине, дома и фермы — по обе стороны дороги. Земля, свободная от посевов, поросла густой, сочной зелёной травой и клёнами. Место мне очень понравилось.

Молодые люди меня спросили, сколько я буду брать земли. Я показал им участок (на наш неопытный глаз, примерно, гектаров семь-восемь). Они пошли по участку и лопаточками стали брать землю в полиэтиленовые мешочки. Как оказалось, для более детального анализа почвы.

Приехав обратно, я сказал, что участок хороший и я согласен на нём работать. Мне предложили приехать послезавтра после полудня, будут готовы результаты анализов, и мы всё обговорим более детально.

В назначенное время я был в управлении. Мне сказали, что на основании анализов я получу наибольший доход при наименьших затратах, если буду выращивать клубнику. А чтобы продлить мою занятость в течение года, мне предложили выращивать несколько десятков телят. Их я буду брать у других фермеров и выращивать до осени. А осенью поставлять мясо в сеть ресторанов. Спрос на парную телятину не ослабевает».

Мы спросили нашего собеседника, которого звали на русский манер Сергеем, а почему он не выращивает бычков до трехлётнего возраста, ведь будет больше мяса. Он ответил, что если держать бычков всю зиму, надо заготавливать сено, комбикорм. А это дополнительные расходы, невыгодно.

На поле работали четыре-пять десятков сборщиков клубники, среди них много школьников, старушек и стариков. Мы спросили, где Сергей набирает людей на уборку и как он их заинтересовывает. Оказалось, по объявлениям в местной газете и на радио. Доставляет на поле на автобусах. Сборщик может купить у него ягоды для себя за половину стоимости по сравнению с магазинной.

Клубнику собирали в небольшие деревянные ящики (очевидно, чтобы не подавить). У сборщиков — специальные карточки. После каждого сданного ящика Сергей делал в них пломбиром отверстие замысловатой конфигурации. После окончания работы по количеству проколотых дырок выдавал наличные доллары.

Нам объяснил, что работа эта особенно привлекательна для школьников. Они имеют деньги на карманные расходы, не выклянчивают их у родителей. Зарабатывают в день долларов двадцать, грузчик в то время зарабатывал в смену сорок. Сравните цены: сорочка цвета хаки стоила пять долларов тридцать пять центов, нейлоновая куртка с искусственным мехом — десять долларов сорок центов, гипюровая блузка — немногим больше четырёх долларов.

— Сергей! А куда ты деваешь мятую клубнику? — поинтересовались мы. — Ведь при сборе она неизбежно повреждается.

— Мятую клубнику я сбываю соседу-китайцу. Он из неё варит джем. Как видите, ничего не пропадает.

— Как быть при необходимости получения ветеринарной помощи тем же телятам или в случае заболевания клубники?

— Достаточно обратиться по телефону в соответствующие службы. В управлении мне дали номера телефонов и имена сотрудников, к которым я должен обращаться в случае возникновения каких-либо вопросов. Проблем нет.

— А дальнейшее оформление документов?

— Оно много времени не заняло. Я заехал в управление и только расписался, где надо. Нет совершенно никаких сложностей с возведением построек и чего-либо другого...

...Как всё просто и ясно! Невольно мелькнула мысль: «Счастливые люди! Будь в вашем “гавернменте” наши чиновники, вы бы тут запели другую песню. Не только запели, но и закукарекали бы».

Лодыри-марксисты

Транспортно-рефрижераторное судно «Соболево» обеспечивало свежими овощами и фруктами экипажи судов Камчатрыбпрома, Приморьрыбпрома, китобойной флотилии и краболовы. Мы брали груз в Ванкувере (Канада) и Сиэтле (США), в зависимости от обстановки. Агентировала наше судно фирма «Керр Стим Шип», её представлял Георгий Георгиевич Лежебоков, выходец из России. Познакомились мы с ним по приходе в Ванкувер. Человеком он оказался деловым, обязательным и весёлым.

Груз для нас складировался в течение нескольких дней, он завозился с фермерских хозяйств, а потом грузился на борт. Под погрузкой приходилось стоять около недели. Причалы располагались в центре города. Поскольку проходной (в нашем понятии) в порту не было, то к нашему судну мог подойти любой прохожий, завести беседу и попроситься на борт в гости.

Приходили и эмигранты, родители некоторых приехали в США и Канаду ещё в начале века. Познакомились мы с одним из них, жизнерадостным, общительным человеком по имени Борис. Ему было лет шестьдесят, на производстве он уже не работал. Подъезжал к борту на подержанной машине, в которую усаживалось человек семь или восемь. Он объяснил, что купил эту необычную машину по случаю, по дешёвке.

Когда мы с ним познакомились поближе, он нам рассказал, что их семья приехала в Америку с юга России.

«Шёл 1919 г. Время было страшное. Пыхала гражданская война. Отец сумел нашу большую семью увезти в США. Оттуда мы перебрались в Канаду.

Вначале нам пришлось несладко. Но родители у меня были люди трудолюбивые, постепенно жизнь наладилась. Братишки и сестрёнки, приехавшие из России и уже родившиеся здесь, пошли в школу. Только у меня изо всей семьи учёба не клеилась. Проходил я в школу семь лет и больше наотрез отказался. В возрасте семнадцати лет попал в ученики к водопроводчику. Через пару лет устроился докером в порт. В то время, как и сейчас, им хорошо платили».

Для сравнения: в 1970 г. грузчик в Канаде за восьмичасовую смену получал сорок, бригадир грузчиков — пятьдесят шесть долларов. Плотник, работавший на строительстве, — 4 доллара 95 центов в час. Джинсовая пара стоила от 18 до 27 долларов, кварта молока (1,136 литра) — 37, свиные ножки (один фунт — 454 г) — 42, бананы — 18, сыр — 32, свежие огурцы — 27 центов.

Вернёмся к рассказу Бориса: «Я человек настырный. Полученную зарплату не транжирил. По субботам, в день получки, мог себе позволить только рюмку виски и кружку пива. Никогда не играл в карты. Не отказывался при случае и от сверхурочных работ. Они оплачивались в полуторном или двойном размере.

Как бы то ни было, но через десять лет, скопив денег, я купил домик. Он требовал ремонта и поэтому стоил сравнительно недорого. Я его привёл в порядок. В одной комнате жил сам, а в трёх остальных поселил квартирантов. Мне уже стало легче. Часть получаемых с квартирантов денег уходила на уплату налогов, электроэнергии, телефона, газа. Я сам занимался и ремонтом дома, и его покраской, и уборкой территории. Потом купил ещё один дом. А когда исполнилось мне полсотни лет, приобрёл и третий. После того как начал получать доход тысячу долларов в месяц, работать перестал».

Возил нас Борис и по магазинам. Он прекрасно знал город и места, где можно было купить по дешёвке какой-либо товар.

В один из ясных тёплых дней мы стояли на причале и беседовали. К нам подошли ещё двое эмигрантов в возрасте лет под шестьдесят. Один из них обратился к нам:

— Дела идут, контора пишет. Как, ребята, жизнь?

— Серединка на половинку, — ответили мы. — А как у вас?

Один из них, который назвался Василием, ответил:

— Неважно. Всё в Канаде принадлежит буржуазии. Из-за этого трудящимся все беды. Карл Маркс сказал правильно. Надо делать «революшн», то есть революцию. Надо отнять у буржуазии всё созданное рабочими и поделить.

Но тут в спор включился Борис:

— Неужели тебе мало «революши»? Ведь ваша семья, как и моя, еле унесла ноги из России, когда там была революция. Канада нас приютила и обогрела. Зачем же ты на неё клеветать? У нас граница открыта. Если тебе здесь не нравится — можешь уезжать в Китай или Северную Корею. Там тоже была революция. По-твоему, я сейчас тоже капиталист? Значит, и у меня тоже надо отнять дома и поделить между вами? Но я нажил всё это своим трудом и делиться с кем-либо не собираюсь. На нашу зарплату в сорок долларов в смену можно хорошо жить. А грузчики в порту нужны всегда. Я за всю жизнь безработным не был ни одного дня!

Вот так и поговорили русские канадцы — «марксист» и «капиталист».

Со временем наша дружба с Борисом крепла. Да и как было не проникнуться уважением к этому трудолюбивому и порядочному человеку. На смену нам пришло другое судно. Но Борис помогал и другим ребятам, причём совершенно бескорыстно.

...Когда-то в 1938 г., когда я ещё учился в школе, мы собирали по двадцать копеек, зачастую последних, в пользу Международной организации помощи рабочим. Учительница объясняла нам, что за рубежом рабочие и их дети живут очень плохо, впроголодь. Но когда пришло время, мы увидели, что это далеко не так. И я твёрдо убеждён в одном: трудяга с голоду не умрёт, а лодырь кинется отнимать и делить...

Кондратовский топор

Долгое время я безуспешно пытался приобрести для своей коллекции знаменитый кондратовский топор. Топоры эти остались только в музеях. Посещения барахолок Владивостока и Уссурийска ни к чему не привели. Наконец такой инструмент подарил мне старый знакомый — столяр-краснодеревщик, модельщик одного из заводов Василий Данилович Каленик.

Топор этот имеет очень красивую форму, хорошее отверстие для топорница, толстый обухок. Его металл представляет собой сталь серого цвета, как у ствола трёхлинейной винтовки. Сколько его ни чисти, цвет так серым и останется, но лезвие во время точки на оселке становится зеркальным и с годами не тускнеет. На топоре вытеснен двуглавый царский орел и надпись очень красивым шрифтом: «Кондратов завод в Вачи. Основан в 1870 г. Дата изготовления: 1914 год».

Этими топорами снабжались сапёрные части русской армии. При работе они, по выражению столяров, «липли к дереву». Хорошо заточенный инструмент даже брил волосы. Так что выражение, что русский мужик брился топором, имеет под собой реальную почву. Действительно, им при нужде можно было и бороду срезать.

Мой знакомый, капитан Владимир Васильевич Пыжьянов, рассказывал, что у него в детстве в волосы на голове попал кусочек вара. Избавиться от него было большой морокой. Мыть голову керосином — несподручно. Его дед эту задачу решил просто — выбрил вар с волосами кондратовским топором. Эту «экзекуцию» Владимир Васильевич запомнил на всю жизнь.

В 1930-х гг. в Вачах, на фабрике «Труд», изготавливали и опасные бритвы, тоже отличного качества.

А как делали эти знаменитые топоры, мне рассказал умелец Пётр Егорович Воробьёв: «В начале тридцатых годов я стал работать учеником на одном из уральских заводов. Топоры изготавливали по следующей технологии. Сперва их отковывали, потом сваливали в яму. Через год вытаскивали и окончательно обрабатывали. Закачивали, точили, и топор отменного качества был готов».

Мне попался в руки очень изящный английский топор для столярных работ. Обухок у него был сделан в виде молотка, а в передней части — устройство в виде гвоздодёра. Завезли его на Камчатку английские торговцы, очевидно, из компании Свенсона.

Точно такие топоры производили, судя по клейму, и в Ленинграде в начале 1930-х гг. Но уже без гвоздодера. Заводское клеймо имело вид: «Ленинградский машиностроительный завод». Выпускаются они и сейчас, но качеством намного хуже. Крайне редко на Камчатке встречаются американские и канадские топоры фирмы «Макдональд» с односторонней заточкой.

Из дореволюционных фирм, изготавливавших столярный инструмент, всемирной известностью пользовалась французская компания «Пежо». На её изделиях имелись клейма: «Лев на стреле», «Лев на брус» («Сфинкс»), «Рука», «Белка», «Полумесяц», «Глаз», «Голденберг» («Золотая гора»), «Два льва на стреле».

Рубаночные и фуганочные железки изготавливались так. На основу из мягкого железа сверху кузнечным способом наваривалась тонкая пластина из высококачественной стали. Такие железки легко поддавались точке, но в то же время сохраняли жало. Их качество было изумительное.

Во время бурного строительства Владивостока в 1912 г. столярный инструмент поставляла торговая фирма «Кунст и Альберс».

У меня в руках рубаночная железка знаменитейшей шведской фирмы «Эрик Антон Берг». В качестве клейма изображена акула, на контржелезке — восемь медалей (награды за качество) и даты промышленных выставок: Стокгольм, 1897 г., Париж, 1900 г. и прочие. Как видно, фабричной маркой очень дорожили.

То далекое время представляют железки английской фирмы «Каст стил» («Стальной замок»), Кеньон из Шеффилда. Это город английских сталелитейщиков.

Выделяются хорошим качеством финские стамески с клеймом «Пеккер-вуд» («Лесной дятел») и фирма «Сандвик». Но финны пользовались железками для рубанков шведской фирмы «Эрик Антон Берг».

Мне хочется рассказать об одной удивительной рубаночной железке. Приобрёл я её на барахолке в Уссурийске у старика. Он рассказал мне, что работал рубанком в 1930 г., когда строил дом. Железка имела клеймо «Акула». Видно было по всему, что сделали её в начале века. Я принёс её к Василию Даниловичу Каленику в мастерскую. Железку заточили на оселке и приступили к испытанию. Для этого отпилили кусок двухдюймовой доски и стали строгать торец. К нашему великому изумлению, от доски не стали сыпаться опилки, а пошла стружка. Удивлённый Василий Данилович только произнёс: «За всю жизнь железку такого качества вижу впервые, — и добавил шутливо: — Михалыч, храни её под подушкой, чтобы никто не украл». Комментарии, как говорят, излишни.

По рассказам старых столяров-краснодеревщиков, к инструменту относились бережно, его ценили. Ведь хороший инструмент давал возможность качественно работать, принося верный кусок хлеба. Поэтому порой жизнь заставляла ценный инструмент действительно хранить под подушкой.

Сейчас хорошего отечественного столярного инструмента не найдёшь днём с огнём. Все помнят, как на прилавках наших хозяйственных магазинов продавались ножовки из чёрного металла по цене девяносто копеек. Очевидно, изготовители задались одной-единственной целью: показать, как их делать не надо. При виде такой ножовки, густо смазанной солидолом, сразу же возникала мысль отрубить руки «мастерам», выпустившим с конвейера это «чудо».

За рубежом к выпуску столярного и плотницкого инструмента относятся очень серьёзно. Такие знаменитые фирмы, как английские и американские «Стэнли», имеют специальные каталоги, причём оправдавшая себя продукция столетиями выпускается без изменения внешнего вида. Рубанки различных модификаций сделаны

тщательно и красиво. Самые маленькие рубанки служат для выделки музыкальных инструментов. Эти фирмы отправляют инструмент в любую точку земного шара наложенным платежом. При наличии такого каталога получить что-то другое вместо заказанного невозможно.

Славятся своим красивым инструментом Испания и Югославия. Там произрастают ценные породы деревьев с красивой текстурой. Рубаночные и фуганочные колодки клеятся из двух пластин. Нижняя часть — подошва — делается из граба, а верхняя — из бука. Причём бук подбирается красивого красноватого цвета. От такого хорошо сделанного инструмента, и правда, не оторвёшь глаз.

Охота пуще неволи

Говорят, что охотники — это буйно помешанные люди, а рыболовы — тихо помешанные. Наверное, это определение имеет под собой реальную почву.

В 1953 г. на одном СРТ третьему механику, заядлому охотнику, при выстреле из дробового ружья разорвавшимся патроном оторвало большой палец правой руки. Пошёл парень в экспедицию заработать денег, а вместо этого вернулся домой с покалеченной рукой.

А в одну из навигаций на «Мизаре» донимал нас другой охотник — второй помощник. Звали его, кажется, Лёня. Стоило только заскочить в бухту отстояться от шторма, как он уже на палубе с дробовой двустволкой и патронташем, просит отпустить его на охоту.

Как-то мы прятались от шторма в бухте Беринга на острове Спафарьева. Эта бухта — одна из красивейших в тех местах, совершенно укрытая от зыби и ветра.

Судя по всему, погода стихала, и утром надо было сниматься и выходить в море. Утром траулеры должны были подойти в район поиска, а к вечеру — вымётывать сети и ложиться в дрейф. Нам также следовало идти на промысел — принимать от СРТ сельдь и выработывать из неё пресервы.

Но нашему охотнику хотелось попасть на охоту обязательно по утренней зорьке. По его словам, как раз открылась охота на серую утку. Я его отпустил, но поставил условие, чтобы он прибыл на борт пораньше.

Уже наступил рассвет, а охотника нет. Волей-неволей пришлось его ждать.

Суда потянулись на выход в море. Мы же стояли и ждали опоздавшего. Возмущению нашему не было предела. Наконец, когда терпение у людей лопнуло, тот показался из каюты с заспанными глазами.

— Где ты был?!

— Как где? В каюте. Я прибыл с берега на шлюпке с другого судна и пошёл спать в свою каюту. Вахтенного матроса в это время не было, а вахтенный штурман находился у себя в рубке. Меня никто не заметил.

В этот момент я был готов взять его двустволку и расплющить её о кнехт, но сдержался. «Возьми-ка ты своё ружьё, — сказал я ему, — зачехли и положи в рундук. Больше с ним на берег ты не пойдёшь».

Вот так и закончил Лёня свой «охотничий сезон».

Сон на вахте

Как известно, в недавнем прошлом, в начале 1980-х гг., приняли иезуитское положение, по которому уходящий на пенсию специалист мог увеличить себе размер пенсии. Для этого требовался пустяк. Если ты проработал на инженерно-технической должности, то необходимо было перейти в сторожа или матросы, а если был бухгалтером или экономистом — то в уборщицы. Проработал на этих должностях год, получай надбавку к пенсии — десять рублей. Проработал ещё год — ещё десятку. Так можно было дополнительно заработать тридцать рублей — весомую прибавку к пенсии. (Надбавки к пенсиям лиц, трудившимся на рабочих должностях, введены с 1 января 1983 г. — *Ред.*)

Пришлось и мне для заработка этой десятки идти в сторожа. Встретил я однажды на улице своего давнего приятеля Сашу Рогова (фамилию я изменил). Был он уроженцем Петропавловска, вырос на улице Вилкойской, знали мы друг друга с детства. Он окончил курсы радистов и по этой специальности проработал до самой пенсии на транспортном и рыбопромысловом флоте.

Обменявшись приветствиями, спросили друг друга, как дела. Я ответил, что пенсию получил, сейчас в сторожах зарабатываю десятку.

— И я тоже в сторожах, и тоже зарабатываю десятку, — ответил приятель. — А ты где дежуришь?

— Я нашёл «золотую жилу». Несу службу на таком посту, куда вора и на аркане не затащишь.

— А что это за пост?

— Да на охраняемой мною территории лежат якоря, якорные канаты, рельсы, стальные швеллеры, железобетонные плиты. Так что если на посту и кемарнешь, то греха особого не будет. На территорию, как показала практика, может забрести по ошибке только в дымину пьяный мужик. А у тебя как?

— А я несу службу в учебном заведении. Работа беспокойная. Студенты особой дисциплиной не отличаются. Так что приходится быть постоянно начеку.

— Ну, а насчёт сна как?

— Я ведь, Михалыч, на этот счёт ещё в молодости получил хороший урок, которого не забуду до конца жизни.

— Что за история?

— Ну, если хочешь, расскажу... На шестнадцатом году жизни я поступил юнгой на пароход АКОфлота «Ительмен». В конце 1944 г. нам посчастливилось пойти на ремонт в Соединённые Штаты Америки. Капитаном был Борис Николаевич Соколов, старшим помощником Александр Александрович Чеков. Стармехом, если не изменяет память, был Лабут, имя и отчество, к сожалению, забыл (Валентин Петрович Лабут. — *Ред.*).

Шли мы туда долго. Уголь был плохой, скорость неважная, погоды, как на грех, штормовые. Наконец пришли в порт назначения — Портленд, штат Орегон, на реке Колумбия. После нашего захолустья всё нас здесь удивляло. Другая природа, хорошие дороги, много автотранспорта. Американцы к нам относились доброжелательно. Нас стали хорошо кормить — по нормам заграничавания, в скором времени одели и обули с головы до ног. Выдали хорошую робу, тёплые меховые канадки, бельё и ботинки. Комсостав получил прекрасные бостоновые костюмы с золотыми галунами и пуговицами, красивые мичманки. В общем, все мы преобразились на глазах.

Дисциплина был строгая, по законам военного времени.

Часть ремонтных работ экипажу пришлось взять на себя. Как правило, самые грязные — обивку ржавчины, чистку балластных танков, канатных ящиков и тому подобное. Нас же, юнг и палубных учеников, администрация решила поставить на вахту. Таким образом, освобождался матрос, которого использовали на более серьёзных работах.

Но хорошо это было только теоретически, а практически привело вот к чему.

Поставили меня, шестнадцатилетнего сопляка, на вахту с полуночи до восьми утра. Вахтенный второй помощник капитана дал

мне подробный инструктаж. Дело было в марте. Держалась промозглая прохладная погода, я был похож на озябшего воробья. Для проверки вахты на палубу периодически выходил второй помощник. Убедившись, что я бодрствую, уходил к себе в каюту.

Так продолжалось примерно до полтретьего. К этому времени сон сморил меня окончательно. А перед этим у нас шли работы по замене изоляции. Американцы доставили на борт её в больших картонных коробках. Часть их лежала на палубе, убрать их ещё не успели.

Что меня дёрнуло, уж сам не знаю — решил залезть на минутку в ящик. И что ты думаешь? Как только я туда залез, так будто бы провалился куда-то. В общем, заснул моментально.

Очнулся около шести утра. И почувствовал, что что-то неладно. Прошёлся по палубе и подошёл к кают-компани. Вдруг открылась дверь, показался второй помощник. «Где ты был?! Мы обыскали весь пароход, но тебя найти не могли!»

Завёл он меня в кают-компанию, а там уже находились старший помощник и помполит. Запираться было бесполезно, и я чисто-сердечно признался, что залез в картонный ящик и уснул. Ругали меня сильно. А наутро за грубое нарушение устава службы дали пять суток содержания в карцере. Поскольку оборудованного карцера на судне не было, то меня закрыли в одной из кают. Но к ужину капитан и помполит решили, что такое наказание является чрезмерным, и меня из-под ареста освободили.

Вот так я испытал на собственном опыте, что такое сон на вахте. А вскоре мы отремонтировали свой пароход и весной 1945 г. покинули гостеприимный Портленд, пошли в родной Петропавловск. Дома я вручил гостинцы всей своей семье и знакомым. Все интересовались, как к нам относились американцы. Рассказов было, конечно, много.

Работать мне пришлось в то время на старых пароходах, таких как «Кура», «Эскимос» и другие. А после транспортов трудился на промысловых судах. За границу мне больше плавать не пришлось, так сложились обстоятельства. Этот рейс на ремонт в Портленд оставил у меня неизгладимое впечатление.

Как пёс догнал судно

Дело было лет тридцать тому назад. Я работал лоцманом рыбного порта. В одно из дежурств получил указание от диспетчера — взять пришедший из-за границы БМРТ Океанрыбфлота и поставить

его к городскому холодильнику, на восьмой причал. БМРТ, прошедший таможенный досмотр и оформленный портовыми властями, стоял у колхозного причала в бухте Сероглазка.

Через час я на портовом буксире «Ударный» подходил к месту стоянки траулера. Команда стояла по швартовому расписанию, выбирала лишние швартовые концы. Был запущен и работал главный двигатель. Проходя на мостик, на ботдеке я встретил стаю собак, штук пятнадцать. Лай стоял оглушительный — это они так встречали незнакомого человека. Поздоровавшись с капитаном и поздравив его с благополучным возвращением в порт после длительного рейса, я не удержался и спросил:

— Как ты обзавёлся такой троекуровской псарней?

— Да всё очень просто. Когда вышли в море, то за воротами Авачинской губы обнаружили на борту двух собак. Оказались суки. Кто их привёл на борт, узнать не удалось. А рейс был спаренный: в море пробыли девять месяцев. Суки оценились. Экипаж хорошо питался, отходов с камбуза было много, да ещё и вволю рыбы. Так что кормили собак как на убой. Побросать щенят за борт рука не поднялась. При заходах в порты Новой Зеландии и Сингапур местные портовые власти категорически запретили оставлять их на берегу. Этого добра у них хватало и своего.

Из всей этой лающей своры выделялся огромный рыжий пёс, очень упитанный, шерсть на нём так и блестела. И кличка у него была подходящая — «Рыжий».

В это время на причале появилась стая местных собак. Впереди бежала овчарка, а сзади неё штук десять кобелей. Картина привычная. Увидев стаю, Рыжий ринулся к трапу и спустя несколько мгновений оказался на берегу. Команда стала звать его на борт, но он не реагировал. Наконец дали команду отдавать последние прижимные концы, буксиры начали отводить судно от причала. Между бортом судна и причалом уже стало метров двадцать. Наконец, Рыжий понял, что происходит что-то тревожное. Подбежав к месту стоянки, он обнаружил, что на судно попасть не может. Надо было видеть его растерянность и отчаяние! Пёс закрутился на причале и завыл. Если бы можно было перевести этот вой и лай на человеческий язык, то это, наверное, звучало бы так: «Что же вы меня бросили, предатели! Сами куда-то уходите, а я оставайся!»

— Ну вот, от одного избавились. Уже легче, — сказал капитан.

Но самое удивительное произошло через час, когда мы подошли к восьмому причалу и буксиры стали нас прижимать к месту стоянки. Последовала команда подавать на берег швартовые концы.

Полетели на берег выброски, и в это время от проходной метнулся наш Рыжий и, словно молния, стремительно пробежав метров сто и ухватив зубами выброску, стал помогать швартовщикам. Те развеселились и крикнули бригадиру: «Включай Рыжего в бригаду!»

Через несколько минут судно стояло у причала, швартовые концы были обтянуты. Рыжий крутился у трапа. Капитан дал команду вахтенному матросу приспустить парадный трап: «Пусть этот гуляка идёт на борт!»

Пришло время удивляться нам с капитаном. Как Рыжий мог определить место нашей швартовки, ведь собака не могла же позвонить по телефону в диспетчерскую? Да и в нашем порту он был в первый раз.

После окончания швартовки я ушёл с борта проводить другие суда. Как капитан в дальнейшем избавлялся от этих собак, я не знаю.

Почему Америка богатая

Как-то среди судоводителей зашёл разговор о том, где им приходилось ремонтироваться во время Великой Отечественной войны. Старый капитан Григорий Лысаков рассказал, как он в 1944 г. ходил на рыболовном траулере «Буревестник» на ремонт в Сиэтл (США). Это судно принадлежало в то время Морлову.

«При ремонте электропроводки в рулевой штурманской рубке пришлось снять подволок. Он крепился на медных шурупах и представлял собой толстую многослойную фанеру. Я в то время был молодым штурманом и занимал должность третьего помощника капитана. Ну, и по простоте душевной решил, что фанеру эту ставить на место не будут, а поставят новую. Когда я сказал об этом бригадиру плотников (оказавшемуся из потомков эмигрантов), он удивлённо мне ответил: “Что ты, этого делать нельзя! Эта фанера настолько качественная и долговечная, что корпус вашего траулера сгниёт, а ей ничего не сделается”. Когда я ему возразил, что страна-то Америка богатая, он мне ответил, что богатая потому, что всё расходует с умом, то есть куда надо и как надо. И ведь как прав был мужик! Подошло время, прошло лет тридцать, корпус траулера поржавел и был переплавлен. А фанера осталась как новая. В этом я убедился, так как видел собственными глазами».

Году в 1973-м я работал лоцманом рыбного порта и отводил от причала пассажирский теплоход «Петропавловск». Он уходил на ремонт в Гонконг. Я обратил внимание, что в дверях, в царгах, повреждены замки. И тоже решил, что при ремонте будут заменять

все двери, ведь у владельцев верфи возникнет соблазн получить побольше денег. Да и пример нашего советского ремонта всегда был перед глазами, когда при малейшем повреждении двери просто заменяли (чего уж там мелочиться!).

Когда уходил с судна, сказал старшему помощнику, что если будут заменять двери, чтобы он их не выбрасывал, а привёз пару штук сюда. Они были сделаны из красивого тропического дерева, покрыты лаком, имели медные шарниры. У нас есть умельцы, занимающиеся изготовлением поделок, но хорошей древесины на Камчатке мало. Поэтому они бы от неё не отказались.

Прошло месяца два, и я встречаю на рейде «Петропавловск», пришедший из ремонта. Поднявшись на палубу по трапу, я первым делом обратил внимание на двери. Они были отремонтированы. Но как отремонтированы! В царгах, где крепятся замки и ручки, куски дерева были аккуратно вырезаны и мастерски вставлены новые. Такой работе можно только позавидовать!

Вот так и мне пришлось убедиться, что богат не тот, кто много производит, а тот, кто умеет экономно расходовать.

Как повар капитана разжаловала

Этот случай произошёл в конце 1960-х гг. Одно из транспортно-холодильных судов (назовём его условно «Тюлень») возвращалось с грузом из Усть-Камчатска в Петропавловск. Стоял густой туман. Безветрие. Мёртвая зыбь. В результате навигационной ошибки в счислимом месте судно вылетело на камни. Но поскольку шло оно самым малым ходом, с камней сразу же сошло и при улучшении видимости проследовало в порт. В льялах воды не прибывало, значит, не было и течи. Поэтому капитан и командный состав решили факт посадки на грунт в судовом журнале не фиксировать и вообще о происшедшем помалкивать. Так бы оно, может быть, и сошло. Но тут вмешался случай.

На судне работала судовой повар Любаша Уткина — женщина заполошная и любительница пропустить стопку. После очередного проступка старпом ей устроил разнос. На что Любаша ответила: «Вы у меня ещё пожалеете!»

Недолго думая, Любаша пошла в управление флота к начальнику службы мореплавания Г. А. Козыреву. Тот её внимательно выслушал и поблагодарил за сообщение о том, что судно было на камнях, а капитан и комсостав это скрывают. Козырев распорядился произвести водолазный осмотр днища судна. Это не заняло

много времени. Вскоре на его столе уже лежал акт осмотра, из которого явствовало, что на днище «Тюлень» имеются вмятины. Это, естественно, было доказательством того, что судно касалось грунта. После этого «Тюлень» ввели в плавдок, где ясно увидели все повреждения в днищевой части. Стало понятно, что судно надо вывести из эксплуатации и ставить в ремонт.

Через какое-то время в службе мореплавания созвали совещание командного состава флота. Обстановку с посадкой «Тюлень» на грунт доложил сам Г. А. Козырев. Он с возмущением говорил, что об аварийном происшествии узнал не от капитана и его штурманов, а от повара. Внёс предложение: за сокрытие аварийного происшествия капитана и весь комсостав «Тюлень» разжаловать на шесть месяцев. Это значит, что капитана, трёх его помощников и радиста следует перевести в матросы, а механика — в мотористы.

Вот так Любаша свела счёты со своими обидчиками. Оправдалась русская пословица: «От копеечной свечки Москва сгорела».

Как обманули прораба Попова

Этого человека я знал давно. Был он директором одного из небольших рыбокомбинатов восточного побережья. Фамилия его была Попов, а имя и отчество точно не помню, кажется, Владимир Иванович.

В начале лета 1953 г. он вышел на пенсию и с женой оказался проездом в Петропавловске. В это время как раз начали строить бараки для рыбаков в районе 4-го километра. Стройке требовался опытный руководитель. Увидев в городе Владимира Ивановича, уговорили его возглавить строительство этого объекта, зная его добросовестность и серьёзность. Поскольку строили чуть ли не хозспособом, то ему и поручили нанять бригаду шабашников. В короткое время набрали людей, и работа закипела. С работниками заключили трудовые соглашения, всё по полной форме.

Казалось бы, что можно построить проще барака? Да ничего. Ставь стены и засыпай внутрь шлак из кочегарки. Тем более что руководитель стройки Владимир Иванович Попов — человек очень ответственный и надзор ведёт, как положено. Но, как говорит народная мудрость, и на старуху бывает проруха.

Весной 1954 г. я встретил Владимира Ивановича в коридоре городского суда. Спросил, что за нужда привела его в это заведение.

— Сужусь с бригадой шабашников, которые строили бараки на 4-м километре, — ответил он.

— А что за причина тяжбы? Ведь построить барак — это самое, кажется, простое дело.

— Так-то оно так, но меня сумели провести. Проверял я их, действительно, добросовестно. Лично смотрел, чтобы засыпка между стен была до самого верха. Сам лазил на чердаки и убеждался, что всё засыпано полностью. Убедившись, что сделано, как надо, я подписал документы, и деньги шабашникам выплатили. Наступила осень, а затем и зима. От жителей стали поступать жалобы, что в комнатах холодно. Бараки топились печами, и в каждой комнате имелась кирпичная плита. Но холод, тем не менее, стоял собачий. Начальство стало вызывать меня и интересоваться, в чём дело? Я отвечал, что всё это враки, просто плохо топят.

Наконец, возмущённые жители собрали делегацию и пришли на приём к начальнику Главкамчатрыбпрома. Рыбачки-то, сами знаете, бабы горластые, напористые. Там они с участием корреспондентов газеты «Камчатская правда» представили акты, что в комнатах замерзает в вёдрах вода. Вызвали меня на «разнос». Но я искренне не мог понять, почему холодно в бараках? Ведь контроль-то с моей стороны был добротный.

После «разноса» я снова пошёл в один из барачков. Теперь начал проверять основательно. Поднялся на чердак, взял в руки железный лом и начал шуровать засыпку между стенами. К моему великому изумлению, засыпка с шумом стала оседать вниз, и лом провалился в эту пустоту. Оказывается, мои шабашники провели меня, как воробья на мякине. Они в верхней части, на расстоянии примерно тридцать-сорок сантиметров от потолка забили пространство между стенами мешками из-под цемента, макулатурой и всяким тряпьём, а оставшуюся пустоту засыпали шлаком. А внизу-то ничего и не было! Поэтому люди правильно возмущались, что в комнатах царил собачий холод.

К тому времени, когда состоялся суд, от шабашников уже и след простыл. Наверное, на юге пили пиво и потешались, как обвели вокруг пальца камчатского прораба Попова...

...Прошло ещё с месяц. Снова встретил я Владимира Ивановича. Не удержавшись, спросил его, чем всё-таки закончилось это дело.

— На меня одного эти убытки, конечно, вешать не стали, — ответил он. — Шабашников найти не смогли. Пришлось Главкамчатрыбпрому изыскивать средства и засыпать шлак снова. Ну, а для меня — наука. Но вопрос в том, как же можно уберечься от плутов и мошенников?

Пьяный Гриша

Году примерно в 1957-м моя свояченица Нина получила квартиру в маленьком домике на улице Крутой. Работала она в банно-прачечном комбинате, и комбинат приобрёл этот домик для своих сотрудников. Выделили ей комнату и кухню. Кроме неё с мужем, в мансарде жила ещё семья из двух человек — работница комбината Зина и её муж Гриша. Всё бы хорошо, да Гриша оказался горьким пьяницей и во хмелю очень буйным. Бедной Зине часто приходилось искать защиту от пьяных выходок своего благоверного у соседки.

Примерно через полгода измученная Зина подала заявление в суд о привлечении Гриши к ответственности. Поскольку в ближайшем отделении милиции на улице Ключевской на Гришу хранилось много протоколов о его безобразных выходках, то разбор этого дела много времени не занял. Через несколько дней Гришу осудили за пьянку и дебоши на два года исправительных работ. Отбывать срок отправили в лагерь на 4-м километре.

Поскольку Гриша не был опасным преступником, а проходил по категории, как говорят в лагере, «бытовиков», то его определили на хозяйственные работы. В обязанности Гриши входили уборка мусорных куч, распиловка дров для бани и другие работы. Прошло ещё какое-то время, Гриша присмирел. Водки в лагере не было, и он уже получил возможность выходить на работы за территорию лагеря, правда, под присмотром молодых солдатиков.

Однажды Нина навестила нас и принесла ошеломляющую весть:

— Вы знаете, ведь Гриша пришёл домой, пьяный в дымину, и вытащил из мешка два автомата с дисками. Первым делом спросил, где его жена, и сказал, что он пришёл её убивать. Я, конечно, перепугалась страшно и начала уговаривать Гришу успокоиться и отдохнуть. Поскольку Гриша был сильно пьян, он вскоре захрапел. Я, недолго думая, побежала вниз на Ключевскую, в отделение милиции.

В отделении дежурили сержант и два молодых милиционера. Когда я им выложила, что у меня в доме находится отбывающий срок лагерник Гриша с двумя автоматами, они все развеселились. А один даже язвительно заметил: «А автоматы-то не деревянные?» Конечно, в моё сообщение трудно было поверить!

Разговор закончился тем, что сержант заверил меня, что через часик они подъедут. После того как я вышла, за дверями раздался гомерический хохот. Слышались слова: «Ну, тётка! Ну, даёт! Тут не соскучишься. Это же надо — лагерник с автоматами!» Пришла домой, а самой страшно. Вдруг Гриша да проснётся! Потянулись

страшные минуты ожидания. Ведь буйный во хмелю Гришин характер я знала.

Наконец, затарахтела машина, причём какая-то огромная. Домик наш задрожал. Вышли из машины эти два молодых милиционера и безо всякой опаски спросили меня: «Ну, показывай, где тут Гриша с автоматами». Повела я их в Гришину комнату. Мертвецки пьяный Гриша храпел. Один из милиционеров подошёл к нему, увидел под кроватью мешок, взял его и открыл. К великому изумлению милиционеров, в мешке действительно лежали два автомата с дисками. Растолкали Гришу, усадили его в машину и очумевшего привезли в отделение милиции.

Рассказ Нины оказался действительно ошеломляющим. И я, естественно, спросил, где же Гриша мог взять автоматы? Оказалось, очень просто. Его направили на работу за территорию лагеря. Поблизости был магазин, а у него имелись деньги. Гриша уговорил солдатиков отпустить его в магазин, где он купит папирос и выпивку. Те согласились. Через несколько минут он принёс несколько бутылок коньяка и папиросы. День был жаркий. Они уединились в кусты, в овраг. Начали понемногу выпивать. Молодые ребята, не пившие такого крепкого напитка, быстро захмелели и уснули. Гриша, недолго думая, взял их автоматы в мешок и прибыл к себе домой, на Крутую, где и перепугал до смерти мою свояченицу.

Но самое интересное произошло потом. Через несколько дней после случившегося читаю заметку в «Камчатской правде». Написано в ней было примерно следующее: «В отделение милиции г. Петропавловска поступило сообщение, что в одном из частных домов появился вооружённый преступник. При начальнике УВД была сформирована оперативная группа. Задача была предельно ясна: обезвредить преступника. Благодаря принятым мерам преступник был обезврежен». Было в красках описано, как группа захвата подкрадывалась к нему, как молниеносно его скрутили, не дав возможности применить оружие.

После этого я ушёл в море. Чем закончилось это дело, не знаю. Были ли осуждены молодые солдатики за служебный проступок и сколько добавил к своему сроку Гриша, мне неизвестно. Но как работала группа захвата!

Повар поневоле

В декабре 1961 г. плавсостав Управления тралового и рефрижераторного флота был озадачен очередным указанием Минрыбхоза, суть которого заключалась в том, что работающих на судах

добывающего флота женщин, в основном поваров и дневальных, необходимо списать и на их место набрать мужчин. Соображения в общих чертах сводились к следующему: в семьях рыбаков много разводов, а корень зла видели как раз в работающих на судах женщинах.

В эту кампанию включились партийные комитеты и женские советы. Видя пагубность этого нововведения, несколько судоводителей, и я в том числе, пошли в отдел кадров Тралфлота, где резонно доказывали, что не следует с этим торопиться, ведь для подготовки поваров-мужчин нужно время. Старики даже доказывали, что до революции и вплоть до 1930 г. на судах Добровольного флота поварами и буфетчиками были китайцы. Вот ведь насколько серьёзно подходили к питанию экипажей судов в то время. Но слушать нас никто не стал.

На другой день на наше судно из отдела кадров пришло распоряжение списать повара Александру Ивановну, очень хорошего специалиста, лет сорока пяти, и дневальную Тамару.

Судно готовилось к отходу. Через день на борт прибыл молодой парень — опрятный, подтянутый, в солдатской гимнастёрке. Предъявил направление на должность повара.

Стали с ним знакомиться, задавать вопросы. При разговоре присутствовал и старпом. Выяснилось, что парень демобилизован из армии. Там получил специальность повара-инструктора. Зовут его Мишей. Парень голубоглазый и необычайно рыжий, не просто рыжий, а какой-то огненный.

— А хлеб тебе приходилось печь? — спросили мы его.

— Не приходилось, но думаю, что справлюсь. Какое-то время работал в кондитерской по венской сдобе.

— Ну, раз работал по венской сдобе, то уж с выпечкой хлеба ты справишься наверняка!

На другой день вышли в море. Рейс был коротким: следовало завезти продукты в Октябрьский и Кихчикский комбинаты.

С выходом в море на камбузе стало твориться что-то непонятное. Уголь в плите почему-то гореть не хотел, Миша его даже соляркой поливал. Дым упорно не желал идти в трубу, как ему положено, стояла жуткая копоть. Обед получили к трём часам, ужин — к семи. Выдал Миша и первую выпечку хлеба. Хлебом это, конечно, назвать никак было нельзя. Это было похоже на чугунное литьё. Мишу никто не ругал, наоборот, подбадривали. По приходе в Октябрьский рыбокомбинат купили в магазине два мешка хлеба, в Кихчике ещё. Примерно дней через восемь подходили

к Петропавловску. Закопчённый камбуз был похож на самую настоящую кузницу, коридор тоже.

По приходе в порт первым делом пошли мы со старпомом в отдел кадров флота:

— Направьте на судно повара!

Кадровики нас никак не могли понять:

— Ведь вам дали не простого повара, а инструктора!

С трудом объяснили, в чём дело. Наш аргумент был таков: судно является транспортно-холодильным, сельдь перерабатывает три месяца в году, остальные девять — возит груз. Так что нас можно считать транспортом (а на них указание Минрыбхоза не распространялось). Наконец-то заместитель начальника отдела кадров Н. Н. Пименов согласился и дал команду направить нам повара-женщину, а Мишу перевести в матросы.

Свою отставку Миша принял даже с радостью. Камбуз и коридоры пришлось срочно красить ночью, иначе ни один санитарный врач наше судно в море не выпустил бы.

На палубе Миша оказался очень добросовестным, безотказным работником. В июле мы снялись в Охотоморскую экспедицию выработать баночную сельдь. Начали хорошо зарабатывать. Миша оказался душой команды и нисколько не жалел, что не состоялся как повар.

К концу экспедиции выяснилось, что Миша никаких армейских курсов поваров-инструкторов не оканчивал.

— А как же тебя приняли на работу по этой специальности? — удивились мы.

— Дело в том, что, когда я прибыл в Петропавловск и пришёл в отдел кадров Тралфлота, на дверях висело объявление, что ему никакие специалисты не нужны, кроме поваров и дневальных-мужчин. И я решил пойти на обман. Перед этим выяснил у кадровых матросов, а что будет, если с обязанностями повара не справлюсь, что со мной сделают? Мне ответили, что увольнять меня, конечно, не будут. Ну, переведут в матросы или в матросы-обработчики. Что мне и надо. Поэтому, когда я пришёл на приём к Н. Н. Пименову и он спросил о моей специальности, я, не моргнув глазом, ответил: «Повар-инструктор, окончил армейские четырёхмесячные курсы». — «А свидетельство есть?» Я бодро ответил, что у меня об этом есть запись в военном билете, но билет сдан на оформление прописки.

Ответ Миши Н. Н. Пименова удовлетворил. Да и открытое лицо с ясным взглядом голубых глаз выдавали в нём, несомненно, честно-го человека. Дали команду оформить Мишу на работу поваром...

С нашей первой встречи с Мишей прошло около сорока лет. Парень так и остался на Камчатке. Обзавёлся семьёй и детьми. Уже вышел на пенсию, но продолжает работать на берегу в какой-то ремонтно-строительной конторе. Изредка встречаю его, вспоминаем молодые годы и без улыбки никак не можем говорить о его «поварской карьере».

Примечание редактора. Ещё 11 июля 1960 г. Совет Министров РСФСР принял постановление № 1057 «О замене женского труда на морских судах флота рыбной промышленности». Им предприятия обязывались освободить женщин от работы на промысловых, поисковых и приёмно-транспортных судах и перевести их на другие места. Женщин следовало полностью заменить мужчинами до 1 октября 1961 г. Исключение составляли плавучие заводы и базы, БМРТ и рефрижераторные суда.

В мае 1961 г. УТРФ намечало освободить женщин, кроме поваров, от работы на флоте, переучить и направить на береговые предприятия, а к 1 октября постепенно заменить и женщин-поваров. Для этого в мае организовать специальные трёхмесячные курсы, укомплектовать и матросами-ловцами и свободным приёмом молодёжи с подготовкой в объёме 7—10 классов средней школы. Выпускников курсов зачисляли на суда «с использованием в течение одного первого месяца в должности поваров-стажёров для совместной работы с теми поварами-женщинами, которых они заменяют».

Надо сказать, что это нововведение не прижилось, лишь создав морякам и управленцам описанные дополнительные сложности.

Незаслуженная обида

У каждого из нас в жизни бывает так, что в силу определённого стечения обстоятельств мы оказываемся в положении, когда никак не можем доказать свою невиновность.

Вот что произошло с моим давним приятелем, капитаном транспортно-холодильного судна «Плутон». Приведу его рассказ.

«По выходе из Усть-Камчатска мне дали на буксир три кунгаса и кавасаки. Погода была хорошая, но налёг густой туман. Поскольку стояло безветрие, я решил проверить, как ведут себя буксируемые плавсредства. Самым малым ходом лёг на обратный курс и стал проходить мимо них. Кавасаки шёл у меня концевым. К великому моему изумлению, его рубка оказалась повреждена. Объяснение

напрашивалось само собой: на него налетело какое-то судно. Но попробуй это доказать! Никого мы в тумане не видели. В это время уже прошли мыс Кронотский. По приходе в порт пошёл я с рейсовым донесением к начальнику службы мореплавания Г. А. Козыреву. Тот на меня напустился: “Ты сам на кавасаки налетел, когда осматривал плавсредства, а сейчас выкручиваешься!”

Доказать свою невиновность я, конечно, не мог. В это время нас поставили на недельную профилактику. Вопрос о повреждении кавасаки оставался открытым. Но вскоре всё выяснилось. Оказалось, что один приморский СРТ занимался поиском рыбы. Наткнулся на наш кавасаки, а в судовой журнал о происшествии не записал, случившееся скрыл.

Через несколько суток этот СРТ зашёл в Петропавловск, после чего должен был следовать во Владивосток. Таким образом, это аварийное происшествие могло быть не раскрыто, и пришлось бы мне отдуваться за него. Но капитан этого СРТ списал за пьянку матроса, стоявшего на руле во время столкновения. Тот, обидевшись, пошёл и пожаловался капитану рыбного порта. На основании его заявления прошло служебное расследование, факт столкновения неопровержимо установили и обвинения с меня сняли».

Медведи на пароходе

В памяти старых моряков сохранилось воспоминание, что на многих судах АКОФлота были медвежата. Их запросто приобретали у охотников в селениях, как на восточном, так и на западном побережьях Камчатки. Вот какую историю рассказал мне капитан Александр Осипович Башкирцев: «Году в тридцать шестом работал я матросом на пароходе “Орочон”. Совершали мы рейс по восточному побережью Камчатки. И вот при стоянке на рейде селения Ука к нам на борт прибыли охотники и предложили двух медвежат. И чтобы не разлучать малышей, мы купили обоих. Назвали их Мишка и Машка. Медведей на побережье пролива Литке в то время было очень много. Медвежата вносили в нашу жизнь большое разнообразие. Одна история запомнилась особо.

Прошло порядочно времени, и мы встали на ремонт на судовой верфь. Медвежата уже подросли. Они оказались на удивление миролюбивыми, не шкродничали. Команда на “Орочоне” была большая. Повар на обед готовил, как правило, ведёрную кастрюлю компота и выставлял её с камбуза остывать на палубу. Место, где он ставил эту кастрюлю, находилось как раз рядом с дверью, ведущей в кочегарку.

И вот однажды, когда повар пришёл за компотом, чтобы передать его дневальной, кастрюли на месте не оказалось. Тут не надо было иметь проницательность Шерлока Холмса, чтобы догадаться, что кастрюлю умыкнули кочегары. Повар к ним и обратился: “Не жалко компота, но отдайте кастрюлю!” Те божатся и клянутся, что кастрюлю не брали. Повар был мужик принципиальный: “До тех пор пока кастрюлю не вернёте, компота не получите”. В общем, разгорелся настоящий сыр-бор.

Включились в это разбирательство старший помощник капитана, помполит и председатель судового комитета. Но кочегары не сознавались. Дело с мёртвой точки не двигалось. Через два дня нашли другую кастрюлю, и повар снова начал варить компот. Но осадок, конечно, остался неприятный.

Прошло с неделю после инцидента с кастрюлей. И вот вахтенный штурман пошёл проверить крепление кормовых швартовых концов на кнехтах. И каково же было его удивление, когда он увидел, что злополучная кастрюля лежит за рулевым приводом Девиса, вся вылизанная и по краям в медвежьей шерсти. Но удивляться надо было другому. Как эти медвежата умудрились незаметно среди бела дня перенести кастрюлю по трапу, опустить на главную палубу, пронести от третьего трюма к четвёртому, поднять по наклонному трапу на полуют, не пролив ни капли, и опустошить её?

После выяснения сути дела кочегары торжествовали, повар же и те, кто поверил в виновность кочегаров, были посрамлены».

Александр Осипович Башкирцев, рассказавший эту историю, был человеком замечательным. На «Орочоне» работал более десяти лет. Во время войны ходил в Америку. Начал с палубного ученика. Потом окончил курсы судоводителей-двухсоттонников, затем курсы штурманов малого и дальнего плавания во Владивостоке. Командовал пароходами «Кадиевка», «Белоруссия» и другими. Награждался орденами и именными золотыми часами. После его кончины одному из рыболовных судов управления «Рыбхолодфлот» было присвоено имя «Капитан Башкирцев». У меня остались самые светлые воспоминания от общения с этим замечательным человеком.

«Боевитая парторганизация»

А эта «идейно-политическая» история произошла на танкере «Иртыш». В середине пятидесятых им командовал капитан Василий Силаев, выпускник Владивостокского рыбного техникума, человек самолюбивый, к тому же молодой коммунист.

Как и положено, на танкере имелаась партийная организация. Состояла она всего из трёх человек — капитана, второго помощника и третьего механика, который и был парторгом. Фамилия его была Фринкриц, имя и отчество, к сожалению, за давностью лет стёрлись из памяти. Как и положено настоящему коммунисту, он был серьёзным и принципиальным.

Из-за чего у парторга и остальных двух членов парторганизации начались трения, сейчас никто уже и не помнит. Но Фринкриц, недолго думая, собирает партсобрание с «разбором персональных дел». На собрании ставится вопрос о наказании капитана и второго помощника. Первому объявляет выговор капитану. Поскольку решается вопрос о капитане, то он к голосованию не допускается. Остаются два голоса. Второй помощник голосует против, а Фринкриц, разумеется, за. Но при подсчёте голосов заявляет, что поскольку у него, как у парторга, два голоса, а у второго помощника один, то большинством в один голос он выносит капитану Силаеву выговор. Вторым вопросом ставится вынесение выговора второму помощнику. Голосование происходит по такой же схеме. Тот от голосования отстраняется, капитан голосует против, большинством в один голос парторг выносит выговор и второму помощнику.

Партсобрание было оформлено по полной форме, и Фринкриц понёс донесение в политотдел Камчатрыбфлота. Там, конечно, его рвение оценили и сказали: «Вы молодец, товарищ Фринкриц. И парт-организация у вас хорошая, боевитая. Но что-то вы жестковато, жестковато...»

В общем, протокол партсобрания танкера «Иртыш» в полит-отделе не утвердили.

Прошло уже почти полвека. Сейчас нет в живых ни капитана Силаева, ни боевого парторга Фринкрица. Сейчас порой с улыбкой приходится вспоминать дела давно минувших дней. Такое было интересное время.

Дуракам везёт!

Дело было в августе 1971 г. Я работал капитаном транспортно-холодильного судна Камчатрыбфлота «Паратунка». Оно имело два рефрижераторных трюма, совершало рейсы по побережью Камчатки, доставляло мороженую рыбопродукцию во Владивосток и на Амур, в порты Николаевск-на-Амуре и Маго.

Мы частью выгрузились в Октябрьском рыбокомбинате, а остальное должны были доставить в Крутогоровский. Для Крутогорово

предназначались тонны три овса и ячменя, располагавшиеся в мешках во втором трюме.

Приближалась полночь, и я решил пойти к лоцману Ивану Ивановичу Овчинникову, своему старому приятелю, пригласить его на борт для осуществления лоцманской проводки. Перед уходом дал команду нёсшему вахту третьему помощнику капитана и боцману принять двадцать тонн воды в балластный танк. Как положено, танк не прессовать, а при наливке воды замерять её уровень. Воду брали пресную, так как судно стояло в реке. Третий помощник и боцман в один голос заверили меня, что всё в точности исполнят и что мне можно не беспокоиться.

Лоцман жил недалеко, и вскорости мы прибыли на борт. Я спросил, как проходил приём воды. Штурман и боцман в один голос ответили, что сделали всё, как учили, то есть воду брали по замерам и танк не прессовали. Я успокоился.

Погода стояла штилевая. В полночь вышли из реки и взяли курс на север, вдоль берега, в Крутогоровский комбинат. В восемь утра, при смене, вахтенный штурман — старпом обнаруживает, что во втором трюме стоит метровый слой воды. Дал команду открыть трюм, оказалось, что там действительно с метр воды, а мешки с ячменём и овсом плавают по её поверхности. Согласно уставу службы на судах флота при смене вахт в обязательном порядке замеряется высота воды в льялах и записывается в судовой журнал. Но второй помощник этого не сделал, а в журнал занёс ложные данные, что в льялах сухо. Старпом же при сдаче вахты в восемь часов замерил льяла, и всё это сразу же выяснилось.

После нахлобучки, данной мною второму и третьему помощникам, стал вопрос, как повреждённый груз сдавать получателю? Он подмочен, ответственные за это дело налицо, а ведь получатель может его не принять или же сделать в коносаменте оговорку, что груз испорчен. А это повлечёт за собой неприятности. На прямых виновников возложат возмещение убытков, а весь экипаж могут лишить квартальной премии. Поскольку погода для Камчатки стояла на редкость солнечная и безветренная, то ничего не оставалось делать, как попытаться этот ячмень и овёс высушить. На палубе разостлали брезенты, и просушка началась.

За два дня перехода их привели в более-менее «ликвидный» вид. По приходе в Крутогорово прибыл на борт грузополучатель. Волей-неволей пришлось его поставить в известность и о подмочке, и о просушке. Грузополучатель, на наше счастье, придирается к этому не стал, а сказал, что груз предназначен для кормления лошадей

и птицы. Но лошади уже долгое время совершенно не работают, а пасутся на вольных пастбищах в тундре, как мустанги. Этот корм ещё подсушат, и никакого шума поднимать не будут. После выгрузки он, к великому нашему удовольствию, подписал чистый коносамент.

После того, как мы снялись из Крутогорово и пошли в порт, я собрал совещание комсостава и обратился к виновникам:

— Вот, смотрите сами, к чему может привести ваша халатность. Причина в том, что когда судно стояло зимой на судовой палубе в ремонте, то так же принимало воду, не замеряя высоту. Вода по замерной трубке поднялась чуть ли не до главной палубы, остановилась сантиметрах в тридцати (пресс, соответственно, снят не был) и замёрзла. Она порвала замерную трубу и образовала трещину. А уж через эту трещину вода преспокойно сочилась в трюм.

Такие происшествия на судах случались и ранее. А приводила к ним исключительно человеческая халатность. В октябре 1935 г. на одном из пароходов в третьем трюме по такой же причине был подмочен груз сахара, который просто растворился. Поскольку убытки были большие, то руководство АКО сделало «оргвыводы» и уволило капитана без права поступления вновь на суда АКОФлота.

В нашем же случае по судну никакого приказа писать не пришлось, так как коносамент в коммерческий отдел сдали чистым, то есть без каких-либо оговорок. В назидание виновникам я сказал, что дуракам везёт, но не всегда. И это надо помнить.

Секрет в гармошке

В 1971 г. мы стояли под выгрузкой в развесёлом порту Находка. Судно наше было старое, и мы готовились его вскорости перегнать на слом в один из японских портов. Судовая касса опустела, а в карманах членов экипажа тем более «гулял ветер». В общем, жить было скучно.

Пароход наш купили в Англии в 1939 г. и перегнали в распоряжение АКОФлота, назвав в честь героя-лётчика того времени «Коккинаки». После того как вышло постановление правительства имена живых людей судам не присваивать, это название упразднили, и судно получило имя Петра Соловьёва — бывшего секретаря обкома партии.

В это время в Находке, как и в других дальневосточных портах, в магазинах недоставало мяса и масла. Городские власти распорядились охране портов запретить вынос со стоящих судов мясных продуктов. Охрану портов, состоящую из гражданских лиц, заме-

нили милицейской. Как любили шутить, сделали так, чтоб через проходную «муха не пролетела».

Однажды я обратил внимание, как два кочегара несли к трапу гармошку в футляре.

— Куда вы её тащите?

— Да в мастерскую.

— А вы знаете, где эта мастерская?

— На проходной спросим.

К вечеру гармошка проследовала обратно.

— Что, отремонтировали?

— Да нет. Мастер заболел. Завтра снова понесём.

— И не надоело вам её таскать?

— Нет, с гармошкой всё-таки веселее.

Вскорости несколько кочегаров и машинистов оказались «под хмельком». Это было удивительно: где деньги берут? Тем более что проносить в порт водку тоже запрещалось.

В том же году пароход-трудяга в порту Осака передали фирме «Кехо-Цуце» и разделали на металлолом. Возвращались мы на теплоходе «Хабаровск» из порта Иокогама в Находку уже в качестве пассажиров.

Прошло несколько лет. Уже на другом судне мне снова пришлось работать с бывшим завпродом «Петра Соловьёва». И как-то зашёл разговор о стоянке в Находке. Я снова удивился и спросил:

— Где брали выпивку? Ведь денег-то не было.

— Да, денег действительно не было. Но ларчик просто открывался, Тимофей Михайлович! Кочегары нашли способ приобретения водки. Они приходили ко мне и брали несколько десятков банок тушёнки под запись. В футляре от гармошки выносили тушёнку в ближайшие дома. Жители её с удовольствием покупали и просили принести ещё. На вырученные деньги наши умельцы покупали водку и несли её на пароход в том же футляре. При получении зарплаты кочегары вносили мне деньги за тушёнку, а я их, в свою очередь, сдавал в кассу. Никто материально не страдал. Но удивительно другое! Никто из милицейской охраны ни разу не приподнял крышку футляра и не заглянул внутрь.

В самом деле, голь на выдумки хитра!

Штурман Володя

Много лет тому назад я работал капитаном транспортно-холодильного судна. Мы обслуживали западное и восточное побережья Камчатки и изредка рыболовные экспедиции. Осенью прислали на

должность третьего помощника капитана нового человека — выпускника Ростовского мореходного училища, окончившего полный курс и получившего учебный диплом штурмана дальнего плавания. Звали его Володя. По национальности он был кореец.

Его семья до 1938 г. жила в Приморье. Но в 1938 г. всех корейцев и китайцев выселили в другие места, их отправили в казахстанские степи. Здесь, как рассказывал Володя, они перенесли немало лишений. По сути дела, обживали новые земли.

Начали обустройство с постройки глинобитных юрт, по типу круглых корейских фанз, которые повсеместно строились на Дальнем Востоке. Вначале делался круглой формы плетень, затем обмазывался глиной. Пол, как правило, глиняный — досок в степи взять было негде. Крышу изготавливали из камыша. Особенно трудно приходилось с топливом: дерева в округе не было, топили кизяком. Боролись с холодом отчаянно. Платили за труд мало, жили только за счёт того, что удавалось вырастить на подворье — это несколько овец или поросят.

Работником Володя был добросовестным. На судне все на виду, и волей-неволей каждый беседует друг с другом, обменивается сведениями, обсуждает прочитанную книгу или просмотренный кинофильм. Как мы убедились, Володя в этом отношении оказался полным профаном. Читал он, оказывается, очень мало, вести какой-то спор о литературе, конечно, не мог. И я, признаться, удивлялся, как он умудрился окончить мореходку.

Как-то сказал, что собирается поступать в Дальрыбвтуз на отделение холодильных установок, хочет быть инженером. Но у меня сложилось убеждение, что он вряд ли сдаст вступительные экзамены. Туда же поступал и капитан стоявшего рядом судна Саша Колесников. На другой день после экзамена я встретил Сашу и поинтересовался результатами. Он ответил, что сдал на «хорошо».

— А как наш Володя? — спросил я.

— А Володя удивил всех. Он за полчаса решил два варианта задач, дал всем шпаргалки. Получил, соответственно, пять баллов! Вот это голова!

Это и вправду было удивительно. И я как-то не выдержал и спросил Володю, как он сумел так хорошо освоить математику. И вот что он мне ответил:

— Дело в том, что среднюю школу я оканчивал там же, в Казахстане. А с пятого по десятый класс у нас работал ссыльный преподаватель математики и физики. Как я после узнал, он по решению НКВД не имел права куда-либо выезжать. Математику и физику

любил, и этой науке отдавался полностью. В школе организовал математический кружок, и мы все, как один, увлеклись и математикой, и физикой. На областных математических олимпиадах наша школа всегда брала первое место. Если кто из наших выпускников сдавал вступительные экзамены в любой институт, то обязательно на «отлично» или на «хорошо». Я так же легко сдал экзамен в ростовскую мореходку. Правда, мне плохо давались русский язык и литература — в школе были дети многих национальностей, русских мало, языку и литературе должного внимания не уделяли. Вот и получилось так, что мы этих предметов почти не знали. Но преподаватели в мореходке на это закрывали глаза, видя мою способность к математике.

...Прошло пять лет. Как-то я встретил улыбающегося Володю. Он радостно протянул мне руку и произнёс:

— Тимофей Михайлович! Можете поздравить нового инженера по холодильным установкам. Вчера защитил диплом!

— А как оценили твою работу?

— На пятёрку!

Я от души поздравил Володю и пожелал ему всего наилучшего.

С Камчатки Володя никуда не уехал. Продолжает здесь работать, растит детей...

Спички из отеля «Фукуя»

Пароход «Пётр Соловьёв» долгое время был единственным лесовозом в АКОФлоте, а после реорганизации — в Камчатрыбфлоте. Купили его в Англии в 1939 г. Но всему приходит конец, и вот в 1971 г. его сдали на металлолом фирме «Кехо-Цуце» в порту Осака.

После сдачи в ожидании отправки домой из порта Иокогама на теплоходе «Хабаровск» нам надо было десять суток жить в гостинице в Осаке. Прибыли мы в гостиницу «Фукуя» со своим багажом в сопровождении агента В. В. Яно.

Надо сказать, что с администрацией гостиницы у нас установились очень хорошие отношения. Мы взяли с собой приличный запас сгущённого молока, какао, сливочного масла, сахара и другого. Уборщицами работали пожилые японки. По всему было видно, что зарплату они получали не очень-то высокую. И члены нашей команды не обходили их вниманием — при случае угощали этими консервами. Они за это очень благодарили.

Сразу же, как только мы вселились, Яно подвёл меня к столу администратора и протянул коробку спичек. Поскольку Осака является

одним из крупнейших портов мира, то в нём нетрудно заблудиться, особенно людям, не знающим языка. А ведь в этом порту много китайцев, филиппинцев, русских и других. Поэтому на коробке спичек написаны номера телефонов гостиницы, её адрес и автобусная остановка.

Этими коробками членам нашего экипажа пришлось воспользоваться в первый же день выхода в город. В увольнение отправились повар, буфетчица и старший в группе — третий механик. Я вручил всем коробки и сказал: «Если растеряетесь, то не блуждайте по городу, потому что гостиницу всё равно не найдёте. Подойдите к первому полицейскому, покажите коробок и скажите: “Гостиница «Фукуя»”. Он сразу поймёт и посадит вас на автобус или такси».

В Осаке действовал громадный универсальный магазин в пять этажей. Народу в нём толкалось очень много, как в большом муравейнике. И немудрено, что наша тройка потеряла друг друга в течение пятнадцати минут. Когда я вернулся из города в гостиницу, повар и буфетчица уже пребывали там. Я спросил, почему они вернулись так рано.

— Да растерялись, — ответили они.

— Ну, а потом как добирались?

— А дальше поступили, как вы объяснили нам. Подошли к полицейскому и протянули коробку со спичками. Он сразу понял, в чём дело. Жезлом остановил проходящее такси и усадил нас в него. А потом дал команду, куда везти. Таксист быстро довёз нас до гостиницы.

— И во сколько это обошлось?

— Примерно в стоимость дешёвеньких туфель. На автобусе, конечно, заплатили бы меньше. Но главное, что попали в гостиницу быстро, без всякой мороки.

За десять дней мы немножко присмотрелись к жизни японцев. Бросалось в глаза, что все трудились — от мала до велика. Магазины практически не закрывались. Овощи и фрукты подвозились в них среди ночи. Обыкновенно небольшим магазином владела семья. Хозяева торговали днём, дети-гимназисты — вечером, а старики — ближе к ночи. В одном магазине, где продавали чемоданы и одежду, хозяин был одновременно шофёром, доставлял с фабрики и, очевидно, с какой-то базы товар. Жена вела бухгалтерию. В общем, делом занималась вся семья. Праздношатающиеся и пьяные нам не попадались.

Удивило меня и ещё одно обстоятельство. В агентстве я пожаловался Яно, что в магазинах трудно найти пальто большого размера. Тут же в разговор вступил пожилой мужчина и протянул

визитную карточку. Он отрекомендовался заместителем директора пошивочной фабрики и сказал, что у них есть одежда больших размеров. «Обращайтесь к нам, какие размеры нужны — вам привезут». Потом я поинтересовался у Яно, почему этот господин вступил в разговор и предложил свои услуги? Владимир Владимирович ответил, что, купив эти товары, я скажу об этом при случае и другим морякам. А это уже создаст рекламу фабрике. Всё закономерно.

Быстро пролетели десять дней. На другой день в Иокогаму должен был подойти теплоход «Хабаровск». Наутро у гостиницы стояли три автобуса. Мы сердечно попрощались с В. В. Яно и персоналом гостиницы. Они пожелали нам счастливого пути и приходиться в Осаку ещё.

При поездке на автобусе приходилось удивляться многому. Во-первых, дорога отличная, обсажена фруктовыми деревьями. Их вершины защищены полиэтиленовой плёнкой, а чтобы зайцы не повредили ствол, от нижней ветки и до земли он обтянут циновками из рисовой соломы. Канавы вдоль дороги выложены булыжником. Причём сама канава сделана уступами для того, чтобы вода текла медленно и не выносила почву в океан. На вопрос, почему вершины деревьев покрыты плёнкой, от сопровождавших нас двух молодых японцев, сотрудников фирмы, получили ответ: «У нас бывает так, что эти деревья начинают цвести, а потом выпадает снег и наступает мороз. Деревья обмерзают и завязи гибнут. Чтобы этого не допустить, вершины и обтягивают полиэтиленом».

По пути встречались фермы с очень красивыми домиками. Особенно красочно смотрелись крыши из красного, зелёного, синего синтетического шифера.

Проезжали большое болото, наверное, километров двадцать, не меньше. В нём стояли мощные опоры, а на них сверху лежали бетонные панели. Конструкция очень дорогостоящая, трудоёмкая, но оправданная — дорога сделана на века. Вот бы наших камчатских газопроводчиков привезти туда и показать, как надо строить дороги!

По пути встречались и автостанции с прекрасно оборудованными площадками. Много столов, скамеек, где удобно отдохнуть, поесть, туалеты с проточной водой, умывальники. Есть и киоски с недорогими сувенирами.

Очень продуманным оказался подъём дороги. Мы незаметно поднялись на большую высоту и как-то не ощутили этого.

По приезде в Иокогаму нас уже ждал «Хабаровск». Через пару часов после посадки под лоцманской проводкой мы отошли от причала. Кроме нас, на борту имелись иностранные туристы. Наш путь

лежал в Находку, оттуда — во Владивосток, а из Владивостока на самолёте в Петропавловск.

После нас в Осаку перегоняли пароход «Щорс». Мы получили приветы от агента В. В. Яно и хозяйки гостиницы «Фукуя». Радостно было сознавать, что нас не забыли. Значит, мы оставили о себе приятное впечатление.

А больше всего нас поразило бережное отношение японцев к земле, к природе, которого нам крайне не хватает...

Встреча во Владивостоке

Она произошла примерно в 1973 г. Я был капитаном транспортно-холодильного судна «Паратунка». Во Владивосток мы доставили из Усть-Камчатска свежемороженого лосося. Надо сказать, что рейс во Владивосток, да ещё в сентябре, для моряка, наверное, самый желанный: в это время года в Приморье стоит прекрасная погода, уже нет такой изнуряющей жары, какая бывает летом, рынок полон свежих овощей и фруктов.

Погода на переходе стояла очень хорошая. По приходе мы несколько суток ожидали выгрузки. Но, наконец, она закончилась, и мы быстро загрузились. Оставалось взять отход. А это, как правило, связано с хлопотами. Надо, чтобы все судовые документы находились в полном порядке, были откорректированы карты и пособия по кораблевождению. После этого пришедший на оформление отхода дежурный капитан портнадзора ещё и объявит учебные тревоги. Немаловажную роль играло то, какой придёт человек — придиричивый или нет.

Наконец к трапу подошёл дежурный капитан портнадзора — рослый, с крупными чертами лица человек, очень сильный физически: из рубашки с короткими рукавами выпирали упругие мускулы. Представился Валентином Ивановичем Бурмакиным.

При проверке судовых документов он уточнил: «Кто судовладелец?» Я ответил, что Камчатрыбфлот, бывший АКОфлот. При этих словах лицо его изменилось.

— А вы знаете, — сказал он мне, — я ведь до войны работал в АКОфлоте. С 1938 г. был капитаном. В то время в АКОфлоте трудилась группа молодых капитанов — Владимир Зеньков, Павел Киселёв, Сергей Пронин. Я командовал судами «Чавыча» и «Большой Шантар».

Он стал меня спрашивать про старых моряков, кого я знаю, стал называть фамилии. Я его спросил, помнит ли он Карла Карловича Берга. На что он мне ответил:

— Ну, как мне его не помнить! Ведь он был у меня старшим помощником на пароходе «Большой Шантар», легендарная личность. Шли мы через пролив Лаперуза во Владивосток. Погода стояла прекрасная, Карл Карлович начал рассказывать, как он в 1912 г., будучи матросом барка «Процион», проходил мыс Горн. А я родился в 1912-м, то есть, в том году, когда Карл Карлович уже окончил Владивостокское училище дальнего плавания. Мне даже стало стыдно, что у меня в подчинении штурман, годящийся мне в отцы. К тому же Карл Карлович отработал около пяти лет в английском торговом флоте, прекрасно знал английский язык и имел рабочий диплом, как и я, капитана дальнего плавания. Но время было такое, что по Союзу только что прошли чистки 1937—1938 годов. Многие ложились спать и не знали, проснутся наутро свободным человеком или нет.

У меня всё шло хорошо до того рокового зимнего дня 1943 г. Снялся я на «Большом Шантаре» на ремонт в США. Но в крошечной ночной тьме во время пурги вылетел на камни мыса Северо-Западный на Командорских островах. Пароход остался на камнях. А меня судили, дали большой срок. Но потом его уменьшили, отправили на фронт в действующую армию. Воевать долго не пришлось: и война шла к концу, и я получил ранение. Был комиссован, меня демобилизовали. В АКОфлот я не вернулся. Поработал несколько лет в Приморье, а потом поступил в Сахалинрыбпром капитаном на СРТ. Осваивали дальний район. Ну, а сейчас здоровье уже сдало, работаю в порнадзоре. Выход в море врачи задробили окончательно...

К концу беседы я заметил, что у Валентина Ивановича на глазах заблестели слезы.

Надо было провести учебные тревоги. А в этом рейсе в палубной команде трудились пять матросов — учащих последнего курса Петропавловской мореходки. Ребята толковые, как на подбор, свои обязанности знали хорошо, на все вопросы отвечали без запинки.

— Ну что, капитан, я вижу, что команда у вас свои обязанности знает. Я доволен, — сказал Бурмакин. — Выход в море вам разрешаю. А ещё — спасибо за беседу. Вспомнил я многое — свои молодые годы, общих знакомых. Многих уже сейчас нет в живых... Передавайте привет всем, кто меня ещё помнит.

...Прошло несколько лет. Я получил путёвку в дом отдыха в Садгороде, под Владивостоком. Один отдыхающий оказался работником Владивостокского морского рыбного порта. Я спросил, работает ли ещё Валентин Иванович Бурмакин. Тот ответил, что его недавно схоронили...

Капитан и уборщица

Александра Ивановича я знал давно, с конца Великой Отечественной войны. Начинали вместе с матросов второго класса, как и положено послевоенным мальчишкам. Благодаря своему упорству и энергии он окончил учебно-курсовой комбинат, а впоследствии — и среднее мореходное училище. Командовал небольшими судами, но сумел поплавать и за границу. Среди моряков пользовался заслуженным уважением и авторитетом.

По работе ему приходилось сталкиваться с судовой уборщицей Зиной — женщиной крупного телосложения, обладавшей зычным голосом. При случае она была не прочь пропустить стопку водки. В конфликты с Александром Ивановичем ей вступать не доводилось, но ему порой приходилось ставить Зину на место. Но кто бы мог подумать, что когда-нибудь Александру Ивановичу придётся быть у Зины в подчинении. Это казалось абсолютно нереальным. Но жизнь есть жизнь, она иногда выкидывает такие фортели, что и нарочно не придумаешь.

В 1983 г. Александру Ивановичу исполнилось пятьдесят пять лет, пришлось уйти на пенсию. Плавать дальше стало тяжеловато, и решил он построить себе дачу и отдыхать на природе, как говорят, от трудов праведных.

Уборщица Зина уволилась с флота года на три раньше и поступила куда-то в воинскую часть. К этому времени как раз вышло постановление правительства, по которому пенсионеру, отработавшему три года после выхода на пенсию на должности рабочего, вахтера или матроса, доплачивалось к имеющейся пенсии по десять рублей за каждый год.

Используя причитающийся после ухода на пенсию трёхмесячный отпуск, Александр Иванович стал подыскивать более или менее подходящую работу. Как-то повстречавшийся старый знакомый сказал ему: «Я тебе подскажу такое место, которое ты ищешь. Нужны вахтёры в одну войсковую часть. Дежурство сутки через трое, с правом четырёхчасового сна, в тёплом помещении. Тебя, как человека непьющего, пожилого и серьёзного, возьмут с превеликим удовольствием. Если ты не против, то я туда позвоню, у меня там работает знакомый кадровик».

Пришёл Александр Иванович в эту часть. Женщина-кадровик проводила его к начальнику военизированной охраны. Тот ввёл его в курс дела, в общих чертах рассказал круг обязанностей. Должность его называлась «стрелок военизированной охраны». Осталось сдать

экзамен по уставу караульной службы, в том числе и по владению оружием, так как стрелок заступает на дежурство, вооружённый пистолетом Макарова. Часть несла дежурство в нескольких местах от Дома флота до Богородского озера на складах, в мастерских.

Служба оказалась неутомительная. Надо было вести немудрёный журнал, проверять путёвки у выезжающих машин, отвечать на телефонные звонки начальства. Кроме того, мыть пол шваброй, заматывать мусор возле сторожевого помещения. Знакомство с коллективом прошло благополучно. Работали там и несколько бывших мичманов военного флота.

Такая служба оказалась для Александра Ивановича не в тягость. На дежурство заступали три вахтёра в одну смену. Один из них был старшим, так и звался: «старший стрелок». Два остальных несли дежурство на объектах, сменяя друг друга.

Но однажды, заступив на дежурство, Александр Иванович был несказанно удивлён, когда в помещение вошла Зина — та самая — и сказала: «Здравствуйте! Я ваш старший стрелок. Прошу любить и жаловать! Что, удивились, Александр Иванович? Я была в отпуске. Дальше будем работать вместе».

Обалдевший от такого поворота событий, Александр Иванович еле пришёл в себя. А потом поменялся график дежурств, и ему приходилось сдавать смену Зине. Теперь порой не обходилось без её язвительных замечаний: «Грязновато тут у вас!» — и подобных. Шутки шутками, а пришлось Александру Ивановичу, капитану дальнего плавания, быть в подчинении у своей же уборщицы!

Зина вошла во вкус и даже стала вводить рационализацию. Однажды принесла на пост деревянные часы с циферблатом. На удивлённый вопрос Александра Ивановича, что это за чудо, Зина ответила, что это автоматический контролёр. Она приколотила это громоздкое сооружение к стене склада и позвала своих озадаченных подчинённых: «Вот, объясняю вам принцип автоматического контролёра. Пост состоит из четырёх складов. На каждом будут прибиты к стене эти деревянные часы. Вы обходите склады и на каждом переводите стрелки часов на начало часа. Если вы проспите, то, соответственно, стрелки часов не переведёте, и это сразу будет заметно. Оправдаться вы уже не сумеете».

Не думал и не гадал Александр Иванович, что может попасть под удар. Ехал как-то он с дачи на смену. Пост на этот раз был у него на Садовой, расстояние от 10-го километра приличное. Хотя и приехал он на 10-й, на автостанцию, с большим запасом времени, но уехать оттуда сразу не смог — автобусы не ходили. Водители

объявили забастовку, не работали и таксисты. Еле-еле на попутной машине добрался Александр Иванович до своего поста, опоздав на целый час! Пришлось получить выговор от Зины за опоздание. Вот уж где она отыгралась! Отчитывала солидного капитана как мальчишку...

Так прошли три года службы Александра Ивановича в военизированной охране. Но оказалось, что всё это было впустую: изменилось пенсионное законодательство и заработанные десятки при начислении пенсии учитывать не стали.

Вот такие интересные вещи случаются в жизни.

Китель с капитанского плеча

Лет тридцать назад одно из старых судов Камчатрыбфлота поставили во Владивостоке на ремонт в бухте Диомид. Капитаном на нём был весьма уважаемый, интеллигентный человек, звали которого Александром Осиповичем. Был он очень бережливым и хозяйственным.

У каждого из нас наступает момент, когда привычная вещь изнашивается и её надо выбрасывать. Но выбрасывать жалко, да и оставить нельзя — мешает. Так получилось и у Александра Осиповича. Старым стал у него китель. И решил он от него избавиться. Поскольку Александр Осипович был мужик с юмором, то позвал машиниста и сказал ему: «Царь Иван Грозный наградил Ермака за верную службу собольей шубой со своего плеча. Но поскольку я соболей не имею, то дарю тебе этот китель. Будешь носить его на подвахту. А чтобы нашивки тебя не смущали, то спори их».

Машинист остался подарком очень доволен, рад был и Александр Осипович, что сделал доброе дело.

После получения зарплаты машинист (назовём его Андрюша) решил сходить в питейное заведение. Но поскольку у него из одежки ничего хорошего, кроме капитанского кителя, не было, он его и надел. Нашивки спарывать не стал — решил пофорсить.

Где он колобродил ночью, никто не знает. Под утро, вдребезги пьяный, еле добрался до проходной будки и свалился в бурьян, в канаву. Дежурившая на проходной женщина-стрелок военизированной охраны оставила его на месте, так как дело было летом и ничто ему не грозило. Но в нашивках она немного разобралась и посчитала, что мертвецки пьяный человек в кителе есть не кто иной, как капитан парохода. Идущему на вахту штурману

она сказала: «Заберите своего капитана из канавы, — и сокрушённо добавила: — Это ж надо, при такой большой должности и так пить!»

Интересно, икалось ли Александру Осиповичу в этот момент?

Борец с потерями тепла

В 1947 г. пароход «Сима» стоял на Западной Камчатке под выгрузкой. Третий механик Иван Игнатьевич Крайнов, державший в руках какую-то деталь, неожиданно спросил нас, двух матросов: «Вы знаете, что это за штуковина?» Мы дружно ответили, что не знаем. Тут к нам подошёл старший механик Пётр Степанович Колесников, с интересом прислушался к разговору и тоже вступил в беседу.

Надо сказать, что Пётр Степанович был механик-универсал первого разряда, по тем временам редким специалистом. Когда-то даже преподавал в морском техникуме, кроме этого имел богатейшую флотскую практику. Довелось ему в 1937 г. в должности старшего механика принять из новостроя в порту Кобе, в Японии, танкер «Максим Горький». Долгое время это был единственный танкер в Камчатрыбфлоте.

Но вернёмся к нашей «штуковине».

— Это, ребята, очень важная деталь парового котла, — сказал нам Колесников. — Она называется «подрывной клапан». При повышении давления в котле выше допустимого этот клапан автоматически срабатывает и выпускает излишки пара в атмосферу.

— А для чего это нужно? — спросили мы.

— Это нужно для того, чтобы предотвратить, например, взрыв котла.

— А бывали ли взрывы котлов на судах?

— Да, бывали. Эти аварии сопровождались большими разрушениями с человеческими жертвами.

Рассказчиком Пётр Степанович был великолепным, и мы, молодые ребята, с удовольствием слушали его повествование:

— Человечество решило поставить заслон этим ненормальным явлениям. Поэтому во всех странах, имевших флот, были созданы классификационные общества. В Англии — Регистр Ллойда, во Франции — Бюро Веритас, в России — Русский Регистр. Выработали правила постройки морских судов. Перед проектированием составляется техническое задание, в нём оговаривается, что хочет иметь заказчик. В первую очередь, для чего предназначается судно,

для перевозки какого груза — генерального или жидкого. Где оно будет работать, между какими портами — в тропиках или в Заполярье. Если в Заполярье, то оно должно иметь усиленные ледовые подкрепления. Но есть и общие требования.

Например, у пассажирского судна должны быть хорошая скорость хода, удобные и уютные пассажирские помещения, спасательные средства и многое другое. У аварийно-спасательного буксира нужно предусматривать мощную машину, водоотливные средства и прочее.

Мы не удержались и задали вопрос:

— Как же можно у ещё не построенного судна узнать скорость и другие технические данные?

На что Пётр Степанович отвечал так:

— Проектированием и постройкой судов занимаются инженеры-кораблестроители. Одним из талантливейших специалистов был Алексей Николаевич Крылов. Он внёс большой вклад в науку кораблестроения. Много ценного добавил и адмирал Степан Осипович Макаров. По его чертежам в давнее время был построен первый мощный ледокол «Ермак», родоначальник русского ледокольного флота. К настоящему времени человечество уже накопило большой опыт постройки и эксплуатации судов...

Мы с превеликим удовольствием прослушали увлекательный рассказ Петра Степановича, который произвёл на нас, молодых ребят, большое впечатление. Но не думали мы тогда, что можем когда-нибудь стать свидетелями взрыва котла. Хотя, может быть, слово «взрыв» и не совсем точно характеризует нижеследующую историю. Но начну по порядку.

В 1952 г. из новостроя прибыл СРТ под заводским номером 345. Судно, как говорят, попало в хорошие руки. Первое время старпомом на нём был Михаил Григорьевич Чекаленко, а потом он стал его капитаном. За хорошую работу и выполнение государственного плана по добыче рыбы по решению Хабаровского крайкома комсомола судну присвоили название «Тихоокеанская звезда». Несколько лет оно находилось в Тралфлоте на хорошем счету.

Как известно, на каждом судне с момента постройки решается и вопрос отопления его помещений. Для этой цели в корме траулера установили паровой котёл, работавший на жидком топливе. Он обогревал кормовую надстройку и баню. Носовые кубрики отапливали водой, нагреваемой угольным камельком.

На камельке стояли водомерное стекло и термометр, показывавший температуру воды в системе. Поскольку камелёк имел прими-

тивное устройство, то для него не потребовалось подрывного клапана. Его роль выполняла труба небольшого диаметра, выведенная из корпуса камелька и шедшая к носовой тамбучине. При повышении температуры воды, находившейся в системе, она вытеснялась и вытекала на палубу. На конце трубы приварили устройство, напоминавшее воронку. Систему пополняли водой из форпика при помощи ручного насоса, называемого альвейером.

Эта система отопления, бесхитростная и сооружённая немцами, работала исправно и нареканий не вызывала. Но продолжалось это до тех пор, пока не появился русский умелец-самоучка. Им оказался третий механик, в чью обязанность входило следить за работой камелька. Поддерживали огонь в нём вахтенные матросы.

Поскольку из выведенной трубки часто шёл пар, третий механик решил бороться с потерями тепла. Но весьма необычным способом. Недолго думая, он просто забил в трубку деревянный чоп. И всё, проблема с выходящим паром решилась!

Как на грех, в этот раз для отопления получили высококалорийный уголь. Вахтенные матросы оказались ребятами добросовестными и шуровали вовсю. В результате нарушения воду из системы упустили, а подкатать её альвейером не догадались. Выйти из системы пар не мог, так как в трубку был забит чоп. Случилось то, что и должно было случиться. Камелёк оказался совершенно без воды и раскалился.

Заступивший на смену новый вахтенный матрос решил подкатать в систему воду. Как только она попала на раскалённые стенки камелька, моментально произошёл взрыв. В результате взрыва были повреждены переборки и пострадали трое моряков: получили ушибы и переломы рук. Судно оказалось выведенным из эксплуатации на несколько суток.

Начальником механико-судовой службы Тралфлота был механик первого разряда Соколов (его имя и отчество я, к сожалению, забыл). По его инициативе были разобраны причины этой аварии. Соколов обратился к непосредственному виновнику — третьему механику: «Зачем ты забил в трубку чоп? Ведь это и стало причиной беды!» Но третий механик оказался настырным и упрямым. Вместо признания вины он сам пошёл в наступление: «Вы тут ходите все теоретики, а я практик, и я при помощи забитого чопа боролся с потерями тепла!»

В конце разбора Соколов высказался так: «Молодой человек! Убедить в обратном я вас не могу, поэтому спорить с вами я не буду. Комиссия сделает необходимые выводы».

Решение комиссии было однозначным: авария произошла из-за грубого нарушения правил эксплуатации камелька. Третьего механика, как виновника, разжаловали до моториста сроком на полгода...

Вот такие происшествия случаются из-за, мягко говоря, недалёкости некоторых «умельцев». Причём в этой истории поражает ещё и упрямство механика, которого даже произошедшая авария не убедила в том, что практика с теорией не расходится и что элементарные законы физики нельзя исправлять при помощи деревянного чопы.

Преступление и наказание

Эта история произошла в 1951 г. в Усть-Камчатске. Мы стояли на рейде. Капитан послал меня по делам службы в контору Усть-Камчатского торгового порта. Управившись с делами, время до отхода попутного катера на рейд я коротал на базарчике. Там толкались моряки со стоявших на рейде нескольких финских парусно-моторных шхун Камчатрыбфлота. Их направили перевозить ящичную клёпку по восточному побережью Камчатки.

Вездесущие сыны Кавказа сумели соорудить на пяточке возле базара винный киоск. Торговля шла бойко. Продавалась какая-то красноватая бурда под названием «виноградное вино». После употребления этой жидкости наутро страшно болела голова, а желудок напоминал действующий вулкан. Люди были вынуждены пить этот суррогат, так как ничего лучшего в комбинате совершенно не было.

Возле киоска встретил двух знакомых штурманов — старшего и второго помощников капитана одной из шхун, Кирилла Г. и Николая С. После взаимных приветствий стали интересоваться, как идёт служба, давно ли находимся здесь, делиться дальнейшими планами. Оказалось, что они сделали уже три рейса в Корф, здесь пробудут до глубокой осени, а с наступлением холодов волей-неволей начальство отзовёт в порт, так как корпус у шхуны деревянный, для работы во льдах непригодный.

— А кто у вас капитаном? — спросил я.

Капитаном оказался наш общий знакомый Павел Романович А.

— На рейд добираться будем на восемнадцатичасовом катере?

— Да нет, — ответили ребята. — Мы на борт не торопимся. Погрузки ещё на сутки, нам об этом сказали в порту. Так что ночь проведём у девчат в бараке.

Признаться, меня эта вольность до некоторой степени удивила. И сам по себе напросился вопрос:

— А Павел Романович с вас стружку не снимет? Ведь он мужик-то крутоватый.

И получил неожиданный ответ:

— Это он раньше стружку снимал, а теперь мы её с него снимаем! Меня это признание ещё больше удивило:

— Что-то непонятно, как же это вы поменялись ролями?

— Если приходилось работать на одном судне с Павлом Романовичем, то знаете, что этот человек нечист на руку. Вот на этом он и попался. Мы в двух первых рейсах брали пассажиров, понемногу, человек по двадцать. Ну а Павел Романович начал торговать билетами. Задачу решал просто: на клетчатом листке ставил судовую печать, а сверху писал слово «Билет» и ставил сумму. На этом мы его и поймали. Он что-то на нас зашумел, но мы быстро его поставили на место: «Будешь шуметь, сейчас же сообщим о твоей незаконной торговле липовыми билетами. Деньги за билеты в судовую кассу не оприходованы, получишь срок минимум пять лет»...

Вот так Павел Романович с опозданием понял, что попал в ужасное положение. Мне раньше приходилось плавать с ним на одном пароходе. Я был третьим помощником, а он вторым. Водились за ним эти грешки. То он умудрялся найти где-то устаревшие билеты, то занимался завышенным подсчётом лебёдочных работ, получал наличные деньги и клал себе в карман. Комсостав, конечно, догадывался о его художествах, но куда следует не сообщал. За подобные вещи в то время карали очень строго. За пару кирзовых сапог, украденных из трюма, двум молодым матросам дали по десять лет тюрьмы и по пять лет поражения в правах, как за групповое воровство.

Но, очевидно, у нашего героя воровство было заложено в генах. Несмотря на суровые меры воздействия, человек всё же идёт на подобные поступки. Но здесь Павел Романович получил такую кару, до которой не мог додуматься ни один прокурор. Два его штурмана стали, как говорят, ходить на головах. По приходе в Усть-Камчатск они без разрешения капитана уходили на берег и находились там до окончания погрузки. Павел Романович сидел как мышка. В душе он наверняка проклинал самого себя. Надо было поделиться с ними, чтобы возникла круговая порука. Но он этого сделать не догадался. Теперь оставалось только одно — нести этот крест до конца рейса. И вот в конце октября рейс всё-таки закончился. Шхуна пришла в Петропавловск. Два штурмана ушли на берег и не приходили на борт целую неделю. Вахту нёс сам Павел Романович. А спустя несколько дней ребята взяли отгулы. День,

когда капитан выдал им на руки аттестаты, наверное, был самый счастливый в его жизни.

Вскорости Павел Романович уволился из Камчатрыбфлота и перешёл в Камчатское пароходство, где и проработал до самой пенсии. Несколько лет тому назад во флотской газете прочитал, что на 73-м году жизни Павел Романович скончался. Скончался и его бывший старпом Кирилл Г. Изредка вижу бывшего второго помощника Николая С.

...Вот такая история о «преступлении и наказании». Наказании, которого не найдёшь ни в одном уголовном кодексе. Павел Романович прекрасно знал, что в любую минуту мог загудеть в тюрьму. Ходить в течение нескольких месяцев под дамокловым мечом — кара, хуже не придумаешь. О таких людях, нечистых на руку, как-то образно сказал А. И. Солженицын: «Есть бог на небе — он долго терпит, но больно бьёт». Так боженька слегка ударил и Павла Романовича. Правда, не больно, а так, для острастки...

Свинья от капитана

В ходе промышленного освоения побережий Камчатки и Чукотки возникла необходимость захода судов в устья рек. Это сулило немалую выгоду: сокращалось время на грузовые операции, к тому же обработка в спокойной реке была безопасной.

Сначала в эти реки (Камчатка, Большая, Пахача и другие) суда проводили, как правило, капитаны флота рыбокомбинатов. Например, в 1948 г. с парохода «Якут» мы выгружали соль в Анадыре. Нужно было пополнить запасы пресной воды. Нас взял под проводку капитан флота здешнего комбината, провёл вверх по реке, где была чище вода. Забункеровавшись, мы снова спустились вниз по течению, на прежнее место якорной стоянки. За эту лоцманскую услугу из судовой кассы капитану флота выплатили пятьсот рублей. Оклад матроса в то время был шестьсот пятьдесят рублей.

Потом стали назначать на должности лоцманов наиболее способных и хорошо знающих фарватер реки и устье капитанов катеров. Ну а создание портпунктов позволило этот вопрос отрегулировать окончательно.

История, о которой я хочу рассказать, произошла лет сорок тому назад. Я командовал транспортно-холодильным судном «Мизар» Камчатрыбфлота. Мы подошли на рейд Усть-Хайрюзово. Стоял июнь, хорошо шла корюшка. Грузили её со льдом в деревянные ящики.

Когда мы встали на рейд, на борт прибыл капитан флота и предложил услуги лоцмана по заводке судна в реку. Он в общих чертах обрисовал условия проводки. Объяснил, что фарватер обставлен железными бочками, так как оградить его буями с топовыми фигурами, как положено, нет возможности — таких буёв нет в наличии. Заявил, что фарватер знает хорошо и безопасную проводку гарантирует. Поскольку заход в реку — дело серьёзное, я запросил начальника службы мореплавания Владимира Ивановича Афанасьева дать «добро» на изложенных условиях.

Ответ пришёл в течение часа. Радиограмма была короткой и ясной: «Заход в реку разрешаю при наличии государственного лоцмана и штатного ограждения». То есть буи должны быть заводского изготовления. А у капитана флота мало того, что диплома лоцмана нет, так ещё и вместо буёв — железные бочки. И читать радиограмму между строк можно было так: в случае посадки судна на грунт мне придётся отвечать целиком и полностью самому, так как условия проводки не соблюдаются. Но капитан флота убедил меня, и я решил всё-таки рискнуть.

Надо отдать должное капитану флота — фарватер он знал действительно хорошо. Зашли мы в реку, как говорят, без сучка и задоринки. За время проводки ни разу не коснулись грунта. Погрузку закончили за трое суток. Но неприятности начались после и там, где их ожидать было невозможно.

После окончания погрузки я пошёл домой к капитану флота, чтобы пригласить его прибыть на борт и следовать на выход. Жил он в частном доме. Во дворе я увидел котёл, в котором на костре грелась вода.

Ответом на моё приглашение капитан меня огорчил: «Капитан, я идти не могу. Я договорился с рыбоопом, должен зарезать свинью и сдать её ему в столовую. Уже пригласил мясника».

Что было делать? Не выходить сейчас — значит потерять время и ждать следующий прилив. А это будет суточный простой со всеми вытекающими последствиями. И виноват буду я.

«А вывести вас может капитан кавасаки, — сказал незадачливый «лоцман». — Он сейчас должен с приливом выходить на остров Птичий. Он тоже фарватер знает хорошо».

Надо сказать, что фарватер там узкий, для определения места судна надёжных ориентиров нет. К тому же я совершенно не был знаком с капитаном кавасаки и не знал его деловых качеств.

Возмущён поступком капитана флота я, конечно, был сильно. Это было, по сути, настоящее предательство. Но, как оказалось,

капитан кавасаки фарватер действительно знал хорошо, и вышли из устья реки мы тоже удачно. С плеч как будто свалилась гора. Однако неприятных минут я пережил предостаточно. И дал себе зарок, что ноги моей больше в Хайрюзово не будет.

Стоит отметить, что высота прилива в северных реках очень большая. В таких, как Пенжина, она достигает семи, а в Хайрюзово и Тигиле — четырёх метров. Так что можете себе представить нашу ситуацию. Мы оказались, действительно, как в капкане.

А по приходе в порт я получил основательную выволочку, правда, устную, от начальника службы мореплавания В. И. Афанасьева. Вывод его вкратце был такой: «Не стоит идти на неоправданный риск. В случае посадки судна на грунт могли несколько дней не сойти с мели из-за убыли воды и свежая рыба могла прийти в негодность. А это большие убытки. Так стоит ли рисковать?»

Надо сказать, что сейчас условия плавания в реке Хайрюзовой существенно улучшились. В устье поставлен радиолокатор. Так что работники портнадзора могут проводить плавадиницы в любое время дня и ночи.

Копчёная «Пикша»

Если мне не изменяет память, то в 1966 г. мы находились в ремонте возле плавамастерской «Фреза». Рядом с нашим бортом стоял СРТ «Пикша» (пикша — это название неказистой промысловой рыбы, наподобие наваги). Его построили в 1951 г., и пришло оно в Тралфлот ещё без названия, под заводским номером 386. Первым старпомом, а затем капитаном на нём был Михаил Григорьевич Чекаленко.

Судно, как говорят, попало в хорошие руки, экипаж подобрался дружный и работающий. Прославилось высокими уловами, и, как результат, по решению Хабаровского крайкома комсомола этому номерному СРТ присвоили имя «Тихоокеанская звезда», так называлась в то время газета дальневосточных комсомольцев.

Прошло несколько лет. Из новостроя стали поступать суда с более мощными силовыми установками, новейшими электронavigационными приборами, а старые траулеры, вроде упомянутого, сразу оказались в тени. Кому-то из высоких начальников пришла мысль поменять название «Тихоокеанская звезда» на что-нибудь попроще, уж больно не соответствовал неказистый вид судна такому громкому имени. И меняли на «Пикшу».

Но вернёмся к началу моего рассказа. В 1966 г. «Пикша» по окончании ремонта готовилась к выходу на рейд для проведения

ходовых испытаний и предъявления Регистру. Мы тоже были почти готовы к выходу. За день до этого покрасили белилами надстройку и в светло-шаровый цвет — корпус.

В то время выход из ремонта был событием. В эти дни всё управление флота, как говорят, «стояло на ушах». На борт в помощь капитану и старпому, как правило, присылались флагманские специалисты. Так случилось и на этот раз.

Всё шло нормально, пока механики в машине на «Пикше» не запустили паровой котелок, работавший на жидком топливе. То ли из-за того, что котелок был холодный, то ли по другой причине, но из выхлопной трубы повалил густой чёрный дым, и понесло его на нашу белоснежную надстройку. Выходит, наш труд по покраске пошёл насмарку. Дело в том, что эту прилипшую копоть и зубами не отдерёшь, тем более лёгшую на свежую краску. Сразу же с нашей стороны посыпались просьбы на «Пикшу» потушить котелок. Но там нас никто слушать не стал, и котелок продолжал отчаянно дымить.

Терпению нашему пришёл конец, и мы решили наказать виновников. Боцман Драганов получил команду забить дымящую трубу деревянным чопом. Он быстро нашёл круглый кусок дерева и тряпку, за считанные минуты забрался с кувалдой по скобтрапу на кожух дымовой трубы «Пикши» и вколотил в неё чоп.

Сразу же из машинного отделения повалил густой едкий дым. Догадаться о том, что была забита чопом именно труба, естественно, никто на «Пикше» не мог. Через несколько минут из машинного отделения начала форменным образом на карачках выползать машинная команда. Выползали, естественно, с матерком. Наконец кто-то из механиков догадался перекрыть подачу топлива на котелок. Через несколько минут «Пикша» вышла на рейд. Стали выяснять, почему дым пошёл в машинное отделение, и с удивлением вытаскивали из трубы чоп. Кто его забил, приходилось только догадываться. Ну а мы, естественно, признаваться не стали.

Вот так мы проучили безалаберных механиков с дымящей трубой. А если читателю интересно, что стало с «Пикшей» в дальнейшем, могу сказать, что через несколько лет её порезали на металлолом, и многие не догадывались, что это когда-то была «Тихоокеанская звезда»...

Про историю присвоения названий морским судам надо сказать особо. С первых дней установления советской власти большевики стали давать судам и даже городам имена своих товарищей по партии. Одним из первых стал небольшой городок Троцк, названный по

имени Льва Троцкого, одного из главных большевиков. Правда, по картотеке жандармского отделения царской охраны его истинное имя было Лейба Давидов Бронштейн. Ещё пример — четыре линейных ледокола получили названия «Ленин», «Иосиф Сталин», «Каганович» и «Молотов». Также имена партийных вождей несли танки, паровозы и многое другое. Ещё были морские суда с названиями «Николай Ежов», «Генрих Ягода» и другие — они принадлежали Дальстрою, организации могущественного НКВД.

Приходило время, всех этих наркомов внутренних дел расстреливали, а их имена уходили в небытие. Соответственно, приходилось переименовывать и корабли.

Вот что рассказывал мне один старый моряк Каспийского пароходства. Он работал в Волготанкерном флоте. Там имелось судно «Иосиф Сталин». Техническое состояние его было неважное, поэтому работать на него моряки шли неохотно. Как-то недовольный вновь назначенный на него моряк послал это судно «на три буквы». Естественно, он имел в виду пароход. Но его слова расценили иначе и посчитали, что он послал именно вождя. Парня обвинили по 58-й статье, и схлопотал он десять лет лагерей.

Присваивали судам и имена деятелей компартий братских стран: Отто Гротевоя, Вильгельма Пика, Хо Ши Мина, Вайяна Кутурье и многих других.

Сейчас порядок присвоения названий судам в корне изменился. На пользу это или во вред, пусть судит читатель.

Кустарь-беспатентщик

Давно это было, лет сорок тому назад, а то и больше. Потребовалась мне хорошая ножовка. В магазине такими вещами в то время не торговали, очевидно, не присылали заводы-изготовители. Как-то в беседе сослуживец подал мне мысль: обратиться за помощью к кустарю-умельцу, жившему на одной с ним улице. Фамилии он его не знает, а знает, что известен он как Серёга-Американец. На вопрос, почему получил такое прозвище, товарищ ответил, что Серёга раньше был моряком, и из Америки привёз красивую меховую куртку-«канадку» жёлтого цвета. Щеголял в этом великолепии на зависть всей улице, поэтому и получил такое прозвище.

Город в то время был сравнительно небольшим, я быстро пришёл на улицу Партизанскую и стал искать Серёгу. Первая же встречающаяся женщина указала мне его дом. На мой вопрос, как его

имя-отчество, она ответила, что не знает, а зовут его здесь все Серёга-Американец.

Подойдя к указанному дому, я увидел во дворе чистившего снег голубоглазого мужчину со светлыми волосами. На мой вопрос, где живёт Серёга-Американец, он, улыбаясь, ответил, что это он и есть. Разговорились. Он был человеком словоохотливым. Оказалось, что он — старый моряк АКОфлота, начинал кочегаром второго класса, через несколько лет стал машинистом. До механика дослужиться не смог — помешала слабая грамотёшка.

Рассказал, на каких судах работал, с какими капитанами. Особенно ему запомнился рейс в 1944 г. на пароходе «Эскимос». Вышли зимой из залива Корф в США, в Портленд. Шли туда долго, штормило, уголь был очень плохой, поэтому приличной скорости развить не могли. После постановки в завод постепенно освоились, подружились с рабочими-судоремонтниками, заходили к ним в гости. Уровень жизни у американцев был, конечно, высокий, зарплата хорошая.

Командовал пароходом К. К. Берг. Этот рейс для него закончился неудачно: с парохода сбежал кочегар. В то время за такие происшествия наказывали строго. Берга сняли с должности и направили из Америки домой, в Советский Союз. Вся команда, конечно, сочувствовала Карлу Карловичу.

«Стояли мы в ремонте пять месяцев, — рассказывал Сергей. — За это время я постарался приобрести наборы ключей и столярных инструментов. Прошло несколько лет после прихода из Портленда, я женился и решил осесть на берегу. Нашёл место кочегара в больнице. Работа нетяжёлая — сутки через трое. Но я стал плохо себя чувствовать. После суточного отдыха от дежурства в течение следующих двух суток не знал, куда деться от безделья. Решил устроить мастерскую, чтобы чем-нибудь заниматься. Сзади дома перегородил помещение размером три на два метра и вставил большое окно. Получилась светлая и удобная мастерская. Там поставил столярный верстак и старый кухонный стол. Дальше дело у меня пошло как по маслу.

В то время все дома на нашей улице отапливались берёзовыми дровами, известными под названием “колбаны”. Расколоть их было сущим мученьем, поэтому каждому жителю нужно было иметь хорошую пилу, топор и колун. А поскольку этот инструмент тупится, то нужен был и мастер по заточке. Обзавёлся я электрическим наждаком и по случаю приобрёл станок по насечке зубьев для пил и ножовок. Приходилось делать и топорища, благо берёзовых поленьев хватало с избытком. Оцугимого дохода это мне не приносило,

работа, по сути дела, была копеечная. Но благодарные жительницы порой приносили и пол-литра. А это в то время был дефицит.

Беда пришла неожиданно. Однажды ко мне пожаловали участковый милиционер, председатель уличного комитета и сотрудница горфинотдела. Они заявили, что им поступили «сигналы», что у меня оборудована мастерская, и я работаю как кустарь-беспатентщик. Работница горфинотдела мне предложила оформить документы на производство и купить патент в финотделе горисполкома. Меня это страшно возмутило. Я завёл их в мастерскую. Показал им устройство для насечки зубьев, состоявшее из пуансона и матрицы и умещавшееся на ладони. Со злости я выбросил его в сугроб и заявил, что производство самоликвидировалось, потому и нужда в регистрации и оформлении патента отпала сама собой.

Наступило лето, растаял снег. Нашёл я на огороде своё устройство и принёс в мастерскую. Сейчас помогаю хорошим знакомым — точу топоры и при нужде насекаю зубья на пилы».

Вот так и закончил свой рассказ старый моряк Серёга-Американец, чуть не пострадавший от ретивых служителей закона. «Весёлое» тогда было времечко, когда поэтов судили за тунеядство, портних, шивших платья соседкам, и таких вот кустарей, как Серёга, — за спекуляцию.

...Прошло много лет. Дома в этом районе давно снесены, жители разъехались. Потерял я из виду своего знакомого Серёгу-Американца, о чём, конечно, сожалею. Жив ли сейчас «кустарь-беспатентщик», не знаю.

Овощи из Пфусунга

Стояла середина августа 1962 г. Мы собирались идти с грузом на Командорские острова. Давая рейсовое задание, меня напутствовал начальник отдела эксплуатации Валентин Алексеевич Громов: «После выгрузки возьмёте груз пушнины с Командорского зверосовхоза. Указание директору Тимофею Михайловичу Кастарнову уже дано. Примите на борт двух сопровождающих — сотрудников совхоза. Они этот груз буду сопровождать до Ленинграда. Поставьте их на довольствие. Бункера до Владивостока вам хватит. Остальные распоряжения получите от нашего морского агента во Владивостоке М. В. Василенко. Бункер на обратный рейс пополните с наших судов во Владивостоке или Находке».

До Командор переход небольшой. По приходе быстро выгрузились и также быстро погрузились. На борт прибыли сопровождаю-

щие. Один — инженер, второй — мастер забойного цеха. После погрузки трюмы опечатали, выбрали якорь и взяли курс на Первый Курильский пролив.

Сопровождающие были весёлые ребята, очень довольные тем, что командировка им предстоит до самого Ленинграда. Оказывается, в скором времени там будет проводиться пушной аукцион. Мечтали хлопцы и о том, что им удастся вволю покушать помидоров и арбузов. Я хорошо понимал этих людей. Всё-таки продолжительное проживание на малонаселённом острове даёт о себе знать.

После прохождения Первого Курильского пролива нас немного потрепало штормом, но потом море успокоилось. Вот показался пролив Лаперуза. Сперва прошли мыс Анива, а потом и мыс Крильон. Рейс, конечно, был очень желанный. Конец августа и начало сентября — это самое благодатное время на Дальнем Востоке. На базарах и в овощных магазинах всё ломится от обилия овощей и фруктов, везут много арбузов с юга.

Пройдя пролив Лаперуза, легли курсом на мыс Поворотный. Когда подошли ближе к дальневосточному берегу, решили зайти в бухту Ольга подкрасить корпус, чтобы прийти во Владивосток в более приличном виде.

Бухта Ольга — одна из лучших гаваней в тех местах, совершенно укрытая от ветров. Её берега поросли густым лесом. В годы войны на случай нападения противника здесь базировался военный флот, по сути дела, там была военно-морская база. Но к моменту нашего прихода бухта была уже пуста, только в одном месте сиротливо размещался небольшой причал. После швартовки к борту подошёл начальник порт-пункта, узнал, что за судно и куда держим путь. Побеседовали с ним и выяснили, что с уходом военных наступили тяжёлые времена. Часть людей, работая у военных, обзавелась собственными домами и хозяйством. Сейчас, когда пришлось увольняться, выехать стало невозможно — некому продать дома. Вот и приходится прозябать здесь.

Прошли несколько часов нашей стоянки. Приступили к покраске. Но тут к борту подошёл пограничный катер, и начальник заставы передал, чтобы мы срочно снимались во Владивосток — это распоряжение начальника группы министерства С. Г. Гинера.

По приходе во Владивосток нас сразу же поставили под выгрузку. На борт прибыл морской агент М. В. Василенко и сказал, что постоять под погрузкой придётся около недели. Дело в том, что груз — техническое снабжение для судоверфи и механического завода будут собирать с приморских заводов — из Уссурийска

и Артёма и доставлять автомашинами. Кроме того, следует взять в Находке пятнадцать тонн лука.

Сообщению о такой долгой стоянке все обрадовались. Некоторым членам экипажа, и мне в том числе, представился случай съездить к родственникам в приморские города. А ещё все решили воспользоваться возможностью запастись овощами и фруктами. На другой день весь экипаж потащил на борт помидоры, огурцы и арбузы.

Быстро пролетела неделя, и мы снялись в Находку. Загрузились там луком и решили взять ещё овощей — чтоб семье хватило, да и родню со знакомыми не обидеть. Кто бы мог подумать, с какими приключениями мы будем добывать эти злополучные овощи!

В Находке оказался очень любезный морской агент, если не изменяет память, по фамилии Маслов. Он выделил нам автомашину. Послали команду в совхоз, расположенный в тридцати километрах от Находки. Но поездка оказалась неудачной: машина сломалась, не нашлось ящиков под помидоры. Пришлось ждать до утра. После оформления отхода сняться в рейс могли только к десяти часам. Конечно, я был сильно расстроен, что потеряли время и с овощами ничего не получилось. Но провожавший меня старый знакомый Олег Викторович Лаврентьев посоветовал:

«Здесь недалеко есть бухта Пфусунг (наверное, сейчас она уже называется иначе. — *Авт.*) Километрах в двадцати от берега стоит большое таёжное село. Мы как-то брали там овощи намного дешевле, чем во Владивостоке и Находке. Так что советую тебе зайти туда. Дорога есть, автомашину найдёте».

Сказано — сделано. Подошли к бухте Пфусунг. Высадились на берег, начали прояснять обстановку. На рейде стояло учебное судно находкинской мореходки «Секстан». Поинтересовались у них, что это за село и как туда попасть. Тут подошёл словоохотливый местный житель, разговорились. Он сказал, что, действительно, до села километров двадцать пять, дорога есть, овощи тоже там есть и цена невысокая. Тут же оказалась и машина из этого села. Быстро договорились с шофёром. Он сказал, что едет туда, будет возвращаться обратно через два-три часа и нас довезёт. Лучше и не придумаешь! Никакого подвоха от шофёра я, конечно, не ожидал.

Собрал пять человек команды и решил поехать сам. Дорога была более-менее нормальная. Часа через два добрались до села. Оно оказалось большое, дома добротные. Расположено в долине, вокруг стоит дремучая тайга. Поля обширные. Пока нашли ящики, отобрали помидоры и огурцы, время шло. Наконец поздним

вечером управились и стали искать шофёра. Нам показали дом, где он живёт. Вышедшая к нам молодая женщина представилась его женой. Но тут началось самое неожиданное. Шофёра дома не было, его жена ответила, что она не знает, где он. Пошли узнать в контору совхоза, как нам добраться до бухты Пфусунг. Дежуривший сторож ответил, что на ходу только одна машина, но и та уехала в соседнее село и будет лишь завтра. А других машин здесь нет. Может быть, подвернётся из ближайшей воинской части.

Положение было отчаянное, настроение не лучше. Да-а, запаслись овощами, ничего не скажешь!

Ночь просидели у костра. Утром, на наше счастье, подошла машина из воинской части, направлялась она в Пфусунг. Старшина и шофёр были люди приветливые и взяли нас с собой.

Добрались мы, наконец, до нашего парохода. Но тут другая неприятность. Ко мне обратился радист: «Тимофей Михайлович! Я по диспетчерской дал, что мы идём, а на самом деле мы стоим уже шестнадцать часов. Как будем давать диспетчерскую?» Ничего не оставалось делать, как послать радиограмму, что продолжаем следовать в Петропавловск и дать координаты впереди по курсу.

По приходе в Петропавловск Громов встретил меня вопросом: «Почему вы так долго шли из Владивостока в Петропавловск?» Пришлось отвечать, что всё время был противный ветер и встречная зыбь, да ещё у механика грелся подшипник, не могли держать полные обороты главного двигателя. Не мог же я ему сказать, как всё было на самом деле! В общем, кое-как выкрутился, на этом и кончилось.

Прошло два года. Я находился в сельдяной экспедиции, мы вырабатывали сельдь баночного посола. Обратил внимание на то, что сейнер, который сдаёт нам рыбу, приписан к колхозу, расположенному в бухте Пфусунг. Познакомился с его капитаном Александром Михайловичем. Как-то в разговоре я рассказал ему, как попал в таёжное село и еле оттуда выбрался. Александр Михайлович оказался уроженцем этих мест. Он мне сказал так: «Хорошо ещё, что вы так быстро выбрались. Это село таёжное, староверческое. Советскую власть там не любят. В начале 1930-х гг. их здорово пошерстил НКВД. Часть жителей расстреляли, а часть пересажали в тюрьмы. До сего времени между нами, береговыми, и ими отношения прохладные».

...Вот так мы съездили за овощами. Слава богу, «овощные» неприятности обошлись без серьёзных последствий.

«Шовиниза»

Эту историю рассказал ещё во времена моей молодости старший брат моего тестя, Лев Арефьевич Комаров. Их большая семья стала первыми поселенцами в Шкотово, перебравшись на вольные хлеба из Перми. Надо сказать, что царское правительство выделяло по сто десятин земли, включавших участок леса или ручей, тем, кто поселялся на хуторах. Вот что вспоминал Лев Арефьевич:

— Добрались мы на благодатные и богатые приморские земли только на третий год. Транссибирская магистраль ещё не была проложена, и часть пути пришлось проделать обозами. Для переселенцев выделялась отдельная земля, так называемые заимки. Наша семья занималась хлебопашеством и рыбной ловлей. В районе Шкотово была хорошая охота, росло много кедрового леса, заготавливали множество орехов.

Как я помню, в наших селах проживало много китайцев и корейцев. Вражды между нами особой не было. С детства мы знали китайский и корейский языки. Не иероглифы, конечно, но разговаривать могли свободно. Знание языков облегчало нашу жизнь и общение.

В годы гражданской войны мы с братом партизанили в отряде товарища Шевченко. Но кончились гражданская война и интервенция. Многие из жителей Шкотово завербовались на рыбные промыслы. Рыбалок было много по всему дальневосточному побережью, Северному Сахалину и Амуру. Зимой во Владивостоке сколачивались артели, и весной они на зафрахтованном пароходе добирались до места назначения.

В 1932 г. я работал в бухте Терней на рыбалке неводчиком. После окончания рыбалки меня откомандировали сдавать рыбопродукцию во Владивосток. После сдачи рыбы я остался зимовать у себя дома, в Шкотово, а весной надо было возвратиться в Терней, готовиться к следующей путине.

Весной 1933 г. я был во Владивостоке и ждал попутного парохода в бухту Терней. В это время как раз началась кампания по борьбе с шовинизмом. Что же представлял собой этот шовинизм? Это когда русский называл украинца хохлом, узбека — сартом, украинец русского — кацапом, грузина — кавказским человеком, еврея — жидом. А на Дальнем Востоке китайца называли фазаном, или, иначе, фырганом.

В царское время почему-то на этой почве столкновений не было и проблемы из этого никто не делал. В 1916 г. я стал свидетелем такого случая. В китайской лавочке офицер попросил лавочника

продать ему календарь с портретом царя Николая II. То ли китайцу неудобно было снять и подать этот календарь офицеру, то ли ещё по какой-то причине, но он стал отнекиваться, а офицер настаивал. Наконец китаец взял календарь с рисунком «Три богатыря» Васнецова и, протягивая его офицеру, сказал: «Возьми вот этот календарь. А этот не бери. Его царь — дурака». На что офицер возмутился и сказал китайцу: «Как же ты, чужеземец, живёшь на русской земле и ругаешь нашего царя?!» Позвали дежурившего неподалёку полицейского. Тот, уяснив суть дела, составил протокол и оштрафовал лавочника на двадцать пять рублей. Надо сказать, что такая сумма в то время была весьма ощутимой — хороший костюм стоил около сорока рублей.

Наступили 1930-е гг., началась пресловутая борьба с шовинизмом. И пришлось мне наблюдать уже другую сцену. На суйфунском рынке у киоска стояла очередь. В неё пытался вклиниться китаец, а его вытаскивал за рукав русский мужик со словами: «А ты куда, птичка, лезешь без очереди?» На что китаец ответил: «Твоя чего, марга пи (китайское ругательство. — *Авт.*), говори “птичка”? Боись сказать “фазана”? Шовиниза, шовиниза!» И ведь по тогдашнему постановлению мог русский мужик за свой «шовинизм» схлопотать несколько лет тюрьмы!

А вскоре и мне пришлось на своей шкуре испытать, как наши власти боролись с шовинизмом. Я остановился в частной гостинице, прожил там три дня. Наконец, договорился с капитаном одного небольшого буксира, что он возьмёт меня пассажиром до Тернея. Но капитан сказал мне, что у него нет уверенности, что он завтра будет сниматься, может и задержаться. Чемодан с вещичками я оставил на буксире и вернулся в гостиницу. На всякий случай на другой день заплатил хозяйке гостиницы за день вперёд и сказал, чтобы она в мой номер ночевать никого не пускала, вдруг отход сорвётся.

На другой день худшие опасения подтвердились: к вечеру стало ясно, что отхода не будет. Поздним вечером я пришёл в гостиницу. Но хозяйка меня огорошила, заявив, что, несмотря на её протесты, номер занял постоялец-кореец. На моё требование освободить номер, так как за него уже заплачено вперёд, он ответил отказом. Такая его наглость меня возмутила, и я, недолго думая, в этой перепалке смазал ему по шее. Кореец выскочил из гостиницы, а я улёгся было спать. Но примерно через час он вернулся с двумя милиционерами, меня арестовали и повели в близлежащее отделение милиции.

В то время отдельных камер для такого рода нарушителей не было, и меня усадили в общую, огороженную барьером площадку, где находилось десятка полтора бродяг и мелкого жулья. Ночь пришлось коротать кому на жёсткой лавке, а кому — на заплёванном полу. Ругал я себя, конечно, за случившееся, но ничего изменить уже было нельзя.

Около семи утра я закемарил. И вдруг слышу голос над моей головой: «Лёва, как ты попал в такое общество? На тебя это не похоже!» К моему удивлению, это оказался приятель по молодым годам Гриша Пономарёв, мы вместе партизанили в отряде Шевченко. Он был заместителем начальника райотдела милиции. Завёл меня в свой кабинет и спросил, что произошло, как я оказался в этом заведении. Рассказал я, как всё было. Спросил он меня, чем я сейчас занимаюсь, всё-таки давно мы с ним не виделись. Я пояснил, что сейчас добираюсь на место работы в Терней.

«Твоё счастье, что ты встретил меня, — сказал мне Гриша. — У нас сейчас началась кампания по борьбе с шовинизмом. Сколько уже пересадили людей! Срок два или три года — как разменная монета. А твоё положение незавидное. Этот кореец работает следователем в нашем отделении. Так что ты можешь схлопотать до пяти лет. И защитить тебя я не смогу. Единственное, что для тебя могу сделать, так это сейчас же отпустить, пока он не пришёл на работу.

Но ты сейчас же на любом катере уходи из Владивостока. А то он тебя найдёт на дне океана».

Обидно мне было, что шовинизм этот тут был ни при чём. Точно так же я мог дать по шее за наглость любому мужику, независимо от его национальности. Но сейчас всё складывалось в пользу «пострадавшего» корейца — и борьба с шовинизмом, и его служебное положение.

Прощался я со своим спасителем и быстро поспешил на буксир, не заходя к хозяйке гостиницы. На моё счастье, на буксире уже готовили машину, собирались отходить. Когда отдали концы и подошли к мысу Голдобина, я облегчённо вздохнул.

По прибытии в Терней с перепугу остался работать там постоянно. Выезжать во Владивосток желания не возникало. Появился я там только в 1937 г., и то ненадолго.

Но тут уже началось другое время, пострашнее. Стало не до шовинизма. Китайцев и корейцев выселяли с Дальнего Востока в Казахстан и ещё куда-то. Всё получилось по известному выражению: «Есть человек — есть проблема, нет человека — нет проблемы».

Когда на нашем Дальнем Востоке не осталось корейцев и китайцев, то исчезло и само понятие «шовинизм»...

Вот такую историю рассказал мне Лев Арефьевич. Я не удержался и спросил его, не доводилось ли ему встречаться со своим спасителем Гришей Пономарёвым. На что получил ответ: «Да нет, не пришлось. Началась война. Гриша был парень честный и порядочный, попросился на фронт добровольцем, хотя мог остаться по брони, которую имел как руководящий работник милиции. Попал на передовую и сложил свою голову в боях под Москвой. Не помоги он мне тогда, кто знает, как сложилась бы моя жизнь».

Примечание редактора. Местный пример описанному выше. 19 февраля 1931 г. «Камчатская правда» вышла под лозунгом «Ударить по классовому врагу — шовинистам!» Ниже пояснялось, что нужно беспощадно судить «зарвавшегося черносотенца, подрывника ленинской национальной политики», шовиниста по фамилии Ильич, несколько странно звучащей в сочетании с только что воспроизведённым словом «ленинской». Что случилось? А вот что: «шовинист Ильич ранил повара столовой АКО т. Чао Ши Тяна». Далее разъяснялось: «16 февраля заведующий столовой АКО Ильич пьяный ворвался в столовую и начал приставать к своим подчинённым — поварам столовой. Свои нападки разбушевавшийся заведующий обратил на повара-китайца, желая ударить его железной лопатой. Заступившийся за китайского рабочего русский повар т. Резницкий получил удар черешком лопаты. Расправившись с Резницким, оголтелый шовинист набросился на т. Чао Ши Тяна и ранил его в голову железной лопатой. Шовинист заключён под стражу. Рабочие Петропавловска должны дать суровый отпор очередной вылазке классового врага-шовиниста». То есть, судить за побитого китайца следовало особо, несмотря на наличие ещё одного побитого — русского.

Ещё один похожий случай, приключившийся 3 декабря 1930 г. Некто Заруцкий, между прочим, член профсоюза, прибывший из Усть-Большерецка, будучи нетрезвым, отправился в городскую баню, где потребовал прибавить парку. В ответ на объяснения, что этого сделать нельзя, «пустил в ход кулаки и ударил по лицу китайца-банщика... На крик избиваемого прибежал арендатор бани, тоже китаец, который тоже подвергся избиению... Присутствующим милиционером черносотенный шовинист был арестован и препровождён в милицию». Теперь некая «общественность» требовала, «чтоб над всеми шовинистами был устроен показательный судебный процесс».

Как видно, оба происшествия — обычное хулиганство на почве неумеренного пьянства, но им придан политический оборот. А что изменилось бы, если пострадавшие оказались, например, португальцами?

Капитанский урок

Владивостокский порт, 1948 г. Я — молодой второй помощник капитана парусно-моторной шхуны управления Камчатрыбфлота «Коралл». Шхуна глубокой осенью 1947 г. пришла из Финляндии из новостроя во Владивосток, где зазимовала. К июню 1948 г. судно было загружено и готовилось к переходу в порт приписки Петропавловск-Камчатский. В то время дипломированных специалистов не хватало, у нас в штате отсутствовал второй механик-дизелист. А тут как раз в Морском агентстве появился наш работник Царёв. Был он старшим механиком на одном из пароходов, имел второй разряд и легко согласился пойти к нам вторым механиком.

Но дело осложнялось тем, что Царёв имел диплом механика-паровика, а нам требовался дизелист. Это предстояло «утрясти» с капитаном рыбного порта. Внесли в судовую роль Царёва как второго механика. Теперь надо было обратиться с ходатайством к капитану рыбного порта, чтобы он выпустил его в море.

Капитаном на «Коралл» назначили штурмана дальнего плавания Алексея Михайловича Чубатова. Мужик он был гонористый и с первых дней вёл себя высокомерно. Вместо того чтобы послать капитану порта письмо с просьбой, он написал, что капитан шхуны не возражает, чтобы в рейс на должности второго механика выйдет паровик Царёв, а не дизелист — как положено по Кодексу торгового мореплавания.

При оформлении отхода в службе капитана порта дежурный портнадзиратель сказал, что выпустить нас под свою ответственность не может. «Поскольку день выходной, то никого, кроме меня, на службе нет. Капитан порта находится дома и занят на своём огороде. Если хотите — идите к нему домой». Я согласился, и он дал мне адрес. Как сейчас помню, это был частный дом на мысе Чуркина. Стоял летний день, и, как всегда летом, во Владивостоке была высокая влажность и очень душно. Поскольку автобусы в то время ходили с большими перебоями, то пришлось мне идти пешком.

Наконец подошёл я к нужному дому и постучал в калитку. Меня встретил высокий седой старик, одетый в робу, испачканную землёй, со старенькой фуражкой на голове.

«Зачем пожаловали, молодой человек?» — приветливо спросил он. «Да нужда привела». — «А ко мне без нужды никто и не ходит. Рассказывайте». Коротко я рассказал ему свою просьбу и протянул ходатайство.

Прочёл он нашу бумагу и спросил меня: «Я всё-таки не пойму, кто кого просит о механике Царёве, я Чубатова или Чубатов меня? Если надо вам, то и просьбу надо писать на моё имя, что мы просим выпустить в море вторым механиком Царёва — механика-паровика. А то у вас написано “не возражаю”, как будто об этом одолжении прошу вас я. Так что, молодой человек, идите на шхуну, перепишите эту бумагу, как положено, и приходите сюда. Неудобно, конечно, гонять вас, но как правильно писать деловые бумаги, надо приучать с молодых лет».

Через час я прибыл на шхуну и рассказал о состоявшемся разговоре. Ходатайство переписали, и я снова отправился к капитану порта. Увидев меня с новой бумагой, тот заулыбался и написал на судовой роли резолюцию: «Выпустить в море на должности второго механика Царёва, имеющего диплом механика-паровика второго разряда».

Прошло уже почти шестьдесят лет после этого случая. Обиды на капитана порта я не держу, но получил на всю жизнь хороший урок. После этого я всегда внимательно относился к составлению деловых бумаг. К сожалению, за давностью лет фамилия капитана порта в моей памяти не сохранилась.

ОТДЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ И МАТЕРИАЛЫ АВТОРА

В первом рейсе

Тщательно готовился к первому рейсу экипаж нашего траулера. Палубная команда под руководством тралмастера тов. Максимова подготовила и оснастила трал, мотористы и механики своевременно и качественно произвели ремонт всех двигателей.

Охотское море встретило нас неприветливо, не давало производительно работать. Несмотря на это, члены команды настойчиво вели лов, делая одно траление за другим. За полтора суток мы добыли 300 центнеров рыбы. Таков наш трудовой подарок к всенародному празднику — Дню Сталинской Конституции.

Хорошо в первом рейсе поработали матросы тт. Селезнёв, Сорочкин, старший механик тов. Погожев, старший моторист тов. Орлов, механики тт. Бичук, Раппопорт. Машинная команда сэкономила 400 килограммов горючего. До конца года члены нашего экипажа обязались дать любимой родине более двухсот тонн первосортной рыбы. Своё слово с честью сдержим.

Т. Кривоногов, капитан траулера № 664

За высокие уловы, 5 декабря 1952 г., № 41

В борьбе за первенство

Борт рефрижератора «Меркурий» (по радио). Коллектив тралового флота обязался добыть 75 тысяч центнеров сельди. В эту борьбу свой достойный вклад решила внести команда нашего судна. Ещё перед началом лова сельди мы составили план расстановки людей, ознакомили моряков с орудиями лова и процессом обработки сельди. Это дало свои положительные результаты. За короткий срок моряки освоили промысел сельди дрейфтерными сетями. Сейчас они успешно справляются со своими обязанностями. Особенно хорошо трудятся помощник тралмастера т. Ожерельев, матрос т. Шелковой. Активное участие в обработке рыбы принимают члены машинной команды во главе со старшим механиком т. Рыбальченко.

Благодаря трудовым усилиям моряков мы сумели уже добыть и обработать около тысячи центнеров жирющей сельди. Но это не предел. Обсуждая обращение экипажа траулера «Север» ко всем рыбакам флота, команда нашего судна решила выполнить экспедиционное задание на 150 %, сдать всю сельдь высокими сортами, снизить износ

орудий лова на 3 % против плана, сэкономить 5 % топлива и 3 % смазочных материалов, содержать судно в образцовом порядке, не иметь ни одного случая нарушения трудовой дисциплины.

Экипаж судна приведёт в действие все свои резервы и возможности, чтобы сдержать слово.

Т. Кривоногов, капитан

За высокие уловы, 29 июня 1956 г., № 51

Передовики соревнования

Борт рефрижератора «Меркурий» (по радио). Около двух месяцев ведёт промысел жирующей сельди наша команда. Моряки хорошо усвоили свои обязанности, сработались. Сейчас постановка порядка и выборка сетей проходит намного быстрее, чем это было раньше.

У нас выросло немало передовиков соревнования. Взять, к примеру, третьего механика т. Дозорова и моториста т. Старова. Сменившись с вахты, они не идут отдыхать, а выходят на помощь матросам. Заслуженный авторитет среди членов экипажа завоевал своим упорным трудом практикант Анатолий Гринивичский. Умение и смелку проявляют матрос первого класса т. Князев и матрос второго класса т. Комаров.

Экипаж судна имеет на своём счету 1 962 центнера сельди. Он постарается увеличить эту цифру.

Т. Кривоногов, капитан

За высокие уловы, 22 июля 1956 г., № 57

Рационально использовать рефрижераторный флот

Чтобы сократить простой промысловых судов под выгрузкой и увеличить добычу рыбы, руководители УМАР решили в путину нынешнего года использовать суда типа ТХС для приёма от СРТ непосредственно на месте лова сельди-полуфабриката и транспортировки её на пункты сдачи.

Это дело, конечно, хорошее. Однако суда типа ТХС в состоянии не хуже СРТ ловить жирующую сельдь. Опыт работы ТХС «Меркурий» в путину минувшего года яркое тому доказательство. Моряки «Меркурия» выловили тогда 5 500 ц жирующей сельди. Доход от выловленной сельди составил 2 млн 394 тыс. руб. Конечно, экипаж судна мог бы добыть гораздо больше рыбы, если бы ёмкость трюмов была такой, как у СРТ. В связи с тем что ТХС может

взять в трюмы и на палубу только 600 ц сельди в бочках, приходилось чаще делать переходы на пункты сдачи полуфабриката. Да и судно было отправлено на промысел с неправильно установленным ролом, который часто выходил из строя. Экипаж, в основном палубная команда, был укомплектован из новичков, не знавших техники лова. Несмотря на эти помехи, моряки «Меркурия» добыли гораздо больше сельди, чем коллективы СРТ «Алушта», «Сокол», «Портовик», «Камчадал».

Возникает вопрос: рационально ли использовать ТХС для обслуживания траулеров? Нет, не рационально.

Само название ТХС говорит о том, что это судно, которое, транспортируя рыбу в ящиках со льдом, одновременно охлаждает её при помощи рефрижераторной установки. На ТХС можно возить парную сельдь, но для этого необходимо, чтобы сельдь выливалась в трюмы отцеживающими орудиями лова — кошельковыми или ставными неводами, не имела механических повреждений.

На промысле дорог каждый час, каждая минута. Поэтому погрузка полфабриката должна занимать как можно меньше времени. А это возможно при условии лова рыбы другим судном (например сейнером или рыболовным ботом) кошельковым неводом. При перегрузке нельзя забывать и о сохранении качества полуфабриката. К сожалению, грузовая стрела на ТХС медленно вирает и майнает груз. При неблагоприятной погоде и даже при незначительной зыби строп бочек будет сильно раскачиваться. А это серьёзная помеха. При этом не исключено, что много бочек будет побито, тузлук из них вытечет, следовательно, снизится сортность полуфабриката, предприятие понесёт ущерб. Быстрая погрузка бочек в трюмы осложнится ещё и тем, что на ТХС в трюмах отсеки очень узкие, с острыми углами. Грузовые кран-балки очень капризны в работе, при непрерывной погрузке бочек долго не выдержат. Ремонт же их возможен только на судовой верфи.

Из сказанного можно сделать вывод: для приёма затарированной сельди с траулеров и транспортировки её на комбинаты целесообразнее использовать суда типа «Полярков» или «Беринг». Для промысла сельди их приспособить нельзя, а как транспортные суда они, несомненно, лучше ТХС.

Сейчас начался рунный ход жирующей сельди. Если шесть ТХС выйдут на промысел, то при среднем вылове на каждый по 4 000 ц дополнительно будет добыто около 25 000 ц ценной рыбы. А это — огромный резерв в борьбе за вылов в путину нынешнего года двухсот тысяч центнеров нерестовой и жирующей сельди. Нельзя забывать

и о том, что моряки-рыбаки УМАР в большом долгу перед государством. Активное участие экипажей ТХС на промысле сельди — одна из реальных возможностей выполнения высоких и почётных социалистических обязательств — дать родине пятьсот тысяч центнеров высококачественной рыбы. Кроме того, повысится и материальная заинтересованность моряков, работающих на ТХС, будут созданы благоприятные условия для закрепления постоянных кадров, обладающих достаточным опытом и навыками по добыче сельди.

Т. Кривоногов, старший помощник капитана теплохода «Шелихов»

За высокие уловы, 5 июня 1957 г., № 47

**Выступление на пленуме Камчатского областного комитета
профсоюза рабочих пищевой промышленности
24 июля 1964 г.**

Товарищи! Мы сейчас заслушали доклад о работе опорно-показательных судов. Все эти суда рентабельные, все дают прибыль. В системе нашего флота имеются шесть транспортно-холодильных судов, построенных для лова дрейфтерными сетями. На этих судах есть холодильные установки, но они в настоящее время ничего государству, кроме ущерба, не приносят, и так будет продолжаться дальше, если мы не изменим в корне к ним отношение, как со стороны управления тралового флота, так и Камчатрыбпрома.

Я сейчас получил задание, в котором запланировано 123 тыс. руб. плановых убытков. При работе на транспортных перевозках транспортно-холодильное судно будет убыточно. Это уже доказано. Когда были большие транспортные суда, все говорили, что большие суда долго ходят, надо бы флот поменьше. Что можно придумать менее ТХС? Мы умудряемся делать по десять заходов, бывают случаи, что сжигаем шестьдесят тонн топлива при развозе сорока тонн груза. Единственный выход для рентабельной работы ТХС: или переходить на выработку консервов в августе, сентябре, октябре, или ловить дрейфтерными сетями. Но когда столкнёшься с этим вопросом, получается заколдованный круг.

Возьмите этот год. Ловить не можем, сельдь выработать тоже не можем, потому что жестянобаночная фабрика не обеспечивает банкой. Неужели нельзя договориться с Владивостоком и обеспечить банкой? Получаются какие-то ведомственные барьеры.

Мы получаем ящики на судоверфи. Сколачивают их на жестянобаночной фабрике, и проволокой они не обвязаны. Четверть

времени на промысле терялась на то, чтобы обвязать. Отдел обработки УТРФ пытался добиться, чтобы сразу на жестянобаночной фабрике ящики обвязывались проволокой. Как будто с ним согласились, но это так и не делается.

В этом году опять повторяется то же. Два ТХС убытка не будут иметь, а четыре судна опять будут иметь убытки. С этим надо покончить. Мы такие же люди, как и на других судах.

Хочу затронуть большой и больной вопрос с подготовкой рядового состава на флоте. Если взять систему морского флота, там рядовой состав готовится. В двухгодичной школе готовят матросов первого класса, хотя работа на их судах легче. А на промысловом судне работать тяжелее, матрос должен быть одновременно и рыбаком, и специалистом своего дела. У нас пока получается так — порвался трал, и на судне никто не умеет с ним обращаться, так как нет тралмастера. Если бы рядовой состав обучался, был подготовлен к работе в море, меньше расходовалось бы орудий лова.

Просьба не только от экипажа своего ТХС, но и от других — обратить внимание на работу ТХС. Люди ходят в отдел обработки флота, на жестянобаночную фабрику, но пока ничего не получается.

ГАКК. Ф. Р-494. Оп. 1. Д. 267. Л. 18

Примечание редактора. Неравнодушие капитана к вопросам рациональной постановки дела подчёркивается и таким фактом. 18 марта 1965 г. центральная газета моряков «Водный транспорт» известила, что его письмо получено и использовано в ходе подготовки обзорной статьи «Нужно ли столько механиков?» Редакция выразила ему признательность за участие в обсуждении «очень важного вопроса — улучшения организации труда на морском флоте».

Имя капитана Дудника — большому кораблю

В течение нескольких месяцев прошлого года газета «Рыбак Камчатки» печатала повесть В. М. Иваницкого «Капитан Дудник. Жизнь, отданная морю». С её страниц повеяло самой настоящей морской романтикой, почувствовался запах солёного ветра. Повесть на фактическом материале освещает начало становления крабового и китобойного дела, охраны морских богатств побережий и островов Дальнего Востока. Во весь рост встаёт в ней фигура капитана А. И. Дудника, которого мы, моряки старшего поколения, помним как личность незаурядную и легендарную. Жизнь и дела

этого человека служат хорошим примером для нынешних молодых моряков.

Мною подшивка с повестью была переслана во Владивосток одному из ветеранов флота — капитану А. Е. Миронову. Он вырезал и переплёл повесть и даёт читать её многим старейшим работникам флота рыбной промышленности, хорошо знавшим А. И. Дудника. От них приходят письма с благодарностями за повесть.

От имени своих товарищей-моряков считаю, что нужно поднять вопрос о присвоении названия «Капитан Дудник» одному из плавающих рыбоконсервных заводов Дальнего Востока. Дело это нужное и благородное. Не к лицу нам предавать забвению имена людей, стоявших у начала советской рыбной промышленности на Дальнем Востоке.

Ещё считаю нужным сказать, что повесть о капитане Дуднике должна быть напечатана отдельной книжкой. Это необходимо. И наконец, ещё пожелание и автору повести, и другим журналистам: продолжайте начатое благородное дело, напишите хотя бы очерки об известных капитанах, стоявших у создания Акционерного Камчатского общества, нынешнего Камчатрыбпрома, — Е. Д. Бессмертном, Г. И. Александрове, Г. А. Барботько и многих других. Очень нужное дело было бы сделано.

Т. Кривоногов, лоцман морского рыбного порта
Рыбак Камчатки, 17 января 1982 г., № 7

Примечание редактора. С момента публикации этой заметки вышло три издания книги В. М. Иваницкого «Жил отважный капитан» о А. И. Дуднике. Во втором использовано подготовленное мною предисловие. Считаю, что этим мне была оказана высокая честь.

Ниже приведено письмо известных дальневосточных моряков А. А. Гринько и А. Е. Миронова, живших во Владивостоке, помещённое в «Рыбаке Камчатки» за 9 апреля 1982 г. под заголовком «Это было бы очень справедливо»:

«Хорошее дело затеяла газета камчатских рыбаков, опубликовавшая интересную и правдивую повесть В. Иваницкого о капитана Дуднике, а теперь ставящая вопрос о присвоении имени этого истинного морехода большому кораблю рыбной промышленности нашего бассейна. Нам известно, что года три назад с таким же предложением обращался в Дальрыбу председатель секции ветеранов Дальморепродукта капитан Н. А. Егоров, хорошо знавший А. И. Дудника, в своё время принявший от него командование китобойной флотилией «Алеут». Но вскоре после этого капитан

Егоров умер, а в главке его записка, по-видимому, попала в руки людей, которые не смогли достойным образом оценить значение его ходатайства.

Очень мало осталось во Владивостоке старых моряков, которые хорошо знали Александра Игнатъевича Дудника. А тем, что живы, здоровье уже не позволяет ходить по инстанциям и добиваться решения дела. Потому, мы думаем, очень своевременна постановка вопроса газетой “Рыбак Камчатки” вопроса об увековечении имени капитана Дудника. Мы, старые моряки, современники и товарищи знаменитого капитана, всецело поддерживаем позицию газеты и надеемся ещё увидеть большой корабль с надписью на борту — “Капитан Дудник”.

Это было бы справедливо. Жизнь и деятельность капитана Дудника, так подробно изложенная в повести, заслуживает признания потомков. Одно только перечисление его основных начинаний: решительный отпор иностранному браконьерству в советских дальневосточных водах в 1920-х гг., начало отечественного краболовного промысла, организация и успешное развитие советского китобойного дела на Дальнем Востоке, осуществление ответственного рейса на пароходе “Анатолий Серов” Северным морским путём в 1940 г. — показывают незаурядность организаторского и мореходного таланта Александра Игнатъевича. Достойную оценку стараниям капитана дало советское правительство, наградив его в 1936 г. орденом Ленина. Это была одна из первых столь высоких наград в рыбной отрасли страны.

Неизменная верность долгу моряка, исключительная изобретательность и самоотверженность в сложнейшей производственной и навигационной обстановке, чувство высокого патриотизма и ответственности за порученное дело, наконец, вся жизнь капитана Дудника, действительно отданная морю, — всё это уроки, достойные, чтобы на них училась нынешняя моряцкая молодёжь. Мы не должны упустить такой возможности...»

Курс — 270 градусов

Александр Ефимович Миронов — старейший капитан-дальневосточник, полвека проработавший в рыбной промышленности бассейна. Десятилетним юнцом в 1909 г., попав на рыбалку на западном побережье Камчатки, он стал приобщаться к главной профессии своей жизни. В 1920-е гг. служил в морской пограничной охране на Дальнем Востоке. Был одним из первых капита-

нов Базы активного опытного лова (будущий камчатский траловый флот), командуя сейнером «Виллой». Затем работал в Камчатрыбфлоте (потом Рыбхолодфлот), плывал капитаном на крупнейших транспортных пароходах «Сима», «Ительмен», «Орочон»...

6 декабря Александру Ефимовичу исполняется 85 лет. Друзья-моряки ветерана поздравляют его с днём рождения, желают здоровья, долгих лет жизни.

С одной страничкой из многолетней морской практики капитана А. Е. Миронова мы знакомим сегодня наших читателей.

6 декабря 1947 г. танкер «Херсонес» Камчатрыбфлота при семибалльном морозном норд-весте выходил из Петропавловского ковша на ремонт во Владивосток. На мостике подавал чёткие команды высокий и стройный человек — капитан танкера Александр Ефимович Миронов. Весь экипаж знал, что в этот день ему исполнилось сорок восемь лет.

В этот рейс я шёл матросом первого класса. Судно мне очень нравилось, и я уже многое знал о нём.

Наш танкер был построен немцами в 1937 г. как заправщик подводных лодок и попал к нам по репарациям после разгрома Германии. Его главный двигатель «Дейц-Верке» имел мощность всего 425 л. с., тем не менее, сообщал судну приличную скорость в 9—10 узлов. Груза мы брали 950 тонн. Навигационное оборудование по тем временам было хорошее: радиопеленгатор, магнитные компасы «Плата» под стеклянными полусферами, оптический пеленгатор. Интересен был эхолот: при своей небольшой длине танкер имел, тем не менее, в днище две пары вибраторов, так что при их переключении судоводитель мог знать поочерёдно глубину по корме и по носу. Но больше всего ставило в тупик даже бывалых мореходов то обстоятельство, что судно имело три балансирных руля, причём рулевой машины не было, управление оставалось ручным.

Конечно же, никому из нас и в голову не приходило, что начавшийся переход готовит нам тяжкое испытание.

Вышли в океан, ветер засвежел. Опасаясь обледенения, наш капитан держал танкер как можно ближе к берегу. Собственно, весь переход до Южных Курил, сообразуясь с направлением и силой ветра, пришлось выполнять то с океанской, то с охотоморской стороны Курильской гряды, прикрываясь от ветра берегом. При подходе к проливу Лаперуза начал работать сильный восточный с обильным

снегопадом. Потеплело. Капитан, пока не прошли пролив, не отходил от радиопеленгатора.

Как правило, при благоприятной погоде, пройдя пролив Лаперуза, судоводители прокладывают курс на мыс Поворотный — кратчайший путь на Владивосток и Находку. Метеосводка обещала на ближайшие сутки именно такую погоду — сохранение восточного ветра и тепло. Но каково же было моё удивление и явное недоумение молодых штурманов Николая Тимофеева и Николая Маховикова, когда капитан проложил курс примерно 270 градусов — прямо к приморскому берегу. Следуя им, мы проходили лишние мили, теряли время, топливо...

Почему капитан решил поступить так, мы, понятное дело, спрашивать у него не решились.

На другой день, вопреки прогнозу, восточный ветер внезапно стих. Резко похолодало, сорвался ураганный ветер от норд-веста. Судно на глазах начало обрастать льдом. Но, к счастью, уже хорошо просматривался приморский берег, и, понимая необходимость как можно скорей подойти к нему, наш старший механик Иван Мищенко выжимал из главного двигателя всё, что мог.

Войдя под прикрытие берега, «Херсонес» больше напоминал плавающий айсберг, чем судно. На месте брашпиля тускло светилась сплошная глыба льда, о постановке на якорь в ближайшие часы не могло быть и речи. На аврал вышли все. От ураганного ветра стоял сплошной гул, но судно больше не обледеневало. Начали окалываться. Как сейчас, вижу перед собой разгорячённые лица старпома Фёдора Снурницына, боцмана Миши Лебеденко, матросов Вити Тяпкина, Александра Умеренко, Владимира Кузнецова, Ивана Шилова...

Танкер, прижимаясь к берегу, следовал на юг, во Владивосток. До нас постепенно доходил смысл маневра, предпринятого капитаном на выходе из пролива Лаперуза. Своей предусмотрительностью Александр Ефимович Миронов не поставил судно и экипаж в тяжёлое (это слишком слабо сказано!) положение. Уже во Владивостоке мы узнали, какой опасности подверглись пароходы «Рылеев» и «Барнаул», с полным грузом рыбопродукции следовавшие с Камчатки во Владивосток впереди нас и капитаны которых не оказались столь предусмотрительными, как наш. А молодым штурманам и мне, будущему судоводителю, Александр Ефимович своим примером вдолбил в голову на всю жизнь понятие основного постулата навигации, имя которому — наиболее безопасный путь.

14 декабря наш обледеневший танкер отдал якорь в бухте Золотой Рог. Дата мне запомнилась, так как назавтра мы узнали,

что в стране отменяется карточная система и проводится денежная реформа.

...Минуло много лет. Капитан Миронов был уже на заслуженном отдыхе, и в один из приходов во Владивосток я навесил его в уютном домике на Луговой. Тогда-то и попытался получить ответ на давно мучивший меня вопрос: чем руководствовался он, прокладывая курс 270 градусов?

Вот что ответил мне Александр Ефимович: «К тому времени я уже успел много поплавать на различных судах. И из собственной практики убедился, что в том районе после восточного ветра обычно резко начинает работать западный, причём ураганной силы и с понижением температуры».

Всё оказалось так просто. Но так долго иной раз доходим мы, моряки, до этой «простоты».

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания
Рыбак Камчатки, 2 декабря 1984 г., № 142

«Якут» в устье реки Камчатки

Как-то, в мою бытность лоцманом в рыбном порту, пришлось однажды выйти на рейд на один из теплоходов Камчатского морского пароходства. Проводка судна откладывалась с часу на час, так как не был подготовлен причал, и я, желая скоротать время, стал перелистывать лежащие на столе в каюте капитана газеты и журналы. В одном из номеров газеты пароходства «Моряк Камчатки» мне попалась статья об уважаемом капитане, которую я с интересом стал читать, так как знал его лично. Но вот нахожу следующее утверждение: в 1951 г. этот капитан, командуя теплоходом «Луга» (типа «Тисса»), впервые вошёл в устье реки Камчатки. Оно меня озадачило, ведь я-то хорошо знал, что осенью 1946 г. в реку Камчатку заходил пароход «Якут» Камчатрыбфлота. Командовал им в то время молодой капитан дальнего плавания Геннадий Александрович Козырев. Это, действительно, был первый заход в устье главной реки полуострова.

Тогда это стало событием! Ведь никакой лоцманской службы в Усть-Камчатске не было, как и самого порта. Пароходы становились на рейде, и грузы с них снимались пятнадцатитонными кунгасами. Все работы велись силами рыбокомбината. Конечно же, заход «Якута» непосредственно в реку дал большой выигрыш, сэкономил немалые деньги. Нет слов, решившись зайти в реку, капитан Козырев брал на себя большую ответственность. И всё же

он, я думаю, был заранее уверен в благополучном исходе этого дела. И вот почему.

В довоенные годы в состав АКОфлота входил морской буксир «Кит». Г. А. Козыреву пришлось начинать работу на нём в должности третьего помощника капитана. Старпомом на «Ките» в то время был Алексей Андреевич Гринько — человек кипучей натуры и неуёмной энергии. Буксир частенько появлялся в Усть-Камчатске, и морякам изрядно надоели муторные рейдовые стоянки. К тому же вечно беспокоил большой расход пресной воды. Казалось заманчивым зайти в реку, спокойно отстояться, пополнить запасы воды. Эту идею А. А. Гринько подсказал капитану буксира, и тот дал разрешение промерить глубины на баре устья реки Камчатки. Промерили и нанесли их на кальку старпом А. А. Гринько и третий штурман Г. А. Козырев.

В том рейсе заход «Кита» в реку по каким-то причинам не состоялся. А по приходе в Петропавловск Гринько и Козырев были переведены на другие суда. С буксиром «Кит» вскоре случилась беда — он погиб со всем экипажем при невыясненных обстоятельствах. И только после войны, в 1946 г., Геннадий Александрович Козырев, будучи капитаном «Якута», смог осуществить заход в реку. Пришлось, конечно, ещё раз промерить глубины, так как они постоянно меняются.

Быстро летит время. Сейчас заход в реку Камчатку не представляет особого труда — устье регулярно чистится землечерпалкой. В Усть-Камчатске создан морской порт, есть в нём лоцманская служба.

Ушёл из жизни капитан Г. А. Козырев, осуществивший первый заход океанского судна в устье реки.

Я пишу об этом с единственной целью: нынешние моряки должны знать о славных делах своих предшественников. Знать и гордиться ими.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания
Рыбак Камчатки, 31 марта 1985 г., № 39

Жизнь кипучая, боевая

Этого невысокого, необычайно подвижного и доброжелательно-го человека на флоте знают многие: и старые моряки, и люди среднего возраста, да и молодёжь о нём слышала. Но не всякий знает о жизни Василия Моисеевича Рядченко, о том, как она складывалась, в частности, в довоенный период.

Родился Василий Моисеевич в селе Вадимовка Приморского края в крестьянской семье. В три года осиротел, отца забрали в армию, да так он и не вернулся...

Семья переехала во Владивосток. Мальчишку поразили красота бухты Золотой Рог и стоящие на рейде суда. Он дал себе клятву стать только моряком. Поэтому в 1928 г., после школы-семилетки, поступил в школу мореходного ученичества. Учёба заложила основы будущей профессии Рядченко. Школа эта, укомплектованная грамотными преподавателями и опытными мастерами производственного обучения, давала не только прочные знания. Кроме специальностей машиниста и моториста, курсанты осваивали слесарное и токарное дело. А матросы после окончания ШМУ при наличии плавательного ценза становились боцманами и судоводителями на судах водоизмещением до двадцати регистровых тонн. Многие выпускники этой школы известны своей верностью избранной раз и навсегда профессии. Это старшие механики Дмитрий Винтовкин, Борис Загорский, Алексей Желудков, капитан Леонид Кужель...

В 1931 г. со свидетельством токаря-моториста первого класса Василий Моисеевич Рядченко прибыл в Дальневосточный госрыбтрест, состоявший из небольших судов, барж да буксиров. Чем они занимались? Снабжали путинными грузами все рыбалки приморского побережья.

В 1935 г. «Востокрыбхолод» стал пополняться рефрижераторами, а для работы на них были нужны грамотные специалисты. Таковым и стал Василий Моисеевич, его перевели на «Рефрижератор № 2». Молодым поясню: на нём можно было в сутки морозить не более пятидесяти тонн рыбы. Василий Моисеевич со свойственной ему неуёмностью стал знакомиться с рефустановкой, и вскоре появилось его рацпредложение, давшее суточную прибавку ни много ни мало — двадцать тонн!

Стахановское движение, принесшее советскому народу славу творца, стало важной вехой и в жизни В. М. Рядченко. В 1936 г. в приморской бухте Диомид собрались передовики рыбной промышленности. Руководил слётом стахановцев сам Анастас Иванович Микоян, нарком пищевой промышленности. Делегатом слёта был и Василий Рядченко. В тот же год он принял важное решение: понимая, что на знаниях, полученных в мореходной школе, в большое плавание не уйдёшь, стал учащимся вечернего отделения Владивостокского рыбного техникума. Окончив его в 1938 г. с отличием, работал в том же «Востокрыбхолоде», но уже имея диплом механика-дизелиста, на ставшем ему родным «Рефрижераторе № 2»,

транспортных судах «Волга» и «Рион». То прекрасное время памятно событием большой важности: в 1938 г. Василий Моисеевич стал коммунистом.

Вот такими боевыми, кипучими были молодые годы нашего старшего товарища.

Нынче частенько можно увидеть в порту сборщик льяльных вод «Максим Горький». Василий Моисеевич много мог бы рассказать об этом судне-ветеране. В суровом 1942 г. Рядченко был на нём вторым механиком, снабжая комбинаты побережья горячим. На нём же совершал рейсы в Америку, освобождал Курильские острова.

Морские дороги забрасывали Рядченко в Финляндию — был наблюдателем за постройкой судов для отечественной рыбной промышленности. Побывал в Китайской Народной Республике — «Максим Горький» встал на капитально-восстановительный ремонт в Шанхае.

Потом — долгие годы верного и самоотверженного служения родному камчатскому траловому флоту в должностях механика-наставника, группового механика, до самого 1981 г., когда тяжёлый недуг свалил ветерана. Это был настоящий партиец, грамотный специалист, умелый наставник. Он никогда не распекал молодых за упущения в работе, а помогал добрым словом и полезным советом. На флоте он до сих пор известен как рационализатор. И — как неутомимый человек.

Он всегда уважал и ценил рабочий люд. И тот верил ему. Когда создавался совет ветеранов Тралфлота, именно Рядченко избрали председателем. Потому что он до сих пор живёт делами и заботами о флоте и его ветеранах. А ещё Василий Моисеевич необычайно скромнен. Поэтому, видя, будучи председателем жилищно-бытовой комиссии, не претендовал на получение положенной ему по составу семьи большей жилплощади, довольствовался двухкомнатной квартирой: «Другим нужнее, у меня пока терпимо». Это «терпимо» растянулось на многие годы, по сей день.

Этот человек сделал для флота так много, что не могу не сказать без горечи вот о чём. На юбилейные торжества в связи с 50-летием Тралфлота оргкомитет разослал приглашения и поздравления множеству бывших работников и руководителей. Не вспомнили только о кавалере ордена Трудового Красного Знамени Василии Моисеевиче Рядченко, не забыв о многих бывших руководителях базы. Как будто история флота состоит только из смены начальников... Горько и стыдно...

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания
Рыбак Камчатки, 2 марта 1986 г., № 26

Восстановить справедливость!

Имя Василия Степановича Завойко хорошо известно русским людям. Он — пример служения отчизне и образец воинской доблести. Будучи губернатором Камчатки, возглавил оборону Петропавловска в 1854 г. и отразил нападение англо-французской эскадры. Об этом много написано художественных произведений и исследований. Но нельзя прочитать о таком вот факте.

В 1904 г. в память 50-летия обороны Петропавловска во Владивостоке был открыт памятник В. С. Завойко. На постаменте светло-серого гранита была установлена фигура, отлитая в полный рост, со всеми регалиями. Памятник В. С. Завойко, очевидно, был сооружён на народные пожертвования, но почему он был установлен во Владивостоке, а не в Петропавловске, можно только гадать.

Печально сложилась судьба этого памятника. В 1928 или 1929 г. его стащили с постамента, впоследствии он был сдан в металлолом... А на пьедестале установили другой памятник, но не Завойко...

Я думаю, что не мне одному, а многим читателям будет интересно узнать, на какие средства был сооружён памятник, почему его поставили во Владивостоке, кто был автором?

В 1990 г. нашему городу исполняется 250 лет. Мне думается, надо восстановить памятник В. С. Завойко и поставить его в нашем городе, где был совершён подвиг. Таким образом будет восстановлена историческая справедливость. Имя В. С. Завойко навечно вписано золотыми буквами в историю России.

Я — старожил Петропавловска, живу здесь с 1938 г. Мне, да и многим другим дорога история нашего города. Я тоже был свидетелем невнимательного отношения к памятникам, находящимся в нашем городе. Например, у памятника Витусу Берингу была раньше красивая литая чугунная ограда. Где она сейчас?

Т. Кривоногов

Камчатская правда, 12 июля 1986 г., № 162

Примечание редактора. Памятник В. С. Завойко во Владивостоке был заложен 21 мая 1901 г., в день 170-летия Охотской флотилии, которой он когда-то командовал. Торжественное открытие состоялось 18 мая 1908 г. в день 50-летия присоединения Амурского края к России и было приурочено, в том числе, и к десятилетию кончины адмирала. Собралось множество народа и военных, звучали залпы артиллерийских орудий крепости и кораблей. Скульптуру отлили по проекту И. Я. Гинцбурга в Санкт-Петербурге. Деньги на памятник собирались по подписке. А 4 ноября

2014 г. был открыт памятник В. С. Завойко в Петропавловске-Камчатском. Военные моряки на этом событии почему-то не присутствовали...

Спасите бухту Бабия!

Кто хоть один раз побывал в районе Авачинской губы, тот не перестанет удивляться её красоте и удобству. Одной из достопримечательностей является и бухта Бабия. Природа сотворила её в виде «чулка». Защищённая от зыби, она является прекрасным убежищем для судов, особенно для находящихся в ремонте. Правда, часть бухты мелководна. Казалось бы, эту природную особенность надо использовать. А именно: сделать здесь судоремонтную базу. И вообще — место стоянки судов, не имеющих по каким-либо причинам хода. Как, например, во время их профилактического ремонта.

В своё время в Камчатрыбпроме не нашлось желающих использовать эту бухту как судоремонтную базу. Там в отношении ремонта флота пошли совершенно по другому, неверному, считаю, пути. На месте когда-то существовавшей на Озерновской косе электростанции был выстроен механический завод. Он расположился в центре города, как и «Фреза». Далеко ездить не надо. Всё перед глазами. Но беда-то в том, что берег у мехзавода не защищён от зыби северо-западного направления. И это не раз приводило к печальным последствиям...

Мало того, Рыбхолодфлот переоборудовал судно «Красноярск» под плавмастерскую и поставил его на Моховой. Место стоянки совершенно не защищено от зыби южных направлений. И там также случались острые моменты, когда на «Красноярске» рвало швартовы и калечило стоявшие в ремонте суда.

База океанического рыболовства в своё время поставила под плавмастерскую и «Целиноград» в Аваче, также в незащищённое место. Но главное, что интересно, когда в плохую погоду начинает бить суда, стоящие на мехзаводе, то, как по тревоге, туда съезжаются представители морских инспекций флотов, инспекции безопасности мореплавания Камчатрыбпрома. Все они в это время готовы «подставить плечи», чтобы уберечь суда. Но плохая погода кончается, и всё возвращается на «круги своя». Всё забывается, и всё идёт своим чередом — до очередного шторма...

Сейчас Камчатрыбпром переоборудует одно из судов, довольно внушительных размеров, под плавмастерскую. В будущем будет

переоборудовано ещё одно судно. Где их ставить? Где найти для них безопасную стоянку? И не только для них, но и для стоящих у их бортов ремонтируемых судов.

А в это время бухта Бабия засыпается землёй, особенно в последние дни. Готовится площадка для строительства жилого дома по улице Заводской, грунт свозится в бухту. Завалить бухту, и таким образом ликвидировать её — много ума не надо. Будет сделано самое настоящее зло, и потомки наши не простят нам это головотяпство. Поэтому, считаю, как старожил города, необходимо прекратить засыпать бухту. Надо, наоборот, углубить её и превратить в удобную гавань для стоянки судов и судоремонта. В наш век техники это сделать нетрудно.

Бухта Бабия — достопримечательность города. В преддверии 250-летия Петропавловска, наверное, городским властям в этом вопросе надо проявить прозорливость и здравый смысл, спасти бухту. Иначе будет поздно.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания
Камчатская правда, 27 июня 1986 г., № 149

Самосвалы у тихой гавани

Бухта Бабия... Таких мест в Авачинской губе немного. Авачинская губа, способная, по утверждению туристских справочников, вместить в себя корабли всех флотов мира, не может защитить их от свирепых камчатских ветров. А бухта Бабия может. Мировому флоту в ней, конечно, было бы тесновато, но свои, рыбацкие, суда смогли бы найти здесь приют и укрытие не только от ветров, но и зыби.

Плохо только, что мелководна большая часть этой прекрасной гавани. Беды в этом большой нет — достаточно провести дноуглубительные работы, которые и обойдутся-то недорого (дно бухты — сплошь ил да галька). Но чья-то недальновидная мысль подсказала решение: уничтожить, засыпать бухту. Поражаешься порой, как долго приходится ждать воплощения хороших задумок, а немалый угол бухты уже завален грунтом, бракованными бетонными панелями и прочим хламом. Предприимчивые владельцы «Жигулей» и «Москвичей» тут же облюбовали косу под гаражи. Инициаторами же расправы над бухтой стала жестянобаночная фабрика. И это насилие над природой, над здравым смыслом творится с молчаливого согласия Ленинского райисполкома.

Чтобы читатель сделал правильные выводы, необходимо совершить небольшой экскурс в историю. Более тридцати лет назад

нынешняя территория жестянобаночной фабрики, точнее, её береговая часть, представляла собой стоянку судов Камчатрыбфлота, оснащённую небольшими ремонтными мастерскими. Последние затем перевели в ковш рыбного порта, где они выросли в сегодняшний судоремонтный завод «Фреза». Бухта же Бабия осталась после этого, по сути, бесхозной.

Но не зря говорят, что свято место пусто не бывает. Вскоре морское пароходство заняло часть бухты под свой судоремонтный завод, а остальная территория и акватория перешли во владение фабрики. И приходится только недоумевать, почему ни в Камчатрыбпроме, ни среди руководителей флотов не нашлось дальновидных хозяйственников, которых озаботила бы судьба бесценного дара природы.

С тех же 1950-х гг. рыбопромысловый флот Камчатки стал стремительно расти. Казалось, вот-вот пробьёт звёздный час бухты Бабия, флотоводцы вспомнят о существовании тихой гавани и примут должные меры для её использования.

Не тут-то было. Судоремонтно-механический завод стал расти на открытой чуть ли не всем ветрам Озерновской косе. И не мудрено, что за последующие несколько лет у стенки завода северо-западными ветрами и крутой зыбью было выведено из строя не одно судно. Среди них несколько теплоходов типа «Шелихов», новенький сейнер Рыбакколхозсоюза, гидрографическое судно...

Все эти события вызвали необходимость строительства бреквatera, который обошёлся не в одну сотню тысяч рублей. Но и он не обеспечит безопасную стоянку всех нуждающихся в ней судов, количество которых продолжает расти.

Когда у Рыбхолодфлота возникла потребность в базе межрейсового технического обслуживания, его руководители опять нашли для неё далеко не самое удачное место — на Моховой. Оттягав у рыбокомбината добрый кусок берега, они поставили к нему на «мёртвые» якоря плавучую судоремонтную базу «Красноярск», которую позднее заменила плавмастерская «Фреза». И здесь, как и следовало ожидать, не обошлось без критических ситуаций. В начале 1970-х не выдержали якоря, и «Красноярск» развернуло лагом к берегу, там же в шторм затонул теплоход «Гомель». Только по счастливой случайности обошлось без жертв.

Но жизнь не стоит на месте. Уже Океанрыбфлот, накопив более полусотни больших морозильных траулеров, стал оглядываться в поисках подходящего места для собственной базы межрейсового технического обслуживания. И вновь по фатальной закономернос-

ти взгляд специалистов флота не остановился на бухте Бабия. И, презрев печальный опыт механического завода и «Красноярска», они ошвартовали свой «Целиноград», переоборудованный в плавмастерскую, у нового причала в Аваче, также ничем не защищённого от ураганного зюйд-веста. Кстати, туда же, в Авачу, перебирается рыбный порт, вытесненный судоремонтным заводом «Фреза» из ковша. И как знать, долго ли хозяйничать докерам на новом месте: вполне возможно, что в недалёком будущем разросшаяся судоремонтная база Океанрыбфлота заставит портовиков искать другое пристанище.

Удивление и досаду испытываешь, глядя на результаты всех этих непродуманных решений. Неужели не ясно, что концентрация разбросанных по всей Авачинской губе судоремонтных баз и предприятий в одном месте — дело во всех отношениях выгодное? И надо ли говорить, что более всего для этой цели подходит бухта Бабия — как из соображений безопасности стоянки судов, так и с точки зрения эффективности производства.

А спросите рыбаков и моряков: каково им приходится, когда их суда стоят на рейде, особенно зимой? Чтобы добраться утром на вахту или попасть на берег, им приходится тратить массу времени. Да и сама вахта на открытом рейде требует многих людей, без которых при стоянке в безопасной бухте можно было обойтись.

К слову, бухта Бабия — уже не первая из естественных гаваней Авачинской губы, которая потеряна, вернее, может быть потеряна. Такая судьба постигла Богородское озеро, отданное в своё время на откуп лесозаводу и благополучно заваленное им опилками и прочими отходами деревообработки.

Обо всём этом я завожу речь не впервые. Опубликовал даже заметку в «Камчатской правде», которая так и называлась — «Спасите бухту Бабия». Получил и ответ из архитектурного отдела горисполкома. В сем маловразумительном документе сказано, что, дескать, в бухте Бабия будут произведены дноуглубительные работы, а на её берегах разместится яхтклуб. Плана застройки мне, однако, не показали, сославшись на его «секретность» (что секретного в яхтклубе, я так до сих пор и не понял). Но суть не в этой отписке. Главный вопрос: кому мешает бухта Бабия? А мешает она, как уже было сказано, жестянобаночной фабрике, которая испытывает острую нужду в цехах и складах, а строить их негде. На мой взгляд, руководители фабрики выбрали самый лёгкий, но далеко не самый выгодный путь. Если приглядеться к тому, как застроена территория предприятия, не может не броситься в глаза,

что при желании её можно использовать куда более эффективно — стоит только на месте одноэтажных складов, гаража и мастерских построить многоэтажные здания, то есть расти не вширь, а вверх.

Пишу эту статью, твёрдо зная, что меня поддержат все рыбаки, которые до сей поры не имеют тихой гавани для стоянки своих судов. Но эта поддержка нужна не мне — бухте Бабия, гибнущей под грохот сваливаемого в неё хлама. И я надеюсь, что все, кто заинтересован в её спасении и использовании, поднимут голос в её защиту.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран флота рыбной промышленности

Рыбак Камчатки, 1 января 1987 г., № 1

Что имеем, не храним..

Уважаемая редакция! В июне прошлого года на страницах вашей газеты была опубликована моя заметка «Спасите бухту Бабия», где шла речь о том, что без необходимости заваливается мусором и грунтом большая часть бухты. От архитектурного отдела горисполкома мне пришёл маловразумительный ответ, мол, в бухте будут произведены дноуглубительные работы. Но это, по сути дела, была самая настоящая бюрократическая отписка! Бухту продолжали заваливать, как в своё время заваливали Култучное озеро, несмотря на возмущение и протесты жителей города.

Судьбой бухты заинтересовались специалисты баз флотов. Это в основном капитаны дальнего плавания, ведущие специалисты Океанрыбфлота, Тралового флота, базы «Рыбхолодфлот», учебного судна «Анатолий Серов», работники навигационной камеры рыбного порта. Были даны запросы на телевидение. Активно включилась в борьбу за судьбу бухты Бабия газета «Рыбак Камчатки». Откликнулись специалисты с сорокалетним и более трудовым стажем в рыбной промышленности, умудрённые жизненным опытом, представляющие и знающие цену бухты Бабия. А вот от председателя облисполкома Н. А. Синетова пришёл ответ уклончивый и непонятный.

Что же представляет собой бухта Бабия? Она очень удобная, закрыта от всех ветров. Но, правда, мелководная в некоторой её части. При соответствующих дноуглубительных работах это будет идеальное место для стоянки судов флота рыбной промышленности и других. Там же могут стоять и плавдоки, сделаны береговые мастерские. При соответствующих работах можно и подвести к берегу электроэнергию для питания судов, пресную воду. А самое главное — труженики моря будут избавлены от необходи-

мости каждое утро добираться к стоящим на рейде судам на портовых буксирах, особенно в зимнее время, на ветру и морозе. При взятии электропитания с берега сохраняются моторесурсы вспомогательных двигателей. А ведь это очень важно. Будет также экономиться дизтопливо.

Но есть и ещё один немаловажный вопрос. Сколько и что выгадает горисполком, засыпав бухту? Ведь невелика будет эта площадь. Много домов там не построишь.

Вопрос о бухте Бабия поднят уважаемыми людьми города, специалистами. Почему бы не собрать их в горисполкоме и не обменяться мнениями, поспорить? Ведь в споре рождается истина. А пока что огромные КамАЗы возят грунт и мусор. Бухта, конечно, бесстрашна противостоять натиску современной техники. И остаётся ещё один важный вопрос: простят ли нам потомки содеянное?

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран флота рыбной промышленности

Мнение журналиста.

Мы стояли с Тимофеем Михайловичем Кривоноговым на берегу бухты Бабия и с высоты осматривали картину «боевых действий» против этого уникального кусочка природы. Помню, последний раз заезжал в этот уголок Петропавловска лет пять-шесть назад. Сейчас смотрю и удивляюсь: бухта как-то сжалась, сморщилась, что ли. Такое впечатление, что со всех сторон на водную гладь наступают берега. Если так дело пойдёт и дальше, подобными темпами, глядишь — и смотреть не на что будет скоро.

Казалось бы, сама природа позаботилась заранее о камчатских морях и рыбаках, создав такую удобную гавань. В мире нечто похожее, говорят ветераны флота, есть разве что у шведов и норвежцев — фьорды. Японцы, американцы создают в нужных им местах рукотворные гавани, врубаются в скалы... А мы — получили даром уже готовое и норовим от этого готового... избавиться всеми немислимыми способами. Вот, например, судоремонтный завод морского пароходства. Нет, чтобы вдоль берега «растечься» влево и вправо, так они в бухту пошли — сваи забивают, землю насыпают. А с другого края — ещё хлеще: привозят мусор, грязь и т. п., и всё это бульдозерами — в бухту. Скоро этот своеобразный заливчик, «карман», что тянется вдоль улицы Индустриальной, будет полностью засыпан...

Поднимаемся на борт учебного судна «Анатолий Серов». Ветераны камчатского флота Виктор Михайлович Костенко, капитан судна,

Алексей Егорович Нестеров, Михаил Васильевич Гончаров каждый по-своему, но говорили одно: нельзя ни в коем случае засыпать бухту Бабия. В прошлые годы — 1950—1960-е — как-то до этого руки не доходили, а сейчас-то: и техника есть мощная, и нужда острая пришла в такой гавани. Флот-то растёт! И растут, множатся проблемы, связанные с отстоем, ремонтом и т. д.

«Представьте себе, — рассказывал А. Е. Нестеров, — что чувствует рыбак, оторванный от родного дома на несколько месяцев, когда он стоит сутками на рейде. Вон семья, на берегу, а ты на корабле торчишь. А были бы в бухте Бабия — пожалуйста, сел на автобус и в город махнул...»

Тут Т. М. Кривоногов (может, кстати, а может, и нет) вспомнил о Владивостоке, повёл разговор о том, как строилась бухта Золотой Рог. Был ведь у отцов города соблазн завалить её часть, но, видно, вовремя одумались, заглянули чуть вперёд, лет этак на сто, и стали строить порт. А какие тогда, при царе-то, орудия труда были: кирка, лом да лопата. Так ведь теперь это одна из красивейших и удобнейших гаваней мира. Настоящими патриотами России оказались дальневосточные генералы и адмиралы...

В былое время общественность зачастую поднимала свой голос, к сожалению слишком поздно, когда уже что-то терялось, уничтожалось. Сейчас, в эпоху гласности, демократизации нашего общества, мы научились делать это более-менее вовремя. Так вот, бухту Бабия ещё можно спасти и направить средства и силы на то, чтобы привести её в порядок. Но для этого нужны совместные усилия, как городских властей, так и общественности Петропавловска. Однако официальная реакция на выступления «Камчатской правды» и «Рыбака Камчатки» внушает опасение, что жителей города хотят просто-напросто поставить перед фактом уничтоженной бухты. И здесь Петропавловский горисполком действует по логике и меркам старых, отшумевших времён. Всё-таки история с бухтой Бабия — не внутреннее дело горисполкома, это — наша общая боль. А поэтому решать и действовать надо в открытую. Время не ждёт.

С. Боровков

Камчатская правда, 13 июня 1987 г., № 135

А бухта гибнет... Глас вопиющего в пустыне?

И вновь пришёл в редакцию Тимофей Михайлович Кривоногов, капитан дальнего плавания, ветеран рыбной промышленности. И вновь положил на стол материал. Он — о бухте Бабия, которая гибнет на глазах у жителей города, на глазах у местных властей,

несмотря на широкий протест общественности. Сколько же ещё нужно голосов в защиту этого уникального творения природы, какие требуются доказательства, чтобы понять наконец — второй Земли, как и второй бухты Бабия, не будет, и беречь всё живое нужно сегодня!

Я, старожил Петропавловска с 1938 г., прекрасно помню, как общественность многие годы вела изнурительную борьбу с «отцами» города за спасение Култучного озера. Правда, от акватории осталась где-то половина, но дело с мёртвой точки сдвинулось. Сейчас всё-таки появилась надежда, что озеро будет углубляться. Непонятно только, почему местные власти с таким упорством сопротивлялись всем предложениям горожан по его спасению.

К сожалению, в отношении другой достопримечательности сдвигов нет. Речь идёт о бухте Бабия. Может, печальная участь этой бухты состоит в том, что она расположена на окраине города, и немногие видят творящееся на её берегах безобразия?

Общеизвестно, что долгие годы эта акватория была «бесхозной», но подошло время, и судоремонтный завод начал осваивать южную часть бухты — строить причалы и возводить заводские корпуса, однако, не совсем по-хозяйски относясь к этой жемчужине природы. Северная часть бухты использовалась Камчатрыбпромом для стоянки судов отстойного флота и учебного судна «Анатолий Серов».

Производственное объединение, к сожалению, не проявило к бухте ни малейшей заинтересованности. А ведь лучшей, удобнейшей стоянки для флота в городе не найдёшь. Правда, часть бухты мелководна. Но грунт здесь подходящий — мелкая галька, ил, и водоём достаточно просто можно было углубить. Рачительный хозяин так бы и сделал. Но никто этим заниматься не стал, поддавшись соблазну идти по лёгкому пути. Раньше бухта (я хорошо это помню) соединялась с океаном системой протоков. Сейчас всё засыпали, и на этом месте построили базу. Насыпали грунт, и в юго-восточной части сделали склады ремонтно-строительного управления и пароходства. Теперь усиленно возят грунт, а вместе с ним и мусор, и производят отсыпку. Ещё немного времени — и мощные бульдозеры спихнут всё в воду.

Общественность города и баз флотов забила тревогу. В защиту бухты два раза выступила «Камчатская правда». Не осталась в стороне и рыбацкая газета. Забили тревогу и специалисты. Страсти накалились. Года два назад в горисполкоме было собрано совещание. В его работе принимали участие представители баз флотов, пресса, телевидение...

Вопрос был поставлен серьёзно. Мнение собравшихся было единодушным — прекратить засыпать бухту грунтом и мусором! Тогда же, на совещании, власти города в лице председателя горисполкома и архитектора обещали не засыпать бухту. Успокоенные этим заверением, защитники природы разошлись по домам.

Никто не предполагал, что такие солидные люди, какими являются работники горисполкома, могут не сдержать слово. Причём метод борьбы с общественностью, вернее, с бухтой, был варварский. Как это делалось? А очень просто. Мощные самосвалы подвозили грунт и мусор к берегу. А общественность начинала бить тревогу. Шли жалобы в горисполком, на телевидение, в газеты. Но почему-то «никто не знал», по чьему указанию возобновилась атака на природу. Временно подвозку грунта прекращали, затем несколько дней работал бульдозер, разравнивал грунт. Потом наступило затишье — на несколько месяцев. И так продолжается уже несколько лет...

На сегодняшний день часть бухты (у магазина «Рассвет») засыпали, и люди построили гаражи. Возле понтонной переправы (около магазина жестянобаночной фабрики и её проходной) соорудили несколько складов. Соорудили навечно — из шлакоблоков и стальных труб, для производственной мастерской «Юбилейная». Но стоит ли губить столь чудный уголок ради постройки таких сооружений?

Руководство фабрики вынашивает тем временем план за счёт засыпанной грунтом бухты расширить свою территорию для дальнейшего строительства складов, хотя на территории фабрики имеются ещё довольно убогие помещения довоенной постройки. Вот что в первую очередь нужно снести для освобождения территории. И не надо будет уничтожать бухту.

Давайте посмотрим правде в глаза. Почти всё время с десятков судов Камчатрыбпрома стоит на рейде. В штормовую погоду на борту остаётся две трети экипажа, да и пришедшие с моря рыбаки не могут попасть на берег к семье. Это наносит людям моральный ущерб. Доставке на рейд членов экипажей этих судов обходится дорого — восемьдесят рублей в час за аренду катера. Вот из этого и складываются так называемые накладные расходы. А будь причал, проблема решалась бы проще и дешевле. Конечно, в таких вещах, как вышеописанная история, нельзя торопиться. Надо всё взвесить и обдумать, обсудить со специалистами флотов...

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран флота рыбной промышленности

Рыбак Камчатки, 15 сентября 1989 г., № 37

Пустим в бухту живую воду

Несколько лет назад на страницах нашей рыбацкой газеты шла борьба за спасение бухты Бабия. Общественность, особенно плавсостав рыбацких флотов, не смогли смириться с тем, что бухта засыпается мусором, требовали от руководства города запретить это безобразие, найти возможности углубить бухту, сделать её удобным местом стоянки рыбацких судов. Благодаря газетной кампании в горисполкоме состоялась встреча представителей баз флотов и общественности с властями и главным архитектором. На этой встрече власти пообещали при наличии средств начать в бухте дноуглубительные работы. Однако ничего подобного не происходило, по-прежнему самосвалы сваливали на берега обмелевшей окончательно бухты мусор и грунт.

Но с недавнего времени в бухте Бабия две землечерпалки начали вести дноуглубительные работы. Оказывается, делается это по заказу Управления тралового и рефрижераторного флота. Я не поленился и встретился с начальником отдела капитального строительства Тралфлота Ю. В. Панаевым. Выяснилось следующее.

Выйдя из системы Камчатрыбпрома, Тралфлот, как известно, лишился причалов и складских помещений. Остро встал вопрос о месте базирования флота, размещения вспомогательных подразделений. Тут-то и вспомнили о бухте Бабия. Власти города дали «добро», определили место под строительство, правда, меньше, чем хотелось бы. Тем не менее, дноуглубительные работы были начаты, готовится проектная документация. По проекту у восточного берега бухты будет стоянка плавбаз, а в южной части — среднетоннажного добывающего флота. На берегу будут возведены складские и всякие другие помещения.

На мой вопрос о сложностях ведения дноуглубительных работ, Юрий Васильевич ответил, что в бухту валилось всё: бракованные плиты, стальные трубы, рельсы. Безусловно, такой «хлам» сдерживает работу землечерпалок, приводит к незапланированным затратам. Но появилось и нечто отградное. По свидетельству капитанов земснарядов, после очистки дна бухты от ила там стали бить родники — на заботу человека природа тоже отвечает добром.

Вот эти-то родники и утвердили меня в мысли: проект освоения акватории и берегов бухты Бабия надо проработать поглубже. Старожилам хорошо известно, что к южной части бухты когда-то прямо от океана выходили протоки — шёл водообмен, в бухту заходили корюшка и сельдь. При строительстве дороги на Завойко

эти протоки были засыпаны, водообмен резко уменьшился, рыба в бухте со временем почти исчезла. Считаю, что сейчас самое время начатое Тралфлотом доброе дело довести до логического конца: очистить засыпанные когда-то протоки, пустить в бухту живую воду. Конечно, для этого нужно увеличить площадь акватории, отводимой для потребностей Тралфлота. Думаю, что не обойтись в этом деле и без участия городской общественности, других рыбацких флотов, общества охраны природы.

Если уж начали вкладывать в бухту Бабия многомиллионные средства, то давайте по-хозяйски предусмотрим всё необходимое. Чтобы потом не жалеть.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания, старожил города

Рыбак Камчатки, 1990 г.

Полвека в море

В двадцать пять лет, после службы в Красной Армии, пришёл Иван Игнатьевич Крайнев на камчатскую судоверфь. Было это в 1937 г. Несмотря на молодость, завоевал он здесь заслуженный авторитет, отличался степенностью, рассудительностью и трудолюбием. В числе лучших тружеников судоверфи был удостоен почётного звания стахановца. Но заморозило паренька машинное отделение стоявшего в то время в ремонте парохода «Орочон», и в 1941 г. перешёл он на него кочегаром.

Началась Великая Отечественная война. Стало труднее: рейсы в США и Канаду, снабжение побережья Камчатки путинными грузами и вывоз рыбопродукции... Трудолюбивого кочегара заметили, и к концу войны он уже был машинистом. Помогали осваивать специальность ему такие известные на флоте люди, как Карп Ильич Коробов, Павел Кибличенко.

Сразу после войны Иван Игнатьевич поступил на курсы механиков третьего разряда, затем перешёл на пароход «Сима» четвёртым механиком, а потом и третьим. Работал в то время на «Симе» известный на флоте человек — Пётр Степанович Колесников. Это была личность большой морской культуры. Он имел диплом механика-универсала первого разряда и преподавал в морском техникуме. Была у Петра Степановича одна страсть: не жалел он ни сил, ни времени для того, чтобы всему, что знал сам, учить людей.

На судне постоянно проводил техминимумы. Он-то и посоветовал Ивану Игнатьевичу поступить на курсы. И механиком второго разряда Крайнев стал с его лёгкой руки.

После учёбы — снова работа, теперь уже в должности второго механика на БМРТ «Ительмен» под руководством того же Колесникова. О высокой профессиональной выгучке Ивана Игнатъевича говорит такой факт. «Ительмен» предъявлялся Регистру во Владивостоке. Проводивший ходовые испытания инспектор был удивлён поразительной чистотой машинного отделения на таком старом судне. Иван Игнатъевич стоял на реверсах. На вопрос капитана о том, как прошли испытания, инспектор шутливо ответил: «Если бы на всех судах были такие механики, как Иван Игнатъевич, то я бы мог подписывать документы, не выходя из кабинета».

...На многих судах довелось работать Ивану Игнатъевичу, и везде он считался хорошим специалистом. За труд в годы Великой Отечественной войны награждён медалью и орденом Трудового Красного Знамени.

В мае 1987 г. заслуженному ветерану Рыбхолодфлота Ивану Игнатъевичу Крайневу исполнилось семьдесят пять лет. Мы, работавшие с ним, от души желаем ему здоровья, долгих лет жизни.

*Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран рыбной промышленности*

Рыбак Камчатки, 29 мая 1987 г., № 29

Чьё имя на борту?

Несколько лет назад читатели «Рыбака Камчатки», а особенно работники флота старшего поколения, с нетерпением ждали выхода следующего номера газеты. Дело в том, что на страницах газеты публиковалась повесть В. М. Иваницкого «Жизнь, отданная морю», рассказывающая о капитане Александре Игнатъевиче Дуднике. Имя этого человека достаточно известно на Дальнем Востоке и, как говорится, в рекламе не нуждается. Достаточно сказать, что он — первый капитан китобазы «Алеут» и ещё до войны был награждён орденом Ленина.

Читатели высказывали пожелания, чтобы редакция газеты обратилась в Камчатский обком КПСС и Минрыбхоз СССР о присвоении одному из крупнотоннажных судов типа плавзаводов или рефрижераторов имени капитана Дудника. Время шло. Общественность успокоили, что просьба будет удовлетворена.

Минуло ещё два года. В редакцию опять стали поступать письма с той же просьбой. И снова общественность «усыпили» тем, что всё согласовано якобы на уровне обкома КПСС, Минрыбхоза. Однако корабля с именем капитана Дудника нет. Люди устали ждать. Куда ещё обращаться?

До сего времени приходят из новостроя суда с именами на борту для нас неизвестными или труднопроизносимыми. Выговорить такие названия трудно, а ведь приходится вести в море переговоры, капитанские часы. В названиях же судов — целые словосочетания. Попробуйте быстро и чётко произнести название плавбазы «50 лет Октября», БАТМ «Московская Олимпиада», «XX съезд ВЛКСМ». Неужели нельзя понять простую истину: то, что хорошо для газетной страницы, не совсем подходит для названия корабля? Недавно смотрю на название на борту — «Каинск». Начинаю гадать, уж не имя ли это библейского Каина или знаменитого разбойника Ваньки Каина увековечено на судне, принадлежащем Тралфлоту? Случайно на одной из географических карт обнаруживаю небольшой город в Сибири с названием Каинск...

Многие читатели, в основном работники флотов, писали в редакцию «Рыбака Камчатки» о крайне неудачном названии судов, имеющих в распоряжении баз флотов. Но дело с мёртвой точки не сдвинулось. Два судна, предназначенные для других флотов, случайно получил Океанрыбфлот. Это «Капитан Редкокаша» и «Владимир Бабич». На наших глазах Министерство морского флота дало целым сериям судов имена своих работников — капитанов, механиков и боцманов. Можно только радоваться и приветствовать тружеников колхоза имени В. И. Ленина, которые дают имена своих ушедших из жизни работников судам из новостроя. Это имя Героя Социалистического Труда Белоусова, а также Солодчука, Героя Советского Союза Ковалёва. Надо надеяться, что одно из судов будет носить имя Михаила Константиновича Старицына — бывшего председателя этого колхоза.

Считаю, что и имена знатных рыбаков Камчатки должны появиться на бортах судов Камчарыбпрома. Прежде всего, не надо забывать первых руководителей АКО, погибших в ежовщину. Это начальники АКО Адамович, Торопов, директор Жупановского рыбокомбината Тимофей Корниенко и другие. В АКОфлоте до войны трудились замечательные капитаны Ушаков, Александров. Много лет работал опытный капитан Бессмертный, длительное время он был главным капитаном флота Приморрыбпрома. Много лет работал в траловом флоте и капитан Евстафиади, не только прекрасный рыбак, но и отличный буксировщик. Воевал на фронте, умер в море, на трудовом посту.

Недавно ушёл из жизни скромный труженик, один из первых Героев Социалистического Труда Александр Андреевич Кузнецов. Неужели мы должны забыть и его, как и ушедшего от нас Николая

Владимировича Сотникова — первого капитана первого же камчатского БМРТ «Браслав»? Сотников, к слову, несколько раз избирался депутатом Верховного Совета СССР и имел ряд высоких правительственных наград. И список этот можно ещё продолжить.

А каких старших механиков имел флот! Особо выделяется Пётр Степанович Колесников. Он до войны имел диплом механика-универсала первого разряда, в то время это было редкостью. Память людская не забыла также прекрасных старших механиков Карпа Ильича Коробова, Николая Борисовича Домру, Владимира Петровича Вигурского, Бориса Загорского, Александра Елисеевича Мамонтова. Эти люди заслуживают, чтобы о них знало нынешнее поколение, чтобы их имена носили камчатские суда.

Поэтому особенно поражает чёрствость и равнодушие руководителей флота к своим бывшим товарищам. Хочется надеяться, что читатели «Рыбака Камчатки» всё же получают вразумительный ответ от работников Минрыбхоза СССР и других ответственных руководителей, будет ли решаться данный вопрос. Хочу попросить высказаться по этому поводу работников флотов и ветеранов рыбной промышленности.

*Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран флота рыбной промышленности
Рыбак Камчатки, 16 сентября 1988 г., № 38*

Примечание редактора. К теме названий судов Т. М. Кривоногов обращался в своих публикациях не раз. Об этом, в частности, свидетельствует ответ, подготовленный 22 июня 1963 г. отделом информации центральной газеты «Водный транспорт»: «Уважаемый тов. Кривоногов! Редакция сообщила Вам, что статья “Сногшибательные названия”, присланная Вами, подготовлена к печати и будет опубликована. Недавно, 13 июня, мы дали полосу, посвящённую этой теме... Редакция предполагает в первых числах июля снова выступить по поводу существующей практики присвоения названий новым судам. Ваша корреспонденция, как и другие материалы на эту тему, будут помещены в подборке».

Памяти ветерана

2 января (1989 г. — *Ред.*) на девяностом году жизни во Владивостоке умер Александр Ефимович Миронов, капитан дальнего плавания, старейший работник транспортного и рыбопромыслового флота Камчатки и Дальнего Востока. Впервые на Камчатку Александр Ефимович попал в лососёвую путину 1909 г. десятилетним парнишкой —

на западном побережье его отец арендовал рыболовный участок. Окончив гимназию и продолжив образование в университете, Александр Ефимович, тем не менее, решительно меняет свой жизненный уклад, избрав профессию моряка. В 1925 г. он оканчивает Владивостокский морской техникум. Вскоре его призывают на военную службу в пограничную флотилию ВЧК — ОГПУ, где он командует пограничным катером, осуществляя охрану побережья Приморья.

С начала 1930-х гг. А. Е. Миронов начинает работать штурманом на транспортных судах Акционерного Камчатского общества — пароходах «Якут», «Ительмен» и других. В 1936 г. Александр Ефимович назначается капитаном сейнера «Виллой», то есть он — первый капитан в только что созданной Базе активного опытного лова, которая с годами выросла в нынешний траловый флот Камчатки.

В годы Великой Отечественной войны А. Е. Миронов на пароходах Дальстроя осуществлял регулярные перевозки из США в порты Приморья и Магадан стратегических грузов. В послевоенное время плавал на пароходах Камчатрыбфлота «Сима», «Ительмен», «Орочон». В середине 1960-х гг. Александр Ефимович переводится во Владивосток, где работает капитаном теплохода «Яна», лоцманом морского рыбного порта, капитаном на стоящих в ремонте судах и уже в преклонном возрасте уходит на пенсию.

Многотрудную жизнь, полную забот и тревог, прожил капитан Миронов. Долгие годы несмываемой печатью довели над его судьбой слова «сын рыбопромышленника», и ни добросовестный труд, ни членство в партии, ни честность и порядочность не были надёжной защитой перед беспочвенными подозрениями.

Много достойных судоводителей вырастил старый капитан, примерами из собственной жизни подкреплял их учёбу. Один из них — отзывчивость и готовность помочь, выручить.

Мне памятен рассказ капитана М. Г. Чекаленко: «Году в 1956-м, поздней осенью, на СРТ “Алупка” брали мы сельдь в Олюторском заливе. Попали в морозный шторм, обледенели, еле выстояли и, когда чуть стихло, вышли к кромке ледового поля, где лежал в дрейфе большой голубой пароход. Это оказалась “Яна”. Подошли к ней, попросились отстояться до утра под её прикрытием. На крыле мостика показалась высокая фигура капитана с мегафоном. Нам разрешили встать под борт, спустили шторм-трап и предложили всей команде баню, комсоставу — горячую ванну, бункеровку водой и топливом... Вы представляете, что это значило для нас, вконец измотанных штормом и морозом?! Такое участие к нам, рыбакам, показалось тогда чуть ли не чудом... Вот таким мне запомнился

капитан Миронов! Да, вот таким, мудрым в совете и быстрым на помощь, на участие останется в памяти многих старых моряков-дальневосточников. Как хочется, чтобы такие черты души и характера почаще бы встречались у нынешней флотской молодёжи!

Несколько лет назад перед своей кончиной он в кругу друзей заметил: «Вот и пролетела жизнь (а старому мореходу к тому времени уже подходило к девятому десятку), и сейчас у меня только два желания. Первое — чтобы похоронили меня во Владивостоке, на Морском кладбище. А второе, чтобы назвали моим именем хотя бы самое малое рыбацкое судно».

Первое желание старого морехода сбылось. Друзья похоронили его на Морском кладбище в том месте, где он и хотел. А насчёт второго желания, может быть, подумают в Рыбхолодфлоте или траловом флоте, где Александр Ефимович в своё время значился капитаном номер один. Ведь это он был первым капитаном сейнера «Виллой» при организации Тралфлота в 1936 г.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания
Рыбак Камчатки, 13 января 1989 г., № 3

Имя на борту

Нынешней зимой в базу «Рыбхолодфлот» пришёл из новостроя СРТМ с названием «Капитан Башкирцев». Лёд, как говорят, тронулся. Ведь уже много лет идут разговоры о том, чтобы новым судам присваивать имена ушедших из жизни труженников моря...

Работал капитан Башкирцев до ухода на пенсию безаварийно. Среди моряков пользовался большим уважением и авторитетом. Не оставалось в долгу перед ним и управление флота — его награждали орденами и медалями.

Написать же эту заметку об Александре Осиповиче меня подтолкнуло случайное знакомство с капитаном, перегонявшим СРТМ «Капитан Башкирцев» на Камчатку. Молодой капитан на мой вопрос, кто такой Башкирцев, простодушно ответил, что не знает. Работать, мол, с ним не приходилось...

Я рассказал ему всё, что знал об Александре Осиповиче и посоветовал завязать переписку с его семьёй во Владивостоке. Ну и, конечно же, установить портрет в кают-компании. Надеюсь, что это моё пожелание моряки выполнят...

Т. Кривоногов, капитан дальнего
плавания, ветеран флота

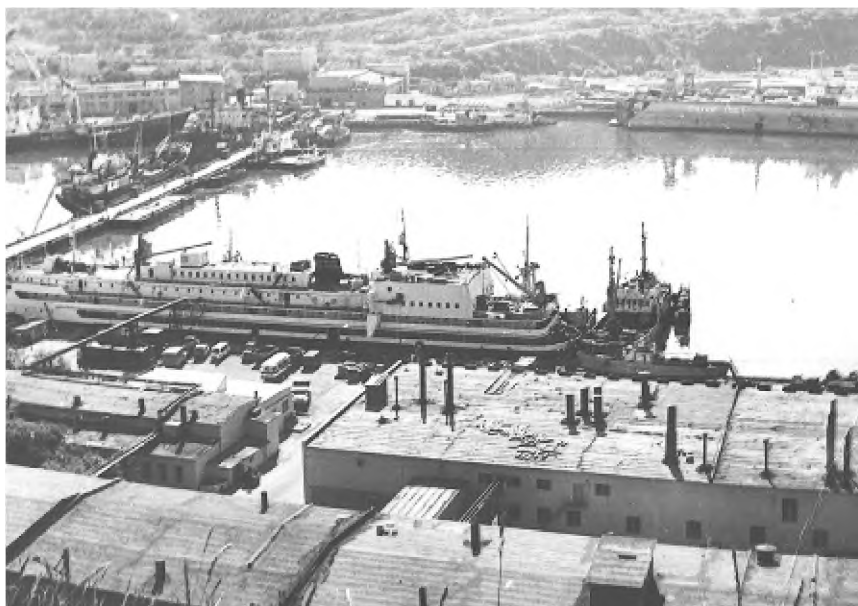
Рыбак Камчатки, 8 июля 1994 г., № 28



Председатель Государственной экзаменационной комиссии
Т. М. Кривоногов с выпускниками Октябрьского ГПТУ.
Посёлок Октябрьский, начало 1970-х гг.



Преподаватели, члены Государственной экзаменационной комиссии
и выпускники-судомеханики Октябрьского ГПТУ, 1975 г.



Петропавловская жестинобаночная фабрика, 1980-е гг.



Многострадальная бухта Бабия. Место последней стоянки парохода «Анатолий Серов» — учебно-тренировочного судна, 1980-е гг.



«Лощман Петропавловского морского рыбного порта Кривоногов на связи!».
Начало 1980-х гг.



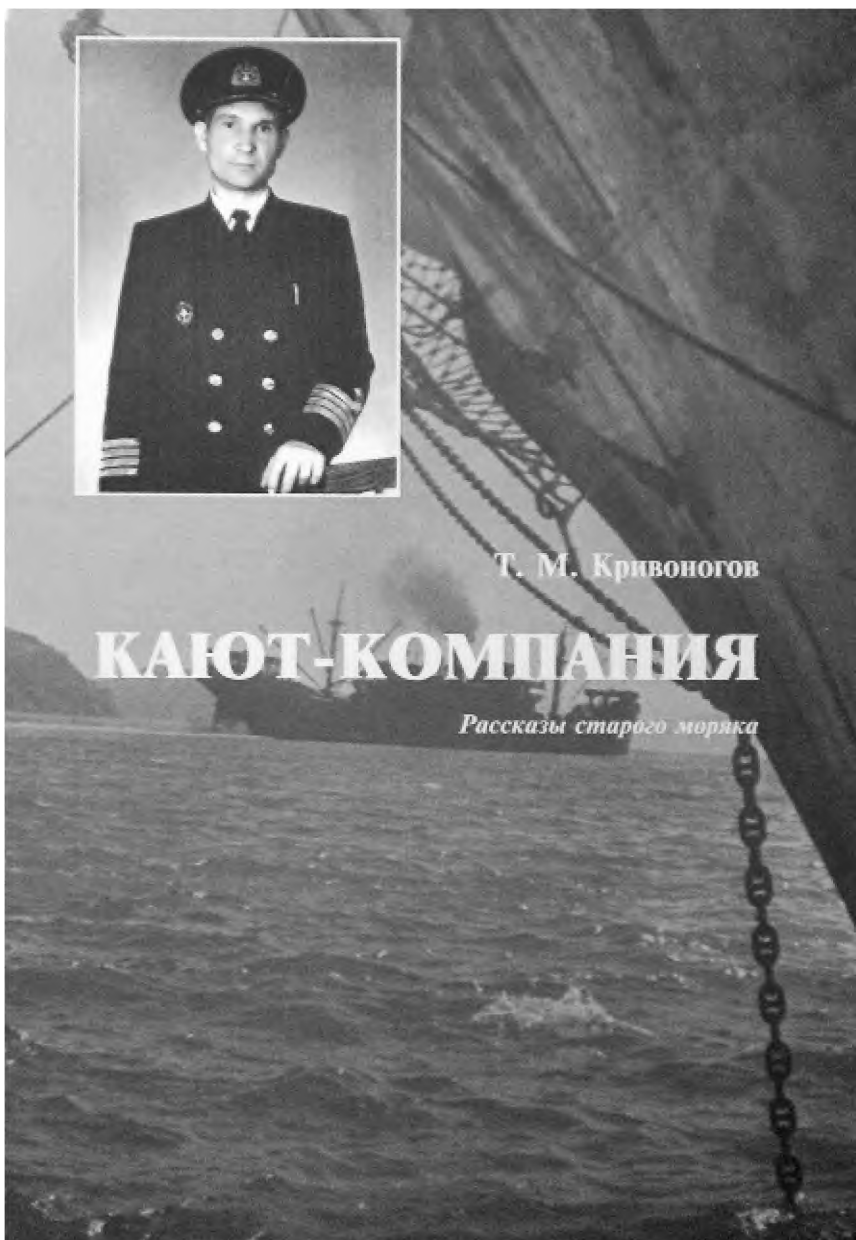
На праздновании 60-летия морского и рыбохозяйственного образования Камчатки, октябрь 2002 г. Слева направо — В. Ф. Попов, Т. М. Кривоногов, Г. Б. Рогозин На заднем плане — С. В. Гаврилов



«Читаю “Вести” с внуком вместе!» Тимофей Михайлович
и Антон Кривоноговы. Реклама газеты «Вести+ТВ»,
27 сентября 2001 г., № 39



Т. М. Кривоногов, начало 2000-х гг. Фотография М. Я. Жилина



Обложка первого издания книги «Кают-компания»,
Петропавловск-Камчатский, 2011 г.

Короткая память

Несколько лет назад в базу «Рыбхолодфлот» пришли два судна. Одному дали имя механика Носкова, другому — капитана Башкирцева. И того и другого прекрасно знали работники флота. Виктор Носков прошёл войну и завершил её в Берлине, награждён орденами. Окончил Херсонскую мореходку и в 1952 г. прибыл на Камчатку, работал в Тралфлоте и Рыбхолодфлоте, вырос до старшего механика и начальника механико-судовой службы.

О капитане Башкирцеве следует сказать особо. В начале 1930-х гг. он поступил работать в АКОФлот. Начал с палубного ученика. К концу Великой Отечественной войны был боцманом на пароходе «Орочон». Ходил в Америку. В 1945 г., когда я с ним познакомился, на столе в его каюте лежали учебники русского языка и арифметики. Кивнув на них, он сказал: «Как плохо, что за плечами лишь церковноприходская школа. Как хочется выучиться на штурмана! Вот и решаю примеры, пишу диктанты». В 1946 г. он поступил на курсы судоводителей-двухсоттонников в учебно-производственном комбинате во Владивостоке, потом окончил курсы штурманов малого, а потом и дальнего плавания. Каких трудов это ему стоило, знают только он и его близкие.

Штурманскую науку постигал под руководством таких опытных капитанов, как И. И. Баклаг, А. Сковпен, А. Гринько, М. Зеленский. И он стал капитаном. За хорошую работу во время экспедиции на танкере начальник Дальрыбы Ш. Надибаидзе вручил ему именные золотые часы и ключи от двухкомнатной квартиры.

Руководство Камчатрыбфлота поручило Башкирцеву перегнать пароход «Пятрас Цвирка» из Литвы в Петропавловск. Рейс был длительный, с множеством заходов в порты Африки, Индии, Кореи и Японии. С этой задачей он справился блестяще.

Когда пришёл корабль с именем Башкирцева на борту, я не удержался и написал об этом в нашу рыбацкую газету. А в настоящее время мы должны признать другое.

Встречаю недавно ветерана флота девиатора В. Ф. Попова. Он мне поведал удручающее. Недавно уничтожил девиацию на судне. Когда взял старую таблицу девиации, то с удивлением увидел, что оно ранее называлось «Капитан Башкирцев». Судно принадлежит АОО «Гольфстрим» и базируется в нашем порту. Там ведь должны знать хоть немного историю нашего флота! Подошёл капитан Б. П. Чанцев, его знают как ветерана флота, капитана-директора плавзавода «Рыбак Камчатки». Поведали ему эту грустную историю.

Старый моряк сказал с горечью: «Мне тем более обидно, ведь я начал штурманскую работу у Александра Осиповича в должности третьего помощника капитана. Более душевных и отзывчивых людей, чем Александр Осипович, я не встречал за свою долгую флотскую жизнь...»

Подошло ещё несколько ветеранов флота. Все были возмущены. Решили написать в нашу газету. Кто-то подал мысль узнать фамилии руководителей «Гольфстрима». Но тут прозвучал спокойный голос одного из уважаемых собеседников: «Зачем ещё пачкать страницы нашей газеты фамилиями этих охламонов?» И мы с ним согласились. Хватит и того, что наплевали в душу рыбаков.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания, ветеран флота

От редакции газеты. Мы всё-таки позвонили в «Гольфстрим» и связались с одним из его руководителей. Оказалось, что он прекрасно знает историю судна, знает, в честь кого оно названо. Но, говорит он, рыбалка на судне не была для Рыбхолодфлота удачной, «ни хвоста не поймали», несмотря на заграничные переоборудования. Потому и поменяли, с сожалением, название — мол, есть такая традиция у рыбаков. Комментировать ситуацию мы не будем — за что купили, за то и продали...

Рыбак Камчатки, 8 мая 1997 г., № 19

Яков Фимушкин и другие ветераны ждут помощи

С начала Великой Отечественной войны прошла мобилизация в ряды Красной Армии среди жителей и работников предприятий Камчатки. Не обошла она стороной и тружеников рыбного порта. Призвали в армию почти всех, иначе и быть не могло — грузчики были в основном физически сильными людьми зрелого возраста, калек и инвалидов среди них не имелось. Все сразу принялись за изучение солдатской науки, хотя многие из них недавно сняли красноармейские гимнастёрки. Был среди них и грузчик Яков Степанович Фимушкин. Однако вскоре вышло так, что прибывавшие из Америки пароходы с грузами по ленд-лизу обрабатывать было некому. Встал вопрос о возвращении мобилизованных грузчиков на свои места.

Вернулся в порт вместе с товарищами и Яков Фимушкин. Порт тогда был один — рыбный, морской торговый ещё строился.

Всю войну пришлось работать с полной отдачей. В порту не хватало складских площадей, а груза и техники шло много. Часть его переваливалась на Камчатке. Но люди находили выход. В районе

5-го километра были сделаны площадки. На них сгружали в основном продовольствие, а сверху накрывали брезентом. Теперешний сквер Свободы был сплошь в несколько ярусов заставлен ящиками с техникой.

Наконец-то пришла долгожданная победа! За свою самоотверженность Яков Степанович был награждён медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Доработал он до пенсии и остался жить на Камчатке. Построил домик на 21-м километре и повёл жизнь сельского труженика-пенсионера. Огород и содержание живности служили подспорьем к его пенсии. Летели годы. Вот уже отметили ему семьдесят лет, а потом и семьдесят пять, и восемьдесят. Умерла верная спутница жизни — жена. Дочь живёт со своей семьёй в городе. Остался Яков Степанович в доме один, в довершение всего потерял зрение. Оно настолько упало, что даже сходить в магазин без поводыря не может. Раз в неделю навещает его дочь. Закрылось предприятие, где работал зять.

В начале тяжёлых времён рыбный порт немного помогал своим пенсионерам: то продавал растительное масло по сниженной цене, то сахар. Но постепенно и этот ручеек помощи иссяк. Да оно и понятно. Как ни посмотришь на причалы, они пусты, стоит без работы портофлот. Соответственно, нет поступления денег и в кассу порта. Встаёт вопрос: как же выживать участникам войны, трудового фронта и вообще пенсионерам? Ведь особенно в тяжёлом положении оказалась именно эта категория людей.

Как же решали проблему питания в годы войны — ведь всё распределялось по карточкам? Выручала рыба. По карточкам давали только лосося. Камбала, треска и прилов во всех столовых были в неограниченном количестве. Готовились блюда из нерпичьего и сивучьего мяса по низким ценам. Промышлявшая в наших водах китобаза «Алеут» пожертвовала двух китов. Жители получили возможность засолить по двадцать — тридцать килограммов китового сала. Власти города искали выход, как накормить население, и находили его.

Надо сказать, что сейчас рыба есть в магазинах и киосках, но по цене, недоступной для пенсионеров. А рыбу свою Камчатка продаёт и в Корею, и в Китай, и в Японию.

Есть ли возможность помочь пенсионерам? Мне кажется, есть. У нас уже продолжительное время работают на город суда Траллфлота и базы «Рыбхолодфлот». Они же имеют и свои киоски по

продаже рыбы на Моховой и на 10-м километре. Надо подумать, чтобы продавать через эту торговую сеть рыбу по сниженной цене, а то и бесплатно выдавать пенсионерам, бывшим рыбакам какое-то количество свежей рыбы. Той же камбалы из прилова.

Для этого, во-первых, надо произвести учёт пенсионеров как рыбного порта, так и баз флотов. Делить их невозможно — начинали они свою трудовую деятельность, например, в Камчатрыбфлоте, а оканчивали или в Тралфлоте, или в рыбном порту. Ведь все эти годы шли непрерывные реорганизации. В первую очередь надо подумать об этом комитетам профсоюзов как рыбного порта, так и баз флотов.

Сейчас у всех пенсионеров — незавидная доля. Просим высказать своё мнение через газету «Рыбак Камчатки» руководителям рыбных предприятий и профсоюзных организаций. Яков Фимушкин и другие пенсионеры ждут помощи.

Т. Кривоногов, капитан дальнего плавания,
ветеран флота рыбной промышленности

Рыбак Камчатки, 14 апреля 1995 г., № 16

Техническая викторина

Борт парохода «Сима» (по радио). На пароходе по инициативе комитета ВЛКСМ на днях проведена техническая викторина. К этой интересной игре моряки готовились долго и тщательно. Они использовали все возможности для повышения технических знаний. Матросы и кочегары аккуратно посещали кружки технической учёбы, читали литературу, пользовались консультациями старшего механика, старшего помощника капитана, боцмана. Особенно много поработали над собой тт. Клочков, Киселёв и другие. С большой готовностью помогали молодым морякам старший механик тов. Колесников, машинист тов. Фурсов, матрос первого класса тов. Кривоногов.

И вот настал долгожданный день. Комиссия заняла своё место за судейским столом в столовой судна, куда задолго до этого собрались участники викторины. Перед членами комиссии — специально изготовленный круг с вращающейся стрелкой. Круг разделён на десятки секторов с номерами, соответствующими определённым вопросам. Тут же находятся премии для победителей в технической викторине. По условиям игры каждый участник должен чётко и ясно ответить на пять вопросов. Номер вопроса указывает стрелка.

Первым подходит к столу матрос первого класса тов. Максutow. Ему достаются вопросы: «Какие бывают системы крепления якорного каната в канатном ящике?», «Разница между обухом и рымом», «Из чего изготавливаются растительные тросы?» и т. д. На все эти вопросы Максutow даёт правильные ответы.

Вслед за ним подходит к столу матрос тов. Клочков. На вопрос о разнице между стоячим и бегучим такелажем ответ даётся без промедления. На второй вопрос: «Что называется румбами и какие вы знаете основные румбы?», а также на три последующих вопроса тов. Клочков отвечает быстро и уверенно.

Токарю судна тов. Киселёву достаются вопросы: «Какие бывают паровые котлы по способу направления в них пламени и дыма?», «Какие трубы устанавливаются внутри парового котла?», «Сколько и каких клапанов должны иметь помпы простого и двойного действия?», «Для чего топка котла делается волнистой?», «Какие неисправности бывают у помп?» На все пять вопросов тов. Киселёв, добросовестно подготовившийся к викторине, дал исчерпывающие ответы.

Первую премию у матросов получили тт. Максutow и Ключков, у машинистов — тт. Киселёв и Бондаровский. Викторина показала, что многие моряки усердно занимаются повышением знаний, что помогает им повышать производительность труда.

Вместе с тем викторина также выявила, что отдельные молодые моряки пренебрегают учёбой, не занимаются над собой. К таким относятся тт. Образцов, Макаров, кочегары тт. Зильдман, Мухин, Агафонов.

Командование судна решило чаще практиковать проведение мероприятий, способствующих повышению технических знаний у моряков.

Н. Гладков, помощник капитана

Камчатская правда, 19 сентября 1947 г., № 218

Как экипаж нашей шхуны добился первенства в соревновании

Перед нами — моряками парусно-моторного флота стоит важная задача — обеспечить путинными грузами рыбокомбинаты обоих побережий Камчатки.

Наша шхуна имеет очень удобные трюмы и может перевозить до сотни тонн грузов. Она обладает хорошей мореходностью, всеми приспособлениями для погрузо-разгрузочных работ. Чтобы избежать простоев, моряки «Глобуса» решили производить разгрузку судна своими силами. В Усть-Камчатке и в Хайрюзовском рыбокомбинате на грузовые работы выходила вся команда. Это позволило нам обеспечить досрочное выполнение плана.

Экипаж шхуны повседневно борется за строжайшую экономию топлива и смазочных материалов. Много сотен миль прошло судно под парусами, не пуская в работу дизель. В результате мы сэкономили семнадцать тонн топлива.

В Охотском море и на Тихом океане часто разыгрываются сильные штормы. Но наши моряки не боятся непогоды. Мы не раз вступали в борьбу со стихией и всегда выходили победителями. Как-то шхуна возвращалась в Петропавловск. Внезапно подул ветер, достигший вскоре одиннадцати баллов. С огромной силой волны бились о борт судна. Старший помощник капитана тов. Кривоногов вместе с моряками принялся закрывать трюмы. Энергично трудились боцман тов. Гордиенко, старший матрос тов. Гусаров, матросы тт. Барсуков, Кирдяшкин, Добров. Отлично несла вахту машинная команда под руководством старшего механика тов. Табашникова, неустанно работал судовой радист тов. Безух, не оставляя судно без связи ни на одну минуту. Мы благополучно прибыли в порт.

Наша шхуна выполнила задание на 300 %, заняв первое место в парусно-моторном флоте Камчатки. В этом большая заслуга капитана Филиппа Спиридоновича Кощеева, работающего более двадцати лет на камчатских судах.

Сейчас шхуна стоит в порту. Экипаж ведёт ремонт механизмов, готовится к предстоящей навигации. Моряки решили в будущем году добиться новой трудовой победы во славу нашей великой Родины, во имя любимого вождя товарища Сталина.

В. Мотов, второй помощник
капитана шхуны «Глобус»

Камчатская правда, 14 декабря 1949 г., № 293

Заключение об аварии парусно-моторной шхуны «Глобус», принадлежащей Камчатрыбфлоту

Я, начальник инспекции флота Министерства рыбной промышленности СССР по Камчатскому бассейну Апенкин И. В., произведённым расследованием аварии шхуны «Глобус» установил следующее:

1. Время и место аварии.

Авария парусно-моторной шхуны «Глобус» произошла 17 июля 1951 г. в 14 часов в Охотском море, в Рекининской губе, в широте $60^{\circ}57'5''$ и долготе $163^{\circ}37' E$.

2. Последствия аварии.

Застигнутая в Пенжинской губе штормовой погодой парусно-моторная шхуна «Глобус» не смогла задержаться на месте при помощи отданных двух станových якорей и двух адмиралтейских верпов, работая полным передним ходом, и была сдрейфована к берегу на грунт, где получила следующие повреждения, установленные водолазным осмотром в Петропавловском рыбном порту 8 августа с. г.:

1. Руль отбит. На месте аварии при отливе обнаружили его на отливной полосе и подняли на борт.

2. Пятка руля обломана по гнезду чечевицы, подпятник загнут кверху и заклинил гребной винт.

3. Связные болты дейдвудных штук вырваны, связь между ними нарушена.

4. Металлическая обшивка кия от дейдвуда до 52-го шпангоута разошлась.

5. Подводная предохранительная медная обшивка от 52-го шпангоута до 14-го шпангоута в нижней части у кия оторвана и загнута кверху.

6. Киль от ахтерштевня до 42-го шпангоута размочален и имеет трещины, а от 42-го шпангоута до 14-го шпангоута с правого борта имеет задиры.

7. В районе 44-го шпангоута по правому борту на высоте одного метра от киля имеются две небольшие пробоины диаметром 7—8 см.

8. По левому борту между 34—32-м шпангоутами в полутора метрах ниже ватерлинии два листа предохранительной медной обшивки сорваны.

3. Обстоятельства аварии и описание её.

Парусно-моторная шхуна «Глобус» под командованием штурмана малого плавания Кривоногова Т. М., выпуска 1949 г., 14 июля с. г. ошвартовалась к левому борту парохода «Орочон», стоявшего на якоре в Пенжинской губе на рейде рыббазы Чемурнаут в качестве базы сельдевой экспедиции, для перегрузки доставленного пароходу бункерного угля. Погода была тихая. Перегрузку угля сначала производили из трюма № 1 шхуны.

Очередной прогноз погоды от 00 часов до 06 часов 15 июля с. г. предусматривал ветер северной четверти силой 3—4 балла. Последующие прогнозы погоды за 15 июля предусматривали ветер юго-западной четверти силой до 5—6 баллов. Перегрузка угля со шхуны на пароход продолжалась. После полудня ветер стал свежеть. В 13 часов 10 минут перегрузку угля из трюма № 1 закончили, шхуна перетянулась и начала перегрузку угля из трюма № 2. Ветер от зюйд-веста продолжал усиливаться, и в 16 часов он достиг силы 5—6 баллов. Волнение моря увеличивалось. Шхуна стала качаться на волнении и ударяться о борт парохода «Орочон», швартовы испытывали рывки и в 16 часов 15 минут начали обрываться. На шхуне приготовили главный двигатель. После обрыва швартовов шхуну отнесло от парохода, она отдала оба якоря, подрабатывая малым передним ходом. Ветер стремительно усиливался. Якоря не держали и дрейфовали. К концу суток 15 июля ветер достиг силы 7—8 баллов. Прогнозы погоды за 16 июля с. г. предусматривали ветер той же юго-западной четверти силой 5—7 баллов и только в конце суток с усилением до 7—8 баллов. Фактически же с утра 16 июля ветер был штормовой, силой 9—10 баллов.

В периоды отлива дрейф шхуны прекращался, главный двигатель переключали на холостую работу или останавливали. После 20 часов налёг туман, видимость ухудшалась. С приливом якоря начали дрейфовать. Пустили главный двигатель, сначала работали малым передним ходом, затем полным ходом. Обе якорь-цепи

потравили до жвака-галса. Ветер усилился до 11 баллов. Шхуну развернуло лагом к ветру, она дрейфовала к берегу.

Пытались передать по радио сигнал бедствия, но рация не работала, и радист исправить её не мог. Приготовили два адмиралтейских верпа, и в 07 часов 30 минут 17 июля отдали их. Шхуна в это время находилась от берега уже милях в двух. Берег скалистый, высотой около двухсот метров. Глубина у борта непрерывно уменьшалась, и на 12 часов была 7 сажен. В 14 часов 00 минут 17 июля с. г. шхуна кормовой частью ударилась о грунт; в 17 часов 10 минут удар шхуны повторился, и продолжились с каждой волной.

Капитан Кривоногов, посоветовавшись со своими помощниками и механиками, дал команду приготовить шлюпки к спуску на воду для высадки всего экипажа и оставшихся рабочих с парохода «Орочон» на берег, предвидя неминуемое крушение шхуны у скалистого берега.

Спустили на воду сначала спасательный бот, в который сели 16 человек, остальные четыре человека должны были сесть в рабочую шлюпку. Пока пытались спустить её на воду, бот с людьми оторвало от борта шхуны и понесло к берегу, на который выбросило его благополучно. Оставшиеся на шхуне четыре человека во главе со вторым помощником капитана спустить рабочую шлюпку не могли и оставались на шхуне, пока она во время отлива не обсохла. Шторм продолжался, и только с 20 июля с. г. ветер стал медленно ослабевать, оставаясь к концу суток силой 5—6 баллов, и задержался до конца 21 июля с. г. В течение 22 июля ветер послабел до 3—4 баллов. Для установления связи и затребования помощи аварийной шхуне группа членов экипажа отправилась пешком по берегу на рыббазу Чемурнаут, откуда радиовали на пароход «Орочон» и в Петропавловск об аварии шхуны.

23 июля с. г. в 06 часов 10 минут к шхуне подошёл из Чемурнаута катер «Джамбул», на котором возвратились члены экипажа. Начали готовиться к снятию шхуны с грунта. 24 июля с. г. в 05 часов 30 минут во время прилива катер забуксировал шхуну и снял её с грунта, а затем повёл её к пароходу «Орочон», приступили к перегрузке с неё оставшегося в трюме № 2 угля и закончили полностью. Откачали воду из трюма № 1 моторной помпой парохода. В 18 часов 40 минут пароход подал на шхуну буксирный трос, а в 18 часов 40 минут дал ход и последовал в Петропавловск, имея на буксире шхуну «Глобус».

2 августа с. г. пароход «Орочон» по прибытии на рейд Озерновского рыбокомбината передал шхуну «Глобус» на буксир пароходу

«Эскимос», который прибуксировал шхуну в Петропавловск 6 августа с. г., а 8 августа с. г. был произведён водолазный осмотр подводной части шхуны.

4. Причины аварии.

Авария шхуны «Глобус» произошла во второй половине июля месяца 1951 г., когда нельзя было ожидать штормовой силы ветра, к тому же затянувшегося на пять суток.

Наступление штормовой погоды не предусмотрело и бюро погоды Камчатского управления гидрометслужбы. Оно прогнозировало в течение всех суток 15 июля умеренный и свежий ветер не свыше 5—6 баллов, тогда как фактически во второй половине дня 15 июля сила ветра была уже 7—8 баллов. Этой силы ветра было достаточно, чтобы шхуна «Глобус» лишилась возможности маневрировать и уходить в море против ветра и волнения, к тому же совпавших с приливом мощной силы, как это имеется в Пенжинской губе.

Ветер дул с моря на берег, который находился в расстоянии от шхуны в пределах 14—15 миль. На таком ограниченном водном участке шхуна не могла штормовать без риска быть выброшенной на берег. У шхуны оставалась единственная возможность удержаться на месте на якорях и при помощи работы главного двигателя, что и было использовано, с дополнительной отдачей двух верпов адмиралтейского типа.

Этих принятых мер оказалось вполне достаточно, чтобы удержаться на месте во время отлива только от силы ветра. Но во время прилива шхуна не удерживалась на месте и дрейфовала. Положение шхуны осложнялось тем, что радиостанция у неё во время рейса вышла из строя, а аварийного передатчика она вообще не имеет, и передать сигнал бедствия не могла, а воздушную сигнализацию использовать нельзя было из-за тумана. Шхуна оказалась в обстановке непреодолимой силы, в результате которой была сдрейфована на грунт, где и получила повреждение руля и подводной части корпуса.

5. Виновные в аварии.

В действиях капитана шхуны «Глобус» Кривоногова и прочих лиц судового экипажа я не усматриваю каких-либо упущений, нарушений или небрежности, которые могли бы способствовать наступлению аварии, и виновными никого из них не считаю.

Авария произошла по стихийной причине.

Бюро погоды о надвигающейся штормовой погоде зюйд-вестовой четверти своевременно не предупредило.

6. Убытки от аварии.

Шхуна требует докового ремонта. Объём аварийного ремонта и стоимость его определить сейчас невозможно.

7. Предложения.

1. Выброску шхуны «Глобус» на грунт считать частной аварией, а убытки от неё отнести за счёт потерпевшей стороны — судовладельца в лице Управления транспортного флота Главкамчатрыбпрома на основании ст. 146 Кодекса торгового мореплавания СССР.

2. Обратить внимание начальника Камчатского управления гидрометслужбы на неудовлетворительную работу бюро погоды, которое не предусмотрело надвигающуюся затяжную штормовую погоду 15 июля с. г.

ГАКК. Ф. Р-470. Оп. 1. Д. 229. Л. 340—341об.

Читательская конференция

Недавно при политотделе Тралфлота состоялась читательская конференция по обсуждению повести А. Борщаговского «Пропали без вести». Она готовилась в течение месяца. На судах проводились громкие читки этого произведения.

Первой выступила Фефилова. Она охарактеризовала патриотизм советских моряков буксирного катера Ж-257 китобойного комбината «Подгорный», которые мужественно боролись с морской стихией в течение 82 дней. Тов. Фефилова отметила, что А. Борщаговский просто и выразительно рисует весь трагизм обстоятельств, в которых очутилась горстка людей, гибнущих от жажды и голода, воссоздаёт их живые образы, показывает, что благодаря исключительному самообладанию и знанию дела, дисциплинированности, товарищеской спайке, благодаря горячей любви к родине героическому экипажу удалось выйти победителем из величайших испытаний. Такая сила духа, такое чувство глубокого товарищества и взаимопомощи свойственны только советским людям, воспитанным славной коммунистической партией.

Несмотря на то что среди моряков катера не было ни одного коммуниста и комсомольца, старпом Кожин, выражая мысли всей шестёрки, в случае, если бы катер прибило к чужому берегу, с неотразимой силой сказал: «К примеру, спросят кто партийный, — все партийные...»

Старший помощник капитана рефрижератора «Мизар» т. Кулабухов в своём выступлении остановился на образе старпома Козлова, который в трудную минуту не растерялся, оставшись на катере без капитана и старшего механика. В заключение т. Кулабухов зая-

вил, что герои повести — простые советские люди — мужественно перенесли все лишения, показали высокие моральные качества.

Второму помощнику капитана рефрижератора «Мизар» повесть понравилась. Но он считает, что образ механика Облязова дан слабо, не показана его личная жизнь. Вначале создаётся впечатление, что механик скуп, запасается всем для себя, но при глубоком анализе ясно, что запасливость его была враждебна скопидомству куркуля.

О характере матроса Жебровского рассказал т. Поляков. Он отметил, что Саша чуток к товарищам, а в последние дни, когда они совсем выбились из сил, ухаживает за слабыми, не теряет присутствия духа, делает из одеял паруса, страстно мечтает об учёбе, с любовью вспоминает мать, жену, дочь.

— Книга «Пропали без вести», — говорит капитан рефрижератора «Меркурий» т. Кривоногов, — отражает будни советских моряков. Это никак не похоже на большинство романов буржуазной литературы, в которых персонажи, попавшие в аналогичные условия, почти неизменно дичают, теряют человеческий рассудок, доходят до людоедства.

Далее т. Кривоногов выразил сожаление, что очень мало писатели пишут о моряках промыслового флота.

С большим вниманием выслушали присутствующие рассказ бывшего боцмана траулера «Камчадал» т. Вирясова (как известно, экипаж «Камчадала» спас буксирный катер Ж-257). Вирясову было задано много вопросов.

Проведённая читательская конференция — хорошее начало. Нужно, чтобы такие конференции проводились чаще и на промысловых судах.

П. Хвостецкая

За высокие уловы, 18 марта 1956 г., № 24

В часы досуга

До поздней ночи приветливо светятся иллюминаторы кают-компании рефрижератора «Мизар». В кают-компании после трудового дня собираются члены экипажа судна, чтобы почитать свежие газеты и журналы, сыграть несколько партий в домино и шахматы, послушать беседу агитатора или запросто, по душам, поговорить с товарищем. Оно и понятно, для большинства моряков рефрижератор — дом.

Заполночь засиживаются за шахматами старший помощник капитана т. Бегулов, второй помощник капитана т. Кулаков, боцман

т. Прокофьев, любители игры в домино — матросы тт. Сахаров, Алёшин, Глуценко, Бакулин. Матроса Чиркова здесь можно видеть чаще за книгой. Книги он читает «запоем» и этим подчас доставляет немало беспокойства библиотекарю т. Кулакову.

Всякий раз, когда приходит очередной номер газеты с литературной записью «Мы — советские люди!», агитатор Бакулин начинает громкую читку.

Коллективные посещения кинотеатра давно стали традицией моряков «Мизара». Обычно идут на просмотр нового кинофильма или пьесы все, исключая вахтенного помощника и матроса. Большой интерес и горячее обсуждение вызвали пьеса «Любовь Ани Березко», «В добрый час», «Без вины виноватые», кинофильмы «Поединок», «Максим Перепелица» и другие.

Дружно готовился коллектив судна и к читательской конференции по книге А. Борцаговского «Пропали без вести», проведённой библиотекой политотдела в феврале.

Инициатором хорошо организованного культурного досуга команды рефрижератора «Мизар» является судовой комитет профсоюза (председатель матрос первого класса т. Бакулин).

М. Цыпышев, агитатор рефрижератора «Мизар»

За высокие уловы, 25 марта 1956 г., № 26

Быть бдительным всегда и везде

(с читательской конференции моряков тралового флота)

Недавно библиотека политотдела тралового флота провела читательскую конференцию на тему «Быть бдительным всегда и везде». Были обсуждены книги А. Авдеенко «Над Тиссой» и «Горная весна», посвящённые героическим будням славных советских пограничников и работников органов государственной безопасности.

Акустик СРТ «Беркут» т. Бобиков раскрыл основную идею произведений — происки иностранных разведок, засылка ими шпионов и диверсантов в СССР, борьба с ними наших органов безопасности и пограничников.

Затем Бобиков рассказал о напряжённой работе генерала Громады, полковника Шатрова, майора Зубакина. В заключение он сказал:

— Нам, морякам-рыбакам Камчатки, надо всегда и всюду быть бдительными, особенно, когда мы бываем в море, где не исключены случаи провокаций со стороны некоторых иностранных держав.

Глубоко раскрыла образ пограничника старшины Смолярчука работница управления тралфлота т. Фёфелова:

— Опытный следопыт старшина Смолярчук на своей заставе знал каждое дерево, каждый камень, он умел видеть сразу весь лес и каждое дерево в отдельности. За свою многолетнюю службу на погранзаставе вместе со своим верным другом Витязем он задержал тридцать девять нарушителей границы, за что был отмечен высокой правительственной наградой — орденом Ленина.

Капитан рефрижератора «Юпитер» т. Сапожников рассказал о двух противоположных по характеру молодых людях, героях произведения А. Авдеенко — Олексе Сокаче, беззаветно любящем родину, и Андрее Лысаке — легкомысленном, трусливом молодом человеке, которому чужды общественные, государственные интересы.

— Большой творческой заслугой автора произведений «Над Тиссой», «Горная весна» и «По следу», — сказал капитан рефрижератора «Меркурий» т. Кривоногов, — является то, что он по-настоящему глубоко и правдиво показал трудную, требующую больших знаний и опыта работу тех, кто стоит на страже советских людей, строящих коммунистическое общество. Произведения А. Авдеенко — прямая противоположность буржуазным детективам. Несмотря на то что некоторые образы даны не во весь рост, книги его читаются с захватывающим интересом.

Л. Жукова

За высокие уловы, 27 апреля 1956 г., № 34

Этого могло не случиться

Всё началось с выпивки, которая в конечном счёте привела матроса Князева к обсуждению на общесудовом собрании.

А случилось это так. 27 ноября в свободное от работы время Князев сошёл на берег. Возвратился на корабль поздно, в нетрезвом состоянии. За него стоял вахту матрос Комаров.

На следующий день приказом по судну Князеву было объявлено справедливое взыскание — выговор. Казалось бы, что на этом вся история должна была кончиться. Но 30 ноября Князев совсем не вышел на работу. Старший помощник капитана ТХС «Меркурий» т. Кузнецов 1 декабря объявляет прогульщику строгий выговор. В этот же день Князев успел опохмелиться и в таком состоянии выйти на вахту. Ни очередная беседа с Князевым, ни новый строгий выговор с последним предупреждением не возымели действия.

...8 декабря захмелевший Князев держал ответ перед председателем судового комитета т. Рыбальченко и старшим помощником капитана т. Кузнецовым.

— Больше этого не будет... виноват я, — говорил Князев. — Ну выпил, ну списывайте... Не боюсь я... Имею несколько специальностей, — неожиданно закончил он, не смея поднять глаз на присутствовавших в каюте.

Тов. Кузнецов в это вечер решил списать Князева с судна.

— Пусть коллектив рассудит, — подсказали капитану ТХС «Меркурий» т. Кривоногову в отделе кадров.

На общесудовое собрание явились все свободные от вахты члены экипажа. Их волновал вопрос: почему так произошло, что хороший производственник, показавший образцы труда на промысле сельди, получивший за свою работу две благодарности от командования корабля, сейчас предстанет и будет держать ответ перед коллективом.

Князев полностью признал всю тяжесть сделанных им проступков и просил наказать его, но только не изгонять из моряцкой семьи.

— У меня нет семьи, я одинок, судно — мой дом. Иногда выйдешь на берег и встретишь приятелей, обязательно с ними выпьешь... Уйти от них у меня воли не хватало, хотя один из таких «друзей» помог пропить мои собственные триста рублей и обокрасть — вытащить у меня семьсот рублей.

Второй помощник капитана т. Березовский, боцман Петрашев, капитан судна т. Кривоногов справедливо критиковали Князева. Они говорили, что Князев опозорил весь коллектив. Вместе с тем они отмечали, что если Князев искренне раскаивается, ему можно предоставить возможность искупить свою вину перед товарищами, коллективом флота упорным трудом, восстановить славу передовика производства.

— Разбор дела Князева, — сказал матрос Сакаев, — не случайное явление. Дело в том, что на судне плохо поставлена воспитательная и культурно-массовая работа. Мы не обсуждали бы сегодня Князева, если бы командный состав, профсоюзная и комсомольская организации судна вникали в круг интересов моряков, заботились бы о содержательном, культурном отдыхе команды, занимались бы воспитанием людей, пропагандой здорового быта. На судне с ноября не выходит стенная газета, не оформлена и судовая Доска почёта, отсутствует наглядная агитация, не проводятся читательские конференции, шахматно-шашечные турниры. Более того, командование судна не навело должного порядка в несении вахт. Можно ли удивляться, что предоставленный самому себе Князев стал нарушителем трудовой и государственной дисциплины?

Члены команды не остановили его. Мы в состоянии привить Князеву чувство ответственности перед коллективом.

Матрос Князев оставлен на судне. Печальная история с ним — не единственный случай во флоте. Она должна послужить хорошим уроком для тех командиров, руководителей профсоюзных и комсомольских организаций судов, которые пренебрегают воспитанием моряков, используют как единственную и неоспоримую форму воздействия — административные меры, не нацеливают общественность судов на борьбу с пьянством, нарушителями устава службы и дисциплины на кораблях флота.

А. Георгиевская

За высокие уловы, 19 декабря 1956 г., № 93

Столько стоит «путь к причалу»

Недавно в редакцию пришёл старый моряк, ныне лоцман рыбного порта Тимофей Михайлович Кривоногов. Заставили его изменить привычный курс лоцманских проводок факты прямого разбазаривания государственных средств, ненужного дёрганья уставших после трудового дня рыбаков БМРТ, готовящихся к выходу в рейс.

А факты такие. 27 мая около 20.00 БМРТ «Камышин» был ошвартован к причалу № 6 рыбного порта первым корпусом. Занимавший это место БМРТ «Иван Малякин» пришлось отвести от причала. Швартовными операциями были заняты рыбаки обоих судов и буксиров портофлота «Суровый» и «Ковшовый». Их услуги обошлись базе океанического рыболовства (по подсчётам Т. М. Кривоногова) в пятьсот с небольшим рублей. А лишилась база этих денег лишь для того, чтобы с «Камышина» выгрузить на городской холодильник 2,7 тонны рыбопродукции, то есть груза всего на два (!) стропа.

До этого «Камышин» стоял в Моховой в ста метрах от причала Петропавловского рыбоконсервного завода и сливал рыбий жир. Жира тоже была «капля» — семь тонн. Эту «каплю» завод принял, а затем БМРТ отправился на городской холодильник, чтобы положить эти два стропа консервов и мороженой рыбы в свою камеру.

Вмиг произведя грузовые операции, «Камышин» тихо замер у холодильника. Но тишина была прервана в два часа ночи крепкими выражениями невыспавшихся рыбаков, поднятых на швартовку. За два с половиной часа восстановили «статус кво» — «Иван Малякин» был вновь поставлен к причалу первым бортом, а «Камышин» — вторым. Это ночная кутерьма была вызвана тем, что-де

утром нужно грузить на «Малякина» продукты для экспедиции. И снова портофлот заготовил счёт для БОР.

Кроме того, Тимофей Михайлович вспомнил случай, когда один БАТМ или «Мыс» (какой, к сожалению, он не помнит, хотя дело было не так давно) швартовали к причалу № 8 лишь затем, чтобы погрузить на борт два кинопроектора. Вспомнил он и сорок шесть (!) швартовок БМРТ «Камчатская правда» перед выходом в рейс года два назад.

К сожалению, ночные швартовки у нас в порту ещё не редкость. Но всегда ли они нужны? В случае с «Камышиным» и «Иваном Малякиным» вполне можно было заняться ими или с вечера, или с утра после подъёма экипажей, так как машины с продуктами пришли только в 10.30 утра. Путешествия злополучных 2,7 т продукции тоже можно было избежать, отвезя их из Моховой в холодильник на грузовике.

Итак, затрачены солидные средства (кстати, БОР ежемесячно расходует на оплату услуг портофлота в среднем 50 тыс. руб.), люди были лишены элементарного положенного им отдыха, и всё из-за мизерного количества продукции, о котором всерьёз и говорить неловко.

На 600 тыс. руб. в год за швартовки с одной только базы флота из трёх — это серьёзно. Нарушение режима отдыха рыбаков — не менее серьёзно. Однако за решение этих серьёзных вопросов взяться некому. Во всяком случае, служба эксплуатации БОР за случай с «Камышиным» снимает с себя ответственность. Мы, мол, ни при чём, тем, куда сдавать продукцию, командует рыбоконсервный завод. На заводе тоже формально правы: в Моховой «Печень мятая» хранить негде, пусть сдают на холодильник. Круг замкнулся. А мог бы и не возникнуть, если бы кто-нибудь из причастных к этой истории громко, во весь голос сказал бы: «Братцы, да ведь мы делаем глупость!» и предложил тому же «Камышину» своей стрелой выгрузить продукцию на тот же «Суровый», тому же заводу перегрузить эти два стропа в автомашину и увезти на холодильник. Но... думающего человека в тот вечер не оказалось ни на заводе, ни в БОР, ни на «Камышине», да и вообще в окрестностях. А думать надо, и решать надо, если мы уважаем рыбаков и ценим их труд не на словах, а на деле.

О. Стукалов

Рыбак Камчатки, 13 июня 1982 г., № 69

Примечание редактора. Внимательный читатель, наверное, уже догадался, что изложенное в этой статье вполне могло стать поводом к написанию авторского рассказа «Об умных и отдыхе».

Письмо Владимира Мотова, 16 декабря 1990 г.

Дорогие мои ребята, Павел Петрович Ивашкин, Юрий Галактионович Мазур, Владимир Гаврилович Умелев, Тимофей Михайлович Кривоногов!

Так уж случилось, что, зная друг друга десятки лет, вы непосредственно не общаетесь. Со мной же у каждого из вас, или, наоборот, — у меня с каждым из вас поддерживаются многолетние добрые отношения. Перечисляя ваши имена, думал, как расположить вас в своём обращении? По близости отношений? Вы все мне близки, каждый своими особенностями. По количеству и частоте встреч? Как-то неудобно. По возрасту? Различие слишком незначительно. Решил: по расстоянию нахождения отправителя от адресата. Верю, что не обидитесь.

Ребята! Давние друзья нашей далёкой молодости! Подошло время, когда мозг и рука ещё работает, и нужно написать всем вам вместе и каждому отдельно. Скажу прямее: пора попрощаться, иначе можно опоздать и не выполнить общечеловеческую и личную обязанность.

Почти всю жизнь мы прожили в страшном времени, в тоталитарном государстве, при диком режиме. Молодость шла при рябом злодее и палаче. Любой из нас по оговору какой-нибудь... мог попасть под пулю исполнителя. О многом не рассказывал вам, но этот режим сломал и искалечил жизнь близким, да и мне с рождения. Да и одному из вас тоже многое испоганил. Весь период нашего становления как личностей из нас пытались вытравить всё человеческое, сделать послушными и даже благодарными рабами. А мы сопротивлялись, на флоте это было легче делать, чем на берегу. Мы не возносили, не льстили, не угодничали, не приспосабливались, не доносили, мы вынуждено терпели, так как явное отрицание всего влекло за собой лагерь.

Любому из нас были присущи обычные человеческие привычки и слабости. После рейса мы могли посидеть в «Вулкане», «Востоке», в АКО, на Сопке Любви, нам могли нравиться женщины, мы могли подраться, излишне выпить, но каждый из вас, с молодости до старости, остался Человеком с большой буквы.

Каждый из нас начинал флотскую жизнь ещё мальчишкой. Каждый прошёл тяжёлую и опасную морскую службу, притом на самом трудном для мореходов бассейне — Дальневосточном.

Через короткое время вы уже учили других флотским обязанностям, а совсем молодыми капитанили или трудились стармехом.

О жизни, судьбе, морских дорогах каждого из вас можно и нужно писать книгу, только скромность ваша не позволила вам обратиться к писателям и журналистам.

Жёны, дети, внуки Павла, Юрия, Владимира, Тимофея!

Конечно, вы знаете своего мужа, отца, деда, но вы знаете его только как близкого вам человека. У меня за жизнь были, видимо, сотни, десятки товарищей, друзей. Но именно ваши близкие были мне друзьями в молодости и остались ими до старости.

Ваши близкие — это самые порядочные, честные, добрые люди! Каждый из них не предаст и не продаст. Каждый из них прошёл трудный, тяжёлый, опасный, но честный жизненный путь. Они не сделают и не научат дурному. Каждый из этих нынешних стариков прожил жизнь с чистыми руками и чистой совестью! Это говорю вам я — правовед, к тому же перед вечностью не лукавят.

Что касается бывших и нынешних правителей, то они молиться должны на ваших стариков. Благодаря именно им и таким же, как мои друзья, правители прожили, живут и ещё какой-то период будут жить при коммунизме за счёт рабского труда и нищенской зарплаты, а теперь пенсии ваших близких.

Ну, а сейчас, ребята, пока жив, хочу попрощаться с вами. Двое из вас относительно здоровы, двое на инвалидности. У меня на руках тяжелобольная мать, собственные хвори прибавляются. Возможно, я ещё напишу, ну а если писем долго не будет — не поминайте лихом!

Читал статью Тимофея о заключённых, очень толково... Переворот октября 1917-го оказался не тот. Может, нашим внукам удастся жить по-человечески. Начавшийся в 1985 г. (официально) процесс должен когда-то привести Россию к настоящей демократии, настоящей жизни, если его партюкратия не задавит. С пищей станет лучше через год-два.

Храни вас бог, ребята. Живите долго, минимум до ста... С Новым 1991-м годом, дорогие ребята, обнимаю каждого из вас.

Судьба человека

1930-е гг. — время всеобщей коллективизации и освоения Дальнего Востока переселенцами. Именно в те далёкие годы семья крестьян Кривоноговых, как и сотни других, стала искать более приемлемое место жительства.

Жизнь в одной из деревень Курганской области стала просто невыносимой. В памяти Тимофея Кривоногова, тогда совсем ма-

ленького мальчишки, навсегда остались воспоминания о том, как они с родителями, бросив насиженное место, мотались по Сибири. Тимофей Михайлович помнит то состояние безысходности и карточную систему. Помнит, как их погрузили в так называемые «телячьи вагоны» поезда «Максим Горький», и каким долгим и бесконечным казался путь из Новосибирска во Владивосток. «Пятьсот-весёлый» поезд — так называли «Максима Горького» в народе — делал остановки возле каждой станции, и от этого дорога занимала ещё больше времени.

По приезде во Владивосток, после прохождения санитарной обработки и оформления документов Кривоноговы отплыли в Петропавловск на знаменитом пароходе «Ильич».

В конце девятнадцатого — начале двадцатого века на строительство флота много денег жертвовало купечество. Многие суда получили названия тех городов, на чьи деньги они строились, таких как «Москва», «Рязань», «Киев», «Петербург», «Нижний Новгород». Одно из судов получило название «Император Николай II». Построено оно было в Англии в 1895 г. по заказу Русского общества пароходства и торговли. Имело длину 122,2, ширину 13,7, и осадку 7,2 м, скорость — 12 миль в час. Этот товаропассажирский пароход отличался очень красивым внешним видом. У него были наклонные мачты, бушприт, на фок-мачте — красивые реи. Ходовой мостик был сделан из ценных пород тропического дерева. Судно начало работу на Чёрном море на крымско-кавказской и ближневосточной линиях. После отречения царя от престола пароход получил новое название — «Вече». А в траурные дни 1924 г. по просьбе моряков-черноморцев судно было названо «Ильичом». Есть неподтверждённая легенда о том, что на нём перевозили известную в преступном мире Соньку по кличке Золотая ручка. А уж доподлинно известно, что в 1929 г. рейсом в Стамбул на нём отплыл в эмиграцию Лев Троцкий, числившийся по учёту в жандармском управлении Российской империи как Лейба Давидов Бронштейн.

После 1929 г. к пароходу появился нездоровый интерес со стороны населения и пассажиров. Все интересовались, в какой каюте ехал да по какой палубе прохаживался Троцкий. Поэтому власти убрали судно с Чёрного моря с глаз долой.

В 1934 г. под командованием капитана Б. Н. Шишова «Ильич» прибыл во Владивосток. В то время как раз нужно было перевозить заключённых из портов Приморья — Ванино и Владивостока — на

Колыму, в Магадан. Существенной роли в этом «Ильич» сыграть не смог ввиду своих небольших размеров, потому было решено поставить его на линию Владивосток — Петропавловск-Камчатский, чтобы перевозить вербованных сезонных рабочих. Чем он успешно и занимался.

Несколько дней пути — и маленький Тимофей с родителями обрели жильё и работу в совхозе. Совхоз находился на месте современного 4-го километра и был небольшой — на две сотни коров и лошадей. Работники выращивали картошку да капусту.

Война застала Тимофея школьником, уже в 1941 г. ему пришлось идти работать.

Перед самым началом войны политруки читали лекции в поселковой школе, которая находилась на 8-м километре. Вся местная пацанва, в том числе и Тимофей, слушала их, раскрыв рот. Тимофей помнит, как тогдашние старики уверяли, что войны не миновать, даже несмотря на убеждения политруков о невероятных продуктовых запасах и военной мощи родины. С началом войны из посёлка исчезла нормальная еда, крупа, масло, хлеб оставался — чёрный. В посёлке, где жил Тимоша, от недоедания погиб кузнец — здоровенный мужик. А по прошествии некоторого времени из Америки стали приходить суда с продуктами первой необходимости, стало легче.

Шло время. Тимофей рос и в 1943 г. начал трудиться на рыбной базе. В 1945-м — на одном из буксиров. На следующий год поступил в учебно-курсовой комбинат на курсы судоводителей-двухсоттонников, потом выучился на штурмана малого, а затем и дальнего плавания. После, в 1965 г., окончил среднее мореходное училище. Набрав плавательный ценз, стал капитаном дальнего плавания. Тимофею Михайловичу по долгу службы приходилось бывать во многих крупных портах: Ванкувер, Йокогама, Осака...

О своей жене, с которой они живут с 1953 г., Тимофей Михайлович говорит с душевной улыбкой: «Я её как в карты выиграл! Таких женщин, чтоб всё при ней было, редко встретишь!» Валентина и Тимофей познакомились на побережье Камчатки в отдалённом рыбацком посёлке Кичига. Она работала на комбинате, а её избранник высадился там с командой по рабочим делам. Встреча была короткая, но очень яркая. Роман капитана и юной красавицы прервался на долгие три года. Всё это время их связывали только жаркие письма и взаимная тоска. Увидеться, хотя бы ненадолго, не представлялось возможным: работы в том посёлке для Тимофея не было, а самолёты тогда ещё не летали. На четвёртый год Валентина

приехала в командировку в Петропавловск. Долгожданная встреча благополучно завершилась регистрацией брака. В новой семье родились сын Александр и дочь Ольга. Ольга недавно с отличием окончила университет и получила «красный» диплом.

Любимые внуки Тимофея Михайловича и Валентины Петровны — Антоша и Тимоша, девяти и четырнадцати лет, всё время проводят вместе. Мальчишки учатся в школе, занимаются шахматами, беговыми лыжами, футболом и очень любопытствуют о море. Дедушкины рассказы о морских рейсах не оставляют их равнодушными. Во дворе у дедушки они часами пропадают в столярной мастерской, постигая настоящую мужскую работу. Вот так, тихо и спокойно, но со своей особой уникальностью проходит не одна человеческая жизнь. Но только не у Тимофея Михайловича.

Несмотря на свои преклонные годы, этот человек находит время и силы для того, чтобы отстаивать свою жизненную позицию, суть которой заключается в трудных поисках правды и справедливости.

Ксения Надточий

Панорама, 4 июня 2002 г., № 26

Жизнь старого капитана

Известному камчатскому капитану дальнего плавания Тимофею Михайловичу Кривоногову 22 января исполнилось 80 лет. Тимофеем Михайловичем прожил со своей женой Валентиной Петровной уже более пятидесяти лет, и за все эти годы супруги ни единого раза не поссорились. Для нашего времени это удивительно. «Но это действительно так, — подтверждает Валентина Петровна, беря мужа за руку. — А чего было ссориться, если жизнь шла нормально, во взаимной любви».

В последние годы на Камчатке знали Тимофея Михайловича Кривоногова как автора небольших краеведческих зарисовок из жизни морского промыслового и транспортного флотов. Было время, когда эти зарисовки выходили в газетах регулярно, и многие читатели вырезали их, чтобы сохранить — настолько необычными были описанные в них истории. И это неспроста, потому что автор зарисовок работал на флоте с 1945 по 1983 г., лично знал многих моряков, ходил на многих судах. Ему не надо было ничего выдумывать, жизнь сама подсказывала сюжеты. Многие зарисовки родились после разговоров с товарищами, коллегами. Память у Тимофея Михайловича хорошая, поэтому услышанное или прочитанное оставалось в ней надолго.

Где, например, прочтёшь подобное, если не у Кривоногова: «Отдать ли под суд человека за прогул, в основном зависело от капитана. Но капитан нёс ответственность и за укрывательство. Так что, вольно или невольно, все были связаны ответственностью. Но всё-таки порядочные капитаны подходили по-человечески к этой проблеме. Например, капитан С. В. Чуприна поступал так. При распределении праздничных вахт он говорил старпому: “Ты Иванова на Первомай на вахту не ставь. Всё равно напьётся, и тебе придётся составлять бумаги для суда. Лучше дай ему отгул”. В то время плавсостав имел в месяц два выходных дня.

Иначе к этому вопросу подходил капитан парохода “Кура” Порфирий Семёнович Деревянченко. Он заявлял так: “Я им водку в рот не наливаю. Пусть пьют, но знают меру. Надо помнить, что ты должен ещё и выходить на вахту”. Он судил безжалостно матросов и кочегаров. Даже умудрился отдать под суд второго помощника капитана Кешу Мандятова, единственного в то время “сына тундры”, окончившего мореходное училище, и третьего помощника Германа Ульянова. Хотя обычно к комсоставу относились лояльно.

Возмущался количеству судимых с парохода “Кура” даже сам народный судья посёлка Индустриальный, где была расположена судоверфь...»

Или вот такая зарисовка: «В 1952 г., в марте, при ограниченной видимости траулер “Топорок” оказался на камнях мыса Вилкова. Траулером командовал старый опытный капитан Владимир Васильевич Неклюдов, личность очень интересная. Выпускник Голопристанской мореходной школы, окончил её в 1916 г. Выходец из обедневших дворян. Прекрасно владел французским языком, свободно читал и писал. В годы революции оказался матросом на французском пассажирском лайнере. Судно держало линию порты Австралии — порты Европы. В России оказался в 1926 г. С приходом в 1930 г. в АКО парохода “Ительмен” он начал трудиться на нём в должности штурмана. А далее работал на паровых траулерах “Топорок”, “Дальневосточник” и других. Словом, опыта Неклюдову было не занимать.

Но вот “Топорок” сел на мель. Причина посадки — ограниченная видимость, неудачное маневрирование в узкости и ряд других. А избежать всего этого можно было очень просто — переждать на рейде на якоре часов шесть. Но такой возможности ему не дали. Итог — отсидел Владимир Васильевич в лагере два года, и сидел бы ещё, если бы не амнистия после смерти Сталина...»

Действительно, таких сведений не найдёшь ни в одном архиве, поэтому газетных публикаций Кривоногова читатели всегда ждали с нетерпением. А многие хотели увидеть их вместе, в одной книге. Увы, книги Т. М. Кривоногова нет до сих пор, но многие его рассказы опубликовал Сергей Гаврилов в сборнике «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки».

22 января Тимофею Михайловичу Кривоногову исполнилось 80 лет. Мы с журналистом Искандером Хакимовым пришли его поздравить. Нас усадили за праздничный стол, и мы стали слушателями ещё одной истории из прошлого флота, рассказанной тут же юбиляром. А его супруга Валентина Петровна поведала о том, как они когда-то познакомились...

Она родилась и выросла на острове Карагинском, затем жила в посёлках камчатского побережья. Её отец руководил рыбозаводами. Однажды, когда семья жила в Анапке, туда пароходом привезли уголь. Одним из штурманов на пароходе оказался молодой Тимофей Кривоногов. Он увидел девушку с двумя большими косами и сразу влюбился. Три года писал ей письма, и только после этого они смогли встретиться, чтобы окончательно полюбить друг друга и пожениться. Было это в 1953 г. С тех пор Кривоноговы вместе, вырастили двоих детей, теперь у них растут внуки. Лад и любовь царят в этой замечательной семье.

Тимофей Михайлович родился в селе Барашково Курганской области. В 1938 г. семья переехала в Петропавловск-Камчатский. Именно с этой поры и начинаются его воспоминания о прошлой камчатской жизни. Тимофей Михайлович окончил школу имени Л. Н. Толстого, здесь же, в Петропавловске, пережил войну. Трудиться начал в 1943 г. рыбообработчиком в бухте Шлюпочной. В 1945-м Кривоногов пришёл на флот, где вырос до капитана дальнего плавания. Перед выходом на пенсию в 1983 г. работал лоцманом Петропавловск-Камчатского морского рыбного порта.

Собственно, его многочисленные истории и зарисовки отражают автобиографию, тесно связанную с морем. Читая их, узнаёшь и о прошлом флота, и о жизни на Камчатке, и о самом авторе...

Нет предела нашей благодарности Тимофею Михайловичу за эти факты истории, сохранённые его памятью, а затем записанные и опубликованные в газетах и в упомянутом сборнике. Мы от имени всех заинтересованных читателей поздравляем Тимофея Михайловича с юбилеем и желаем ему и его супруге Валентине Петровне здоровья, дальнейшего семейного лада и долгих лет жизни!

Александр Смышляев

Старшее поколение, 25 января 2008 г., № 2



Валя Комарова за год до замужества,
1952 г.



Настойчивый старпом
с «Глобуса»



С любимой супругой Валентиной Петровной, 1967 г.



С сыном Александром, 1956 и 1971 гг.



- мама, (Тимофей Михайлович)
- сводный брат Владимир Гаврилович,
- отец Михаил Анисимович Кривоногов
- тетя Валентина Петровна
- сын Саша
- мамочка Анна Андреевна Гавриловича

год примерно 1961-1962

Семья Кривоноговых, начало 1960-х гг.
Автограф О. Т. Кривоноговой

Жизнь старого капитана

» Окончание. Начало на стр. 1

Действительно, такой информации не найдешь ни в одном архиве, поэтому газетных публикаций Кривоногова читатели всегда ждали с нетерпением. А многие хотели увидеть их вместе, в одной книге. Увы, книги Т.М. Кривоногова нет до сих пор, но многие его истории опубликовал Сергей Газрилов в сборнике «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки».

22 января Тимофею Михайловичу Кривоногову исполнилось 80 лет. Мы с журналистом Александром Хакимовым пришли его поздравить. Нам усадили за праздничный стол, и мы стали слушателями еще одной истории из прошлого флота, рассказанной тут же юбиляром.

А его супруга Валентина Петровна поведала о том, как они когда-то познакомились...

Она родилась и выросла на острове Каралинском, затем жила в поселках камчатского побережья. Ее отец руководил рыбозаводами. Однажды, когда семья жила в Анапке, туда парходом привезли уголь. Одним из штурманов на пароходе оказался молодой Тимофей Кривоногов. Он увидел де-

вушку с двумя большими косами и сразу влюбился. 3 года писал ей письма, и только после этого они смогли встретиться, чтобы окончательно полюбить друг друга и пожениться. Было это в 1953 году. С тех пор Кривоноговы вместе, вырастили двух детей, теперь у них растут внуки. Лад и любовь царят в этой замечательной семье.

Тимофей Михайлович родился в селе Барашково Курганской области. В 1938 году семья переехала в Петропавловск-Камчатский. Именно с этой поры и начинаются его воспоминания о прошлой камчатской жизни. Тимофей Михайлович окончил школу им. Д.Толстого, здесь же, в Петропавловске, пережил войну, трудиться начал в 1943 году рыбообработчиком в бухте Шлюпочной. В 1945-м Кривоногов пришел на флот, где вырос до капитана дальнего плавания. Перед выходом на пенсию в 1983 году работал лодочником Петропавловско-Камчатского морского рыбного порта.

Собственно, его многочисленные истории и зарисовки отражают автобиографию, тесно связанную с морем. Читая их, узнаешь и о прошлом флота, и о жизни на Камчатке, и о самом авторе.

«В августе 1945 года я был юношей и работал на буксире «Кашалот» АКО флота. Буксир «Кашалот» был слушен на воду в конце 1944 года в США. Перегнан в порт Петропавловск-Камчатский капитаном дальнего плавания Карлом Карловичем Бергом. «Кашалот» начал работать на порт Усть-Камчатск, где брал на буксир и доставлял в Петропавловск кунгасы и катера, построенные на Ключевской судовой верфи. Кроме того, на буксире всегда были 2 баржи грузоподъемностью по 250 тонн.

В августе 1945 года было получено райисполкомом задание доставить в порт Комсомольск-на-Амуре 2 баржи с рыбой для питания рабочих авиационного завода. Рыба вылавливалась и закупалась под руководством направленного для этой цели инженера завода Шведова.

Когда «Кашалот» проходил Первый Курильский пролив, мы узнали о том, что объявлена война с Японией. Возвратиться в Петропавловск уже не было возможности, и капитан Григорий Трофимович Ленский повел судно не в Магадан, как гласило указание руководства флота, а в устье Амура. Риск, конечно, был велик. Но японцы, к нашему счастью, активных действий не



предпринимали, что позволило нам благополучно завершить рейс. Пришли мы в порт Комсомольск-на-Амуре, к пристани Девяти...»

Нет предела нашей благодарности Тимофею Михайловичу Кривоногову за эти факты истории, сохраненные его памятью, а затем записанные и опубликованные в газетах и в упомянутом сборнике. Мы от имени всех заинтересованных читателей поздравляем Тимофея Михайловича с юбилеем и желаем ему и его супруге Валентине Петровне здоровья, дальнейшего семейного лада и долгих лет жизни!

Александр СМЫШЛЯЕВ

На снимках: Т. М. Кривоногов с женой и дочерью; Т. М. Кривоногов — капитан дальнего плавания



Газета «Старшее поколение», 25 января 2008 г., № 2

**Отзыв на рукопись первого издания книги воспоминаний
Т. М. Кривоногова «Кают-компания.
Рассказы старого моряка»**

Свершилось! Наконец-то событие, о необходимости которого долгое время высказывалась краеведческая общественность и старые моряки, ветераны камчатского морского транспортного и рыбопромыслового флота, стало явью. К печати готовы воспоминания старожилы г. Петропавловска-Камчатского капитана дальнего плавания Тимофея Михайловича Кривоногова. Объявлены и планы общественного экспертного совета по издательской деятельности при Министерстве культуры Камчатского края финансово поддерживать издание этой книги.

Т. М. Кривоногов родился в январе 1928 г. в крестьянской семье в Курганской области. В июне 1938 г. в поисках лучшей доли семья Кривоноговых приехала в Петропавловск. Получается, что без малого семь десятилетий Т. М. Кривоногов является свидетелем той жизни, которая текла в Петропавловске, на побережьях Камчатки и судах флота. Природная наблюдательность, склонность к анализу и обобщению, а также немалый житейский опыт позволил ему постепенно накопить уникальные материалы, бесценные для краеведов, любителей истории Камчатки, современных моряков и рыбаков.

Интерес к истории Камчатки появился у Т. М. Кривоногова давно, но время систематизации накопленных знаний и полученного собственного житейского опыта пришло лишь в середине 1970-х гг. Первые публикации появились в центральном журнале «Морской флот» и газете «Рыбак Камчатки». В середине 1990-х гг. Тимофей Михайлович начал регулярно печататься в газете «Вести», где спустя несколько лет стал ведущим очень популярной рубрики «Кают-компания». В её рамках вышла значительная часть приводимого в книге материала. Ряд его интереснейших статей был опубликован также в ежегоднике КамчатГТУ «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки».

Подготовленные им рассказы прошли «рецензирование» не только специалистами, но и непосредственными участниками — жителями города, моряками и рыбаками, узнававшими в их персонажах самих себя, своих коллег или родственников. Нередко автору приходилось дополнять опубликованное новыми сведениями, подсказанными земляками, отвечать на их вопросы. Как исследователь, занимающийся вопросами истории флота и рыбной промышленно-

сти и работающий с архивными фондами, свидетельствую, что в рассказах Т. М. Кривоногова почти всё подтверждается документально. Это и придаёт им особую ценность, особенно с учётом того, что многие события, изложенные в казённых бумагах, не содержат некоторых немаловажных подробностей, которые знали только очевидцы происшествий.

Содержание книги разделено на три логические части, отдельные, но взаимно дополняющие друг друга, так как описываемые в них под разными углами события зачастую пересекаются.

Первая часть «Мне хочется немного рассказать вам о тогдашней жизни» повествует о событиях в жизни Петропавловска и АКО-флота, происходивших в 1930—1950-х гг. Этот период совершенно недостаточно освещён в имеющейся в нашем распоряжении мемуарной или краеведческой литературе. Это придаёт опубликованным сведениям особую ценность.

Материалы, вошедшие во вторую часть «Люди и судьбы», повествуют преимущественно о «персоналиях», как широко известных в своё время, так и самых рядовых тружениках, не занимавших особенно видных постов. Их объединяет то, что все они в своё время внесли посильный вклад в развитие основной отрасли промышленности нашего полуострова, но потом были основательно забыты. Тем самым они словно «подняты» из небытия. Надеюсь, что рассказы старого моряка помогут камчатцам больше узнать о славных страницах истории освоения камчатского побережья и почувствовать свою ответственность за наследие, переданное нам нашими предшественниками.

Третья часть воспоминаний названа «Морские были». Если две первые части были посвящены серьёзным вопросам истории морского транспортного и рыбопромышленного освоения камчатских берегов, показывали нелёгкие судьбы многих участвовавших в этом моряков и рыбаков, то предлагаемые здесь рассказы содержат много смешного, иногда нелепого и грустного, но одновременно поучительного, сопровождавшего суровые флотские будни. Такие истории нередко становились предметом обсуждения во время отдыха после напряжённой работы или за столом в кают-компании. Они вполне могли стать и темой душевного разговора старых товарищей или наставительной беседы опытного мастера с «салажатами» — флотской молодёжью.

Воспоминания Т. М. Кривоногова написаны хорошим литературным языком. Их особенностью является то, что автор избегает чрезмерной оценки собственной персоны, чем нередко грешат многие

мемуары. Слово «я» в его книге используется в таких смыслах: «Я знал одного замечательного человека...», после чего следует рассказ об этом человеке. Или: «Я принимал участие...», а затем повествуется о событии, а вовсе не о степени личного в нём участия.

Подобная книга подготовлена на нашем полуострове впервые. Полагаю, что она будет интересна разным поколениям камчатцев, в первую очередь — молодому. Она будет полезна учащимся морских учебных заведений, школьникам, да и всем любителям истории. Изданная книга украсит библиотеки края и послужит делу патриотического воспитания молодёжи.

С. В. Гаврилов, редактор-составитель,
заместитель председателя общественного
совета по издательской деятельности

Машинопись, 10 мая 2009 г.

Моряк ушёл в последний поход... (некролог)

5 октября 2010 г. завершился земной путь старожила Петропавловска, ветерана камчатского морского транспортного и рыбопромыслового флота, капитана дальнего плавания Тимофея Михайловича Кривоногова. Его большая жизнь во многом типична для старшего поколения нашей страны. Он родился 22 января 1928 г. в крестьянской семье в селе Барашково Курганской области. В июне 1938 г. семья Кривоноговых, покинувшая родные края в поисках лучшей доли, на старом пароходе «Ильич» приехала на Камчатку. Отец — Михаил Анисимович — устроился разнорабочим в ближнем к Петропавловску леспромхозе на 8-м километре. Мать — Анна Марковна — домохозяйка, воспитывала четверых детей. Тимофей Кривоногов учился в школе имени Л. Н. Толстого, что на улице Ключевской, где окончил шесть классов. В годы Великой Отечественной войны семья Кривоноговых, как и подавляющее большинство наших сограждан, как говорится, хватила лиха. Кормильца — отца семейства призвали в армию.

Трудовая биография Тимофея началась в трагическом 1941-м. Затем пришлось работать на лесосеке, обрабатывать рыбу на базе в бухте Шлюпочной. В 1945-м недавний школьник стал матросом буксира АКЮфлота «Кашалот». На этом судне и началась его долготная флотская служба. Затем была учёба на курсах судоводителей-двухсоттонников, работа матросом на знаменитом пароходе «Якут», в 1948 г. первая штурманская должность, дальние рейсы,

снова учёба, теперь в средней «мореходке». В 1962 г. Тимофей Михайлович становится капитаном дальнего плавания. Работал в Камчатрыбфлоте и Тралфлоте. С начала 1970-х — лоцман морского рыбного порта. В этой должности Тимофей Михайлович трудился до 1983 г., времени выхода на пенсию. В 1980 г. завёл в тесный ковш и поставил к причалу самое большое судно за всю историю порта — плавзавод «Рыбак Камчатки».

Шло время, наступила пора систематизации накопленных знаний и полученного опыта, да и захотелось рассказать о важных событиях, в которых принимал участие, интересных людях, встретившихся на жизненном пути. С середины 1970-х Тимофей Михайлович начал публикацию интереснейших рассказов, вначале в журнале «Морской флот», затем в нашем «Рыбаке», потом в «Вестях». Здесь он стал ведущим очень популярной рубрики «Кают-компания». Сейчас эти материалы, бесценные для краеведов, любителей истории Камчатки, моряков и рыбаков, обобщены в книге воспоминаний. Но, к сожалению, подержать в руках готовую книгу — первые на Камчатке морские мемуары — автор не успел...

Старый моряк ушёл в свой последний поход. Но остались дети и внуки, честно прожитая жизнь и добрая память.

Рыбак Камчатки, 10 октября 2010 г., № 37

СОДЕРЖАНИЕ

От редактора	3
«Мне хочется немного рассказать вам о тогдашней жизни...»	
Посёлок совхоза АКО	25
Петропавловский маяк	32
Джинсы для погорельцев	35
Юкола для пенсионеров	40
Жители Камчатки должны знать правду о ленд-лизе!	41
Пассажиры на палубе	44
«Медвежатника» привезли из тюрьмы	48
Морская сплотка	51
Последний стальной ветеран	62
О «Кашалоте» и угле	66
На родину, в лагеря... ..	69
Настоящие хозяева	71
Сняли с мели и растащили	74
Как поправили товарища Сталина	76
Вот такой «Херсонес»... ..	78
Пленные японцы	80
Авария «Якута»	83
«Краб», «Янтарь» и другие	85
Совет капитана Эгги	91
Королевский флот	94
Роковой пароход	97
Как сгорел «Якут»	99
Оссорская аномалия	103
Как пароход вместо Оссоры оказался в Караге	104
Кунгасники	107
Воры с «Якута» погубили семью	109
«Форменное» безобразия	113
Об умных и отдыхе	117
Трудовой подвиг и человеческая подлость	120
«Орочон» — пароход хороший... ..	123
Секретность	129
Как Озерновская коса стала уже	131
«Камбаловоз» пароход «Капитан Чириков»	133
Пожар в Охотском море	136
Зарплату вернули через суд	144
Пожар на «Тулومه»	146
Загубленный пароход	147
Навигационная камера	151
Риск — благородное дело	155
Уроки и способные ученики	157
Порядочный прокурор	161

Гибель «Караги»	164
Отказ можно отрезать	168
Как погубили Жупановский комбинат	169
Капитан стал судовладельцем	172
Ржавеющий флот	174
Калыгирскую сельдь заказывал московский купец Елисеев	176

Люди и судьбы

Мастер Вольтер	184
Рассказы механика Вигурского	189
Призрак «Кашалота»	193
Капитан Берг и горисполком	198
За сто первую версту	201
«Упрямый хохол»	204
Короткая память	208
Камень опасности	211
История одной жизни	213
Адмиралтейский якорь	217
Хороший человек Кулаженко	223
Карп Ильич, или трамповое плавание	230
Светлая голова	233
«Мы работали, а не служили...»	236
Капитан Миронов	240
Беда, если свояченица в Америке	248
Михаил Иванович Новиков	251
Вспоминая о годах учёбы...	254
Курсы штурманов малого и дальнего плавания	261
Первые выпускники учебно-курсового комбината	275
Средняя мореходка	280
Помполит Гладков и «учёный матрос»	286
Стахановец-двадцатипятидесятитысячник	290
Ветеран номер один	294
Рыбак и буксировщик	295
С Балтики на Камчатку	300
И в воде не утонул, и на войне не погиб	311
Джеклондоновский капитан	314

Морские были

«Остап» Войчук	324
Винтовка в бредне	328
Мсть «морского волка»	329
Химическая тревога	332
«Хороший» работник	334
«Моральный разложенец»	337
Воскресший штурман	340
Радист-капитан	342
Фараоново племя	344

Вещдок	345
Почная бункеровка	347
Виски и леди	349
Почему канадцы не кукарекают	350
Лодыри-марксисты	353
Кондратовский топор	355
Охота пуце неволи	358
Сон на вахте	359
Как пёс догнал судно	361
Почему Америка богатая	363
Как повар капитана разжаловала	364
Как обманули прораба Попова	365
Пьяный Гриша	367
Повар поневоле	368
Незаслуженная обида	371
Медведи на пароходе	372
«Боевитая парторганизация»	373
Дуракам везёт!	374
Секрет в гармошке	376
Штурман Володя	377
Спички из отеля «Фукуя»	379
Встреча во Владивостоке	382
Капитан и уборщица	384
Китель с капитанского плеча	386
Борец с потерями тепла	387
Преступление и наказание	390
Свинья от капитана	392
Копчёная «Пикша»	394
Кустарь-беспатентщик	396
Овощи из Пфусунга	398
«Шовиниза»	402
Капитанский урок	406

Отдельные статьи и материалы автора

В первом рейсе	408
В борьбе за первенство	408
Рационально использовать рефрижераторный флот	409
Передовики соревнования	410
Выступление на пленуме	411
Имя капитана Дудника — большому кораблю	412
Курс — 270 градусов	414
«Якут» в устье реки Камчатки	417
Жизнь кипучая, боевая	418
Восстановить справедливость!	421
Спасите бухту Бабия!	422
Самосвалы у тихой гавани	423
Что имеем, не храним... ..	426

А бухта гибнет...	428
Пустим в бухту живую воду	431
Полвека в море	432
Чьё имя на борту	433
Памяти ветерана	435
Имя на борту	437
Короткая память	444
Яков Фимушкин и другие ветераны ждут помощи	445

Публикации и документы об авторе

Техническая викторина	448
Как экипаж нашей шхуны добился первенства в соревновании	449
Заключение об аварии	450
Читательская конференция	454
В часы досуга	455
Быть бдительным всегда и везде	456
Этого могло не случиться	457
Сколько стоит путь к причалу	459
Письмо Владимира Мотова	461
Судьба человека	462
Жизнь старого капитана	465
Отзыв на рукопись первого издания книги	472
Моряк ушёл в последний поход...	474

Библиотека «Вопросов истории Камчатки»

Тимофей Михайлович КРИВОНОГОВ

**КАЮТ-КОМПАНИЯ.
Рассказы старого моряка**

Редактор-составитель С. В. Гаврилов
Верстка и макет С. В. Гаврилова
Корректор Л. В. Орлова
Дизайн переплета О. И. Набутовской

Подписано в печать 15.03.2020. Формат 60x84/16.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 27,94.
Тираж 500. Заказ 115

ООО «Холдинговая компания “Новая книга”».
683032, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Пограничная, 60.
Тел./факс 8(4152) 41-12-60

Отпечатано в ОАО «ИПК “Дальпресс”»
690950, г. Владивосток, пр-т Красного знамени, 10