С. В. ГАВРИЛОВ

ФЛОТ КАМЧАТКИ. ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ (1959—1968)

Петропавловск-Камчатский
Холдинговая компания
«Новая книга»
2018

УДК 908(571.66)
ББК 63.2(Камч)
Г12

Гаврилов С. В.

Г12 Флот Камчатки. Траловый флот (1959—1968). — Петропавловск-Камчатский: Холд. комп. «Новая книга», 2018. — 655 с., ил.

ISBN 978-5-906904-34-8

В монографии представлена история камчатского тралового флота от времени получения первой современной плавучей базы до выделения из его состава в отдельное предприятие крупнотоннажных траулеров, положивших начало современному Океанрыбфлоту. Показаны изменения в техническом оснащении рыбодобывающих и обрабатывающих судов, развитие методов добычи и ассортимента выпускаемой продукции, обрисован ход освоения новых районов лова. Охарактеризованы общественно-политические, экономические и социальные условия, в которых проходило рыбопромысловое освоение прикамчатских вод. Большая часть использованных архивных материалов публикуется впервые.

Монография подготовлена с целью сохранения и популяризации исторического наследия Камчатского края, рассчитана на специалистов-историков, краеведов, музейных работников, лиц, интересующихся историей отечественного флота и Камчатки.

УДК 908(571.66)
ББК 63.2(Камч)

Рецензенты:
кафедра истории и философии ФГБОУ ВО «Камчатский государственный технический университет», канд. филос. наук, доцент В. В. Агафонов

Публикуется в авторской редакции

ISBN 978-5-906904-34-8

© С. В. Гаврилов, 2018

Слаженная работа всего экипажа, рациональное использование техники и орудий лова, освоение новых промысловых районов дали нам возможность добыть рыбы больше, чем добывают другие суда этого типа, получить прибыли столько, чтобы за один год эксплуатации судна почти полностью возместить государству затраты на приобретение нашего траулера...

Из письма моряков БМРТ «Хинган»
в ЦК КПСС, 1963 г.

ОТ АВТОРА

Эта монография завершает серию работ из цикла «Флот Камчатки». Она же является логическим продолжением предыдущей, написанной в декабре 2014 г., но не изданной, — «Флот Камчатки. Траловый флот (1946—1958)».

Десятилетие с 1959 по 1968 г. в истории развития Управления морского активного рыболовства — Управления тралового и рефрижераторного флота, как называлось на протяжении этого времени единственное предприятие на нашем полуострове, занимавшееся добычей и обработкой рыбы в открытом море, вобрало в себя несколько значимых событий в истории рыбопромышленного освоения Камчатского края. Среди них следует выделить:

— получение в октябре 1959 г. плавбазы «Ламут», одного из первых на Дальнем Востоке крупных современных обрабатывающих судов с охлаждаемыми трюмами, построенной по заказу СССР в Японии;

— приход в декабре 1961 г. новейшей специализированной сельдевой плавбазы «Советская Камчатка», созданной в Польской Народной Республике в рамках социалистической кооперации;

— начало работы в январе 1962 г. первого камчатского большого морозильного рыболовного траулера «Браслав», ставшего новым словом в отечественной судостроительной и рыболовной технике;

— появление в феврале 1964 г. еще одного типа рыбопромысловых судов — средних рыболовных морозильных траулеров пр. 502, а позже их вариантов;

— выделение 1 апреля 1967 г. из состава тралфлота Петропавловского морского рыбного порта и транспортных судов в отдельное управление «Камчатрыбфлот» (будущая Петропавловская база «Рыбхолодфлот»);

— образование 1 апреля 1968 г. нового флотского предприятия — Управления океанического рыболовства — путем выделения из состава тралфлота группы из 17 хорошо освоенных больших морозильных рыболовных траулеров;

— прибытие в августе 1968 г. новейшей многоцелевой плавучей рыбообрабатывающей базы «50 лет Октября» пр. В-69 польской постройки.

За это время камчатские промысловики окончательно «оторвались» от прибрежного рыболовства, освоив отдаленные от берегов Камчатки районы добычи у северо-американского побережья и спустившись в южные широты. Рыбообработчики наладили выпуск не только привычной соленой и охлажденной рыбы, но и ранее не производившихся на судах кормовой муки и жира, пресервов и мороженой продукции в широком ассортименте.

Сведения, включенные в монографию, в основном почерпнуты из документов, хранящихся в Государственном архиве Камчатского края (ГАКК), в фондах:

— Р-275 «Ордена Ленина управление тралового и рефрижераторного флота, 1937—2004»;

— Р-277 «Камчатская транспортная прокуратура, 1944—1996 гг.»;

— Р-470 «Камчатское производственное объединение рыбной промышленности, 1945—1992 гг.»;

— Р-494 «Камчатский областной комитет профсоюза работников рыбного хозяйства, г. Петропавловск-Камчатский. 1939—1997 гг.»;

— Р-610 «Государственная инспекция безопасности мореплавания и портового надзора флота рыбной промышленности Камчатского бассейна, 1952—1975 гг.».

Привлечены некоторые материалы из фондов Камчатского краевого объединенного музея (ККОМ) и личного собрания автора. В качестве дополнительных источников сведений о работе флота использованы публикации, в свое время выходившие в средствах массовой информации:

— органе Камчатского областного комитета КПСС газете «Камчатская правда»;

— органе Камчатского областного комитета ВЛКСМ газете «Камчатский комсомолец»;

— органе парткома, базового комитета профсоюза и управления тралового флота многотиражной газете «За высокие уловы».

Петропавловск-Камчатский,
22 ноября 2016 г.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АХО — административно-хозяйственный отдел
БМРТ — большой морозильный рыболовный траулер
БМЭ — Беринговоморская экспедиция
БРИЗ — бюро рационализации и изобретений
ВДНХ — Выставка достижений народного хозяйства
ВЛКСМ — Всесоюзный Ленинский коммунистический союз молодежи
ВМФ — Военно-морской флот
ВОИР — Всесоюзное общество изобретателей и рационализаторов
ВРХФ — Востокрыбхолодфлот
ВЦСПС — Всесоюзный центральный совет профессиональных союзов
ГДВРП — Главдальвостокрыбпром, Дальрыба
ДГРФИ — Дальгосрыбфлотинспекция
ДК — Дом культуры
ЖКО — жилищно-коммунальный отдел
КГРФИ — Камчатгосрыбфлотинспекция
КДП — капитан дальнего плавания
КМП — капитан малого плавания
КО — Камчатское отделение
КПСС — Коммунистическая партия Советского Союза
КРП — Камчатское бассейновое управление рыбной промышленности (Камчатрыбпром)
КРФ — Камчатрыбфлот
МД-1 — механик-дизелист 1-го разряда
МД-2 — механик-дизелист 2-го разряда
МП-1 — механик-паровик 1-го разряда
МП-2 — механик-паровик 2-го разряда
МРП — Министерство рыбной промышленности
МРХ — Министерство рыбного хозяйства
МСС — механико-судовая служба
МУ — мореходное училище
НОТ — научная организация труда
ОКС — отдел капитального строительства
ОТиЗ — отдел труда и заработной платы
ПЖБФ — Петропавловская жестянобаночная фабрика
ПКМУ — Петропавловск-Камчатское мореходное училище
ПКМРПТ — Петропавловск-Камчатский морской рыбопромышленный техникум
ПМРП — Петропавловский морской рыбный порт
ППСС — правила предупреждения столкновения судов
ПСРМЗ — Петропавловский судоремонтно-механический завод
ПСРВ — Петропавловская судоремонтная верфь
РС — рыболовный сейнер
РТ — рыболовный траулер, паровой
СМ — служба мореплавания
СМУ — строительно-монтажное управление

СНХ — совет народного хозяйства, совнархоз
СРТ — средний рыболовный траулер
СРТМ — средний рыболовный траулер морозильный
СРТР — средний рыболовный траулер рефрижераторный
ТРС — транспортно-рефрижераторное судно
ТХС — транспортно-холодильное судно
УКК — учебно-курсовой комбинат
УМАР — Управление морского активного рыболовства
УОР — Управление океанического рыболовства
УТРФ — Управление тралового и рефрижераторного флота
ЦК — центральный комитет
ФРП — флот рыбной промышленности
ШДП — штурман дальнего плавания
ШМП — штурман малого плавания
ШУККПС — школа усовершенствования кадров командного плавсостава

л. с. — лошадиные силы
пр. — проект
рег. т — регистровые тонны
туб — тысяча условных банок (консервов)

ЧАСТЬ 1
«НЕСМОТРЯ НА СОВЕРШЕННО НОВОЕ ДЕЛО И ВСТРЕТИВШИЙСЯ НА ПУТИ РЯД ТРУДНОСТЕЙ... ЭКСПЕДИЦИЯ ПРОШЛА УСПЕШНО» (1959—1962 гг.)

В течение предшествующих 1957—1958 гг. Управление морского активного рыболовства стало многопрофильным объединением. Оно включало собственно промысловый флот в составе 63 добывающих судов, приданное ему портовое хозяйство (бывший самостоятельный Петропавловский морской рыбный порт) и транспортно-вспомогательный флот (бывший Камчатрыбфлот). Подсобные производства в связи с увеличением общей численности плавединиц пополнились береговой базой «Лагерная» и современной плавучей судоремонтной мастерской «Фреза». Вылов рыбы в 1958 г. достиг 751 617 ц, при этом годовой государственный план добычи был перевыполнен на 144,5 %.

1959

8 января капитанам всех промысловых судов приказано после оформления отхода в рейс обязательно заходить в бухту Ягодную и набирать там лед для пересыпки улова. Это позволяло повысить качество сырца, привозимого с мест лова на сдачу. Выход из бухты разрешался только после получения подтверждения от военного диспетчера оперативного района или брандвахты. По выходе в море следовало немедленно сообщать о количестве принятого льда начальнику отдела добычи флота Д. И. Качину [1, л. 25].

9 января СРТ «Кихчик» (капитан Д. Е. Картушин) находился в бухте Вилючинской. Окончив операции у борта парохода «Эскимос» и танкера «Баргузин», отдав концы, траулер отошел от них, в 11.45 отдал правый якорь. Ураганным порывом ветра его развернуло лагом к ветру и понесло. Работа переменными полными ходами не позволила развернуть судно на ветер, и в 11.55 «Кихчик» навалил на форштевень другого СРТ. В результате «Кихчик» смял себе четыре метра фальшборта, подорвал пять контрфорсов, причем в ватервейсе образовались две сквозные трещины. Вины командования судна в этом происшествии не найдено, его решено считать «форс-мажорным случаем» [1, л. 137].

10 января экипаж СРТ «Ильичевск» получил оплату «за конфискованную и сданную на рефрижератор “Самарканд” ВРХФ камбалу 1-го сорта — 360 ц, 2-го сорта — 193 ц... на основании представленной описи и оценки». Суть дела: «Ильичевск», заловившийся

в Олюторском заливе, 22 декабря 1958 г. подошел к рефрижератору на сдачу. Инспектор Камчатрыбвода, руководствуясь распоряжениями Госплана РСФСР о прекращении лова камбалы в Олюторском заливе с 10 декабря, конфисковал добычу «без выдачи траулеру приемной квитанции», после чего судно было оставлено в районе Олюторки «для контроля ухода оттуда траулеров других совнархозов» [2, л. 144].

15 января в 15.15 запросил помощи СРТ «Кихчик», намотавший трал на гребной винт: разразился шторм. 17-го числа в 22.00 при сильном северо-восточном ветре траулер взял на буксир спасатель «Арбат» и привел его в Петропавловск. Капитан «Арбата» Я. П. Кудашов и старший механик А. С. Лылов отмечены благодарностями и премиями в размере полумесячного заработка. Для поощрения наиболее отличившихся моряков капитану выданы 7 000 руб. [3, л. 68].

19 января СРТ «Ястреб» стоял на правом якоре в бухте Вилючинской в очереди на сдачу рыбы. При усилении ветра до 10—12 баллов судно начало дрейфовать, было решено сниматься с якоря. При его подъеме скобы в местах соединения смычек цепи проскальзывали на звездочке брашпиля. Для «усиления тяги» закрепили и завели на турачку брашпиля стальной трос, выборкой которого управлял боцман. От сильного ветра и волнения судно накренилось, трос натянуло, и он оторвал боцману палец на правой руке [4, л. 18].

20 января в 14.52 РТ «Топорок», следуя из ПМРП на ПСРВ, при выходе из ковша уклонился вправо и, не успев отработать машиной назад, навалил на стоявший с краю в группе судов у входного створа фарватера пароходский спасатель «Чумикан», причинив ему значительное повреждение правого борта. Убыток оценен в 40 тыс. руб. [5, л. 27].

Началось обследование РТ «Кишинев» на предмет его возможного переоборудования в учебное судно. Этим занялась комиссия под председательством начальника технического отдела В. Н. Лобанова в составе капитана-наставника С. И. Пронина, инженера-корпусника В. А. Климова, капитана В. М. Полубабкина и преподавателя ПКМУ А. А. Норкина [1, л. 68].

26 января на баланс флота принят спасательный морской буксир «Бдительный». В связи с обрывом лопасти гребного винта и замены его запасным в пути следования из Калининграда в Петропавловск 30 января судно поставлено в док ПСРВ для проверки винта и подводной части [5, л. 88].

27 января в 10.00 СРТ «Каменный», будучи на лове в районе мыса Левашова, имея крылья трала за бортом, переходил на большую глубину. В 11.00, во время циркуляции для замета, левое крыло трала намоталось на гребной винт. Попытки экипажа освободить его на месте успехом не увенчались. Буксировка траулера в Петропавловск и очистка винта водолазами завершились 31 января в 13.00. Причиной намотки стало нарушение «хорошей морской практики и техники лова, выразившееся в том, что капитан, имея трал на подветренном борту, перед циркуляцией не стравил его в воду на одну марку ваера» [5, л. 37].

30 января в 08.21 в этом же районе РТ «Гага», видя со стороны правого борта РТ «Топорок», идущий с тралом, вышел на его курс по носу, на расстоянии менее полутора кабельтовых спустил за борт свои снасти и начал циркуляцию. В процессе травления ваеров «Гага» пересек курс «Топорка», развернулся и пошел параллельно с ним. Одновременно приморский СРТ «Полесье», выпуская ваера, тоже перерезал курс «Топорка» в непосредственной близости у него за кормой. В результате сцепились тралы всех трех судов. Обнаружив это, вахтенные штурманы «Гаги» и «Топорка», вместо того, чтобы доложить своим капитанам о происшествии, приступили к самостоятельному распутыванию. При пятибалльном северо-западном ветре суда сблизились, корма «Топорка» несколько раз ударилась о борт «Гаги», получив пробоину [1, л. 197].

3 февраля СРТ «Орел» после сдачи улова в бухте Моховой прибыл в ПМРП на межрейсовый ремонт. Здесь обнаружилось попадание воды в картер главного двигателя через трещины в верхних частях втулок второго и четвертого цилиндров. Выяснилось, что во время нахождения на промысле имелись случаи нарушения охлаждения двигателя из-за засорения кингстонов мелким льдом и шугой. Ввиду этого температура охлаждающей воды двигателя колебалась от десяти до семидесяти градусов, что и стало причиной теплоусталостного разрушения втулок [1, л. 147].

4 февраля «для лучшего проведения ремонта транспортного и промыслового флота УМАР на ПРСВ» туда назначен постоянный «уполномоченный представитель» — групповой механик А. В. Леснов [5, л. 67].

Началось освоение лова зимней сельди в Олюторском заливе. Совсем недавно, в декабре 1958 г., СТР № 4348 Дальневосточной перспективной разведки под командой капитана Захарова и начальника рейса Шишова обнаружил рыбу, залегшую на дне. 4 февраля 1959 г. в северо-восточной части Карагинского залива

экспериментальный СРТ «Карага» УТРФ под командой капитана Волненко поднял первый трал с уловом в 120 ц. Затем с 25 февраля по 2 марта это же судно несколько раз повторило эксперимент, поймав 210 ц сельди, которую сдали на подошедшую плавбазу «Орочон». Для закрепления успеха к месту лова направили еще один СРТ и три паровых РТ. «Несмотря на совершенно новое дело и встретившийся на пути ряд трудностей по освоению лова сельди тралом в условиях зимы, экспедиция прошла успешно». В течение марта за 130 судосуток поймано 4 014 ц сельди. Эта экспедиция принесла флоту более миллиона рублей прибыли. Лов прекращен в апреле «по причине отрыва рыбы от грунта» [6, л. 34—35].

16 февраля СРТ «Камчатский комсомолец» стоял у пирса Петропавловского комбината в ожидании сдачи улова. В 13.00 администрация предприятия предложила судну перейти к малому пирсу. В это время вахтенная служба траулера состояла из третьего помощника капитана и электромоториста, остальные моряки, за исключением третьего механика, на судне отсутствовали. Во время перешвартовки при подходе к пирсу главная машина назад не отработала, и судно навалило на пирс. Третий механик, не будучи вахтенным, находился на мостике и спустился в машинное отделение в тот момент, когда двигатель не дал заднего хода. За поломку пирса с УТРФ взыскано 4 594 руб. [7, л. 157].

20 февраля пароход «Орочон» объявлен «плавбазой обслуживания промыслового флота» [2, л. 133].

23 февраля переданы с баланса УМАР в ПМРП спасательные суда «Стерегущий» и «Бдительный» [5, л. 9].

24 февраля флотский комитет ВЛКСМ решил присвоить звания комсомольско-молодежных судов СРТ «Рыбновск» и спасателю «Стерегущий» по ходатайству их экипажей. Постановлено: просить отдел кадров впредь направлять сюда преимущественно комсомольцев и молодежь [8, л. 410].

25 февраля утверждено «Положение о капитане-наставнике УМАР». Основными его задачами являлись: «направление всей деятельности экипажей судов на обеспечение выполнения плана по добыче рыбы рыболовным флотом; обеспечение выполнения на флоте управления законов, постановлений правительства, международных конвенций и соглашений, приказов, правил и положений Камчатского совнархоза, касающихся мореплавания; поднятие культуры судовождения» и прочие. На эту должность могло быть назначено лицо, имевшее диплом капитана дальнего плавания и значительный стаж плавания в должности капитана. Оно непо-

средственно подчинялось главному капитану флота, а во время нахождения на промысле — заместителю начальника управления по промыслу или начальнику экспедиции. Капитан-наставник выполнял свои обязанности преимущественно в море, переходя с судна на судно по мере необходимости по указанию названных лиц [1, л. 231—232].

27 февраля главный капитан УМАР А. П. Никольцев на месяц откомандирован в район промысла в Беринговом море для руководства работой флота. Ему предстояло возглавить переход к островам Прибылова группы судов: ТХС «Мизар» (капитан Е. А. Петухов) и «Алтаир» (П. В. Решетов), СРТ «Кекурный» (Г. П. Гуржий), «Кедровый» (А. С. Белый), «Алушта» (Ю. Б. Азимов), «Камбальный» (В. К. Соловьев), «Коряк» (В. М. Лисицын), СРТ № 122 (П. Е. Алешкин) [1, л. 237—238].

В 11.30 загорелись нефтепродукты между бортами СРТ «Култушный» и «Ключевской». Пожар возник от неосторожного обращения с паяльными лапами бригады слесарей «Фрезы», отогревавших основания шлюпбалок. Они «обронили огонь за борт». Пламя вовремя заметил и устранил вахтенный помощник капитана. Выяснилось, что в 10.15 «плавдок сделал выкачку отходов нефтепродуктов за борт» [9, л. 28].

1 марта — день выборов в Верховный Совет РСФСР. От Камчатской области кандидатом в депутаты «парламента» самой большой союзной республики коллективом УМАР выдвинут траловый мастер СРТ «Камчатка» Алексей Степанович Фомин. Этот известный рыбак родился в 1918 г. на Урале в рабочей семье, в 1935 г. начал трудиться в колхозе, затем служил в Красной Армии. На Камчатке — с 1940 г., был рабочим, рыбаком, в 1953 г. пришел в УТФ, стал тралмастером, в совершенстве освоил лов, охотно передавал свой опыт молодым коллегам. В 1957 г. экипаж «Камчатки» выступил инициатором соцсоревнования за досрочное выполнение годового плана добычи. Обязательство было с честью выполнено: вместо 9 040 взято 14 210 ц, завоевано переходящее Красное знамя обкома КПСС и облисполкома. В 1958 г. рыбаки добыли 21 590 ц при плане 14 000, боролись за звание «Экипаж коммунистического труда». В январе 1959 г. они справились с предсъездовскими обязательствами, значительно перевыполнив месячную программу. В 1957 г. за успехи в развитии активного промысла в открытых морях, освоение новой техники и достигнутые высокие уловы А. С. Фомин был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В предыдущем номере нашей газеты сообщалось о митинге, посвященном встрече победителей социалистического соревнования экипажей средних рыболовных траулеров «Красное знамя» и «Каменный».

Экипаж коммунистического труда СРТ «Красное знамя», руководимый капитаном Геннадием Яковлевичем Власневым, 23 марта первым в нашем бассейне рапортовал Родине о досрочном выполнении годового плана.

Команда СРТ «Каменный», возглавляемая Александром Васильевичем Смольяниным, за короткое время выловила около 12 000 центнеров рыбы.

НА СНИМКАХ: (вверху) капитан СРТ «Каменный» А. В. Смольянин, получив переходящее Красное знамя горкома КПСС и горисполкома, выступает с ответным словом; внизу — вручены преподносят капитанам Г. Я. Власневу и А. В. Смольянину букеты живых цветов.

Фото В. БЕЛЯЕВА.

Они трудятся в счет второго года семилетки

Исторические решения XXI съезда Коммунистической партии нашли горячий отклик в сердцах промысловиков нашего предприятия, воодушевили их на свершение славных трудовых подвигов.

Прилив трудового энтузиазма вызвало у рыбаков сообщение о предстоящем Пленуме ЦК КПСС. Ознаменовать это событие экипажи промысловых судов решили новой трудовой победой — выполнением полугодового плана добычи рыбы досрочно, к 15 июня.

Пример выполнения рыбацкого долга показал экипаж траулера «Корюк», которым руководит опытный капитан коммунист т. Лисицын. Сегодня рыбаки этого судна рапортуют о досрочном завершении годового плана добычи рыбы.

В этом большая заслуга всех рыбаков траулера, которые, несмотря ни на какие трудности, самоотверженно трудятся в море.

Вот почему сегодня мы говорим рыбакам траулера «Корюк»: «Слава вам! И дальше так держать!»

НА СНИМКЕ: капитан траулера «Корюк» т. ЛИСИЦЫН.

Дружно проголосовав за народных кандидатов, моряки траулера «Камчатка» вышли погудять на Ленинскую улицу. Справа—кандидат в депутаты Верховного Совета РСФСР, рыбак траулера Алексей Степанович Фомин.

Фото В. Плоцкого.

Статьи и фотографии из газеты «Камчатская правда» за 1959 г.

Тралмастер А. С. Фомин, 1959 г.

Капитан Г. К. Самсонов, 1959 г.

Вручение почетных грамот передовикам производства от имени управления флота, парткома и базкома, 1959 г.

3 марта огонь возник между теплоходом «Шелихов» и РТ «Лебедь»: повар траулера выбросила за борт горячий шлак, попавший на промасленную ветошь, а от нее загорелись «отбросы нефтепродуктов», недавно выкачанные с малых теплоходов [9, л. 29].

5 марта обращено внимание на небрежное хранение судовых печатей. Так, в январе ее потеряли на СРТ «Портовик». 2 января на проходной ПМРП был задержан матрос, у которого изъяли несколько чистых бланков с оттисками круглой печати СРТ «Алушта». 30 января там же остановили матроса «Синарска», тоже имевшего при себе два чистых бланка с оттисками. Капитан «Ястреба» перепоручил печать своему старпому, потерявшему ее 26 февраля. Во время выяснения обстоятельств утрат обнаружилось, что их большинство было связано с оформлением морякам увольнительных записок. Утеря печатей создавала возможность их использования не по назначению, то есть для подделки денежных документов, справок, доверенностей, что могло привести к финансовым потерям [9, л. 20—21].

23 марта литсотрудник многотиражки «За высокие уловы» В. А. Полянский на месяц откомандирован в районы промысла в Берингово море «для освещения в печати работы флота» [3, л. 86].

9 апреля для снижения затрат на производство сокращены должности рыбных мастеров на поисковых и экспериментальных судах [3, л. 149].

15 апреля всем морякам, рабочим и служащим управления флота, цехов, служб и отделов предписано до 1 июня сделать в медпункте ПМРП профилактические прививки против брюшного тифа и дизентерии. Выход судов в море, начиная с 20 апреля, без отметки о производстве указанных прививок запрещался [3, л. 163].

23 апреля всем капитанам судов, осваивающим новые районы, приказано строго соблюдать международную конвенцию по охране подводных телеграфных кабелей. При случайном зацепе кабеля якорем или тралом категорически запрещалось его перерубать, следовало осторожно освободить и немедленно доложить о происшествии службе главного капитана флота [9, л. 242].

24 апреля в 15.00 СРТ «Рыбновск» (капитан Г. К. Самсонов, старший механик В. И. Харченко), шедший на сдачу в Усть-Камчатск, обнаружил «свободно плавающий» плашкоут Корфского комбината. В 15.40 «Рыбновск» при шестибалльном ветре и волнении приступил к заводке буксира, используя для этого два ваера. В 16.35 моряки, проявив самоотверженность и показав отличное знание своего дела, взяли плашкоут на буксир и 25 апреля в 16.00

благополучно доставили его в Усть-Камчатск. Весь экипаж отмечен благодарностями и двухнедельным заработком [10, л. 140].

28 апреля «в связи с производственной необходимостью» в штат плавбазы «Эскимос» введена должность киномеханика с окладом 935 руб. в месяц. Судно готовилось к отходу на промысел нерестовой сельди [3, л. 256].

Завершился очередной рейс поискового СРТ «Крузенштерн» в юго-восточную часть Берингова моря. Итоги его исследований положили начало круглогодичному использованию этого нового рыболовного района [10, л. 55].

1 мая для судов, промышлявших окунь, на два месяца установлен следующий порядок оплаты труда. Им сохранялась гарантированная зарплата из расчета 75 % должностных окладов, за выловленный и сданный парной сырец выплачивались: по РТ за первый сорт 25, за второй — 17,5 руб.; по СРТ — 20 и 14 руб. соответственно. Цена сданного на приемные базы засоленного улова для всех типов судов равнялась: первый сорт — 41,94, второй — 29,36 руб. За центнер другой рыбы, независимо от породы, «за исключением тушки минтая», сдаваемой на тук и техническую продукцию, платили по 5 руб. [10, л. 113].

Инженер отдела добычи В. М. Кириленко направлен в район пролива Литке — залива Корфа как руководитель экспедиции по добычи нерестовой сельди. В состав экспедиции вошли плавбаза «Эскимос», шхуны «Голец» и «Кумжа». Отряд вышел из Петропавловска, через три дня прибыл в бухту Ложных Вестей, где ход рыбы уже начался. За семь дней поймали 4 044 ц, причем наибольший суточный улов составил 1 189 ц. 11 мая рыба ушла от берегов бухты и направилась в пролив, экспедиция переместилась в Оссору. Здесь за трое суток взяли еще 1 800 ц, и в ночь на 15 мая снялись в район острова Карагинского, но там сельди не оказалось. 16-го суда снова вернулись в Оссору, но рыбы не было и там. 17 мая в бухте Ложных Вестей поймали последнюю рыбешку. 18 мая экспедиция переместилась в бухту Гека, сутки потратила на поиск сырца, которого оказалось мало, да и тот находился на каменистых местах, где можно было легко потерять кошелек. Местные колхозники сообщили, что основные подходы закончились, и ждать напрасно, более разумно дежурить в бухте Сибирь, «куда она должна под конец нереста обязательно подойти». Сутки потеряли и здесь: сельди совершенно не было. Приморские СРТ проверили эхолотами залив Корфа, косяков не нашли. Самолет авиаразведки 17 мая улетел в Петропавловск, «поэтому обстановка

по Корфу была у нас смутная, и суда снова возвратились в бухту Гека для дежурства за подходящей сельдью, которой в последующие дни не оказалось». 22 мая шхуны перешли к мысу Песчаному для перегруза на «Эскимос» оставшейся бочки, соли, снаряжения, мотодори и шлюпок. 24 мая после окончания грузовых операций шхуны ушли в Усть-Камчатск, а «Эскимос» отправился в Петропавловск, куда прибыл 27 мая.

Согласно заданию экспедиция должна была работать с 25 апреля до 15 июня, поймать и обработать 10 300 ц. На деле она действовала всего одиннадцать дней — с 5 по 17 мая, добыв лишь 6 351 ц. Ловили шхуны, плавбаза засолила 8 247 бочек. В 1959 г. подход сельди на нерест оказался как никогда ранним. Первые косяки в районе залива Уала появились 30 апреля, в бухте Ложных Вестей — 1 мая (в прежние годы обычно не ранее 7—8 мая) и сразу повсеместно. Это объяснялось отсутствием льда в проливе Литке и прилегавших к нему бухтах. Подход сельди наблюдался с севера от мыса Голенищева, и долгое время в массовом количестве она была в заливе Ложных Вестей, несколько дней — в Оссоре и Караге. В районе заливов Анапка и Уала, мыса Ильинского и острова Шилка рыба держалась около двух недель в значительно меньшем количестве, чем в прошлые годы. В заливе Корфа, исключая бухту Гека, массовых подходов совершенно не было. Такое поведение сельди обмануло ожидание руководства экспедиции: «Мы не могли предвидеть, где она, и долго ли должна еще быть. Старожилы и работники ТИНРО оказались в заблуждении, что в значительной мере сказалось и на организации нашего промысла». На будущее промысловикам рекомендовалось приходить в район бухты Ложных Вестей к 1 мая, при наличии льда — на пять дней позже. Руководитель экспедиции писал в своем отчете: «Необходимо тщательно обследовать в бухтах места нерестилищ, знать, когда [наблюдаются] приливо-отливные течения, изучить лагуны, так как в них в первое время нереста накапливается много сельди, и пока она не задохлась, можно брать неводами, но стена его должна быть порядка пяти метров. Необходимо, чтобы в районе нахождения экспедиции работал хотя бы утром и вечером самолет» [6, л. 222—225].

4 мая Петропавловск поколебало сильное землетрясение, причинившее серьезный ущерб и разрушения производственным объектам и жилью УМАР. В частности, пострадали котельная и дом № 3 на улице Кутузова. Из последнего даже пришлось отселить обитателей. Для восстановления повреждений в распоряжение

жилищно-коммунального отдела выделены 500 кг кровельного железа, 1 000 «квадратов» шифера, 300 кг гвоздей, полтонны краски и олифы и 50 «кубов» пиломатериалов [11, л. 33—34].

5 мая СРТ «Капитан Закхеев» шел на лов в районе устья реки Большой. В 04.00 на вахту заступил старший помощник, получивший распоряжение капитана: при встрече с СРТ «Кичига» договориться с ним о пересадке туда моториста. В 07.00 старпом обнаружил «Кичигу» слева по курсу, приведя его на траверз, повернул влево и под тупым углом последовал к нему, не сбавляя хода. В 07.13, заметив, что суда быстро сближаются, он дал машине стоп, затем задний средний и тут же полный задний ход. Маневры оказались запоздалыми, «Капитан Закхеев» ударил правым якорем в левый борт «Кичиги», нанеся значительные повреждения корпуса. Ремонт обошелся в 15 тыс. руб., не считая десятисуточного простоя. Командир «Капитана Закхеева» понижен в должности до второго помощника «за низкую трудовую дисциплину на судне», с него удержана треть месячной зарплаты. Старпом разжалован в третьи помощники [7, л. 12].

6 мая в восточную часть Берингова моря в групповом плавании направлены СРТ «Каменный» (капитан А. А. Амирбекян, у него на борту флагманский капитан П. А. Рязанов) и СРТ «Кавача» (капитан Андреев). Старшим на переходе назначен А. А. Амирбекян, «распоряжения которого обязаны выполнять безоговорочно капитаны судов, идущие в группе» [10, л. 13].

11 мая руководство УТРФ получило от СНХ телефонограмму о направлении в отдел рыбной промышленности Госплана РСФСР начальника отдела обработки флота И. Г. Медведева и одного из капитанов СРТ (им стал П. Е. Алешкин). Госплан рассматривал проект новых технических условий на камбалу-сырец, внесенный Главприморрыбпромом. Туда были представлены образцы мороженой камбалы «с пороками, которые у нас вызывают спор» [10, л. 36].

12 мая опубликован приказ по УМАР № 395 «О переименовании УМАР в УТРФ — Тралфлот»: «На основании постановления СНХ Камчатского экономического административного района от 28 апреля 1959 г. № 45 переименовать УМАР в УТРФ (Тралфлот, УТРФ)».

21 мая решением исполкома Петропавловского городского совета депутатов трудящихся № 129 база Большая Лагерная по ходатайству еще УМАР переименована в базу Океанскую [10, л. 84].

29 мая, в преддверии окончания очередного школьного учебного года, с предложением позаботиться о подготовке достойного

пополнения флотских кадров в областной молодежной газете «Камчатский комсомолец» выступил капитан «Дальневосточника» Владимир Король: «В нашей области, области рыбаков и моряков, такая проблема, по-моему, вполне разрешима. Надо смелее направлять учащихся 9—10 классов в летние каникулы на суда. Их, юношей, можно зачислять на время матросами 2-го класса и учениками машиниста. Удобнее для этой цели использовать поисковые суда, на которых на лето можно увеличить штат. Можно выделить специальный траулер типа РТ для обучения старшеклассников элементарным умениям и навыкам морского и рыболовного дела. Такое судно (его, по-видимому, назовут учебным) за лето могло бы сделать три рейса по 15—20 суток в Охотское море на промысел сельди, минтая, а в каждый рейс можно было бы взять до 35 учащихся. Я уверен, что море привлечет юношей, наиболее сильных физически и духовно. Надо только уберечь их от влияния случайных людей — пьяниц, болтунов с низкой сознательностью и культурой, которые, к сожалению, у нас еще есть. Я думаю, что комсомольские организации судов в силах оградить старшеклассников от дурного влияния».

1 июня к островам Прибылова для разъяснительной работы на месяц отправился лектор парткома А. А. Ашметко [10, л. 109].

2 июня СРТ «Карагинский» находился в районе островов Прибылова. В 17.46 при штилевой погоде послышался ненормальный стук в районе гребного винта, главный двигатель был остановлен. Спустив штормтрап и осмотревшись, установили, что при проворачивании валоповоротным устройством вал вращается, а винт — нет. Подошел СРТ «Портовик», взявший собрата на буксир и отведший его к спасателю «Бдительный». При этом главный двигатель не работал и не проворачивался. Водолазы спасателя обнаружили отсутствие и стопорной гайки, и винта. «Последние, будучи приотданными, во время буксировки под действием струи воды отдались, и гайка с гребным винтом ушли за борт» [12, л. 276].

11 июня освобожден от должности исполняющий обязанности директора базы Океанской. Проверка показала, что здешние обитатели пребывают в крайне неудовлетворительных культурно-бытовых условиях. «Жилой фонд, служебные помещения, территория предприятия и поселка содержатся в антисанитарном состоянии... Баня работает всего несколько часов в неделю и не обеспечивает потребность населения, содержится в полуразваленном помещении. Строительство жилья хозспособом идет крайне неудовлетворительно, рабочие часто простаивают из-за отсутствия

материалов, наряды не выписываются по две недели. До сих пор не отремонтировано жилье пострадавших от землетрясения. Клуб работает слабо, кроме кино, других мероприятий не проводится, не работают кружки художественной самодеятельности, рукоделия, редко проводятся лекции и доклады. Молодежь не привлечена к спортивно-массовой работе, спортплощадка не оборудована. В некоторых молодежных общежитиях недостаточное количество тумбочек, нет шкафов, грязно, холодно». С жильем администрация базы обходилась весьма вольно, «в результате чего жилплощадь вновь выстроенных домов распределена неправильно». Ряд многодетных работников теснились в палатках, а «руководящие товарищи», имевшие небольшие семьи, заняли трехкомнатные квартиры. «В поселке до сих пор нет радио, не построен простейший пирс, в результате чего нет регулярного сообщения с городом. В магазинах не производится продажа белого хлеба, не организовано общественное питание». Вывод проверявших: «Этих недостатков было бы намного меньше, если бы исполняющий обязанности директора (далее зачеркнуто — и секретарь партийной организации) реагировал[и] на критические замечания и своевременно откликались на нужды и запросы своего коллектива». Устранять изложенные выше недостатки теперь предстояло вновь назначенному директору [10, л. 169].

21 июня во время сдачи Хабаровским ССЗ СРТ «Курима» на ходовых испытаниях обнаружилась неисправность упорного подшипника валопровода. Завод устранил отказ, 1 июля успешно прошли повторные испытания. Но во время перехода из Хабаровска в Николаевск-на-Амуре обнаружился повышенный нагрев, при вскрытии в Николаевске подшипник был признан вышедшим из строя. В ходе расследования вначале обвинили команду в невнимании к его смазке, но позже пришли к выводу, что основной причиной отказа явился недоброкачественный монтаж на заводе и плохая приемка подшипника. В итоге судно непроизводительно простояло с 12 августа по 12 сентября. Старшему механику объявлен строгий выговор, он предупрежден, что при повторении «подобных упущений» будет снят с должности [12, л. 337].

22 июня на промысел нового объекта — морского окуня — на юго-восток Камчатки отправлены четыре РТ и пять СРТ, вооруженные придонными 27,1-метровыми тралами. Майская работа поискового и промыслового флота в этом районе показала, что «промысел этой породы рыб может с успехом осуществляться и является для Камчатского бассейна перспективным». Пойманный

окунь шкерился, засаливался, а потом передавался на плавбазу как полуфабрикат. Сдавалась и парная рыба для дальнейшей обработки и отправки на береговые комбинаты. «Фреза» изготовила 150 деревянных бобинцев для оснащения тралов. В качестве плавбазы решено использовать «Эскимос». Руководство группой судов возлагалось на его капитана-директора А. И. Сергу [2, л. 80—81].

30 июня объявлен выговор третьему механику СРТ «Коршун». Судно было готово к отходу на промысел и оформлено портовым надзором, но задержалось на три часа из-за неявки моряка, что обошлось флоту в 1 120 руб. 87 коп. ущерба [10, л. 238].

1 июля четыре капитана за хорошие показатели по производству судовых гидрометеорологических наблюдений получили поощрительные награды от ЦК профсоюза авиаработников и Главного управления гидрометеорологической службы СССР. Капитанам танкера «Иртыш» М. Н. Инявкину и траулера «Крузенштерн» Н. С. Нестерову выданы почетные грамоты, Н. С. Лукьянову и А. Р. Янсону — новейшие приборы — баротермогигрометры, на которых выгравированы именные дарственные надписи [13, № 79].

2 июля объявлено «днем участия коллектива УТРФ в народной стройке городского стадиона». Имелся в виду «Спартак». Всем начальникам отделов и служб приказано обеспечить и лично возглавить выход на его строительство с восьми утра сотни сотрудников [2, л. 74].

3 июля СРТ «Ильичевск», находившийся у островов Прибылова на лове камбалы, потерял гребной винт «в результате некачественной подгонки по конусу вала... при ремонте силами плавмастерской “Фреза”, невнимательной приемки судовой администрацией из ремонта». Вновь проявился конструктивный недостаток — срезались проволока и два болта, стопорившие гайку винта, а произошло это тоже по уже привычной причине: из-за «попадания в винтовой колодец тросов и траловых досок». Судно прибуксировано в ПМРП. Происшествие обернулось убытком в 24 тыс. руб. и месячным простоем. «Аварию считать частной и убытки от нее принять на счет УТРФ. Техническому отделу разработать надежную конструкцию стопора гаек на валах... согласовать таковую с Регистром СССР. Установить порядок строгого контроля ремонта гребной и рулевой арматуры судов, в особенности в период стоянки в доке» [8, л. 126; 12, л. 358].

4 июля на проходной ПМРП задержан акустик поискового СРТ «Академик Книпович» с несколькими килограммами белил, заявивший, что приобрел их у маляров ПСРВ во время стоянки судна

в ремонте. В доказательство предъявил пропуск «на вынос», подписанный старпомом. Обоим объявлены выговоры от начальника флота «за способствование в хищении краски и незаконный вынос» [7, л. 172].

10 июля «во исполнение указания Камчатского совнархоза за № 10/9-1774 от 30 июня 1959 г.» в Японию на строящуюся для УТРФ плавбазу «Ламут» отправлялись: капитан Илья Иосифович Баклаг, его старший помощник Павел Александрович Рязанов, старший механик Василий Николаевич Лобанов, рефрижераторный механик Иван Иванович Рукас и электромеханик Вениамин Ефремович Екимов [14, л. 71].

22 июля на СРТ «Ключевской», стоявшем в ремонте у «Фрезы», взломали замок и стащили всю пиротехнику, находившуюся в специальном металлическом ящике. Совсем недавно подобное произошло на «Ильичевске» и других судах [7, л. 172].

27 июля на ПСРВ направлены недавно зачисленные на баланс флота СРТ «Кивак» (5 июня), «Кострома» (20 июня), «Курган» (9 июля) [7, л. 90].

29 июля по распоряжению Камчатского СНХ о подготовке одного СРТ с рефрижераторным трюмом для организации и проведения экспериментального лова сайры на электросвет на переоборудование на ПСРВ поставлен СРТ «Кивак» (капитан А. М. Арестов). Сроком окончания работ определено 10 августа [7, л. 92].

2 августа создана комиссия для приема в состав УТРФ прибывшего из Хабаровска СРТ «Кунжик» [12, л. 436].

В 09.30 СРТ «Кедровый» ошвартовался к нефтебазе в Сероглазке для приема топлива. В ходе бункеровки осадка судна постепенно увеличивалась, в результате в каюту, где помещались боцман и электрик, через незакрытый иллюминатор попала морская вода, затопив помещение до уровня коек, попутно подмочив хранившееся здесь же электрооборудование [7, л. 172].

4 августа при оформлении отхода СРТ «Красное знамя» в рейс санитарный врач обнаружил отсутствие санкнижки у капитана, прививок у двух моряков, отметки о прохождении медосмотра у троих членов экипажа и незаверенный результат бактериологического анализа у уборщицы. Пьяный старпом вырвал из рук врача составленный им акт и разорвал его. В присутствии капитана и представителя портнадзора был составлен второй, старпом порвал и его. Санврач запретил судну выход в море. За потерю эксплуатационного времени и плохую организацию судовой службы капитану объявлено замечание, старпом получил строгий выговор

и на три месяца был понижен в должности до младшего штурмана [7, л. 172—173].

10 августа в состав флота зачислен пришедший из Хабаровска СРТ «Курима» [12, л. 395].

14 августа СРТ «Ропша» при выходе в рейс в 23.00 был задержан брандвахтой и отведен в бухту Завойко за нарушение режима плавания в Авачинской губе. «Капитан... вследствие недостаточно внимательного изучения и, главным образом, игнорирования правил последовал на выход из Авачинской губы, несмотря на запрет и сигналы брандвахты, в результате чего только случайно удалось ему избежать столкновения с встречными судами в узкости» [7, л. 193].

19 августа начальник отдела добычи рыбы Д. И. Качин уволен «из системы УТРФ ввиду направления на учебу в Высшую партийную школу при ЦК КПСС» [2, л. 68]. Отныне началась его политическая карьера, завершившаяся во время пребывания на нашем полуострове должностью первого секретаря Камчатского областного комитета КПСС.

24 августа принято решение об отправке в Японию для приема и перегона на Камчатку плавбазы «Ламут» еще одной группы моряков. В Страну восходящего солнца отправлялись помощники капитана: первый — Николай Григорьевич Журавлев, второй — Михаил Максимович Гусаров, третий — Константин Андреевич Числов; начальник рации Василий Александрович Голубченко, третий механик Иван Иосифович Возный, мотористы Юрий Владимирович Новиков, Геннадий Федорович Баранов, Александр Николаевич Дранов, Виктор Борисович Пономарев, повар Александр Александрович Исаков и его помощник Галина Ивановна Серокурова, дневальная Галина Ивановна Ермолаева, матросы 1-го класса Николай Александрович Анацкий, Николай Алексеевич Рассказов, Василий Петрович Злыдарь, Григорий Харитонович Пасевич, Сергей Иванович Малахов и боцман Андрей Яковлевич Негребов. Им оплачивался проезд до Владивостока на пароходе пассажирами 2-го класса, выдавались командировочные из расчета на десять суток и валюта [1, л. 21—22].

17 сентября рассмотрена работа хозрасчетных экипажей СРТ «Кавран» и РТ «Палтус» за истекшие восемь месяцев. Первый выполнил полугодовой план добычи на 128,8 %, снизил себестоимость добычи одного центнера на 29 руб., получив сверхплановую прибыль 191 тыс. руб. Его работа признана удовлетворительной, но отмечено, что «за качество выпускаемой рыбопродукции судоэкипаж не боролся, из всей добытой рыбы в количестве 9 531 ц первы-

ми сортами сдано 210 ц, или 2,2 % ». Получается, что при лучшей организации работы судно могло бы получить прибыли втрое больше. Палтусовцы же не сумели выполнить полугодовое задание, себестоимость центнера их улова оказалась завышена на 11 руб., что дало сверхплановые убытки в 391 тыс. руб. Главная причина такого неуспеха — длительный перестой в ремонте после прихода судна из Владивостока, достигший 48 суток. Работа этих моряков признана неудовлетворительной [2, л. 52—53].

23 сентября состоялось производственное совещание «в целях укрепления финансовой дисциплины хозрасчетных судов, а также повышения персональной ответственности комсостава судоэкипажей на выполнение утвержденных государственных планов по всем производственным, качественным и финансово-экономическим показателям». Заслушаны отчеты капитанов СРТ «Култушный», «Кроноцкий», «Кавача» и «Камбальный» [12, л. 378].

25 сентября с формулировкой «за нарушение устава службы и дисциплины МРП и невыполнение указаний начальника экспедиции и главного капитана флота» снят с должности капитана СРТР «Кострома» А. А. Кузнецов. Он отказал в помощи в море аварийному судну. Его дела и обязанности переданы старшему помощнику М. Т. Козлову [7, л. 269—270].

Принят прибывший из Хабаровска СРТ «Кротон» [12, л. 366].

Плавбаза «Анатолий Серов» (капитан-директор И. И. Баклаг) выполнила план обработки сельди. Большой вклад в это дело внесли бригадир обработчиков Виктор Иванович Калинин, матросы-обработчики В. А. Бобнев, Т. Т. Мулахметов, Б. П. Цветков. Они ежедневно выполняли дневные нормы на 170 %. Самоотверженно трудились машинисты А. Э. Эрентраут, В. И. Силкин, кочегары П. В. Степанов, В. Г. Мисин, второй помощник капитана В. И. Шевцов, начальник радиостанции И. Г. Бурков, боцман П. П. Пряжников, матросы Б. Н. Афиногенов, А. В. Воронин, Б. А. Цыганков. Борьбу за план возглавили, естественно, коммунисты и комсомольцы, руководимые парторгом старшим механиком Д. Р. Винтовкиным, комсоргом И. Шутаевой и предсудкомом В. В. Поляковым. Вступив в предоктябрьское социалистическое соревнование, труженики плавбазы взяли на себя новые обязательства: досрочно произвести ремонт машины, котлов, вспомогательных механизмов, до конца года перевезти 4 500 т груза, вести строгую экономию материалов [13, № 62].

27 сентября обработчики плавбазы «Орочон» приготовили 382 ц среднесоленой сельди при плане 210 ц. В этот день в соцсоревновании

первенствовала смена мастера Василия Гуленко, сдавшая 193 ц готовой продукции. Замечательными трудовыми успехами встречали ноябрьский праздник укладчицы Анна Брунова, Александра Андрияничева, Валентина Сергеева и их подруги. Они заявляли, что это не предел, в предпраздничные дни они будут заполнять до 27 бочек за смену. Всего же за две декады сентября плавбаза дала 2 984 ц среднесоленой продукции, на днях ждавшей отгрузки потребителям. Помимо этого доработаны 2 916 ц полуфабриката, из них 2 055 ц уже отправились в порт [13, № 62].

28 сентября Министерство здравоохранения РСФСР на основании постановления Совета Министров РСФСР от 1 июля 1959 г. «О мерах помощи в развитии хозяйства и культуры Камчатской области» приказало предусмотреть направление туда 90 врачей. «Направлять врачей, обратившихся за трудоустройством в министерство, в первую очередь в Камчатскую область». Заведующему облздравом предписано «организовать в пределах численности медперсонала... медпункты для обслуживания работников активного морского рыболовного промысла в помещениях, предоставленных Камчатским СНХ» [8, л. 225].

30 сентября для «правильной расстановки и закрепления комсостава» отделу кадров предписано назначать и перемещать капитанов и их помощников только с письменного согласия главного капитана флота, а при его отсутствии — с ведома капитанов-наставников. Менять старших и вторых механиков разрешалось лишь по представлению главного инженера, главного механика и начальника технического отдела. Такие же распоряжения даны в отношении радиоспециалистов, мастеров добычи и обработки. «Весь остальной личный состав назначается и перемещается отделом кадров по своему усмотрению» [2, л. 55].

1 октября установлены новые штаты флотской многотиражки «За высокие уловы»: редактор (оклад 1 725 руб.), секретарь (1 425 руб.), три литературных сотрудника (по 1 175 руб.), корректор (960 руб.) и машинистка (750 руб.). Сокращены двое заведующих отделами, отныне ставшие литсотрудниками [8, л. 134].

3 октября введен в эксплуатацию после окончания ремонта и дооборудования на ПСРВ СРТ «Курима» [12, л. 319].

5 октября решено задерживать на несколько суток тралмастеров после постановки их судов в длительный ремонт. За это время они должны были законсервировать и сдать промысловое вооружение, написать необходимые отчеты. Для своевременной подготовки отремонтированных судов к выходу на промысел тралмас-

теров следовало направлять на них за десять суток до начала рейса [8, л. 127].

10 октября объявлен выговор капитану СРТ «Кротон», пришедшему в Петропавловск из Хабаровска 26 сентября. Судно должно было переоборудоваться на ПСРВ с 28 сентября, для чего в течение 26 и 27-го следовало освободить его трюмы. Однако это случилось лишь 29 сентября, то есть по вине капитана траулер непроизводительно простоял двое суток [8, л. 195].

14 октября зачислена на баланс пришедшая из Японии плавбаза «Ламут», построенная фирмой «Хитачи». Судно выведено из эксплуатации и поставлено на ПСРВ для приспособления к камчатским условиям промысла [12, л. 324]. Оно имело строительный № 3860, бортовой № ТП-0860. Серия включала две единицы — вторая такая плавбаза «Николай Исаенко» (строительный № 3861) отправилась в Находку.

22 октября началась организация зимней сельдяной экспедиции. С учетом успешных работ поисковика «Карага» в Олюторском заливе решено отправить туда экспедицию из четырех РТ, семи СРТ и двух плавбаз — ветерана «Орочона» и недавно прибывшего новичка, теперь ставшего флагманом УТРФ, — «Ламута». Экспедиции предстояло добыть: в ноябре — 13 400, в декабре — 20 200 и в январе — 30 600 ц. Установлено оперативное задание «по выпуску ликвидной продукции в количестве 25 000 ц с уборкой в ящики». Обработка малосольной сельди организовывалась на «Ламуте» — 650 ц в сутки. Базе предстояло: принимать полуфабрикат от промысловых судов, выдавать им квитанции «по количеству и качеству», брать «дозревший» полуфабрикат с «Орочона» с оформлением межцеховых накладных, вырабатывать малосольную продукцию в ящиках с последующим хранением до отгрузки в охлаждаемых трюмах, сдавать малосол на рефрижераторы для отправки в порт с полным оформлением всех документов. Для экспедиции выделялись: 62 тыс. ящиков «№ 31», 12,5 т гвоздей, 6,5 т проволоки толщиной 1,6 мм, 7,5 т пергамента, 35 тыс. «бочко-центнеров» и 900 т соли [12, л. 320—322].

23 октября прибывший из Хабаровска СРТ «Клин» (заводской № 204) принят на баланс и поставлен на переоборудование на ПСРВ [12, л. 296].

28 октября в состав флота вошел хабаровский же СРТ «Каюм» (заводской № 203), тоже направленный на ПСРВ до 3 ноября [12, л. 314].

Капитан СРТ «Курган»
П. С. Тарасов

Капитан СРТ «Ропша»
Н. С. Проценко

Капитан СРТ «Ястреб»
А. М. Рафайлович

Капитан СРТ «Серпухов»
В. И. Домцов

Капитан СРТ «Кавран»
А. В. Лесников

Капитан СРТ «Кичига»
В. Е. Кривошеев

Капитан СРТ «Карагинский»
А. И. Беляев

Капитан СРТ «Кременчуг»
Г. А. Мирошниченко

4 ноября Камчатский облисполком распорядился об организации «за счет общей численности учреждений здравоохранения области» поликлиники (медсанчасти) «по обслуживанию рыбаков активного морского флота с подчинением ей медпунктов и врачей, находящихся на судах и плавучих базах». Утвержден штат из трех управленцев, 18 врачей, 27 фельдшеров и девяти «прочих». Пока же в УТРФ трудились три врача и столько же фельдшеров. В этот же день издан приказ областному отделу здравоохранения о создании медпунктов на плавбазах «Ламут», «Эскимос», «Орочон» и спасательных судах «Бдительный» и «Стерегущий», фельдшерских пунктов на пароходах «Петр Соловьев», «Анатолий Серов», «Щорс», «Якут», а также на учебных судах «Горизонт» и «Штурман» [8, л. 221—223, 230].

5 ноября зачислен на баланс построенный в Хабаровске РС-300 № 897 [8, л. 69].

11 ноября с учетом того факта, что за десять месяцев текущего года получены 12 добывающих судов и плавбаза, для качественного и своевременного наблюдения за технической эксплуатацией и ремонтом судов в штатное расписание МСС и отрядов промысловых судов дополнительно введены две должности групповых механиков и одна флагманского капитана [12, л. 270].

12 ноября произошел «бунт» на экспериментальном СРТ «Карага». «Группа лиц» во главе со старпомом, третьим механиком и рыбмастером, «руководствуясь целью наживы за счет государства, вопреки уставных положений и распоряжений капитана» сагитировала основную часть экипажа отказаться обрабатывать сельдь по 11 руб. 36 коп. за центнер и требовать расценки для промысловых судов, то есть 22 руб. 72 коп. с сохранением гарантированного полного оклада плюс надбавки при выполнении плана-задания в 30 и 20 % для комсостава и рядовых соответственно. На совещании комсостава, состоявшемся 12-го числа, большинство присутствующих поддержали предложение старпома послать телеграмму с «непозволенным текстом». 13 ноября капитан получил заявления от 14 членов экипажа об отказе обрабатывать рыбу, а 6 декабря, с приходом в бухту Южную Глубокую, судно покинули четыре матроса. «Существующая система оплаты с 1954 г. совершенно не ущемляла основной заработок трудящихся. Наоборот, она способствовала увеличению заработка членов экипажа экспериментального судна с каждым пойманным центнером рыбы и выполнением плана-задания, а в конечном итоге служила общим интересам в разведывании новых рыбных районов для обеспечения

изобилия рыбных продуктов в стране. Экипаж СРТ "Карага" в основном понимал свои задачи и из года в год перевыполнял их, отсюда были повышенные заработки. Например, за последние 86 дней 1959 г. они выразились у старпома в 13 056 руб., третьего механика — 9 081 руб., даже несмотря на то, что план-задание в 2 500 ц было недовыполнено на 500 ц...» [15, л. 39].

14 ноября переходом из Хабаровска прибыл РС-300 № 897, принятый на заводе-строителе 5-го числа [7, л. 310—311].

Оттуда же пришли СРТ № 205 «Конус» и № 206 «Кратер». Документы о приеме этих судов представитель завода подписал еще 30 сентября, но на деле траулеры были не готовы к плаванию ввиду отсутствия снабжения, топлива и ряда недоделок по корпусной и механической частям. Представитель флота завизировал акты только 20 октября, после полного укомплектования и устранения всего незавершенного [8, л. 67].

19 ноября взамен Камчатского СНХ создано Камчатское управление рыбной промышленности (Камчатрыбпром, КРП). Это сделано в соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР от 19 октября 1959 г. № 1700 и приказом начальника Главного управления рыбной промышленности Дальнего Востока при Совете Министров РСФСР № 1 от 1 ноября 1959 г. В это же день опубликован приказ по КРП № 1 о приеме в его ведение УТРФ. Всего в состав КРП вошли 41 предприятие и организация [9, л. 1].

20 ноября создана комиссия по расследованию причин среза болтов между маховиком и упорным валом главного двигателя СРТ «Красное знамя». Соединение было нарушено пять дней назад из-за удара гребного винта о неустановленное препятствие при нахождении судна в реке Большой. Судно осталось без хода, 19 ноября его привели на буксире в ПМРП [7, л. 317].

21 ноября из Хабаровска пришел новый РС-300 № 878, укомплектованный командой Корфского рыбокомбината [7, л. 318; 8, л. 63].

23 ноября во время стоянки СРТ «Беркут» в реке Большой возле РКЗ № 48 Октябрьского комбината капитан отпустил в поселок семерых членов экипажа. Когда часть подгулявших на берегу моряков садилась в шлюпку, чтобы возвратиться на судно, к ним «с просьбой выслать на берег рыбы с судна обратился местный житель Ф. (рождения 1943 г.) и, получив согласие, положил в шлюпку ящик, а сам остался на берегу. Когда шлюпка возвратилась на берег, и подошедшие матросы садились в нее, Ф., убедившись, что люди рыбы с судна не привезли, попросил взять его в шлюпку, чтобы самому набрать на судне рыбы». Шлюпка была рассчитана

на перевозку лишь двух человек и рабочей не являлась. Ее недавно нашли дрейфующей, то есть ничьей, в Олюторском заливе. Боцман и два матроса взяли Ф. с собой, и когда подошли к борту, «сидевшие неорганизованно встали и начали хвататься за борт, шлюпка перевернулась, оказавшиеся в воде не оказали помощи тонущему подростку, которого течением снесло под лед, и труп его найден не был» [15, л. 5].

24 ноября на СРТ «Кратер», находившемся на ремонте на ПСРВ, «в ночь с 23/XI-59 на 24/XI-59 командой была организована пьянка, в которой также приняли участие некоторые члены команды плавкрана "Блейхерт" и баржи БН-537. В 00.15 24/XI-59 обходной постовой отряда военизированной охраны судоверфи... зашел на плавкран "Блейхерт", на которого в нетрезвом состоянии напали члены команды... Постовой в целях самообороны произвел выстрел вверх из револьвера, после чего на него напал П., отобрал оружие у постового и избил его» [8, л. 214]. Так изложило это нешуточное происшествие руководство ПСРВ в письме на имя начальника флота. А вот что заявил один из участников событий, упомянутый выше моторист П. в объяснительной записке начальнику отдела кадров: «Я стоял суточную вахту... К нам на судно пришел охранник, который был пьян. Он сказал, что пришел всех стрелять... Он заставил меня выйти из каюты под оружием на палубу, где стал угрожать пистолетом. Я ему сказал, если я в чем-то виноват перед ним, то пусть он стреляет. Он начал говорить, что он шутит, что он пойдет сейчас на свой пост. Я зашел в каюту. Через минуту мы услышали женские крики. Выбежали на палубу и видим: охранник держит в вытянутой руке пистолет, который направлен на стоявших мужчину и женщину. Я пошел прямо на охранника. Он все продолжал держать руку. Только я подошел к нему, как раздался выстрел. Пуля пролетела у меня над самым ухом. Мы вдвоем (пострадавшим был старший механик СРТ "Кротон") стали отбирать пистолет. Здесь, услышав выстрел и крики, сбежались вахтенные с "Кратера", "Конуса" и нефтеналивной баржи, которые тоже начали отбирать пистолет. Пистолет был отобран и передан капитану СРТ "Кратер". Охранник был сразу же отпущен, он побежал в караулку к начальнику охраны и сказал, что напали и отобрали оружие. Через четверть часа я был снят с вахты, и нас (старшего механика СРТ "Кратер", его вахту и четверых свидетелей) доставили в отделение милиции» [8, л. 219—219об.].

29 ноября на баланс флота зачислены прибывший СРТ № 9043, № 207 «Кумроч» и № 208 «Кузачин» [7, л. 322, 326].

10 декабря пароход «Эскимос» снят с транспортных работ и переведен в разряд плавбаз для переработки рыбопродукции [8, л. 22].

11 декабря руководство УТРФ распорядилось до 15-го числа текущего месяца создать бригады снабжения промыслового флота. «Существующая система... не обеспечивает нормальных условий работы. Экипажи, будучи в порту, затрачивают свое время на получение снабжения, а суда, находящиеся в море, получают снабжение, и особенно продовольствие, с большими перебоями. Все это вызывает справедливое недовольство рыбаков, большую переписку между судами и аппаратом управления, нередко несвоевременный выход судов на промысел». Организовывались две бригады: первая — по снабжению продовольствием, вторая — промснаряжением, одеждой и постельными принадлежностями. Вводились должности двух старших товароведов, двух экспедиторов-товароведов и 12 матросов по снабжению. За бригадами закреплялись буксирный катер, баржа, транспортно-холодильное судно, им разрешалось использовать «попутный транспорт» [2, л. 11].

15 декабря двадцатилетний матрос РТ «Лебедь» И. С. Тайданов в штормовую погоду крепил на баке бочкотару. От удара волны судно сильно накренилось, матроса выбросило за борт. Спустя восемнадцать минут его подняли на борт без признаков жизни [16, л. 174].

В комиссию по трудовым спорам при базкоме профсоюза от администрации флота (в связи с истечением срока полномочий прежнего состава) назначены: начальник ОТиЗ М. М. Баранов, начальник отдела кадров А. И. Щур, главный бухгалтер И. М. Ходов и заместитель начальника УТРФ В. К. Ершов [8, л. 36].

16 декабря в связи с имевшимся случаями поломки гребных валов и отставания резиновых подшипников дейдвуда от металлического стакана на судах типа РС-300 пр. 388, построенных Хабаровским ССЗ, Регистр СССР ввел ограничения. Он предписал снизить частоту вращения главного двигателя до 310 об/мин, разрешал эксплуатацию сейнеров только при групповом плавании, требовал снабдить каждый буксирным средством (стальным тросом диаметром 22—24 мм и длиной 180 м) и обеспечить их надежную радиосвязь с берегом и другими судами [12, л. 165].

19 декабря плавбаза «Ламут» в северо-западной части залива Корфа пошла на швартовку к «Орочону», стоявшему в опасной близости к банке Жуковского. Капитан-директор А. И. Серга не учел ледовой обстановки и «не извлек урока из имевшего место случая выжима обеих плавбаз на отмель банки всего лишь два

дня назад. Во время подхода к «Орочону» в 09.30 было установлено, что «Ламут» сел на песчаную мель. «Вместо действенных мер по облегчению судна путем снятия с него груза капитан т. Серга разрешил принимать на борт рыбу-полуфабрикат с СРТ, усугубляя тем самым свое положение. В результате неквалифицированных действий администрации плавбазы "Ламут" в вопросах судовождения и морской практики и несения вахтенной службы судно просидело на банке трое суток и было снято с мели усилием ряда судов — плавбазы "Орочон", танкера "Максим Горький", СРТ "Кротон"... Ущерб... выразился в сумме 48 тыс. руб.» [15, л. 114—115].

20 декабря на суда, находившиеся в районе островов Прибылова, снова выехал лектор парткома В. В. Ашметко [8, л. 23].

По состоянию на 31 декабря 1959 г. УТРФ включало промысловый и транспортный флот в количестве 127 единиц. В их числе: семь РТ, два РС-300, три плавбазы, по шесть пароходов, танкеров и транспортно-холодильных судов, восемь шхун, пять морских буксиров, две учебных парусно-моторных баркентины, один несамоходный лихтер, две рыбоприемные баржи, 13 теплоходов и 66 СРТ. Плавсредства ПМРП состояли из трех морских, девяти портовых буксиров, семи морских барж и плашкоутов, двух плавкранов.

Промысловых судов (СРТ и СРТР) к началу 1959 г. насчитывалось 56: «Алупка», «Алушта», «Альбатрос», «Ильичевск», «Камчатская правда», «Камчатский комсомолец», «Капитан Закхеев», «Кавача», «Калыгирь», «Камчадал», «Камчатка», «Камбальный», «Карагинский», «Каюм», «Кедровый», «Кекурный», «Кихчик», «Кичига», «Кивак», «Ключевской», «Клин», «Корф», «Кавран», «Коряк», «Кошегочек», «Конус», «Красное знамя», «Кречет», «Кроноцкий», «Крутогорово», «Кротон», «Кратер», «Каменный», «Култушный», «Курган», «Курима», «Кунжик», «Кострома», «Механик Лесовой», «Николай Вилков», «Орел», «Полярник», «Портовик», «Рыбак», «Рыбинск», «Рыбновск», «Синарск», «Север», «Северянин», «Семипалатинск», «Серпухов», «Сокол», «Соликамск», «Тихоокеанская звезда», «Ястреб», «40 лет ВЛКСМ». Кроме них имелись шесть РТ — «Буревестник», «Гага», «Дальневосточник», «Лебедь», «Палтус», «Топорок»; восемь поисковиков — «Академик Книпович», «Беркут», «Карага», «Коршун», «Крузенштерн», «Крутой», «Раздол», «Ропша»; два РС-300 — «Байкал» и № 879.

В течение 1959 г. получено 12 СРТ, два РС-300 и новая плавбаза «Ламут». Списаны и переданы другим предприятиям РС-300

«Память Азова» и «Пржевальский» (Петропавловской МРС), морской буксир «Арбат» (СРЗ № 40 ВМФ), пароход «Чапаев», сданный в 1958 г. на слом, пароход «Рылеев» и шхуны «Актиния» и «Глобус», пришедшие в негодность, а также СРТ № 4340, погибший еще в 1957 г.

Судоремонтная база «Фреза» включала одноименную плавмастерскую, стоявшую у девятого причала ПМРП, и мастерские на территории ПЖБФ. «Фреза» находилась на полном хозрасчете и самостоятельном балансе, располагала своим счетом в Петропавловской конторе Госбанка. Кроме этого в состав УМАР — УТРФ в 1959 г. входили: жилищно-коммунальное хозяйство, морское агентство во Владивостоке, а также база Океанская с бондарным, сетепошивочным, обрабатывающими цехами, электростанцией, своим автомобильным и гужевым транспортом и вспомогательным флотом. База пребывала на самостоятельном балансе, но без счета. Также действовал и отдел снабжения флота [17, л. 57].

В 1959 г. продолжало существовать флотское подсобное сельское хозяйство (заведующий П. А. Бедин), но работало оно неважно [1, л. 14—18].

Если в 1958 г. управление выполнило план вылова на 144,5 %, взяв в общей сложности 751 617 ц, выпустив из них продукции на 241 928 тыс. руб. (138,1 %), то в 1959 г. с заданием по добыче оно справилось всего на 88,5, а с выпуском продукции — лишь на 85,8 % [17, л. 13]. План дали всего 20 судов из 62 работавших РТ и СРТ.Экипажи, перевыполнившие годовые задания, поймали сверху 51 тыс. ц, недолов остальных 42 составил 163,4 тыс. ц. В результате этого годовой план добычи рыбы и был недовыполнен на 86 722 ц. Только в четвертом квартале недолов составил 69,9 тыс. ц. Около десяти СРТ в это время пребывали в пролове в Олюторском заливе. Их «переключение» на добычу сельди и в другие промрайоны проходило крайне медленно [17, л. 2].

Пойманные 665 278 ц рыбы по породам распределились так: 464 885 камбалы (69,9 %), 131 287 сельди (19,7 %), 924 трески (0,14 %), 53 144 минтая (8 %), 12 854 окуня (1,93 %) и 2 177 палтуса (0,33 %). Породный состав улова по сравнению с прошлым годом существенно изменился, вырос вылов придонных рыб, за исключением камбалы. Были найдены значительные скопления зимовавшей сельди, освоен ее промысел тралами. У островов Прибылова поймано 260 тыс. ц камбалы. Начался промысловый лов минтая, приступлено к опытной добыче тралами морского окуня [17, л. 14—15].

План первого квартала не был выполнен ввиду сложившейся на обоих побережьях полуострова неблагоприятной промысловой обстановки и истощения здешних «рыбных мест». Переход флота к островам Прибылова, богатейшему по запасам сырца району, позволил к концу второго квартала устранить пролов и поймать сверху 24 556 ц. Но неудачное действие большинства судов в третьем (недолов 43 тыс. ц) и особенно в четвертом квартале (недолов более 69 тыс. ц) и привело весь флот к недовыполнению годовой программы. Наиболее неуспешно действовал СРТ «Рыбак» (капитан Бородовский), поймавший всего 3 982 ц (37,6 % задания) [17, л. 17].

Наряду с неважно работавшими имелись и экипажи, стремившиеся сократить стоянки, хорошо ухаживавшие за механизмами. Они работали четко и свои задания не только выполнили, но и перевыполнили. Так, СРТ «Камчатка» (капитан Прокопенко, старший механик Федоренко) при плане стоянки в ремонте 110 суток потратил на него всего 78, сэкономив 30,2 тыс. руб., дав 152,6 % улова. СРТ «Николай Вилков» (капитан Алешкин, старший механик Желудков), сократив время ремонта на 5 %, перевыполнил план добычи на 10 %. Этим успехам способствовали своевременное и правильное составление ремонтных ведомостей, контроль хода работ со стороны комсостава, личное участие моряков в ремонте механизмов и проведение их профилактики на лове во время сдачи улова и при стоянках в укрытиях во время штормов.

В 1959 г. промысловые суда находились в ремонте на 1 382 сутки больше плановых, на каждое в среднем пришлось по 112 суток, что было заметно больше, чем в 1958 г. Ведомости составлялись несвоевременно и не отражали полного объема работ, в результате чего они удорожались. Так, «Механик Лесовой» вместо 109 суток простоял 177, в том числе 10 сверху с дополнительными затратами в 21 тыс. руб. В январе и феврале это судно потеряло у «Фрезы» 35 суток из-за некачественных работ на 100-сильном дизеле, а в августе вернулось в порт ввиду лопнувшей его же соединительной муфты с генератором. Ее ранее также ремонтировали на «Фрезе», потеряв тогда семь суток и 14 197 руб. В результате «Механик Лесовой» не поймал 7 000 ц. «Беркут» перестоял сверх графика 43 дня, затратив более 50 тыс. руб., из них 22 дня — в аварийном ремонте, так как бригада мастерских произвела некачественную заливку мотылевых и рамовых подшипников дизельгенератора. По вине штурманского состава разных судов

часто лопались и гнулись шлюпбалки, вьюшки, кнехты, леера, заставляя восстанавливать их при каждом заходе в порт.

Одной из причин провала плановых показателей стали недостатки в организации приема улова, в результате чего суда простаивали, делали большие непроизводительные переходы, занимавшие по двое-трое суток в один конец, медленно разгружались на комбинатах. В районе островов Прибылова в июле 12 судов прекратили лов на несколько дней, так как оказались без тары и перегрузчиков. В ожидании последних флот потерял 450 суток, не поймав более 50 тыс. ц. В третьем квартале из-за плохой организации приема сельди на комбинаты и базы потеряно 310 суток, а недолов по этой причине составил 33 тыс. ц.

В 1959 г. планировалось пополнение флота десятью судами, которым установили план в 54 тыс. ц. Сроки их прихода не были выдержаны, поэтому общий улов до конца года составил всего лишь 22,5 тыс. ц [17, л. 21—23].

Низкую сортность имел сданный плавбазами малосол. Основная причина этого — их неприспособленность к хранению произведенной продукции ввиду отсутствия охлаждаемых трюмов (за исключением «Ламута»). В Олюторской экспедиции на жирующей сельди трудились «Эскимос» и «Орочон», давшие 25 123 ц. Здесь не была налажена ее сдача на рефрижераторы. Так, при выработке в сентябре этими плавбазами в сутки до 650 ц, рефрижератор «Пищевая индустрия» принимал максимум 300. В итоге в трюмах плавбаз скопилось много малосола в ящиках, хранившегося в тепле и прямо на плашкоутах до 8—10 суток. Из-за этого у продукции, произведенной первым сортом, при температуре наружного воздуха, достигавшей 16 °С, наблюдалось окисление подкожного жира, и она принималась как второсортная [17, л. 27].

Вот как с июня по октябрь действовала плавбаза «Эскимос» (по отчету капитана-директора А. И. Серги). После экспедиции в Карагинский район на нерестовую сельдь 7 июня она вышла в очередное плавание с заданием снабдить углем и водой РТ, бравшие минтай и окунь. Передав им снабжение в бухте Русской, 13 июня пароход вернулся в ПМРП. В связи с тем, что лов сельди в Олюторском заливе в 1959 г. разрешался только при жирности сырца не менее 12 %, «Эскимос» 17 июня направился в бухту Моржовую, вблизи которой пребывала «окуневая» группа судов. На плавбазе производился экспериментальный посол окуня в чанах и шкерка свежего улова со сдачей на рефрижераторы. За время нахождения в данном районе принято от добытчиков 1 329 ц окуня,

в том числе 983 первосортного. Всего произведено 1 712 ц продукции. Весь личный состав плавбазы сбивал ящики, выполнял другие подготовительные работы к выпуску слабосоленой сельди. 7 июля «Эскимос» прибыл в ПМРП и после подготовки 16 июля вышел в Олюторский залив. Сразу после прихода сюда плавбаза приступила к снабжению траулеров бочкой, солью и продуктами. В связи с тем, что в это время флот находился за мысом Олюторским, она 24 июля перешла в бухту Глубокую, где находилась до 5 августа.

Основными задачами «Эскимоса» в летнюю путину являлись выпуск готовых малосолов и переработка сельди-полуфабриката, принятой от промысловых судов. Этим занимались с 9 августа по 9 октября, стоя в бухте Южной Глубокой, приняв 17 556 ц полуфабриката, дав 10 026,9 ц продукции, в том числе 2 319,5 первосортной. Малосолы сданы на рефрижераторы ВРХФ и береговые камчатские холодильники. Их стоимость составила 8 829,2 тыс. руб. Кроме этого, на базу Океанскую для дальнейшей доработки передано 7 360,5 ц сельди-полуфабриката. Среднее выполнение суточной нормы выработки составило 196,8 %.

За время экспедиции флоту выдано свыше 1 000 т соли, 24 тыс. бочек, 50 т промыслового вооружения, 380 т дизельного топлива и смазки. Плавбаза выкатила из своих танков 1 200 т пресной воды, заменила на СРТ 5 000 комплектов постельного белья. В общей сложности ее экипаж переработал более 3 000 т разных грузов. Судовые спецы помогли промысловикам в мелком ремонте без вывода из эксплуатации, сделав токарные и газо-электросварочные работы. На судне прошли 240 киносеансов, показано 83 фильма. В сентябре действовал обменный фильмофонд, которым воспользовались 17 экипажей траулеров. На промысловиках и на самой плавбазе прочитано более восьми десятков докладов, бесед и лекций, состоялись семь стрелковых соревнований, четыре состязания на спортплощадке, оборудованной самими моряками. Практиковался выпуск радиогазеты с подведением итогов работы.

Средняя месячная зарплата матросов-обработчиков за время работы на сельди с 9 августа по 9 октября составила 1 800 руб. Всего же экипажу начислено 374,4 тыс. руб.

Выпуск слабосоленой готовой продукции на «Эскимосе» в этом году велся впервые. Все необходимые навыки приобретались непосредственно в ходе работы, при этом были получены неплохие результаты. УТРФ задания по выпуску малосола не имело, поэтому под его вывоз рефрижераторы специально не выставлялись. Из-за этого малосол пришлось готовить только тогда, когда в районе стоянки

плавбазы «с оказией» находились суда ВРХФ, в частности, «Пищевая индустрия». «Отсутствие постоянно гарантированной холодной емкости не давало возможности нормально строить работу производственного цеха».

По мнению капитана-директора, «для нормальной работы плавбазы по выпуску готовой продукции в дальнейшем необходимо обеспечить беспрерывную отгрузку освободившейся бочкотары, иметь под бортом дополнительные плавсредства для складирования полуфабриката по датам посола на дозревание, совершенно освободить плавбазу от функций снабжения промыслового флота бочкотарой и солью, и, что самое важное, — обеспечить своевременную отгрузку готовой продукции на рефрижераторные суда во избежание потери сортности, а не допускать перевозку обыкновенными транспортными судами. До вывода плавбазы в экспедицию необходимо решать все вопросы оплаты труда команды, обработчиков, нормы выработки, вопросы снабжения спецовкой, продуктами и т. д. Производственный персонал плавбаз должен быть укомплектован специалистами, хорошо знающими свое дело, добросовестно относящимися к труду» [6, л. 167—169].

Неплохо в 1959 г. трудился коллектив «Фрезы», выполнивший задание по «валу» на 129,2 %, отремонтировавший 110 судов и проведший 427 межрейсовых обслуживания, досрочно выпустивший 39 траулеров. Умельцы «Фрезы» за год внесли 75 рацпредложений, внедрив 74, сэкономив так 1,14 млн руб. Лучшим новатором стал начальник радиоцеха Стешенко, техническая идея которого сберегла за год 24 512 руб. Ударник коммунистического труда Плотников сэкономил своими предложениями 14 250 руб. Но трудовая дисциплина на этом предприятии отставляла желать лучшего: всего за полгода здесь совершено 1 900 прогулов без уважительных причин. Наблюдалась и высокая текучесть кадров: за год принято 330, уволено 334 чел. [17, л. 39].

Деятельность базы Океанской характеризовалась следующими цифрами: за год построено 544 трала, изготовлено 25 тыс. и отремонтировано 68 тыс. бочек, переработано 11 тыс. т грузов. Началось строительство жилья и детских яслей, некоторых промышленных объектов. Вскрыты плохая сохранность заготовленного льда, который не был вовремя укрыт, приписки к объему выполненных работ, хищение государственных средств: старший бухгалтер присвоил 13 000 руб. [17, л. 40].

За год на флоте отмечены 95 аварий и аварийных случаев с общими убытками 1 829 тыс. руб. Количество происшествий выросло

на 16 по сравнению с предыдущим годом из-за сложной ледовой обстановки на Западной Камчатке и в Олюторском заливе, неблагоприятной погоды в Бристольском заливе. Наибольшее число аварийных случаев происходило при швартовке СРТ к морозильщикам при «несовпадении направления ветра с действием течения» [17, л. 41].

В УТРФ по состоянию на 31 декабря 1959 г. работали 7 260 чел., из них на флоте — 4 874. За 1959 г. принято 3 305 и уволено 2 770 сотрудников, то есть общая численность персонала увеличилась на 535 чел. [17, л. 42].

«За хорошую работу и серьезность выдвинуты капитанами из числа судоводителей старшие помощники Руднев, Шевченко, Головкин, Кокурин, Шведов, Бусин, Барсуков, Миронов, Амирбекян, Михальчевский, Самойленко, Гаврилов». Капитаном СРТ «Корф» стал К. М. Валь, СРТ «Ястреб» — А. М. Рафайлович, «которые хорошо работают, и многие из них выполнили годовые планы... Нужно особенно отметить и тот факт, что некоторые судоводители, в основном практики с небольшой теоретической подготовкой, ранее плававшие только вдоль западного и восточного побережий Камчатки, также успешно сделали переход в район Бристольского залива и освоили этот район. Это — тт. Алешкин, Гуржий, Костюнин и другие». Из числа вторых механиков на должности старших выдвинуты 26 чел., в том числе Жидков (СРТ «Кречет»), Палагутин (СРТ «Крутой»), Марышев (СРТ «Коряк») и другие, «которые обеспечили бесперебойную работу механизмов и выполнение планов по добыче рыбы».

С начала 1959 г. подготовлено «с отрывом от производства» 328 чел. комсостава, в том числе 30 штурманов дальнего и 23 малого плавания, 70 механиков-дизелистов 2 и 3-го разрядов, 27 электромехаников. Прошли индивидуальное обучение 152 слесаря, моториста и трубопроводчика. На постоянно действующих курсах повысили квалификацию 984 чел., продолжали учиться еще около тысячи работников, одновременно в ШУККПС занимались 240 командиров разных рангов.

Отмечена крайне низкая дисциплина, особенно среди плавсостава. За год за разные нарушения уволены 216 чел., в том числе 150 — за прогулы и отказ от работы. «Были сняты с работы и понижены в должности девять человек... которые пьянствовали и потеряли облик командиров флота». Текучесть кадров была большой: по собственному желанию уволились 988, по окончании трудовых договоров — 144 чел. Это повлекло существенные пере-

становки плавсостава. В течение года на СРТ «Камчадал», «Семипалатинск», «Сокол», РТ «Палтус», «Гага» и «Лебедь» экипажи сменились полностью, а на СРТ «Рыбак», «Красное знамя», «Капитан Закхеев» — на 80 %. Капитаны поменялись на 77 судах из 130, из них на 24 — дважды, а на 14 — трижды, в том числе на СРТ «Орел», «Кавача», «Ключевской». Старшие механики сменились на 27 судах, из них на десяти дважды и более. «Такая текучесть внутри флота приводит к авариям, безответственности и невыполнению государственного плана добычи рыбы» [17, л. 42—44].

«Нужно отметить, что мы не всегда ведем упорную борьбу с нарушителями производственной и трудовой дисциплины, в результате имеют место среди командного состава аморальные поступки, порою чрезмерное злоупотребление спиртными напитками и хулиганские действия. Кроме того, мы имеем случаи, порочащие честь моряка. Это — распитие алкогольных жидкостей из судовых магнитных компасов» [17, л. 41].

Работу УМАР — УТРФ в 1959 г. КРП признал неудовлетворительной. Она принесла 28 323 тыс. руб. убытков [17, л. 55].

Для исправления сложившегося положения в 1960 г. флоту предписано [17, л. 5—6]:

— разработать меры по выполнению плана и соцобязательств по каждой экспедиции помесячно, уделив особое внимание увеличению добычи окуня, трески, палтуса и угольной рыбы;

— обеспечить применение вожаков из стального троса на 15 СРТ и комплексной механизации на 10 СРТ, участвующих в добыче сельди, а в 1961 г. полностью перейти на стальную оснастку дрифтерных порядков, что позволит значительно снизить себестоимость добываемой сельди;

— не допускать на судах, добывающих камбалу, перевозку сырца без горизонтальных переборок, обеспечить при транспортировке рыбы применение льда;

— внедрить на траулерах, добывающих жирную сельдь, применение охлажденных тузлуков и промывку сельди в тузлуках перед посолом.

В 1959 г. камчатские суда впервые на Дальнем Востоке использовали для добычи зимней сельди придонный 27,1-метровый пенькосмолистый трал с оснасткой, применявшейся калининградскими рыбаками. Первые результаты оказались неудачны, но после усовершенствования и обретения опыта на лове сельди и окуня в путину 1959/60 г. это орудие лова широко вошло в повседневную практику. А в 1961 г. на сельди применили уже капроновые

тралы, снабженные силуминовыми гидродинамическими кухтылями, в качестве грунтропа использовали стальной трос, отказались от квартропов и также, как и на камбале, работали с одним удлиненным удавным линем (сушилкой).

1960

1 января в районе островов Прибылова работали 14 СРТ, пять шли сюда из Петропавловска. Группами по два-три судна до конца месяца прибыли еще девять траулеров, из них один поисковый — «Академик Книпович». СРТ «Раздол» вышел в дальний район 2 января в группе с «Кихчиком» и «Альбатросом», но был вынужден вернуться в порт для высадки больного, после чего отправился обратно. В январе в ПМРП на ремонт отозвали четыре судна. Уловы сдавали на приемщики ВРХФ «Красногорск», «Самарканд» и «Рефрижератор № 13». Несколько сдач сделано на «Рефрижератор № 6» и «Геленджик», закрепленные за приморцами. Рефрижераторы принимали рыбу, отстаиваясь в постоянно перемещавшихся под действием ветра ледовых полях. 6 января они находились примерно в ста двадцати милях от мест лова. Переход к ним занимал массу времени и усилий, нередко траулеры не могли пробиться во льдах, улов на них портился, и его выбрасывали. Так, 13 января свою добычу обратно за борт отправили СРТ «Северянин», «Рыбновск» и «Ильичевск». В это время приемщики пребывали примерно в восьмидесяти милях от кромки льда [18, л. 176—177].

13 января в 17.56 на СРТ «Северянин» во время выгрузки рыбы из трюма № 2 погиб матрос Н. Р. Глухих, родившийся в 1930 г. Его руку захватил трос, набрасываемый на лебедку [16, л. 229].

22 января при КРП создан промысловый совет. Помимо сотрудников управления, к работе в нем привлекали самых опытных капитанов и специалистов-добытчиков. Совет регулярно (не реже одного раза в две недели) оценивал складывавшуюся промысловую обстановку и принимал решение по рациональной расстановке флота [19, л. 150].

Прошлогодний опыт показал, что промысел зимней сельди сулит большие перспективы. Поэтому УТРФ решило провести зимнюю экспедицию в еще больших масштабах, сразу же после лова нагульной сельди, именно тогда, когда рыба опускалась на грунт. Этим достигалось удлинение сельдяной путины, в кратчайший срок решался вопрос перехода от дрифтерного лова к траловому. Вот лишь несколько выгод, которые нес новый вид промысла.

На шесть месяцев (с октября по апрель) без дополнительных переходов продлевалась работа плавбаз. Естественный зимний холод способствовал приготовлению качественного малосола с выходом первосортного до 80 против летних 55 %. Промысел обретал «компактность», то есть не требовал перемещения судов на большие расстояния. Лов тралом разгружал рыбаков от утомительной работы с сетками, был гораздо эффективнее в смысле быстроты добычи сырца, так как количество поднимавшейся на борт рыбы определялось временем траления, сырец не имел технических повреждений и шел в посол свежим. Зимняя малосоленая сельдь имела жирность от 12 до 22 %, продукция из нее пользовалась высоким спросом у населения, сбыт не встречал ограничений, «тогда как нерестовая сельдь с меньшей жирностью и крепкосоленая с большой жирностью с каждым годом вытесняется с рынка». Улов, обрабатываемый зимой на плавбазах, приносил флоту не убыток, а прибыль [6, л. 35—36].

На плавбазе «Ламут» погиб обработчик В. Г. Колесниченко, двадцати двух лет от роду. Он спускался вниз по конструкциям шахты лифта, а когда заходил на площадку, клеть двинулась вверх и придавила его [16, л. 229].

25 января утверждено положение об отделе флота КРП. Его главные задачи: обеспечение плановой потребности предприятий управления в разнообразных плавсредствах и контроль их правильной технической эксплуатации; планирование, организация и проверка хода ремонта, собственного судостроения; проверка выполнения действующего законодательства и международных конвенций; обеспечение исполнения положений Кодекса торгового мореплавания, уставов, правил технической эксплуатации и судовождения и «хорошей морской практики»; поднятие культуры мореплавания и борьба с аварийностью, внедрение новой техники и методов судовождения; обеспечение плановых перевозок путинных грузов и вывоза рыбопродукции по предприятиям КРП собственными и привлеченными средствами [19, л. 150—158].

1 февраля организована объединенная патрульная аварийно-спасательная служба с оперативным подчинением отделу эксплуатации флота и портов Главдальвостокрыбпрома. От КРП в ее состав включены спасательные суда УТРФ «Стерегущий» и «Бдительный». 20-го числа для круглосуточного наблюдения за рыболовецкими судами при отделе флота КРП организована служба наблюдения за флотом в составе четырех судоводителей — старших морских инспекторов. Они имели дипломы капитанов дальнего

плавания и необходимый опыт работы в Дальневосточном бассейне, хорошо знали особенности промысла рыбы. Им установлены должностные оклады в 2 460 руб. в месяц [19, л. 205]. Морскими инспекторами стали Е. И. Чернявский, А. Н. Моисеев, М. А. Васильев и М. В. Стукалин [15, л. 117].

3 марта приказом начальника КРП В. Н. Каленова судоремонтному производству УТРФ присвоено название «Судоремонтный завод "Фреза"» [19, л. 242].

В полдень СРТ «Алушта» под командой капитана В. М. Кизерова тянул трал в районе островов Прибылова. Навстречу параллельным курсом также с тралом шел СРТ «Кратер» (капитан Е. Г. Щуплецов). «При сближении суда разошлись чисто, но угрожающе близко для расхождения... Произошло сцепление, повлекшее за собой простой судов и замену частей тралов». Убыток от происшествия составил 1 500 руб., оба капитана получили замечания [20, л. 399].

В Олюторскую экспедицию на месяц командированы капитан-наставник Г. А. Козырев «для руководства экспедиционным отрядом пароходов "Орочон", "Ламут" и "Анатолий Серов"» и заместитель секретаря парткома В. Ф. Прошин «для организации партийно-политической работы». Оба отправились на «Орочоне» [15, л. 3].

7 марта распоряжением КРП в составе УТРФ организовано строительно-монтажное управление, действовавшее на хозрасчете [19, л. 259].

17 марта 05.00 РТ «Дальневосточник», завершив сдачу на базе Моховой, снялся с якоря и пошел в ПМРП на бункеровку. Во время перехода погода трижды ухудшалась, судно становилось на якорь. В 07.40, с улучшением видимости, «было решено продолжать переход с расчетом малым ходом подойти к берегу, определить место, после чего следовать в порт». В 08.05 впередсмотрящие сообщили на мостик, что по носу открылся берег. В машине получили команду «Полный задний», но в этот момент отказало реверсивное устройство, и нужный ход был дан только через две минуты. Судно, не погасив инерции, село носом на грунт у западного берега Никольской сопки немного севернее перешейка. В 18.00 с вечерним приливом при помощи буксира его стянули с мели, водолазный осмотр нарушения корпуса не выявил [15, л. 103].

В 08.00 СРТ «Кратер» (капитан Е. Г. Щуплецов) шел с тралом, «при наличии хорошей видимости проложил курс в непосредственной близости к лежавшему в дрейфе с пустым тралом СРТ-423 УМАР Находкинского порта». В результате «Кратер» не смог разой-

тись с ним, сбил ему кормовой кнехт и сорвал десять метров леерного ограждения, а сам получил три вмятины возле форштевня. В 17.00 во время выборки трала на «Кратере» обнаружили его сцепление с тралом 423-го. Оно произошло «вследствие того, что СРТ-423, следуя сзади СРТ "Кратер", чрезмерно к нему приблизился, чем нарушил правила предупреждения столкновений судов и наставление о поведении на промысле. В результате неразумных действий капитана СРТ-423 трал СРТ "Кратер" пришел в полную негодность». Убыток определен в 3 282 руб.» [20, л. 314].

18 марта в соответствии с заключением Камчатской инспекции Регистра СССР о непригодности к дальнейшей эксплуатации парового котла РТ «Гага» и нецелесообразности его ремонта старое судно направлено в отстойный караван в бухту Раковую. Здесь началась его консервация. Приказано все материальные ценности, «как по палубной, так и по машинной части снять с судна и сдать на хранение в соответствующие склады управления» [15, л. 95].

25 марта на СРТ «Алупка» во время выгрузки рыбы на рефрижератор «Самарканд» при небольшом волнении моря сетка прижала к комингсу находившегося в трюме боцмана, сломав ему правую ключицу [20, л. 127].

28 марта, с учетом того, что «на флоте УТРФ имеют место случаи, когда капитаны судов допускают неправильное хранение судовых журналов по палубной и машинной частям, в результате чего судоводители и судомеханики при смене дипломов не имеют возможности восстановить плавательный ценз и сделать соответствующие выписки из вахтенных судовых журналов для предъявления в дипломную группу порта», приказано заполненные документы хранить на судне в течение года, а по истечении этого срока сдавать в архив флота [15, л. 106].

29 марта КРП предписал начальнику УТРФ организовать к 15 апреля при ПМРП «специальную базу аварийно-спасательных материалов, имущества и оборудования» [21, л. 79].

14 апреля в связи с ликвидацией Петропавловской судовой ремонтно-технической станции (так недолго называлась бывшая моторно-рыболовная станция) в состав УТРФ передан морской буксир «Храбрый». Он поставлен на баланс 6 мая [15, л. 267; 21, л. 158].

28 апреля РТ «Топорок» по просьбе руководства Озерновского комбината в 15.40 взял на буксир катер Ж-625 и 100-тонный плашкоут, попавшие в тяжелое положение из-за внезапно разыгравшегося шторма. На следующий день утром траулер привел их

к предприятию. Весь экипаж премирован недельным заработком [22, л. 143].

3 мая началась организация экспедиции в Олюторско-Наваринский район по добыче и обработке 223 тыс. т жирующей сельди. Время ее работы — с 1 июня по 1 октября. На лов решено выставить: в июне — 10, в июле — 36, в августе — 38 и в сентябре — 41 единицу флота. Начальником экспедиции назначен П. М. Макштас. Оперативное задание на один СРТ установлено равным 6 300 ц при плане, утвержденном Главдальвостокрыбпромом (ГДВРП, Дальрыба), в 5 700 ц. К 15 мая требовалось разработать инструкцию для тралмастеров по использованию на дрифтерном лове стального вожака, обеспечить установку на шести промысловых судах сететрясных, а на 15 — сетевыборочных машин, разработать инструкции по их эксплуатации. Для обеспечения бесперебойного приема полуфабриката от промысловиков и их снабжения за экспедицией закреплялись плавбазы «Ламут», «Эскимос», «Орочон», «Щорс» и «Анатолий Серов», а также вспомогательный флот: лихтер «Повенец», 500-тонная баржа «Казачка», 100-тонные плашкоуты и катера [15, л. 172—174].

12 мая выведена из эксплуатации плавбаза «Эскимос», в этот же день судно поставлено на котлочистку и подготовку к сельдяной экспедиции. Все это следовало завершить до 20 мая 1960 г. [15, л. 269].

14 мая около 04.00 произошел пожар на РТ «Палтус», стоявшем на ПЖБФ у борта «Эскимоса». Расследование показало, что «несмотря на наличие оставшихся в штате судна старпома, второго помощника и других членов экипажа, капитан судна не использовал их полноценно на работе и несении надлежащей вахтенной службы. Мало того, сам капитан, являвшийся в этот день очередным вахтенным, покинул судно без надзора и возвратился на него около 20.00, зажег свечу и лег спать. От сгоревшей свечки в 04.00 возник пожар, который был ликвидирован силами и средствами экипажа плавбазы "Эскимос"». В каюте старпома уничтожен стол, инвентаризационные документы, обгорели переборки, «сам капитан получил телесные повреждения и остался жив только благодаря бдительности вахты плавбазы». Он понижен в должности до младшего помощника, лишился трети месячного оклада «в частичное возмещение причиненного убытка» [20, л. 26].

Флот проводил в последний путь одного из своих старейших и опытнейших капитанов — Павла Матвеевича Иванова. Он родился 20 августа 1908 г., с 1929 г. работал на Камчатке, в 1931 г.

окончил Владивостокский морской техникум, стал одним из первых промысловиков на паровых траулерах, пионером освоения приморских и прикамчатских вод. Во время Великой Отечественной войны, возглавляя экипажи промысловых судов, добивался рекордных уловов. Воспитал много классных специалистов — штурманов и тралмастеров. В момент прощания с ним все суда, стоявшие в порту, дали протяжный гудок.

17 мая решением коллегии ГДВРП по итогам социалистического соревнования в первом квартале 1960 г. УТРФ награждено переходящим Красным знаменем и первой премией в размере 281 тыс. руб. СРТ «Красное знамя» и «Камчатский комсомолец» получили переходящие вымпелы и первые же премии по 6 500 руб., СРТ «Култушный» — вторую премию в 5 200, а СРТ «Камчатская правда» — третью в 4 300 руб. [15, л. 249].

25 мая в 10.20 на СРТ «Крутогорово», шедшем в Охотском море, ударом волны с ботдека правого борта смыты «один линеметательный аппарат иностранной марки, два ящика линя и одна бочка хлора». Стоимость пропажи 2 445 руб. [20, л. 405].

31 мая принят на баланс СРТ «Каховка» [20, л. 281].

4 июня СТР «Конус» (капитан П. М. Павлюк), снявшийся из Петропавловска на промысел в Олюторский залив, потерпел аварию, сев на камни у мыса Африка. Причина: нарушение правил судовождения. Капитан толком не знал сменившийся штурманский состав и не принял мер к безопасному плаванию [20, л. 120].

10 июня врач санитарной службы ГДВРП на месте лова в Бристольском заливе провел осмотр СРТ «Семипалатинск». «Результаты осмотра показали, что администрация не уделяла должного внимания санитарному состоянию судна: койки не заправлены, в каютах мусор, стены не помыты, на камбузе посуда, оборудование грязные, вследствие чего СРТ был задержан сроком на три часа для устранения замечаний». Капитану В. А. Палагину и его старшему помощнику Г. А. Московскому объявлены выговоры [20, л. 255].

18 июня зачислен на баланс СРТ «Казбек». На нем, стоявшем на Хабаровском ССЗ, находился перегонный экипаж в составе Л. Г. Доброва, М. Т. Волигова, И. Д. Зинченко, Л. Е. Александровой, Ф. Г. Сайфулина, П. Ф. Ковалькова, В. Т. Бирюкова, В. К. Куклина и Ю. И. Каныгина [20, л. 264, 281].

28 июня для определения технического состояния и экономической целесообразности дальнейшей эксплуатации паровых РТ «Гага», «Палтус» и «Дальневосточник» создана комиссия под председательством заместителя начальника КРП М. Т. Старшинова.

Ей следовало представить заключение на утверждение начальнику КРП к 25 июля [23, л. 109].

29 июня на баланс флота зачислен «по состоянию на 1 июня» рефрижераторный пароход «Комсомолец Арктики», построенный в Германии в 1897 г. и полученный от ВРХФ. Судно принято по приходе в Петропавловск. Его основные технико-эксплуатационные характеристики: длина 101,5, ширина 13,5, высота борта 9,7 м, водоизмещение 7 190 т, мощность машины 1 280 л. с. Балансовая стоимость судна составляла 900 000 руб. Командовать им назначен капитан М. А. Васильев [23, л. 107, 263]. В июле судно получило разрешение Регистра СССР на разовый переход в сопровождении спасателя «Декабрист» в бухту Иматра.

Завершилась начавшаяся в апреле Бристольская камбальная экспедиция. Ее начальник Е. Г. Орел в своем отчете утверждал, что самым благоприятным месяцем промысла камбалы в этом районе является апрель, когда концентрации рыбы достигали наибольшего предела, а одно десятиминутное траление давало до семи тонн чистой, без прилова камбалы. Кромка льда спускалась к югу, что заметно сокращало время переходов на сдачу улова и обратно, да и погода здесь была самой лучшей по сравнению с зимними месяцами. Вылов на судно в среднем за апрель составил 3 530 ц при 5,5 СРТ, приходившихся на один рефрижератор-приемщик. По мнению Е. Г. Орла, оптимальная численность промысловых судов на один приемщик — четыре. Всего камчатцы сдали на них 77 661 ц. В мае 15 среднесписочных СРТ передали трем приемщикам 45 830 ц. Отмечена высокая концентрация камбалы на больших площадях, что говорило об ее огромных запасах в районе островов Прибылова. Это «дает полную возможность смело рассчитывать на ее добычу в течение последующих ряда зимних экспедиций. Начиная со второй половины мая и в течение всех летних месяцев промысловый флот необходимо переводить на лов окуня, что даст больший результат, чем продолжать промысел камбалы».

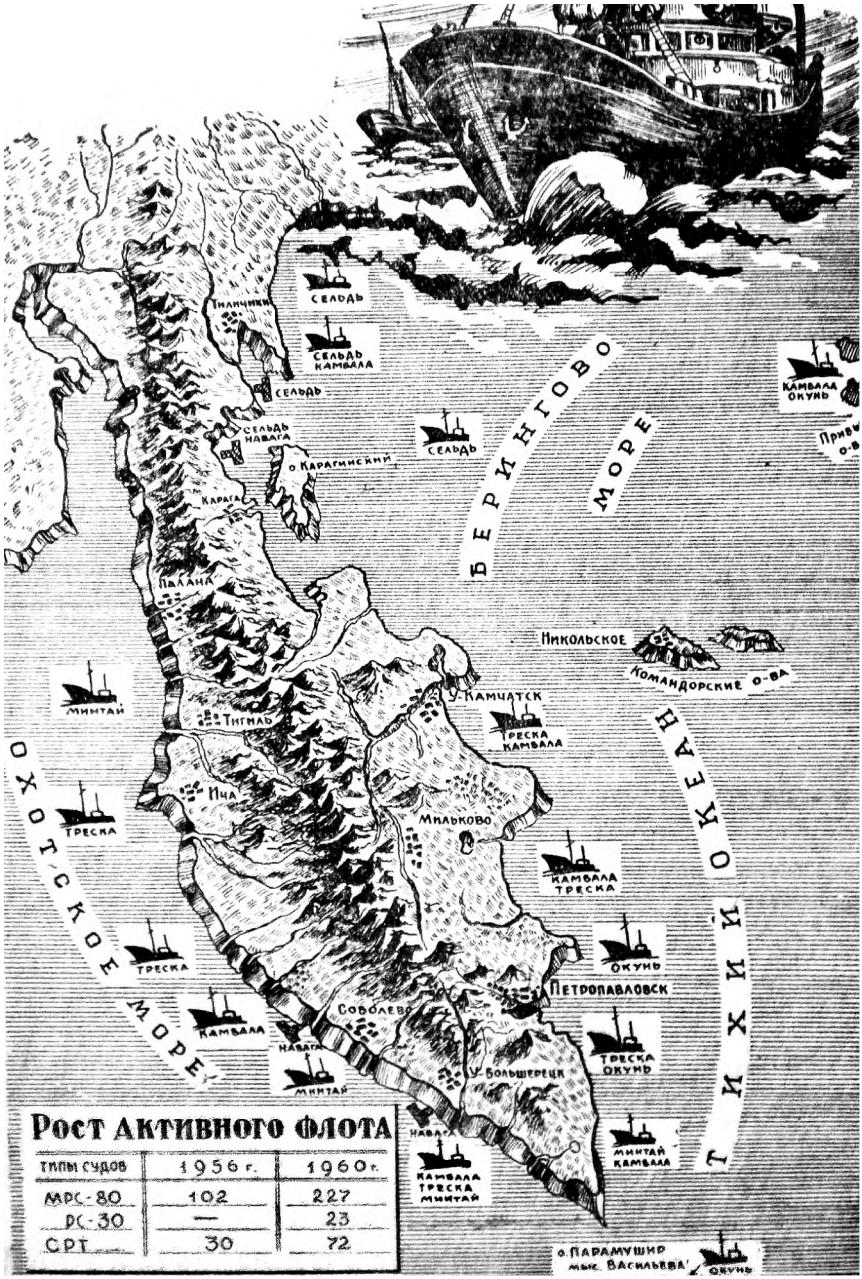
В конце июня флот перешел на лов окуня на глубинах 130—140 м. Тот попадался «исключительно мелкий, в возрасте трехчетырех лет, еще ни разу не нерестившийся». Предполагалось, что более крупная рыба находится на глубине 300—400 м. «Данные работы поисковых тральщиков показали наличие окуня по всему северо-восточному свалу глубин Берингова моря, который держится крупными косяками. Были зафиксированы косяки длиной до 1 300 м и шириной до 50—60 м. Характерной особенностью в поведении окуня является то, что на ночь он отрывался от грунта, все

траления в это время были или пустыми, или с очень незначительными уловами».

«Наш флот начал осваивать промысел окуня в районе Прибыловых островов, к сожалению, неудачно. Отсутствие окуневого снаряжения, опыта тралового лова не могли не сказаться отрицательно на их работе. И лишь только в дальнейшем положение начало несколько улучшаться. По опыту работы судов других управлений, наилучшие результаты показали капроновый 27,1-метровый сельдевой трал польской конструкции, которому соответствует наш сельдевой трал 27,1 м. В дальнейшем их необходимо применять на промысле окуня». Добыча за один замет достигала 15 т, что свидетельствовало и об удачной конструкции орудий лова, и о наличии больших скоплений окуня. Рыбаки быстро освоили его обработку, сконструировав головоотсечную машину, повысившую производительность труда вдвое и улучшившую качество разделки.

В мае поисковый СРТ № 419 осваивал лов креветки северо-западнее острова Св. Павла на глубине 120—170 м и добился хороших результатов: подъем за одно траление достигал 20 ц. «К сожалению, морозильщики и наши технологические силы стали в тупик, не имея никакого представления об ее обработке. Начались всякого рода препятствия со стороны приемщиков, и СРТ № 419 перевели на поиски сельди. На этом освоение лова креветки прекратилось. А осваивать этот промысел обязательно надо, так как ни один морской продукт не даст нам такой прибыли, какую может дать добыча креветки».

В этом году впервые у островов Прибылова в качестве плавбазы использовался РТ «Кишинев», оказавший большую помощь промысловому флоту в ремонте, сварке, снабжая моряков продовольствием. На его борту находился врач. Но у траулера оказался свободен только один трюм, где хранились продукты и товары магазина, а тралы складывать было негде, и они гнили на палубе. «Кишинев» из-за большого расхода угля и воды приносил значительные убытки. На нем не было рефрижераторной камеры для хранения скоропортящихся продуктов. «Относительно жилплощади является, пожалуй, самым неудачным из всех типов наших судов. Негде было поместить врача, медицинской каюты вообще не имелось, для флагманских специалистов даже ночлега нет. Плавбаза для обслуживания промыслового флота в районе островов Прибылова нужна обязательно, у которой не было бы вышеперечисленных недостатков» [24, л. 1—5].



Основные районы работы промыслового флота УТРФ в 1960 г.

2. В ОКТЯБРЕ состоится общефлотская партийная конференция. Коммунисты Олюторской экспедиции деятельно готовятся к этому важному событию в жизни коммунистов тралового флота. Они стремятся прийти к этой дате с выполнением годового плана. Члены КПСС посылают делегатами конференции своих лучших представителей.

НА СНИМКЕ: делегаты конференции флагманский механик И. А. Недвигин (слева) и капитан СРТ «Кинешма» В. Л. Костюнин.

Фотография из газеты «Камчатская правда», 1960 г.

Капитан В. Л. Костюнин, 1960 г.

Капитан Е. Г. Щуплецов, 1960 г.

5 июля заместитель секретаря парткома Владимир Федорович Прошин командирован на суда флота в начинавшуюся Олюторскую сельдяную экспедицию сроком на месяц «для организации партийно-политической работы» [20, л. 181].

Экспедиция завершилась в августе. В ее ходе впервые была опробована комплексная механизация трудоемких процессов на дрифтерном лове сельди. Ее применили на единственном СРТР-540 «Командор». Это судно было построено в 1959 г. в ГДР, оборудовано главным двигателем типа R8DV-148 мощностью 540 л. с. Его снарядили сететрясной и сетевыборочной машинами, рыбопосольным агрегатом, солеконцентратором и электроролом, а также стальным вожаком. Сететряску поставили на «Фрезе», но при этом допустили перекос ведущего вала, поэтому при работе быстро лопнули фланцы, соединявшие его с тумбами машины. Во время очередной сдачи улова устройство удалось восстановить. Машина показала себя хорошо, полностью механизировав трудоемкую выборку порядка. Если на ручной тряске было занято шесть человек, то на машинной — только четверо, и те лишь обслуживали устройство. Они расправляли сети, направляли их и работали возле рола «с небольшими затратами сил». Если при ручной тряске сеть с уловом до шести центнеров освобождалась в течение 7—8, то при механической — за 5—6 минут. Это давало возможность выставлять в порядке больше сетей, а значит, и иметь больший суточный улов. Машина трясла сети значительно плавнее, чем вручную, сокращала количество поврежденных рыбин, которые «обычно идут за борт». При уловах выше шести центнеров тряска замедлялась, часть селедки оставалась в сетке, ее приходилось освобождать вручную. «Рыбаками сететрясная машинка воспринята хорошо, поэтому надо их устанавливать по возможности на всех СРТ».

Рыбопосольный агрегат в начале его испытаний часто останавливался: транспортер забивался рыбой, она попадала между лентой и ведущими валиками, распирала и заклинивала ленту. Дефект устранили, изолировав транспортер и направив поток сельди на него. При наибольшей дозировке соли производительность агрегата доведена до 60 ц в час, то есть вдвое больше, чем при ручной уборке улова. Ею занимались шестеро на одном рыбопосольном столе. При уловах на сеть более четырех центнеров приходилось ставить второй стол, увеличивать число обработчиков до 10—12, выборка порядка замедлялась. Теперь же агрегат обслуживали те же шестеро рыбаков, но стало можно обрабатывать любой улов

без задержки выборки, был устранен самый трудоемкий процесс — подача рыбы вручную сачком и ее перемешивание с солью. В сочетании с сететряской этот агрегат позволял быстро пропускать много рыбы. 28 июля «Командор», имея в порядке 80 сетей и в каждой до 10 ц, обработал 780 ц и смог выполнить очередной дрейф.

На пяти траулерах были установлены сетевыборочные машины (носовые тумбы), но оставили ее только на «Командоре», на остальных сняли: они мешали тряске сетей и хорошо работали при уловах не более 3 ц на сеть. Выяснилось, что во время зыби и при сравнительно большой добыче их применять нельзя. «Не имея возможности пользоваться постоянно, она больше мешает, чем помогает. Все сахалинцы также ими не пользовались». Вывод специалистов: «на СРТ, имеющих сететряску и хороший ребристый электророл, можно не ставить».

Солеконцентратор оказался простым в обращении. Он позволял иметь на судне достаточное количество нормального тузлука, что сказывалось на повышении качества обработки сельди. Рыбопосольная ванна себя не оправдала. Она была неудобна в работе, ею почти никто не пользовался. Электророл на многих СРТ немного переделали, сделав его ребристым: такой меньше давил рыбу. Стальной вожак упрощал вязку вожаковых поводцов и особенно выборку, освобождал одного человека, ранее занятого укладкой растительного вожака на палубу и обслуживавшего шпиль. Вожак брался на барабан траловой лебедки, ей управлял вахтенный штурман непосредственно из рубки. Это позволяло безаварийно выбирать порядок и почти исключить навалы судна на сети. Применение стального вожака на семи траулерах в 1960 г. позволило сберечь 300 тыс. руб. Их внедрение на всех судах обещало экономию в будущем 1961 г. до 2 млн руб. [25, л. 8—10].

11 июля в связи со скоропостижной смертью капитана СРТ «Сокол» Яна Людвиговича Лясоты создана комиссия по организации похорон под председательством Г. А. Козырева [20, л. 219].

13 июля РТ «Палтус» (капитан А. Л. Исков) обнаружил в Охотском море затопленный плавающий кунгас, принял под борт, откачав из него воду, взял на буксир и по распоряжению КРП сдал Октябрьскому комбинату. «За добросовестное несение вахтенной службы» благодарности объявлены капитану, его помощнику Кудрину, матросам Аксенову и Коломейцу [22, л. 64].

15 июля вследствие небрежности гидроакустика СРТ «Академик Книпович», менявшего крепежный болт обтекателя, «было затоплено помещение гидроакустической станции, в результате чего

аппаратура вышла из строя и была заменена другой, чем нанесен материальный ущерб» [20, л. 318].

16 июля на основании акта, предоставленного комиссией, на баланс принят и введен в состав действующих судов морской буксир «Сигнальный» [20, л. 256].

18 июля в адрес УТРФ из Хабаровска прибыли новые СРТР «Казбек» и «Каховка» [20, л. 248].

21 июля на балансовой комиссии рассмотрены итоги работы СРТ «Кавран», «Клин», «Красное знамя» и «Камчатская правда» за первый квартал. Установлено, что «Клин» (капитан В. М. Лубчинский) план добычи выполнил всего на 21,6 %, на промысле работал крайне плохо, потерял 13 суток и не взял по этой причине около 2 200 ц. Убыток составил почти 200 тыс. руб. «Из анализа режима работы... видно, что администрация судна не вела борьбы за выполнение плана, работа шла самотеком. Комсостав судна не занимался вопросами воспитательной работы среди экипажа...» «Кавран» под командой капитана А. В. Лесникова, хотя и справился с заданием на 103,3 %, но «не использовал своих возможностей для увеличения добычи и улучшения финансовых показателей. Имел на промысле непроизводительных простоев девять судосуток». Капитан «слабо боролся за качество, мало применял льда, нарушал технологию, в результате имел нестандартную рыбу, допустил на промысле аварии судна, перерасходовав смету затрат на 180 тыс. руб.». СРТ «Красное знамя» (капитан Суполкин) и «Камчатская правда» (капитан В. И. Дьяков) существенно перевыполнили программу, снизили себестоимость добычи и получили сверхплановую прибыль. Работа «Клина» и «Каврана» признана неудовлетворительной, их командиры предупреждены, что они «несут персональную ответственность за выполнение госплана добычи». Деятельность остальных оценена на «удовлетворительно» [20, л. 270—271].

23 июля РТ «Лебедь», снявшись с якоря в бухте Русской и следуя на выход в условиях густого тумана, выскочил на левый берег бухты. Причиной этого явилось «распитие... компасной жидкости из семи компасов, вследствие чего компасы, залитые водой, имели застой катушек и давали неверные показания, а также систематическая пьянка капитана в бухте Русской, портпунктах Кихчик и Байково». Выяснилось также, что капитан «систематически при стоянках на побережье оставлял судно на длительное время, пьянствовал с подчиненными. На судне при прямом попустительстве капитана имело место варение браги. В связи с общим упадком

дисциплины... имел место беспрецедентный случай покушения траловым мастером Ф. на жизнь второго помощника капитана Л.». Капитан снят с должности [20, л. 355].

30 июля по плану должен был уйти из ПМРП на промысел СРТ «Кихчик». Этого не получилось из-за нераспорядительности командира, «который подготовку судна к выходу пустил на самотек, на судне появлялся в нетрезвом состоянии, работу своих помощников и механиков не контролировал». Пьянствовали также его второй и третий помощники, «чем вторичный срок выхода СРТ на промысел 5 июля был сорван». Судно ушло лишь 7-го числа [20, л. 252].

12 августа в ПМРП из Хабаровска в адрес УТРФ пришел СРТ «Космос», заводской № 212 [20, л. 353].

20 августа на баланс УТРФ передан прибывающий из ГДР новый морской буксир «Маячный» (строительный № 6068), сейчас совершавший переход в Петропавловск [26, л. 154].

23 августа СРТ «Крутой» лежал в дрейфе среди группы судов, ждавших бункеровки с танкера в районе островов Прибылова. Вахтенный второй помощник без разрешения капитана, самовольно работая машиной переменными ходами, навалил на СРТ «Нарым», получив вмятину в собственной корме размером 700 на 800 мм. Ремонт обошелся в 1 521 руб. [27, л. 197].

25 августа на СРТ «Кичига» выгружали бочки с сельдью из трюма на палубу плавбазы «Ламут». В трюме находился матрос 1-го класса А. Ф. Поскотинов, 1933 г. р. При подъеме очередной сетки из нее выпала бочка, рухнувшая на спину моряка. Он потерял равновесие, ударился лбом о срезанный пиллерс и погиб на месте [16, л. 229].

3 сентября прибыл морской буксир «Маячный», укомплектованный командой ПМРП. Судно принято на баланс 6 сентября [29, л. 8].

9 сентября начальником флота подписан приказ «О порядке проведения работ по подготовке к празднованию 220-летия города Петропавловска». В соответствии с ним коллектив управления должен был принять участие в благоустройстве территории возле своих жилых домов на ул. Ключевской, № 17а, 19а, 21а и 23а. Для этого отряжалась бригада из 10 чел. во главе с управдомами Тарлыгиной. Для наведения порядка в переулке у магазина № 3 между ул. Ключевской и Ленинградской (сейчас здесь автостоянка Океанрыбфлота) тоже создавалась бригада из 10 чел. под руководством начальника отдела механизации ПМРП Шеховцова.

Устанавливался график проведения еженедельных субботников «в районах жилых массивов» [22, л. 41].

13 сентября комиссия, назначенная распоряжением главного инженера УТРФ К. Л. Фролова, осматривала механизмы СРТ «Ильичевск» для выявления виновников аварии 100- и 20-сильных вспомогательных двигателей, а также плохого технического состояния главной машины и механизмов. У 100-сильного двигателя оказались выплавлены четыре (из пяти) рамовых подшипника, требовалась их перезаливка и укладка коленчатого вала, 20-сильный двигатель имел оборванные болты крепления противовесов, разбитый картер, погнутый распределительный и «побитый» коленчатый валы. Тепловые зазоры клапанов главного двигателя достигали величины 3 при положенных 0,5 мм, температура охлаждающей воды на выходе из первого и восьмого цилиндров достигала 90, а на остальных — 40 градусов. Топливная аппаратура была разрегулирована, двигатель кое-как развивал 330 об/мин, причем температура выхлопа на отдельных цилиндрах превышала 600 °С. «Общее состояние машинного отделения очень грязное, главный и вспомогательный двигатели после прихода с рейса не обтирались и очень запущены. Журнал технического состояния абсолютно не ведется с момента выхода СРТ из профилактического ремонта 27 мая...» [22, л. 154—155].

15 сентября СРТ «Алупка» снялся из бухты Южной Глубокой и отправился в Петропавловск на ремонт. 17 сентября в 14.00 судно, следуя в тумане и пройдя по счислению траверз мыса Кроноцкого, с полного хода село на каменную плиту, получив крен на левый борт. Затем оно «подошедшей зыбью было сброшено на глубину. Почти вокруг всего судна, кроме восточного направления, усматривались отдельные надводные камни и сплошные буруны. Спустя четверть часа СРТ благополучно отошел от опасности и последовал в порт, куда прибыл 18 сентября». У «Алупки» были смяты обшивка и набор корпуса [22, л. 172].

24 сентября из Хабаровска прибыли СРТ «Кит» и «Колыма» [22, л. 78].

25 сентября капитан СРТ «Рыбак» Владимир Романович Бородовский командирован в Москву на всесоюзную Выставку достижений народного хозяйства (ВДНХ) [22, л. 86].

28 сентября премирована команда РТ «Буревестник», выполнившая августовский план добычи минтая на 207 %. За нарушение трудовой дисциплины премии полностью лишена повар, а наполовину — помощник тралмастера. Вознаграждение получила и ко-

манда «Лебедя», справившаяся за это же время со своей программой на 182 % [22, л. 107].

11 октября в бухте Иматра двадцатипятилетний матрос СРТ «Николай Вилков» В. Н. Ласков изготавливал бросательный конец. Он вышел на ботдек, поскользнулся, упал за борт и утонул, не умея плавать [16, л. 229].

12 октября при управлении КРП создана постоянно действующая комиссия по определению технического состояния и списанию с баланса изношенных и непригодных для дальнейшего использования судов и их оборудования под председательством М. Т. Старшинова [26, л. 37].

13 октября принято решение о порядке перебазирования обратно в ПМРП несамоходного вспомогательного флота из Олюторской экспедиции по ее завершении. Буксировка рыбоприемных барж № 1 и 2 грузоподъемностью по 500 т поручалась пароходам «Щорс» и «Анатолий Серов» в сопровождении теплоходов «Поярков» и «Беринг». Стотонный плашкоут и катер типа ЖК «Вулкан» в законвертованном виде вел танкер «Баргузин» в сопровождении СРТ, 500-тонные баржи № 715 и 709 тянул буксир «Прилив», тоже в сопровождении СРТ. Буксиру-спасателю «Сигнальный» поручено отвести лихтер «Повенец» из Усть-Камчатска и рефрижератор «Комсомолец Арктики» из бухты Иматра в бухту Лаврова на зимний отстой. Эту сложную и ответственную работу возложили на исполняющего обязанности начальника экспедиции О. А. Заварина и его заместителя капитана-наставника Б. Н. Писаревского [26, л. 35].

17 октября для оперативного руководства работой СРТ, ловивших у берегов Западной Камчатки, на должность неосвобожденного флагманского капитана назначен Анатолий Иванович Беляев [27, л. 217].

18 октября для улучшения эксплуатации и ремонта электрорадионавигационного оборудования и средств связи, а также проведения девиационных работ с баланса ПМРП в состав УТРФ передана навигационная камера (с имуществом по состоянию на 1 ноября) [22, л. 192].

20 октября «Комсомолец Арктики» переведен в бухту Лаврова (Остовую), где по решению руководства УТРФ был законсервирован. На зиму на нем остался экипаж из шести человек.

26 октября в Петропавловск из Хабаровска прибыл новый СРТР «Кременчуг», заводской № 216. Судно зачислено на баланс еще 30 сентября [27, л. 21].

Тралмастер А. Г. Шахтардин,
1960 г. Фото Ю. Муравина

Штурман СРТ «Култушный»
Н. И. Трошков, 1960 г.

Тралмастер СРТ «Полярник» Л. К. Юрович, 6 июля 1960 г.
(из фондов ГАКК)

Тралмастер СРТ «Крутогорово»
М. И. Лисаков, 1960 г.

Капитан СРТ «Беркут»
Г. И. Загорский, 1961 г.

Капитан СРТ «Командор»
В. Е. Король, 1961 г.

Капитан СРТ «Кичига»
В. Ф. Сыпле, 1960 г.

3 ноября подведены итоги социалистического соревнования флота в третьем квартале. За достигнутые высокие производственные показатели переходящий красный вымпел и первая премия в 6 500 руб. присуждены экипажу СРТ «Кунжик», вторая (5 200 руб.) вручена морякам СРТ «Кратер», две третьих по 4 300 руб. — СРТР «Николай Вилков» и «Командор» [22, л. 260].

14 ноября премирован ряд участников Олюторской экспедиции по добыче жирующей сельди, в том числе начальник экспедиции П. М. Макштас, его заместитель И. М. Хоменко, заместитель начальника флотилии УТРФ О. А. Заварин, капитаны-директоры плавбаз «Ламут» Д. Н. Сковпен и «Эскимос» — А. Д. Коломеец, авиационный наблюдатель М. Несин, капитан СРТ «Кратер» Е. П. Щуплецов и другие [27, л. 59].

16 ноября из Хабаровска прибыли новые траулеры «Крильон» (заводской № 217), «Коростень» (№ 211), оба зачислены на баланс 31 октября, и ТХС «Елизово». Траулеры отправлены на межрейсовый ремонт на ПСРВ [27, л. 76].

17 ноября в связи с неблагоприятными метеорологическими условиями, сложившимися в Беринговом море, и отсутствием здесь приемных рефрижераторов решено выплатить экипажам судов, находившихся здесь в октябре на промысле камбалы и окуня, заработок которых составил менее 65 % месячного оклада, разницу между ним и фактически начисленными суммами [27, л. 78].

18 ноября на полгода понижен в должности до старшего помощника капитан СРТ «Ропша». Судно после ремонта на ПСРВ 11 июля вышло на лов к островам Прибылова. «Пробыв на промысле четыре месяца, экипаж встретил ряд трудностей, вызванных погодными условиями, а именно: проловом, затруднением в сдаче улова, а также отсутствием возможности пополнить ассортимент продуктов. Капитан... вместо того, чтобы поддержать здоровое настроение экипажа, мобилизовать его на преодоление временных затруднений, пошел по линии наименьшего сопротивления, приняв самоличное решение сняться в порт. Принимая такое чрезвычайное решение, ни с кем не посоветовался на судне, не созвал судовой совет, предусмотренный уставом службы, не произвел соответствующих записей в судовом журнале о времени и цели начатого перехода в порт» [27, л. 86].

19 ноября на «Ламуте» снова погиб человек, и снова в шахте лифта. Заведующая лабораторией во время загрузки рыбопродукции в трюм решила подняться на верхнюю палубу на лифте, не предназначенном для перевозки людей, зная, что это катего-

рически запрещено. В это время из твиндека по шахте лифта в трюм пытался спуститься матрос-обработчик, которого придавили спускавшийся противовес и поднимавшаяся клеть. Моряк был смертельно травмирован. Капитану-директору В. А. Дубовицкому предписано в предстоящем ремонте выполнить все предписания технического инспектора областного совета профсоюзов для предотвращения подобных несчастий [28, л. 39].

1 декабря с целью расширения поисковых работ по камбале в Олюторском заливе и по наваге на западном побережье Камчатки продлен до 10-го числа рейс СРТ «Кижуч». На поиски наваги послан СРТ «Ястреб» [29, л. 24].

Состоялось совещание руководителей отделов УТРФ под руководством П. И. Аноды, на котором присутствовали 48 чел. Обсуждались состояние и меры повышения трудовой и государственной дисциплины среди личного состава судов. Из принятого совещанием постановления следовало, что они, «особенно среди командного состава», за последнее время значительно снизились. «Это подтверждается фактами задержки большого числа судов с выходом в море по вине команд, авариями, нарушением техники безопасности, грубым нарушением противопожарной безопасности и несением вахтенной службы. Так, только в ноябре по вине командования несвоевременно вышли в море на лов рыбы одиннадцать промысловых судов. Больше того, СРТ “Семипалатинск” не вышел своевременно в море и задержался на трое суток по вине самого капитана, который не явился к отходу, и его пришлось неоднократно вызывать с квартиры. А старший механик СРТ “Ключевской” вообще отказался выходить в море, в результате судно простояло в порту трое суток. 28 ноября на СРТ “Рыбинск” в результате организованной старшим помощником капитана Н. и вторым помощником капитана С. пьянки имел место случай пожара с человеческими жертвами. Факты травматизма, увечий и человеческих жертв из-за грубого нарушения техники безопасности командным составом имели место на плавбазе “Ламут”, СРТ “Северянин”, “Кичига”, “Николай Вилков”... Низкая трудовая и государственная дисциплина среди личного состава судов флота объясняется тем, что руководители предприятий, служб и отделов управления работают безынициативно, ослабили контроль исполнения приказов начальника УТРФ, принизили требовательность к командному составу судов за выполнение требований устава флота, терпимо относятся к нарушителям, недостаточно проводя воспитательную работу с экипажами, прекратили командирскую учебу. Все это

привело к тому, что отдельные экипажи работают крайне неудовлетворительно, не справляются с выполнением государственного плана. А в целом управление, несмотря на повышенные обязательства, данные тов. Хрущеву Н. С. о вылове в этом году 1 100 000 ц рыбы, еще не выполнило государственного плана».

Из рекомендаций совещания начальнику флота: пересмотреть кадры комсостава на предмет их пригодности к работе, отстранить лиц, неспособных обеспечить должного руководства командами; организовать постоянную учебу с комсоставом по повышению знаний и политического уровня; при подборе и выдвижении командиров обращать внимание не только на их пригодность к занятию должности по квалификации, но и по моральным качествам и политической подготовке; потребовать улучшение работы квалификационной комиссии, при аттестации учитывать индивидуальные особенности «каждого проверяемого товарища»; усилить заботу по бытовому устройству и удовлетворению культурных запросов моряков и прочие [27, л. 177—179].

4 декабря на СРТ «Семипалатинск», стоявшем в реке Большой, в 11.40 «в результате безответственности судовой администрации и команды возник пожар в двухместной носовой каюте правого борта». Выяснилось, что его причиной стало «пользование включенным в судовую электросеть недозволенным электронагревательным прибором открытого типа». Стоимость восстановительного ремонта определена в 68 000 руб. [29, л. 96].

8 декабря во Владивосток на совещание по обмену опытом тралового лова в ГДВРП командированы заместитель начальника УТРФ Е. И. Рафаевич, флагманский инженер добычи Ю. М. Грачев, капитан СРТ «Коряк» Б. Ф. Кузин, капитан СРТ «Каховка» М. Г. Чекаленко, тралмастер СРТ «Камчадал» П. А. Чернышевский, инженер производственного отдела Е. Г. Орел, заместитель начальника Беринговоморской экспедиции (БМЭ) Зейналов и начальник сетепошивочного цеха базы Океанской Хан Ден Сик [29, л. 22].

Вышел приказ «О порядке установления цен на промышленную продукцию и услуги, отпускаемые на сторону». Он был издан в связи с предстоящим 1 января будущего года изменением масштаба цен (они уменьшались в десять раз). Теперь стоимость одной столитровой бочки равнялась 6 руб. 90 коп. взамен привычных 69 руб., а судосутки плавбазы «Ламут» по новому оценивались в 7 024 руб. 10 коп. Сутки паровых траулеров стоили от 1 049 руб. 30 коп. до 1 872 руб., судов типа СРТР — 1 049 руб. 30 коп., СРТ с машинами в 300 и 400 л. с. — 1 026 руб. 20 коп. [29, л. 31—32].

9 декабря капитанам и старшим механикам судов, руководителям предприятий, начальникам цехов и отделов служб управления предписано организовать до 20 декабря экономическую учебу со всем личным составом флота, рабочими, служащими, инженерами и техниками, для чего создать кружки по изучению «конкретной экономики». Занятия в них проводить один раз в неделю по два часа в единый день — среду, в свободное от работы время [27, л. 210].

Выплачены авторские вознаграждения за принятые производственно-техническим советом рацпредложения. Капитан «Анатолия Серова» И. И. Баклаг получил 300 руб. за стрелочный дистанционный указатель скорости ветра, а 375 руб. достались стармеху «Рыбинска» А. И. Богушевичу за способ установки фетровых колец на поршни основного осушительного насоса [29, л. 40—41].

10 декабря по указанию Петропавловского горисполкома о выделении «счетчиков» для проведения всесоюзной переписи скота в его распоряжение направлены счетовод-кассир отдела снабжения и архивариус АХО [29, л. 60].

24 декабря КРП и президиум обкома профсоюзов работников пищевой промышленности рассмотрели итоги предоктябрьского соцсоревнования и признали его победителем экипаж СРТ «Курима» (капитан А. А. Амирбекян) «с выплатой денежной премии на приобретение культинвентаря в сумме 1 500 руб.» [29, л. 103].

28 декабря, в связи с переходом флота на семичасовой рабочий день на время плавания, промысловым судам и плавбазам устанавливался следующий порядок работы и несения вахт. На промысловиках и поисковиках его определяли капитан и старший механик, «в зависимости от условий и периода работ». При невозможности использования выходных и праздничных дней их складывали и предоставляли отгулами во время стоянки в ремонте, на отстое и в других случаях. Переработка сверх семи часов оплачивалась [29, л. 133].

Для улучшения оперативного руководства промысловыми судами в БМЭ с 1 января 1961 г. создавались два промысловых отряда. Первый включал СРТ «Космос», «Синарск», «Крутогорово», «Ключевской», «Тихоокеанская звезда», «40 лет ВЛКСМ», «Колыма», «Ильичевск», «Крутой», «Кижуч», «Кедровый», «Красное знамя». Второй — СРТ «Калыгирь», «Кавран», «Кит», «Север», «Соликамск», «Серпухов», «Раздол», «Каменный», «Рыбновск», «Кратер», «Кременчуг». Флагманским капитаном первого отряда назначен командир «Красного знамени» Геннадий Яковлевич Влазнев, второго — командир «Рыбновска» Михаил Корнеевич Сапожников.

За руководство на время промысла им устанавливалась надбавка в размере 10 % должностного оклада [29, л. 135].

31 декабря из Хабаровска прибыло новое ТРС «Тиличики».

По состоянию на 31 декабря 1960 г. в состав УТРФ входил промысловый и транспортный флот в количестве 141 судна, из них семь РТ, один СРТ типа «Океан», два РС-300, 53 СРТ и 22 СРТР (всего 85 промысловых судов). Из семи паровых РТ шесть были законсервированы, а «Кишинев» переоборудован под культбазу. В 1961 г. планировали списать «Гагу», «Дальневосточник» и «Палтус». Флот насчитывал четыре плавбазы, еще одну — пароход «Комсомолец Арктики» — в связи с ветхим состоянием и запрещением выхода в море оставили на зимовку в бухте Лаврова законсервированной. Еще имелись две рыбоприемные баржи. В течение года поступили девять СРТР, два ТХС, «Комсомолец Арктики» и два морских буксира [30, л. 65].

Флот насчитывал 26 экипажей коммунистического труда с общей численностью 561 чел. Все они справились со своими заданиями по добыче и качеству продукции. «Коллективы содержат суда в образцовом порядке, трудовая дисциплина удовлетворительная». Еще шесть экипажей боролись за получение этого почетного звания. А всего в УТРФ «коммунистическими» уже были 1 039, а стремились стать ими 1 498 чел. (в том числе в составе двух предприятий — ПМРП и «Фрезы» и двух отдельных бригад). Порт возглавлял начальник Илья Осипович Фризоватый, завод — директор Василий Исаакович Рядченко. Поддержан почин всесоюзной знаменитости — прядильщицы Валентины Ивановны Гагановой, в 1958 г. выступившей инициатором движения за переход передовиков производства на отстающие участки. Капитан Г. Я. Влазнев принял отстающий СРТ «Красное знамя» и за первый квартал дал на нем годовой план добычи, а за весь 1960 г. перевыполнил его наполовину. Его примеру последовал и капитан Степанов, возглавивший еще недавно неважно работавший «Механик Лесовой», теперь давший 118,5 % задания [31, л. 119—120].

План 1960 г. по добыче УТРФ выполнило на 101 %, поймав 982 111 ц вместо 972 000. Улов по породам (в ц и %) составил: 520 274 (53) камбалы, 342 011 (34,8) сельди, 77 701 (7,9) минтая, 34 045 (3,5) окуня. Остальное, всего 8 087 ц, или 0,8 %, составили треска, бычки, палтус, навага и прочие породы. Из 77 плановых судов, участвовавших в промысле, годовой план вылова выполнили 39: три «паровика» и 36 СРТ, причем четыре из них взяли

более 20 000 ц каждый. СРТР «Командор» поднял из морских глубин 20 898 ц, справившись с программой на 134,8 %, СРТ «Кавача» — 20 136 ц, или 119,8 %, СРТ «Камбальный» — 20 120 ц, или 145,8 %. Возглавил же список передовиков РТ «Буревестник», улов которого при плане 15 200 достиг 29 606 ц, или 194,8 %. Экипажами коммунистического труда, кроме названных выше, являлись моряки СРТ «Кавача», «Кратер», «Камчатский комсомолец», «Полярник», «Каменный», «Култушный», «Николай Вилков», «Семипалатинск», «Каюм» [30, л. 19].

Перевыполнив годовой план по сельди, флот не справился с программами по другим породам. Недолов камбалы составил 15 226 ц. Его основная причина — отсутствие достаточного количества приемных рефрижераторов. Так, в январе ГДВРП для обслуживания камчатских судов, пребывавших в районе островов Прибылова, выделил их пять, которые должны были принять 46 000 ц, но пришли только три. «Рефрижератор № 3» простоял в порту на котлочистке полмесяца, а вскоре после выхода в море был вынужден вернуться для ремонта, так как обнаружилась неисправность морозилки. Простояв в ремонте весь месяц, он не принял 8 000 ц. Похожая история приключилась и с «Рефрижератором № 8», вышедшим к островам только 28 января. В конце третьего квартала это судно вновь было выделено для обслуживания камчатцев, но снова задержалось в ремонте и отправилось в море только 11 декабря. Присланный вместо него «Углегорск» прибыл на место лова загруженным, почему был вынужден идти в бухту Провидения и сдавать груз там. Опоздал на место и «Рефрижератор № 13». Из-за этой неподачи и ввиду частых штормов, а также плохой приемки на комбинатах Западной Камчатки СРТ потеряли в ожидании сдачи и выхода на лов 1 169 судосуток, за которые они могли бы взять более 55 000 ц улова [18, л. 10].

Согласно намеченному в третьем квартале флот должен был ловить камбалу, сельдь и минтай, но на деле брал вместо камбалы окунь. Минтай добывали только паровые РТ, СРТ промышляли селедку в районе от Олюторского залива до мыса Наварина и окуня в районе островов Прибылова. Добыча окуня в дальнем районе не намечалась, поэтому необходимое снабжение не было завезено в достаточном количестве, к тому же большинство капитанов и тралмастеров судов, «переключенных» на окунь, не имели опыта работы на нем. Минтай до октября промышляли четыре «паровика». Для вылова намеченных 99 500 ц их было недостаточно. Треска шла как прилов.

В течение года промысловый флот действовал в четырех районах: у островов Прибылова, на Западной Камчатке, возле мысов Шипунского и Пираткова, а также в Олюторско-Наваринском. У островов суда в течение всего года ловили камбалу и окуня. В первом квартале этим занимались 22—23 СРТ, к концу второго и в течение третьего квартала — 6—12, в четвертом сюда стали направлять суда, выходившие из ремонта, а также некоторые РТ Олюторской сельдевой группы. К концу первого квартала ледовые поля оттеснили флот на 30—50 миль южнее указанного района. Успешный лов камбалы продолжался до середины июня, затем суда перевели на окунь, подъемы которого за одно траление были равны в среднем 5,2 ц. Из-за недостатка снабжения целый месяц они действовали неэффективно: команды попали на лов впервые и не были знакомы с 27,1-метровым тралом.

Брать окуня начали на глубинах 135—160 м, постепенно смещаясь на бо́льшие. В одинаковых условиях суда имели разные результаты. Так, СРТ «Кекурный» в августе сдал 2 003 ц, за это же время СРТ «Камчадал» — всего 690 ц. Основная причина такой разницы — инициатива капитана В. Т. Бутримова и тралмастера В. К. Дейнеги. Они, используя собственный опыт и посоветовавшись с коллегами, быстро приспособили траловое оснащение к местным условиям. Штурманы особенно тщательно следили за местонахождением своего судна. С октября число СРТ в этом районе стало увеличиваться и к концу года достигло 23. Ввиду того, что сдавать окунь было некуда, вновь прибывавшие суда стали ловить камбалу, а суда окуневой группы (пять СРТ) в первой половине ноября снялись в Петропавловск на ремонт.

Первые четыре месяца уловы камбалы были устойчивы, в мае ее скопления стали рассеиваться, флот дважды терял их. В июне вылов на одно траление упал, и суда перевели на добычу окуня, уловы которого были значительно выше, чем у камбалы.

В начале января в Олюторском заливе находились 16 СРТ и четыре РТ. В связи с тяжелой ледовой обстановкой с середины января суда стали отзывать в порт, последние шесть СРТ ушли в середине февраля. В первых числах июня в район бухты Средней Глубокой вышли СРТ «Камчатка», «Конус», «Каюм», а к концу месяца их число достигло 18. Сельдь была очень подвижна, флоту приходилось постоянно искать ее, но к концу месяца рыба сконцентрировалась, и вылов за один дрейф увеличился.

В июле число промысловых судов довели до 37, район промысла переместился северо-восточнее. Если в июне средний вылов на

дрейф составил 69, то в июле он достиг 76,2 ц. Он мог быть еще больше, если бы не мешали постоянные перемещения рыбы, неизученность района ее обитания, отсутствие высокостенных сетей. В августе сельдь промышляло уже 51 судно, но из-за штормов суточный улов уменьшился. Если в июле он составлял 124, то в августе — только 108,5 ц.

За сентябрь 53 СРТ сделали 424 дрейфа, на 352 меньше, чем в августе, из-за увеличения ненастных дней. В конце месяца 13 СРТ перешли на траловый лов сельди в районе мыса Серого. Здесь на каменистом грунте снасти нередко рвались, а из-за отсутствия запасных суда часто простаивали. Со второй половины сентября часть флота отправилась в порт, остальной — к островам Прибылова. И вновь однотипные суда, пребывавшие в равных условиях, имели разные результаты. Так, СРТ «Курима» (капитан А. А. Амирбекян) и «Кивак» (капитан А. М. Арестов) весь январь и половину февраля ловили селедку в Олюторском заливе, затем, после профилактического ремонта, промышляли окуня. Разница в вылове в первом полугодии у них составила всего 600 ц, но совсем иные результаты получились во втором. «Кивак», хотя и пробыл на лове больше «Куримы» на семь суток, затратил меньше времени на переходы и сдачи, сделал больше дрейфов, но вылов у него оказался меньше на 2 025 ц. «Более продуктивные дрейфы у “Куримы” — заслуга в первую очередь капитана Амирбикяна, его умения и желания вести поиск сельди, которая в летние месяцы делала большие суточные миграции».

Поведение сельди в Наваринском районе и Олюторском заливе различалось. В первом она питалась мало, постоянно перемещалась, держалась небольшими скоплениями, суда были вынуждены вести ежедневные поиски. Выбор места постановки сетного порядка представлял значительную сложность, так как следовало учитывать не только течение, направление ветра, но и пути миграции сельди. Неправильное решение этих задач приводило к пустым дрейфам.

В двадцатых числах сентября эти суда перевооружились на траловый лов, и здесь СРТ «Курима» взял на 2 100 ц больше «Кивака», добыча на траление у первого составила 60,3, у второго — 37 ц, то есть в 1,6 раза меньше. «Причина этих расхождений опять же в хороших поисках, то есть облов косяка велся не вслепую, а уверенно, уже заранее зная по записям, какой можно ожидать подъем. В свою очередь, тралмастер Н. Хренов правильно вооружал тралы и обеспечивал нормальную их работу».

Капитан СРТ «Курима» А. А. Амирбекян, 1960 г.

Боцман А. Степучев, 1961 г.

Капитан О. В. Гернет, 1961 г.

Капитан В. Ф. Сыпле, 1961 г.

Капитан А. С. Нестеров, 1961 г.

Боцман В. Терещенко, 1961 г.

Капитан Г. М. Грохотов, 1961 г.

На Западной Камчатке в первом квартале находилось до 23 судов, к концу второго квартала — всего восемь. В зимние месяцы флот пребывал в районе мыса Левашова, Кировского и Пымтинского комбинатов. В конце апреля некоторые суда стали переходить на лов трески и минтая. В начале третьего квартала только паровые РТ добывали минтай. В середине июня минтай и треску ловили в районе бухты Вестник, а в следующие месяцы перешли к мысу Крестовому и острову Уташут. Паровые РТ прекратили работу в октябре, а в последние дни этого месяца три СРТ возобновили промысел на Западной Камчатке. Средняя добыча на траление в ноябре и декабре была 73 и 8,5 ц соответственно. В районе мысов Пираткова и Шипунского находились восемь СРТ, один из них начал работать в этих местах 1 марта.

В лучшем положении оказались траулеры, у которых эхолоты записывали косяки окуня, например, «Командор». СРТ «Камчадал», «Кекурный», «Коряк», «Крутой», «Орел», «Ропша», «Север» со второй половины июня по ноябрь ловили окуня у островов Прибылова. Поначалу из-за отсутствия 27,1-метровых тралов суда работали 25-метровыми, оказавшимися для окуня непригодными. Грунты здесь были каменистые, покрытые зарослями кораллов. Сильное течение, плохое снабжение промвооружением, а также неопытность тралмастеров и капитанов, не имевших опыта работы с окуневым тралом, привели к невыполнению квартальных планов (не считая «Кекурного», поймавшего 4 545 при задании 4 200 ц). В четвертом квартале по плану эти суда должны были промышлять камбалу, фактически же в октябре (во время частых штормов и нехватки рефрижераторов) они занимались окунем, а в ноябре и декабре простояли в ремонте.

СРТ «Кострома» и «Курган» в январе ловили селедку в Олюторском заливе, в феврале пребывали в ремонте. Поработав март, апрель и половину июня на окуне в районе мысов Шипунского, Пираткова и Васильева, эти суда встали на переоборудование под жирующую сельдь. За первое полугодие они выловили 1 778 и 2 748 ц соответственно. В июле оба СРТ вышли в Олюторский залив и начали промысел во второй декаде. За время работы в Олюторско-Наваринском районе «Кострома» подняла 7 554, а «Курган» — 10 230 ц сельди, не доловив до годового плана 222 ц. Уже в третьем квартале «Курган» добыл больше «Костромы» на 1 448 ц, сделав 38 дрейфов, а «Кострома» — только 26. Произошло это за счет выхода первого траулера на лов на семь суток раньше, меньшей потери времени на ожидание сдачи и снабжения. В октябре «Кос-

трома» простояла в профилактическом ремонте восемь суток, за которые «Курган» выловил не менее 900 ц. Эти суда проработали в Олюторском заливе до конца года. Тяжелая ледовая обстановка, шторма, постоянное перемещение окуня, частые порывы тралов на каменистых грунтах не дали возможности им выполнить свои годовые программы. Тем не менее, считалось, что в течение 1960 г. «в промысле окуня нами сделаны значительные сдвиги против 1959 г. Вылов этой рыбы возрос в 2,6 раза, на 21 тыс. ц больше».

СРТ «Космос» по плану должен был промышлять треску и минтай, но весь сентябрь искал палтуса, а в середине октября прибыл к островам Прибылова на камбалу. Здесь с октября по январь держалась штормовая погода, график подхода рефрижераторов не выполнялся, почему руководство экспедицией было вынуждено установить суточную норму вылова на СРТ в 200 ц [18, л. 10—18].

Капитаны передовых судов постоянно обменивались с коллегами своими хитростями в работе и подсказывали, что необходимо делать в том или ином случае. В январе и феврале на траловом лове сельди «всегда с большим желанием делились своим опытом» капитаны СРТР «Командор» В. Е. Король и СРТ «Курган» Б. Ф. Баулин, за что их часто благодарили экипажи «Каюма», «Кратера», «Кумроча» и другие. В марте и апреле большую помощь своими ценными советами по промыслу окуня в районе Юго-Восточной Камчатки всем судам оказывали капитаны «Коршуна» А. Калюжный и экспериментальной «Караги» В. Волненко. На камбале на Западной Камчатке отстающие «Кумроч», «Каюм» и другие часто на капитанских часах благодарили за советы командиров «Култушного» Н. В. Сотникова, «Камбального» А. И. Беляева, которые «на любой банке и при любой погоде постоянно имели очень хорошие подъемы за траление».

Существенную помощь экипажам оказывали флагманские специалисты, пересаживавшиеся на отстающие суда, на месте выявлявшие недостатки. Так, в январе инженер добычи В. М. Кириленко побывал на «Николае Вилкове», «Кратере» и «Кумроче», впервые участвовавших в тралении селедки в Олюторском заливе. На них обнаружилось неправильное вооружение тралов, штурманы не выдерживали положенную скорость хода, зачастую не учитывали направление ветра, течения и волнения, что и влияло на ход лова. После вмешательства В. М. Кириленко эти траулеры, найдя скопления рыбы, добились хороших уловов. В районе островов Прибылова СРТ «Северянин» и «Ильичевск» очень помог капитан-наставник О. А. Заварин, побывавший на них в феврале и «исправивший

их работу». Вот подтверждение этого: если в январе улов «Северянина» был равен 879, то в феврале — 2 232, а в марте — уже 4 202 ц [18, л. 120—122].

Коллектив «Фрезы» выполнил годовой план по всем видам продукции на 110 %, произведя разных работ на сумму 30 718 тыс. руб., отремонтировав 125 судов, из них досрочно 45, достигнув экономии в 148 судосуток. Лучшими тружениками предприятия назывались слесари Грибовский и Нароушвили, корпусники Федин и Агафонов, электромонтажники Усанов и Каминских, трубопроводчик Иваченко, плотники Шаланов и Кузнецов, радиомонтажники Соколов и Куленков. Но отмечено, что на заводе плохо внедрялся агрегатный метод ремонта, недостаточно уделялось внимание охране труда и технике безопасности — за год произошло 58 несчастных случаев с потерей из-за нетрудоспособности 591 человеко-дня [30, л. 39].

Жилищно-коммунальный отдел на 1 января 1961 г. имел в своем распоряжении 36 917 кв. м жилплощади. В новые дома поселили 300 семей моряков, 19 — судоремонтников, 18 — портовиков, а за счет их перемещения в обменный фонд въехали еще 114 семейств. Всего же в домах флота размещались 5 767 чел. Положение с жильем оставалось напряженным, на очереди стояли 980 семейств моряков и 58 — судоремонтников и портовиков. В общежитии на 5-м километре обитали 143 чел. В среднем на одного человека приходилось: в жилых домах — 5,1, в общежитии — 3,5 «квадрата». «Состояние старого жилфонда, которого имеется в хозяйстве 70 %, неудовлетворительное — дома каркасно-засыпные, барачного типа, постройки 1937—1940 гг., ветхие, неблагоустроенные. Мы имеем в составе жилфонда пять палаток, в которых проживают 23 семьи, подлежащие немедленному переселению». За последние три года флот построил хозспособом семь домов с общей жилой площадью 2 351 кв. м. Для разрядки «жилищного напряжения» ему требовалось вводить в течение пяти лет в эксплуатацию не менее 10 тыс. кв. м ежегодно [30, л. 42].

В 1960 г. произошли 92 аварии и аварийных происшествия, принесших более 1,8 млн руб. убытка. Во время шторма затонул плашкоут № 30, шедший на буксире СРТ «Каменный» из бухты Иматра в Петропавловск, произошел пожар на СРТ «Рыбинск», в котором погибли старший и второй помощники капитана, «оба были в состоянии опьянения» [30, л. 44]. Имелись и многочисленные несчастные случаи, в том числе с тяжелыми и даже смер-

тельными исходами. Для их профилактики в управлении был создан кабинет по технике безопасности, где с поступавшими на работу ежедневно проводился вводный инструктаж. Здесь имелся ряд стендов и витрин с литературой и наглядностью. Весь административно-технический персонал судов (штурманы, механики, радисты, траловые и рыбные мастера) проходил самостоятельную подготовку и сдавал экзамены по вопросам технической эксплуатации, техники безопасности, промышленной санитарии и умению оказывать первую медицинскую помощь до прибытия врачей. В течение года такие экзамены сдали 1 166 чел. «В настоящее время без удостоверения по технике безопасности ни один человек из числа административно-технического персонала судов не имеет права выйти в море» [30, л. 49].

В УТРФ по состоянию на 31 декабря 1960 г. трудились 6 310 чел., в том числе 4 050 плавсостава, 792 — на СРЗ «Фреза», 584 — в ПМРП, 312 — на базе Океанской, 315 — в ЖКО. Сотрудников управления и отдела снабжения насчитывалось 256 чел. За год на работу принято 2 837, уволено 2 956 чел., в том числе плавсостава 1 720 и 1 734 соответственно. Вот одна из причин такой текучести: «Наше предприятие еще до некоторой степени работало сезонно. Так, на плавбазы было принято в апреле-мае более четырехсот обработчиков, а в ноябре-декабре около двухсот уволено в связи с сокращением объема работ» [30, л. 50].

«Острый недостаток в командных кадрах в связи с ростом флота понизил требовательность к комсоставу... Имеются случаи, когда некоторые члены плавсостава, пониженные в должности за те или иные проступки, вновь назначаются на прежние, а то и с повышением в должности, как, например, старший механик СРТ “Семипалатинск”, которого за ряд проступков комиссия предполагала использовать слесарем “Фрезы”» [30, л. 45].

Комиссия по переаттестации комсостава провела индивидуальные беседы и проверку политических и деловых качеств 1 068 чел., представив к увольнению из УТРФ восьмерых, к лишению дипломов шестерых, к понижению в должности 44 чел. Она же для укрепления командных кадров предложила обменять дипломы 70 судоводителей на следующие, «дающие большие права». На «основании накопленного стажа практической работы» повышены в должности 26 чел., «зарекомендовавших себя знающими хорошо свою специальность и примерными в быту и на работе, а также активными в общественно-политической жизни судна». Признан целесообразным перевод 57 моряков с транспортных судов на промысловые,

направление 76 чел. на учебу в УКК на штурманов, механиков и радистов. На более высокие должности выдвинуты почти 450 чел., в том числе 27 капитанов и 31 старший механик [30, л. 46, 49].

В январе флотское подсобное хозяйство вместе с 76 его работниками передано в Петропавловский совхоз, а в июне ликвидирован строительный участок, более сотни его специалистов перешли в городское СМУ-7.

Финансовая деятельность УТРФ в 1960 г. завершилась прибылью в 52 866 тыс. руб. при плане 26 201 тыс., то есть были получены сверхплановые 26 665 тыс. руб. [30, л. 62].

1961

19 января СРТ «Камчадал» во время швартовки к «Пищевой индустрии», стоявшей на якоре в районе островов Прибылова, навалил своей кормовой частью под подзор рефрижератора, погнув себе шлюпбалку и часть леерного ограждения на крыле мостика. Швартовка происходила при спокойном море, наличии льда и девятибалльного ветра. Стоимость восстановительных работ — 100 руб. [28, л. 96].

22 января СРТ «Рыбновск», следуя к «Рефрижератору № 2» для сдачи улова, в районе Прибыловых островов в ледовой обстановке и при попутной зыби потерял левый якорь. Разбор случая показал, что перед выходом судна из порта со склада были получены якорный канат и якорь, которые боцман и старший помощник капитана соединили недостаточно надежно: после потери якоря концевая смычка повреждений не имела. Потеря обошлась флоту в 212 руб. [28, л. 96].

7 февраля опубликовано расписание заседаний технического совета флота на два ближайших месяца. Так, 9 февраля он намеревался рассмотреть предложения рационализаторов, утвердить протоколы «кустовых» техсоветов. 16 февраля предположено обсуждение отчета председателя совета «Фрезы» Фридмана и старшего мастера по оборудованию Науменко о работе экспериментального участка, изучение поступивших рацпредложений. На 23 февраля намечено совместное собрание работников судоремонтной службы и техотдела. 2 марта запланировано обсудить отчеты председателей советов ПМРП Алексеева и «Фрезы» Фридмана, познакомиться с новыми рацпредложениями, утвердить протоколы кустовых советов. На 9 марта назначено обсуждение вопросов подготовки флота к сельдяной экспедиции, внедрения новой техники и технологии на добыче и обработке сельди (докладчики

Губин и Медведев). Заседание 16 марта посвящалось внедрению предложений на судах, 23 марта на повестке дня значилось выполнение плана проведения экспериментов (докладчик Таушканов), обсуждение работы советов плавбаз «Ламут» и «Орочон» (Гафин и Лабут), рассмотрение новых идей. И, наконец, 30 марта — утверждение плана деятельности на второй квартал [32, № 11].

21 февраля в состав БМЭ введено спасательное судно «Бдительный» [28, л. 28].

В Невельск сроком на десять дней командирован старший морской инспектор В. И. Генералов, уполномоченный «от лица КРП решать все вопросы приемки-перегона» в Петропавловск новой плавмастерской № 1117, построенной в этом году в ГДР [33, л. 151].

13 марта на совещании начальников отделов и служб флота рассмотрен отчет капитана СРТ «Кречет». Судно выполнило план добычи рыбы за 1960 г. на 101,6 %, по валовой продукции — на 124,8 %, снизило затраты на 504 тыс. руб., в результате чего себестоимость одного центнера улова уменьшилась на 20 %, а сверхплановая прибыль составила 980 тыс. руб. Результаты неплохие, но отмечено, что экипаж имел возможность добыть и больше. Он потерял 16 суток промыслового времени и по вине машинной команды преждевременно вернулся в порт на ремонт. Капитан явился на совещание «слабоподготовленным, в экономических показателях глубоко не разобрался». Работа экипажа признана удовлетворительной [28, л. 68].

14 марта произошел смертельный случай с двадцатичетырехлетним матросом СРТ «Коряк» А. Ф. Работяговым. Во время взятия на стопор лопнули ваер и серьга подвесного блока носовой траловой дуги. Этим блоком моряк, стоявший у носовых вант, был убит на месте [16, л. 320].

15 марта на СРТ «Космос» погиб двадцатипятилетний матрос Л. И. Пойченко. Во время выборки он намотал на малую турачку траловой лебедки трос буйрепа. Держа трос одной рукой, второй включил лебедку, тросом был захвачен за руку и затянут на турачку, несколько раз переброшен через нее. Смерть наступила мгновенно [16, л. 31, 320].

18 марта заседал слет ударников, бригад и экипажей коммунистического труда УТРФ. Его участники обратились ко всем работникам флота с призывом: «Мы решили так трудиться, чтобы успешно выполнить соцобязательства, дать родине за счет повышения производительности труда, улучшения качества сдаваемой

рыбы, экономии материалов и топлива полтора миллиона рублей сверхплановой прибыли» [32, № 22].

31 марта в Петропавловск пришло поздравление из столицы: «Морякам рыбопромыслового флота, рабочим, работницам, инженерно-техническим работникам и служащим рыбной промышленности и рыбакам-колхозникам Камчатской области. ЦК КПСС и Совет Министров СССР сердечно поздравляют... с досрочным выполнением плана первого квартала 1961 г. по добыче рыбы и выпуску рыбных продуктов. Вы хорошо начали третий год семилетки и достигли высоких показателей в борьбе за успешное выполнение социалистических обязательств, принятых в честь XXII съезда КПСС. ЦК КПСС и Совет Министров СССР желают вам новых, еще больших успехов в вашей работе по досрочному выполнению заданий семилетнего плана и созданию изобилия продуктов питания в нашей стране» [34, № 78].

В ПМРП по этому случаю состоялся многолюдный митинг. Выступивший первый секретарь обкома партии М. А. Орлов отметил замечательные трудовые достижения экипажей передовых судов УТРФ: «Ключевского», «Кичиги», «Крутогорова», «Култушного», «Полярника», досрочно выполнивших свои задания и обязательства. «Но не все экипажи, — указал руководитель области, — в первом квартале работали равномерно. Около трех десятков судов не выполнили квартальных планов. Подтянуть отстающих до уровня передовых — значит использовать один из важнейших резервов увеличения добычи рыбы». Много недостатков он отметил в организации приемки рыбы, сдерживающей добычу. «Всемерное улучшение приемки уловов также является важнейшим резервом в выполнении плана третьего года семилетки». Слово предоставлено капитану «Командора» В. З. Заварицкому, заверившему собравшихся, что его экипаж приложит все усилия, чтобы досрочно выйти на лов, и вместо плановых 3 700 возьмет во втором квартале 4 500 ц. Председатель профкома «Фрезы» А. М. Сорокин доложил о новых обязательствах своего коллектива: теперь он обещал каждое судно выпускать на сутки раньше графика. Капитан-директор плавбазы «Орочон» А. А. Бердыган заявил, что обработчики судна дадут во втором квартале сверх плана два вагона первосортной малосоленой сельди [34, № 78].

1 апреля на месяц исполняющим обязанности неосвобожденного флагманского капитана отряда судов в районе островов Прибылова назначен Михаил Тимофеевич Козлов, капитан СРТ «Кострома» [35, л. 128].

СРТ «Курган» ловил на Крутогоровской банке. На вахте старшего помощника капитана в 04.00, следуя в тяжелом льду с тралом, судно, несмотря на полный ход, застряло во льду. Ему дали задний, а затем полный передний ход. В 04.06 маневр повторили. Продвинувшись на один корпус, в 04.08 траулер вышел изо льда. Слева близко проходило другое судно, тоже с тралом. Чтобы не сцепиться орудиями лова, «Курган» начал уклоняться вправо, затем влево, чтобы проверить, не завернут ли трал. Ваера взяли на стопор. «При проверке оказалось: ваера обрублены винтом. В результате погибло 1 400 м ваеров, две траловых доски и трал в полном вооружении на общую сумму 3 584 руб. 10 коп. Гибель указанного промыслового снаряжения произошла только вследствие халатного отношения к порученному деду старшего помощника капитана и капитана. Последний, находясь на ходовом мостике, по существу руководил маневрами судна». Материалы расследования переданы «в следственные органы областной прокуратуры... для привлечения их к уголовной ответственности за халатное отношение к своим служебным обязанностям» [36, л. 69].

4 апреля партком флота постановил одобрить и поддержать инициативу экипажа СРТ «Крутогорово» (капитан Мердов, предсудкома Шепетов, комсорг Емец). Он в ответ на поздравление ЦК КПСС и Совета Министров СССР принял новые повышенные обязательства — выполнить годовой план к Первомаю и сверх него выловить не менее 5 000 ц [32, № 27].

5 апреля начальнику ЖКО Г. И. Андрюшкову приказано ускорить окончание штукатурных и малярных работ, покрытие полов линолеумом в рабочих кабинетах и на лестничных клетках. Все это следовало завершить к 26 апреля: управление флота готовилось к переезду в новое капитальное здание на ул. Ленинской, 38 [28, л. 17].

6 апреля в конце суток при замере уровня воды в льялах на плавбазе «Анатолий Серов», находившейся в районе островов Прибылова, отмечено поступление воды в трюм № 1, где находились соль и бочкотара. После выгрузки бочки установлено, что в скуловой части левого борта в районе переменной ватерлинии отсутствуют три заклепки, срезанные при движении во льду. В результате попадания воды в трюм растворились 158 т соли [37, л. 127].

14 апреля горсовет объявил двухнедельник «по санитарной очистке города». Работники УТРФ в его ходе намеревались освободить территории, закрепленные за предприятиями флота, от снега и мусора. Кроме этого всем управдомам нужно было 16 и 23 апреля

организовать воскресники с участием жильцов по уборке территории жилых массивов [28, л. 45].

18 апреля в район лова окуня для оказания практической помощи отправился заместитель начальника производственного отдела Г. В. Мещеряков [28, л. 71].

Принято решение о понижении в должности на шесть месяцев капитана СРТ «Рыбак». Он, будучи в районе островов Прибылова, 26 февраля самовольно, без радиста, «запустил радиопередатчик и во время проведения капитанского часа селедочной группы судов по микрофону в эфире на частоте 2 740 кГц допустил грубую нецензурную брань. На замечания заместителя начальника производственного отдела т. Мещерякова не реагировал, а продолжал нецензурной бранью поносить руководство экспедиции. Факты грубости... наблюдались раньше, на что ему неоднократно указывалось устно» [28, л. 67].

20 апреля на собрании партийно-хозяйственного актива флота секретарь парткома Галкин под бурные аплодисменты вручил капитану СРТ «Кошегочек» Геннадию Михайловичу Грохотову сразу два диплома: первый — о присвоении коллективу траулера звания экипажа коммунистического труда, второй — о присвоении самому капитану звания ударника коммунистического труда. Вместе с ним дипломы ударников комтруда получили тралмастер Василий Дмитриевич Истомин и старший механик Василий Михайлович Сидорин. Экипаж «Кошегочека» добился замечательных успехов. На промысле камбалы в районе островов Прибылова он досрочно завершил план 1960 г., дав стране 14 640 ц, 94,5 % из них сданы первым сортом [32, № 35]. Вот и оценен был такой труд тоже достойно.

25 апреля в штат отдела кадров введена должность инженера по подготовке кадров с месячным должностным окладом 110 руб. [28, л. 107].

28 апреля выпущена группа обучавшихся в школе передового опыта УТРФ в составе 28 чел. Группу набрали, «в основном, из хороших товарищей. Так, тов. Тимофеев до учебы работал на СРТР "Командор" вначале помощником, а в последнее время тралмастером. До этого он нигде специально не учился, выдвинут как хороший практик. Лукьяненок — также практик, очень способный, работал в последнее время траловым мастером на СРТ "Кивак". Лобков — практик, работал траловым мастером на СРТ "Кичига"». На экспериментальном СРТ «Карага» давно работал, вначале матросом, а затем тралмастером К. А. Суслов. «Он хорошо

знает разные экспериментальные тралы, внедряемые в нашем флоте». Отлично зарекомендовал себя Ю. Ю. Ластовецкий, «со средним образованием, после окончания срока службы на Камчатке он добросовестно работал матросом на СРТ “Кунжик”, очень любознательный, трудолюбивый». Трое курсантов до учебы были боцманами — «это очень трудолюбивый, всем интересующийся тов. Ермоленко В. Д. с “Кречета”, также Метелов Д. И. с “Кумроча” и Хохлов М. И. с “Коряка”».

На занятиях в школе выступали и делились своим опытом многие передовые тралмастеры. Так, это неоднократно делал Г. Т. Тимофеев с «Командора». Он подробно рассказывал о технике лова сельди тралом, о его правильном вооружении, об устройстве сетевыборочной и сететрясной машин. Он же предложил новый, более удобный способ выливки рыбы из кутка трала. После подхода траловых досок к борту и выборке кабелей и удавного линя следовало потравить носовой кабель, носовое крыло вместе с кормовым прикрепить к фальшборту в районе кормы, тогда куток с рыбой свободно плавал у борта и легко делился. При этом облегчалась работа и при волнении не рвались крылья трала. В. Г. Лобков с «Кичиги» рассказал о добыче тралом камбалы, о характерных аварийных случаях и принимаемых для их устранения мерах, показал, как лучше ремонтировать порывы. «Все эти выступления самих учащихся и, конечно, лекции преподавателей и в целом сама школа имеют очень большое значение для нашего быстро растущего тралового флота. Многие из выдвигаемых предложений уже внедрены, а другие внедряются, что дает флоту большую экономию орудий лова, повышает вылов на судно, трал, сеть, повышает производительность труда и снижает себестоимость добываемой рыбы. Эта школа, основываясь на опыте прошлых лет, устраняя имеющиеся недостатки, и в будущем будет продолжать свою работу по подготовке необходимых нам кадров специалистов-рыбаков».

Школа передового опыта была впервые организована в 1956 г. Первая группа состояла из 25 лучших рыбаков, в 1958 г. выпущено 29, а в 1959 г. — еще 26 чел. Выпускники отправились работать тралмастерами и их помощниками. Первый год школа работала на борту пароходов, стоявших в порту, а с 1958 г. ее занятия были перенесены в ШУККПС. «Состав каждой группы предварительно подбирался отделом кадров совместно с отделом добычи. Каждого товарища отдельно разбирали, при разборе берутся во внимание производственные характеристики с судов, образование,

стаж практической работы... Группы комплектовались, в основном, из тралмастеров, их помощников-практиков, выдвинутых из боцманов и наиболее способных матросов» [25, л. 119—125].

1 мая штат морской инспекции пополнен одной должностью морского инспектора с месячным должностным окладом 140 руб. На нее назначен А. А. Скиндер [28, л. 196].

Неосвобожденным флагманским капитаном окуневой группы судов назначен капитан СРТР «Каховка» Михаил Григорьевич Чекаленко. «Все сведения о работе судов тов. Чекаленко сообщать на плавбазу "Анатолий Серов" тов. Баклаг, который будет информировать управление на переговорах» [36, л. 26].

4 мая решением коллегии ГДВРП по итогам социалистического соревнования в первом квартале текущего года коллективу УТРФ присуждено переходящее Красное знамя Совета Министров РСФСР и ВЦСПС и первая денежная премия в размере 35 125 руб. Переходящий красный вымпел и первая премия в 620 руб. вручены экипажу СРТ «Крутогорово», второе место в состязании заняли моряки «Кичиги», третье — «Каменного» [36, л. 7].

7 мая в честь профессионального праздника — Дня радио — за успехи по обеспечению бесперебойной связи и четкой работы оборудования награждены почетными грамотами и представлены к награждению знаками «Почетный радист СССР» радиооператор СРТ «Рыбинск» Я. А. Бирюков, начальники раций плавбаз «Анатолий Серов» и «Орочон» И. Г. Бурков и В. Н. Великосельский, флагманский электрорадионавигатор А. А. Скиндер. Представлены к награждению почетной грамотой Петропавловского горкома КПСС и горисполкома электрорадионавигатор «Орочона» Ю. А. Егоров, флагманский электрорадионавигатор А. Д. Шалашов, радиомонтажник «Фрезы» В. М. Пономарев [36, л. 37].

10 мая начато выполнение постановления Совета Министров РСФСР № 1057 от 11 июля 1960 г. «О замене женского труда на морских судах флота рыбной промышленности». Правительственное решение предусматривало высвобождение женщин от работы на промысловых, поисковых и приемно-транспортных морских судах ФРП и переводу их на другие должности с тем, чтобы к 1 октября 1961 г. полностью заменить на этих судах женский труд мужским, за исключением плавбаз. Высвобождаемых следовало, при необходимости, обучить и использовать на берегу. Поначалу УТРФ «не придало необходимого значения выполнению постановления Совета Министров и не приступило к его осуществлению». В результате «до настоящего времени не организована подготовка поваров-

мужчин, не разработаны и не осуществляются мероприятия по переквалификации женщин». КРП признал эту работу неудовлетворительной и предписал освободить всех женщин, кроме поваров, от работы на указанных судах, а к 1 октября заменить оставшихся поварами-мужчинами. Для этого требовалось организовать «курсовые мероприятия и обучение непосредственно на рабочих местах» высвобождаемых женщин, открыть специальные трехмесячные курсы судовых поваров «в пределах 50 % от общей потребности контингента поваров-мужчин и с 1 июня 1961 г. — специальные трехмесячные курсы для подготовки остальных 50 %». Курсы комплектовать преимущественно из матросов-ловцов и матросов транспортов, а в «недостающей части — за счет свободного приема молодежи с общеобразовательной подготовкой в объеме 7—10 классов средней школы». Успешно окончивших курсы ждала месячная стажировка на флоте «в должности поваров-стажеров для совместной работы с теми поварами-женщинами, которых они заменяют» [38, л. 134—136].

13 мая капитан СРТ «Кратер» Е. Г. Щуплецов командирован во Владивосток для доклада на коллегии ГДВРП «по вопросу распространения передовых методов работы на добыче рыбы» [36, л. 104]. А 17 мая на совещание в Москве выехал начальник отдела связи Д. И. Кузнецов [36, л. 130].

15 мая СРТР «Казбек» стоял у левого борта «Рефрижератора № 2» под сдачей улова. Суда устойчиво держались против ветра и зыби с помощью отданного рефрижератором якоря. В 11.18 с траулера заметили, что рефрижератор выбирает якорь, а в 11.20 оба судна легли лагом к зыби. «Казбек» оказался на ветре, от движения лопнул кормовой конец, а вслед за этим от резкого натяжения — носовые, вырвав киповую планку и срезав носовую кранбалку, с силой ударили о носовой штаг, от чего фок-мачта сломалась в средней части по сварочному шву, а в нижней части, у ребер жесткости, сильно согнулась в сторону кормы [35, л. 13].

19 мая старый РТ «Буревестник» выведен из эксплуатации «как отопитель», то есть стал источником пара для стоявших рядом судов. Начаты работы по его консервации [36, л. 157].

20 мая «для оказания практической помощи СРТ “Тихоокеанская звезда” на лове минтая» в район промысла отправился начальник службы эксплуатации В. И. Сергеев [36, л. 155].

21 мая после постановки в док СРТР «Колыма» (капитан И. В. Лучник), построенного в 1960 г. Хабаровским ССЗ, были найдены серьезные повреждения подводной части корпуса с деформацией

набора. Это стало итогом нахождения во льдах в районе островов Прибылова. Регистр СССР запретил дальнейшую эксплуатацию судна до устранения дефектов, что повлекло длительный выход траулера из строя [35, л. 28].

23 мая для объективной и быстрой оценки численности людей, которые должны были оставаться на ремонтируемых судах для наблюдения за работами и несения вахтенной службы, создана постоянно действующая комиссия. Ее возглавил главный инженер Д. Д. Гафин, в состав вошли начальник морской инспекции В. П. Зеньков и заместитель начальника флота по кадрам Г. К. Самсонов [36, л. 168].

Объявлен строгий выговор третьему помощнику капитана СРТ «Камчадал». Судно было готово к выходу из Петропавловска на промысел в Бристольский залив совместно с «Севером». Штурман не явился к назначенному времени отхода, так как «в нетрезвом виде оказался в городском вытрезвителе, также потерял ключи от сейфа с судовыми документами». Похожая история приключилась и на СРТ «Серпухов». Сюда вовремя не прибыл третий механик. В результате два судна простояли сутки, чем нанесли ущерб флоту более чем в 2 000 руб. [36, л. 171—172].

1 июня списан вспомогательный двигатель «Букау-Вольф» мощностью 100 л. с. СРТ «40 лет ВЛКСМ» ввиду выявленного «дополнительного дефекта после аварии — скручивания коленчатого вала». Годные детали этой машины СРЗ «Фреза» пустил на запасные части, в основном на ремонт однотипного двигателя СРТ «Ропша» [35, л. 7].

Многотиражная газета «За высокие уловы» стала выходить три раза в неделю вместо прежних двух [35, л. 10].

Шхуна «Голец» до конца года выделена как база материально-технического обеспечения в районе лова на период сельдяной экспедиции. На нее дополнительно направлены моторист-инструментальщик с окладом 80 руб. и матрос-кладовщик (75 руб.) [35, л. 12].

3 июня из магазина РТ «Кишинев» похищены «неизвестными преступниками» товары стоимостью 550 руб. [39, л. 47].

5 июня объявлен выговор бывшему матросу парохода «Барнаул», который в феврале «при уходе с судна самовольно взял с мостика судовой призматический бинокль и своими действиями превратил его в негодность». Попутно удержана часть стоимости уничтоженного прибора [35, л. 89].

7 июня на СРТ «Камчадал» погиб двадцатипятилетний рыбный мастер М. И. Таратайченко. Во время перехода с судна на

«Рефрижератор № 8» для уточнения количества выгруженной рыбы на волнении суда разошлись, мастер сорвался и упал между бортами. Спустя тринадцать минут его подняли на палубу, где он, не приходя в сознание, скончался [16, л. 321].

10 июля моторист и второй механик стоявшего в ремонте СРТ «Крузенштерн» в обеденный перерыв зашли в машинное отделение СРТ «Крутой», где попытались снять с дизеля топливную аппаратуру. «При задержании... были изъяты ключи». Обоим объявлены строгие выговоры и вынесены предупреждения о том, что в случае повторения они будут привлечены к уголовной ответственности [37, л. 140].

15 июня предписано использовать РТ «Кишинев» как радиомаяк для промыслового флота «с выполнением следующих работ как плавбаза: 1. Производить ремонт флота и орудий лова. 2. Производить прием окуня-полуфабриката от промысловых судов с перегрузкой на транспортные суда. 3. Обеспечивать суда орудиями лова, продуктами, спецодеждой и другими материалами, для чего, соответственно, иметь на борту определенный запас этих материалов, кроме того, разместить на борту магазин, медпункт с врачом и хирургом, почту и кинокартины» [35, л. 96].

На промысле в юго-восточной части Берингова моря при умеренном ветре и волнении моря капитан СРТ «Кратер» решил подойти к идущему с тралом СРТ «Кивак» для приема с него корреспонденции. Во избежание навала, сделав заход с кормы, он старался удержать между бортами определенное расстояние, однако волнение сблизило суда. «Кивак» навалил левой скулой на правую кормовую часть «Кратера», сломал носовую шлюпбалку. «Разбор данного случая показал, что капитан Соколов допустил ряд нарушений: не выждав погоду, без острой нужды подверг экипаж и тральщик опасности, не пытался воспользоваться рекомендованным способом подхода к судну, на расстоянии лежащему в свободном дрейфе “нос к носу”, пренебрег § 110 “Наставления судоводителям”, где рекомендуется для связи с другими судами использовать шлюпку». Восстановительный ремонт обошелся в 75 руб. [40, л. 49].

16 июня на производственном совещании начальников отделов и служб управления флота рассмотрены отчеты капитанов СРТ «Крутогорово» и «Кошегочек» Мердова и Грохотова. Оба судна существенно перевыполнили все плановые показатели. «Эти два СРТ, являясь передовыми судами, в первом квартале работали в одинаковых условиях и добились положительных производственных

и финансовых показателей». Оба заслужили оценку «весьма удовлетворительно». Капитанам рекомендовано «считать одной из главных задач повседневную борьбу за режим экономии, снижение себестоимости, контроль расходования материалов, инвентаря и других ценностей» [35, л. 101—102].

17 июня премированы «ценными подарками» общей стоимостью 117 руб. лучшие молодые рационализаторы флота: электрик «Фрезы» В. В. Аникин — наручными часами «Алмаз», старший механик СРТ «Камчатская правда» — фотоаппаратом ФЭД-2, старший механик СРТР «Командор» Н. Д. Любкин — фотоаппаратом «Москва-5» [35, л. 104].

22 июня премирован экипаж РС-300 «Байкал» за поисковые работы с 4 мая по 4 июня и производство испытания 28-метрового облегченного камбального трала. Морякам выплачены 30 % должностных окладов [35, л. 129].

30 июня «в связи с ухудшившимся состоянием здоровья» заместитель директора «Фрезы» А. Е. Мамонтов переведен в МСС на должность группового механика. Исполняющим обязанности заместителя директора завода назначен В. Н. Яковлев, до этого трудившийся старшим прорабом [35, л. 170].

1 июля по окончании текущего ремонт с докованием, выполненным на ПСРВ, введена в эксплуатацию плавбаза «Эскимос» [37, л. 35].

5 июля СРТ «Култушный» переименован в честь первого летчика-космонавта СССР Юрия Алексеевича Гагарина, совершившего исторический полет 12 апреля, в «Юрий Гагарин» [37, л. 41]. «Ему благодарен весь мир. Его имя с восхищением повторяют во всех странах, на всех языках. Юрий Алексеевич Гагарин — космический Колумб, человек, открывший путь к звездам. Ликует страна, советские люди не могут сдержать восхищения: первый космонавт — советский человек, гражданин СССР, рядовой великой партии Ленина. Экипаж коммунистического труда траулера “Култушный” в ознаменование величайшего события современности обратился с просьбой переименовать судно, присвоив ему имя Юрия Гагарина. Общественные организации Камчатки поддержали просьбу передового экипажа. И недалек тот день, когда из порта, рассекая морские волны, выйдет рыбацкое судно, на борту которого будет выведено “Юрий Гагарин”. Улица Гагарина... Такой адрес появился в эти дни и в Петропавловске. Исполком горсовета принял решение о переименовании улицы Нагорной в улицу Гагарина» [32, № 32]. На следующий день на судне, стоявшем на

ПСРВ, завершился текущий ремонт, и оно было введено в эксплуатацию [37, л. 59].

17 июля КРП приказал начальнику УТРФ закрепить за промысловой разведкой получаемый из новостроя СРТР № 220 «для использования его как экспериментального, с оставлением за ним имеющегося плана вылова рыбы». С прибытием судна в Петропавловск на него предполагалось установить гидролокатор «Палтус». Капитаном этого «экспериментального» траулера назначался А. Н. Моисеев, освобождавшийся от должности дежурного капитана службы наблюдения за флотом. Начальнику промразведки Ю. Т. Губенко следовало использовать экспериментальный СРТ «Карага» после его ремонта как поисковый [41, л. 31].

21 июля приказом по КРП (№ 274) на основании распоряжения по ГДВРП плавмастерская «Фреза» переименовывалась в судоремонтный завод. Аналогичный приказ по УТРФ (№ 869) издан 24-го числа [37, л. 125; 41, л. 116].

1 августа капитан СРТ «Корф» Михаил Емельянович Шептухин назначен неосвобожденным флагманским капитаном камбальной группы судов, ловившей в районе островов Прибылова [42, л. 46].

5 августа создана комиссия для приема прибывающего из Хабаровска нового ТХС «Гродеково» [43, л. 49].

7 августа началось зачисление на баланс пришедшего из Хабаровска СРТ «Канск». Судно принято с 20 июля [43, л. 50, 53].

9 августа от достроечного причала судоверфи в польском порту Гданьск отошла в свое первое плавание новая плавбаза типа В-62 «Советская Камчатка» — пополнение УТРФ.

12 августа издано распоряжение: «АХО переслать вещи Работягова Анатолия Филипповича — матроса СРТ “Коряк”, погибшего 5 марта 1961 г. в районе промысла у островов Прибылова, по адресу: село Федоровка, Мелитопольский район, Запорожская область, Работяговой Ефросинье Ивановне» [43, л. 74].

15 августа спасатель «Стерегущий» введен в состав Олюторской экспедиции [42, л. 117].

СРТ «Канск» снялся на промысел. Вскоре после выхода капитан и старший механик дали срочную радиограмму управлению флота о невозможности следовать по назначению из-за неисправности 100-сильного вспомогательного двигателя. Судну «категорически» отказано в возвращении и приказано неисправности устранить на переходе или после прибытия в бухту Иматра при содействии флагманского механика. Несмотря на это «Канск» 16 августа в 04.00 прибыл в порт. Здесь выяснилось, что выявленный

дефект — разрегулировка топливной аппаратуры — может быть устранен силами команды за несколько часов. «За самовольный приход в порт и дезинформацию руководства флота, чем были потеряны сутки», капитану и стармеху объявлены выговоры [43, л. 120].

23 августа приказом по КРП СРТ с не самым благозвучным названием — «Курима» переименован в «Герман Титов» в честь советского космонавта «номер два» [41, л. 210].

28 августа бюро Камчатского обкома ВЛКСМ постановило направить на совещание в Москву в ЦК комсомола молодых передовиков промышленности и сельского хозяйства, успешно выполнивших свои социалистические обязательства. Совещание в столице намечено на 8 и 9 сентября. Кандидатами на участие в нем утверждены капитан комсомольско-молодежного экипажа коммунистического труда СРТ «Кичига» Виктор Ефимович Кривошеев и звеньевая комсомольско-молодежного звена коммунистического труда Долиновского совхоза Мильковского района Инна Иннокентьевна Красильникова [42, л. 27]. Экипаж «Кичиги» брал обязательство добыть ко дню открытия XXII съезда КПСС 13 900 и взять годовой план, а дал родине 17 608 ц рыбы. Но и этот результат отказался вскоре перекрыт. Вдогонку капитану отправилась радиограмма: «Москва, ЦК ВЛКСМ, Кривошееву, копия — Петропавловск, УТРФ, комитету комсомола. Рапортуем о досрочном выполнении взятых нами обязательств в честь XXII съезда КПСС по вылову 18 000 ц. В настоящее время сдано 18 250. По поручению экипажа СРТ "Кичига", *Канашков*, *Хорошкин*, *Салов*». Труд экипажа отмечен в столице вручением ему почетной грамоты ЦК ВЛКСМ и занесением одним из первых в книгу «Летопись трудовых дел комсомола в семилетке» [44, 10 сент.].

30 августа принято на баланс ТХС «Тигиль», прибывшее в Петропавловск 24-го числа [43, л. 152]. На следующий день издан приказ № 991: «Принятое на баланс ТХС "Тигиль"... согласно приказу ГДВРП № 253 от 29 июня 1961 г., должно именоваться "ТХС «Мильково»". Наименование "ТХС «Тигиль»" в процессе постройки этому судну присвоено ошибочно. На основании приказа № 253 по ГДВРП и распоряжения КРП от 28 августа с. г., приказываю: ТХС "Тигиль", имеющее строительный № 913, впредь именовать "ТХС «Мильково»" [43, л. 158].

31 августа «в целях широкого развертывания предсъездовского соревнования за досрочное выполнение квартального задания по добыче рыбы при соблюдении плановой сортности» установлены тринадцать денежных премий для вознаграждения передовых

экипажей. Для их своевременного и правильного присуждения организовано жюри под руководством председателя — заместителя начальника флота П. А. Демидова [43, л. 156].

Для «дальнейшего коренного улучшения технической эксплуатации судовых силовых установок, удлинения сроков межремонтных периодов и повышения рентабельности судов» при МСС создана теплотехническая группа из четырех специалистов: трех инженеров-механиков и техника по учету расхода горюче-смазочных материалов. Группе следовало заняться проведением испытаний дизелей и паровых машин, их регулировкой, установлением норм расхода топлива и смазки, ведением отчетности. До 1 января ей требовалось пересмотреть действующие временные нормы расхода топлива [43, л. 166].

1 сентября в штат МСС введена одна должность механика-наставника с окладом 160 руб. На нее назначен В. Г. Ширяев [42, л. 8].

2 сентября пароход «Якут» передан Петропавловскому комбинату «во временное использование плавбазой на промысле сельди» [42, л. 1].

3 сентября для проведения испытаний сететрясно-выборочной машины новой конструкции, установленной на СРТ «Кострома», и оказания помощи в наладке рефрижераторных установок на промысловых судах в Олюторскую экспедицию откомандирован инженер-механик технического отдела И. И. Рукас [42, л. 9].

4 сентября для знакомства с передовым опытом работы, современными навигационными приборами и передовыми методами судоремонта и новой техникой в Калининград и Москву на ВДНХ на десять дней направлен начальник электрорадионавигационной камеры ПМРП И. Д. Кадет [42, л. 11].

Премированы руководящие работники промысловой флотилии БМЭ. План добычи рыбы на второй квартал выполнен на 113,2, а сырца первого сорта — на 130,5 %. Выплаты в размере 40 % квартального оклада полагались: начальнику флотилии Ю. Б. Азимову, его заместителю Е. Г. Орлу, замполиту С. Н. Скорлыгину, флагманским капитанам Е. А. Петухову и Г. А. Нелепову, флагманским инженерам добычи В. М. Кириленко и Ю. М. Грачеву, флагманским механикам Н. И. Плюшко и А. И. Сорокину, флагманским технологам В. И. Пахомову и Ш. И. Кильдееву, флагманским электрорадионавигаторам А. Д. Шалашову, С. А. Харитонову и А. А. Скиндеру [42, л. 25].

9 сентября на СРЗ «Фреза» у причала ПМРП произошел пожар. Огонь обнаружили в 16.20, воду для тушения подали в 16.25.

В борьбе с огнем принимали участие рабочие завода, моряки парохода «Барнаул», городская пожарная команда. Возгорание ликвидировано в 16.40. Результат: нарушена обшивка двух помещений в носовой части судна, обгорела краска в коридорах, выгорела электропроводка. Ущерб равен 1 261 руб. «Произведенным предварительным расследованием установлено, что пожар возник в каюте комитета комсомола, где находилось большое количество легковоспламеняющихся материалов... Вопросом противопожарной безопасности на СРЗ никто не занимался, пожарные тревоги не проводились, личный состав завода своих обязанностей в случае пожара не знает. Судовые вахты и служба охраны СРЗ ликвидированы, тем самым пропускная система отсутствовала, как в рабочее, так и в нерабочее время». Приказано до 1 октября 1961 г. возобновить пропускную систему, навести строгий порядок в общежитии завода, наладить противопожарный режим в производственных и служебных помещениях и ввести ежедневный осмотр и сдачу помещений вахтенному помощнику капитана [42, л. 71; 45, л. 3—4].

16 сентября для улучшения руководства промысловыми судами в море руководство флотилии подчинено производственному отделу. Флагманские специалисты получали «только инструктивные указания» от своих отделов и пребывали в полном подчинении руководству флотилии [42, л. 89].

18 сентября экипажу СРТ «Кинешма» присвоено звание комсомольско-молодежного. Моряки добились отличных результатов в добыче и обработке рыбы и уже приблизились к завершению задания. «Воодушевленный программой КПСС, экипаж взял повышенные обязательства — годовой план выполнить к XXII съезду КПСС» [42, л. 125].

23 сентября привлечены к ответственности виновные в плохой технической эксплуатации 300-сильного главного двигателя СРТ «Кроноцкий». Траулер встал в плановый профилактический ремонт по графику с 19 июля по 19 августа. В его ходе выяснилось, что коленчатый вал находится в неудовлетворительном состоянии и требует полной станочной обработки или замены из-за наличия недопустимых кольцевых рисок на мотылевых и рамовых шейках. «Ввиду необходимости точной обработки коленчатого вала, с учетом имеющегося износа токарного станка на СРЗ УТРФ и загруженности станочного парка на ПСРВ, было принято согласованное решение для ускорения ремонта — установка нового коленчатого вала». В результате увеличения объема работ ремонт

с профилактического переведен в категорию среднего, а срок его окончания продлен на месяц [42, л. 127].

26 сентября началась организация в составе УТРФ «кустовой» машиносчетной станции «для первоочередного обслуживания УТРФ и строительно-монтажного управления треста "Камчатрыбстрой", с последующим обслуживанием других предприятий и организаций, расположенных в Петропавловске» [45, л. 25].

30 сентября в Москву на совещание специалистов промысловых разведок разных бассейнов выехал капитан поискового СРТ «Крутой» А. К. Калюжный [42, л. 151].

На плавбазе «Орочон» состоялось собрание экипажа, где подведены итоги предсъездовского соцсоревнования. Они оказались отличными: при плане 22 000 орочонцы выпустили и отправили потребителям 31 317 ц готовой продукции. Первенствовала бригада обработчиков Н. Н. Березы. На 150—170 % выполняли сменные задания бондарь Виктор Яценко, обработчики Алексей Огородников, Антон Жданович, Лидия Смелкова, Галина Ильина [32, № 96].

На СРТ «Камбальный» смыт за борт матрос Ф. А. Степанько. При следовании судна в район лова во время сильного шторма он самовольно отдраил дверь правого борта, побежал к носовым каютам, при сильном крене выпал за борт, не успев схватиться за натянутые леера [16, л. 39].

1 октября на плавбазе «Анатолий Серов» состоялся митинг по случаю досрочного выполнения годового задания. Его открыл первый помощник капитана Толстобров. Капитан-директор Дубовицкий поздравил коллектив с замечательной трудовой победой, пожелал дальнейших успехов и призвал моряков и обработчиков встретить день открытия XXII съезда партии перевыполнением государственного плана. Затем помполит огласил решение судового комитета о присвоении матросам Денисову, Киленину, Афиногенову, боцману Шепетову, дневальной Цыганковой, старшему механику Винтовкину, третьему механику Зобину, кочегарам Дегтяреву, Медведеву, бригадиру Кузьмину, обработчикам Иванову, Щербину и Телегинову высокого звания «Ударник коммунистического труда». Отмечена хорошая работа еще двенадцати членов экипажа. Слово взял бригадир Кузьмин, заверивший товарищей, что он отныне с честью будет носить высокое звание ударника. «Если в начале работы экспедиции, — сказал он, — наша бригада сменные нормы выполняла на 120, то сейчас, в предсъездовские дни, мы даем по 250—280 % нормы. От имени всех членов бригады обещаю, что мы ко дню открытия партийного съезда завоюем звание

бригады коммунистического труда». Обработчик Иванов заявил: «Я благодарен за высокую оценку моего труда. Обещаю трудиться еще лучше, ежедневно выполнять норму не менее как на 250 %» [32, № 96].

2 октября СРТ «Каюм» стоял вторым корпусом у борта плавбазы «Эскимос» в бухте Иматра и пополнял запасы. Спустя несколько часов при вскрытии трюма № 2 в нем обнаружена вода. Хранившиеся здесь 15 т соли растворились в ней и были выкачаны за борт. Ее попадание «произошло через горловину котельного танка, где оказалась поврежденной прокладка. Боцман произвел замер котельного танка, когда в него было принято шесть тонн, осталось добрать две с половиной, на что требовалось не более пятнадцати минут, однако вода после замера принималась продолжительное время, за которое успела заполнить танк и трюм № 2. Несвоевременное прекращение набора воды боцман и администрация СРТ объяснили тем, что вода после заполнения котельного танка должна была пойти через воздушную трубку на палубу, что явилось бы сигналом для прекращения набора. Данный способ является порочным, так как им невозможно выявить могущие быть повреждения у танков или трубопроводов» [46, л. 183].

3 октября плавбаза «Щорс» по окончании приемки сельди в Олюторской экспедиции переведена на транспортные работы [39, л. 90].

5 октября принято решение о консервации плавбазы «Комсомолец Арктики», стоявшей в бухте Иматра, на зиму в связи с ее неудовлетворительным техническим состоянием и невозможностью буксировки в Петропавловск. Выпуск продукции приказано прекратить с 20 октября и вывезти ее до 1 ноября, затем приступить к консервации, которую завершить к 15 ноября. Для отопления судна на время этих работ использовать РТ «Кишинев», для их ускорения привлечь экипаж траулера и находившуюся на нем ремонтную бригаду. На период стоянки в бухте все материальные ценности складировать в опечатанных помещениях судна, экипаж снять и вывести в порт. На зиму утверждался штат команды в составе капитана-директора, его старшего помощника, старшего, второго и рефрижераторного механиков, заведующего производством [39, л. 5—7].

9 октября СРТ «Юрий Гагарин», будучи на промысле в Олюторском заливе, намотал трал на гребной винт. Спустя четыре часа спасатель «Стерегущий» при крупной зыби взял его на буксир и через семь часов благополучно привел в бухту Лаврова. 14-го числа

в этом же районе намотка произошла на СРТ «Портовик». В 02.00 следующих суток «Стерегущий» начал его проводку при крупной зыби и ограниченной видимости и в 08.00 доставил в бухту. Здесь очистка винта заняла пять часов [40, л. 35].

Для освоения передового опыта работы, комплексной механизации и ремонта на промысловых судах и предприятиях Калининграда и Клайпеды, а также ознакомления с образцами новой техники на ВДНХ командированы главный инженер «Фрезы» Л. М. Фридман, групповой механик МСС А. И. Харичкин и инженер технического отдела Н. Г. Аржаев [39, л. 14].

10 октября понижен в должности до младшего помощника на шесть месяцев капитан С., который 12 сентября, «будучи в море на лову, самовольно, без разрешения командования экспедиции передал дела старшему помощнику... не соответствующему этой должности, а сам покинул судно и выехал в порт, и с 12 сентября 1961 г. совершает прогулы. Этим самым т. С. грубо нарушил устав ФРП, подвел к опасности гибели людей и судно, доверив командование судном неподготовленному капитану». Начальник флота предупреждал всех командиров, что будет строго наказывать их за подобные действия, «вплоть до лишения прав диплома и увольнения» [39, л. 16].

КРП распорядился «с целью улучшения организации ремонта рыболовных судов УТРФ непосредственно на лове, а также удешевления ремонта берегового оборудования и флота в Олюторском комбинате» передать ему плавмастерскую ПМ-1117. До 15-го числа вместе с ней нужно было отгрузить комплект металлообрабатывающих станков [45, л. 60].

Подведены итоги смотра-конкурса на лучшую постановку работы с рационализаторами. Победителями признаны экипаж СРТ «Камчатская правда» и коллектив слесарно-монтажного цеха «Фрезы». Лучшими рационализаторами стали: инженер технического отдела И. И. Рукас, старший механик СРТ «Рыбинск» А. К. Янов, групповой электромеханик Г. А. Иваник, слесарь и старший мастер «Фрезы» В. С. Нароушвили и А. П. Заболотный. За активное содействие проведению конкурса премированы групповой механик С. Д. Ярошевский, конструктор и старший мастер «Фрезы» Л. М. Ямщепов и Л. Н. Халдеев [39, л. 17].

19 октября наказаны старший и второй механики СРТ «Крильон», в июне произведшие профилактический ремонт 100-сильного двигателя. Проверяя зазор в мотылевых подшипниках, «пользовались устаревшим методом — снятием свинцовых выжимок».

Для этого применили мелко нарезанный кабельный свинец, твердость которого приближалась к твердости белого металла заливки подшипников. Свинец вдавился в заливку, и фактический зазор оказался меньше толщины снятой выжимки. Гайки мотылевых болтов обжимались удлиненным рычагом усилием трех человек, отчего болты вытянулись на 7 мм. Из-за этого механики произвели ненужную торцовку разъемов вкладышей, уменьшив нормальный эксплуатационный зазор. «Причем технология произведенной работы выполнена технически неправильно. В процессе торцовки разъемов вкладышей не пользовались для определения параллельности спинки плоскости разъема индикатором, в результате чего получился неизбежный перекос вкладышей в постели. Кроме того, нижние половинки мотылевых подшипников после выполненной работы по торцовке разъемов вкладышей не торцевались, вследствие чего вкладыши крышками не были обжаты при затяжке мотылевых болтов. В образовавшийся зазор между плоскостями разъема вкладышей, так как плоскости, как указывалось выше, были сторцованы, была значительная утечка масла. По этой причине давление масла в системе смазки было ниже нормального... Несмотря на то... не приняли никаких мер для выявления и устранения причин этого явления». В результате технически неграмотного ремонта, халатности и беспечности в выявлении причин ненормального давления масла подшипники были расплавлены, а двигатель повергся вторичному ремонту стоимостью 3 275 руб., не считая потери промыслового времени [39, л. 69].

20 октября выведены из эксплуатации и поставлены к «Фрезе» на профилактику и для укладки балласта одни из первых СРТ — «Камчатская правда» и «Капитан Закхеев». У них выявлена недостаточная остойчивость. Для ее приведения к нормам Регистра СССР в качестве балласта укладывались литые чугунные чушки. Их вес входил в статью нагрузки «вес порожнем» и снижал полезную грузоподъемность. Отныне во избежание аварии вследствие перегруза предписано во всех случаях загрузки постоянно сохранять ранее установленную высоту надводного борта и иметь осадку не выше грузовой марки [39, л. 112—113, 132].

1 ноября в связи с пуском машиносчетной станции и переходом на механизированный метод учета заработной платы и материальных ценностей введена новая четырехзначная нумерация судов, одновременно являющаяся и шифром производственных затрат. Установлены следующие шифры: для РТ — с 0101 по 0106, для ожидавшихся БМРТ — с 0150 по 0199, для поисковых

судов — с 0201 по 0205 (например, СРТ «Крузенштерн» — 0203), для СРТ — с 0301, для сухогрузов — с 9601 (например, пароход «Барнаул» — 9604), для танкеров — с 9631. Рефрижераторы получили шифры, начиная с 9651, лихтер «Повенец» удостоился персонального номера 9681, буксирные суда — с 9701, спасатели — с 9801, а учебные баркентины — 9901 и 9902 [39, л. 58—61].

12 ноября в 18.35 к СРТ «Камчадал», стоявшему в районе ПЖБФ, подошел буксир «Громобой», имевший распоряжение диспетчера отбуксировать траулер к борту плавбазы «Ламут» для сдачи рыбы. Вахтенный помощник капитана, учитывая ухудшение погоды (начавшийся сильный ветер со снегопадом), малочисленность экипажа и отсутствие на судне механика, пытался убедить диспетчера отложить перешвартовку до улучшения обстановки, однако последний приказал старшине катера выполнять распоряжение. Через 55 минут после взятия на буксир «Камчадал» сел на песчаную отмель Раковой губы. Спустя восемь часов, с наступлением прилива, траулер снялся самостоятельно, не получив при этом никаких повреждений [46, л. 50].

17 ноября в связи с необходимостью расширения бондарного производства на баланс УТРФ переданы сооружения на базе Малой Океанской. Решено сохранить имеющиеся там посольные емкости с учетом возможного переключения на прием и обработку жирующей сельди «на случай ее подходов в район Петропавловска» [45, л. 197].

20 ноября коллектив УТРФ одержал большую трудовую победу — досрочно выполнил годовой план добычи. На приемные базы сдано 1 003 221 ц рыбы, на 31 221 больше, чем за весь прошлый год. «Крупный успех тружеников моря родился в упорном социалистическом соревновании, развернувшемся с первых дней третьего года семилетки в честь XXII съезда КПСС. Изо дня в день, борясь со штормами и неблагоприятной погодой, моряки упорно шли к намеченной цели, смело отвоевывали у моря его богатства» [34, № 277].

21 ноября ночью на СРТ «Альбатрос» в каюте радиста «была организована пьянка, в которой принимал участие вахтенный матрос А., тралмастер СРТ “Кижуч” Ч., о чем не знал и не принял своевременных мер предотвращения вахтенный второй помощник капитана СРТ “Альбатрос”». В результате в 03.00 матрос и тралмастер, «оба в нетрезвом состоянии, организовали драку, в которой матрос ударил ножом в грудь и убил Ч.» [40, л. 109].

22 ноября СРТ «Кичига» в районе островов Прибылова намотал на гребной винт трал. Попытки экипажа освободить винт

успеха не имели, судно с помощью танкера «Чайка» и спасателя «Сигнальный» отбуксировано в Петропавловск, где спустя трое суток после водолазного осмотра, 12 декабря, поставлено в док для снятия стального троса с концевого вала. «Разбор данного случая показал, что траловая вахта при выборке ваеров, оставив за бортом менее десяти метров, приступила к развороту рабочего борта на ветер, вследствие чего расположенный под судном трал был намотан на винт. Намотке трала способствовало и то обстоятельство, что капитан в момент выборки ваеров отлучился в радиорубку. Косвенной причиной явилась малоопытность помощника тралмастера, который, управляя лебедкой, не оставил нужное количество ваеров за бортом» [36, л. 124].

23 ноября для знакомства с работой траловых флотов Приморья и Сахалина в Находку и Невельск выехал заместитель начальника производственного отдела А. А. Губин [40, л. 48].

25 ноября за организацию и успешное освоение нового вида продукции — «Сельдь специального баночного посола» на ТХС «Орион», а также за перевыполнение установленного задания по ее выработке (вместо 10 000 дано 12 062 банки) премиями по 150 руб. отмечены главный технолог флота В. А. Медведева, капитан, старший механик и мастер-технолог Г. И. Каптенор, Л. И. Иомтов и В. Г. Богданов [45, л. 216].

Комитет ВЛКСМ организовал «культурный поход» работников управления флота и членов их семей в областной драмтеатр на спектакль «Опасный возраст». В фойе театра можно было и потанцевать. Лозунг дня: «Проведем культурный отдых коллективно!» [32, № 116].

3 декабря в 23.00 СРТ «Семипалатинск» при швартовке к танкеру «Баргузин», стоявшему на якоре в Авачинской губе, навалил левым бортом на правый якорь танкера, повредив себе два метра фальшборта. «Данный случай произошел при наличии снегопада, порывистого ветра и рыскания танкера» [40, л. 79].

7 декабря методист В. Ф. Смехова выехала в Новосибирск на семинар общественных инспекторов и методистов по охране труда на предприятиях Сибири и Дальнего Востока [40, л. 51].

Снят с должности и на шесть месяцев понижен до старшего помощника за грубое нарушение устава службы на судах ФРП капитан СРТ «Север». Находясь в Олюторско-Наваринской сельдевой экспедиции, 21 октября без разрешения начальника и руководства флота он сдал дела капитана своему старпому, а сам выехал в порт, не дождавшись замены, отправленной отделом кадров.

Этим самым «подверг опасности судно и членов экипажа, сдав дела старшему помощнику, не соответствующему должности капитана» [40, л. 55].

10 декабря пограничный наряд при оформлении отхода СРТ «Семипалатинск» в район островов Прибылова обнаружил «укрытым в помещении радиоагрегатной» постороннего гражданина — некоего Агафонова, «который не являлся членом этой команды и не был включен в судовую роль». Выяснилось, что 9-го числа капитан, получив судовую роль и зная, что Агафонова в ней нет, оставил его на судне и допустил к работе в качестве матроса. При оформлении отхода не сообщил пограничникам, что на борту имеется посторонний, а «скрыл это, пытаясь провести его в район промысла без оформления. Этим... грубо нарушил пограничный режим». Снят с должности и переведен в старшие помощники [40, л. 159].

13 декабря КРП распорядился принять на баланс УТРФ новую плавбазу «Советская Камчатка», построенную в Польше, стоявшую во Владивостоке, «для чего в недельный срок укомплектовать и направить команду, согласно штатного расписания». В приемном акте следовало отразить все обнаруженные дефекты, «в том числе отсутствие якорного каната». Все понесенные расходы с момента прихода судна во Владивосток «по день ликвидации всех обнаруженных дефектов и получения документов Регистра СССР на годность плавания, в том числе: оплата аварийного ремонта, стоимость перегрузки погруженного груза, оплата аренды буксиров, стоимость бункера воды и мазута, понесенные убытки от порчи принятого некачественного дизельного топлива в количестве 800 т, содержание команды Камчатрыбпрома и другие отнести за счет Мортрансфлота путем предъявления иска для возмещения понесенного убытка» [45, л. 264].

18 декабря в Петропавловск пришел первый большой морозильный рыболовный траулер (БМРТ) «Браслав» пр. 394, построенный на заводе им. И. И. Носенко в Николаеве. Его капитаном-директором назначен делегат XXII съезда КПСС Н. В. Сотников [32, № 126].

21 декабря из Петропавловска в район БМЭ к островам Прибылова вышел СРТ «Ключевской». Последнее сообщение с него пришло 31 декабря в 22.00, когда траулер находился, по его данным, в шестидесяти милях северо-западнее острова Св. Павла, после чего связь оборвалась. В это время в море бушевал жестокий шторм...

27 декабря для быстрейшего окончания ремонта и своевременного оформления экипажей капитанам промысловых судов, стоявших на «Фрезе» и у ПЖБФ, разрешалось набирать штат до полного,

как в период эксплуатации. Отделу кадров предписано комплектовать экипажи в соответствии с поданными заявками [40, л. 150].

28 декабря освобожден от должности капитан СРТ «Клин». Согласно официальному документу, на судне «участились случаи пьянок, недостойного поведения в быту некоторых членов экипажа, появилась в большом количестве порнографическая литература, заброшенная японцами в период осенней сельдевой экспедиции в Олюторско-Наваринском районе...» Возможно, что соблазнительные заграничные картинки произвели кое на кого сильное впечатление. Может быть, именно поэтому 24-го числа на вахте третьего помощника «было совершено тягчайшее уголовное преступление — групповое изнасилование женщины» [40, л. 157].

29 декабря премирован суммой в 40 % должностных окладов экипаж поисковика «Алушта». Обслуживаемые им суда при задании на второе полугодие 239 тыс. ц добыли 334 тыс., или 140 % полугодового плана [40, л. 173].

30 декабря за досрочное выполнение годового плана добычи рыбы премирован ряд работников УТРФ. При задании по сельди в 239 тыс. ц фактически поймано 384,4 тыс. ц. К 1 декабря выпущено соленой и свежемороженой продукции больше на 192 тыс. ц, а ее сортность оказалась на 9,2 % выше установленной. Вознаграждения от 50 до 120 руб. получили: начальник флота П. И. Анода и его заместитель А. А. Демидов, заместитель начальника производственного отдела А. А. Губин, капитаны А. Ф. Мердов, Г. В. Мещеряков, М. А. Васильев, В. А. Громов, В. В. Пыжьянов, начальник флотилии А. И. Серга, тралмастер Н. Я. Кравченко, рыбные мастера К. Г. Семенов, В. В. Кривченко, А. С. Ющин, В. К. Гулаков, старший механик В. А. Кувик, инженер-технолог Р. А. Фогельгезанг и другие [45, л. 331].

В состав УТРФ по состоянию на 31 декабря 1961 г. входили 143 самоходных судна: один БМРТ; семь паровых траулеров; 24 СРТР, построенных в Хабаровске (первый из них — «Николай Вилков», сданный в 1958 г.); 48 СРТ разных типов, построенных в ГДР, Одессе и Хабаровске; пять плавбаз; семь поисковых судов — пять СРТ-300 и два РС-300 «Байкал» и «Балхаш». Транспортный флот включал 10 ТРС, 19 транспортных пароходов и теплоходов, шесть танкеров и три парусно-моторных шхуны. Специальный флот образовывали два спасателя, восемь буксиров, две учебных парусно-моторных баркентины, рейдовый пассажирский катер «Кристалл». Кроме этого имелись: несамоходный лихтер, 22 баржи различных

размеров и назначений, 12 вспомогательных буксирных катеров: «Встречный», «Вулкан», «Ветерок», «Громобой», «Грозовой», «Гейзер», «Зюйд-Вест», «Бурный», «Выстрел», «Голубь», «Снежок» и «Попутный», построенные на ПСРВ и в Китае в 1948—1951 гг. Катера имели 80-сильные двигатели «Букау-Вольф» и 3Д6 мощностью 150 л. с.

В течение года с Хабаровского ССЗ прибыли два новых СРТР и два ТРС — «Мильково» и «Паратунка», из Николаева пришел пока первый и единственный БМРТ «Браслав», из Польши — новейшая плавбаза «Советская Камчатка» [47, л. 6—11].

За год добыто 1 059 108 ц рыбы. Годовое государственное задание перевыполнено на 77 285 ц (105,6 %), выпуск товарной продукции возрос на 12,3 млн руб. План по валовой продукции выполнен на 122 %, по грузоперевозкам — на 112,8 %, при этом затраты на один рубль товарной продукции снижены на 7,2 %. Получено 6 489 тыс. руб. прибыли. Самого высокого вылова — 23 131 при задании 14 800 ц — добился экипаж СРТР «Крутогорово». Высокие результаты получены «Механиком Лесовым» (21 011 ц), «Коростенем» (19 784 ц), «Кичигой» (19 723 ц), «Кошегочеком» (19 252 ц).

«Вместе с тем УТРФ не обеспечило устранения в своей работе серьезных недостатков, отмеченных Камчатрыбпромом по итогам хозяйственно-финансовой деятельности за 1960 г. Руководством не использованы имеющиеся возможности и резервы, вследствие чего не добились необходимых результатов по многим показателям. План добычи по породам (за исключением сельди) не выполнен, недолов по морскому окуню составил 83,5 тыс. ц». Признано недостаточным распространение методов работы передовиков, в результате чего 20 экипажей, в том числе «Кречета», «Каюма», «Алупки» и «Колымы», с заданиями по вылову не справились. «Вследствие низкого уровня технической эксплуатации судов в районе промысла и значительных непроизводительных простоев в порту в 1961 г. вместо 52,2 единиц промыслового флота в эксплуатации фактически находилось 44,3» [32, л. 55; 48, № 4].

Флотский СРЗ «Фреза» выполнил свою производственную программу на 107,8 %, в том числе по плановому ремонту — на 87,9, по межрейсовому — на 397,5, а по «прочим работам и услугам» — на 87,7 %. «Таким образом, перевыполнение плана достигнуто за счет увеличения объемов межрейсового ремонта в четыре раза против плана, то есть по работам, наименее контролируемым заказчиками». За год досрочно завершены работы на 24, в сроки, предусмотренные

графиком, — на 43, и с опозданием — на 41 судне. Общая потеря времени составила 48 суток. Качество ремонта не всегда отвечало предъявляемым требованиям, при этом многочисленные случаи брака и потерь в отчетности завода отражены не были.

Производительность труда рабочих не достигла уровня, обеспечивающего перевыполнение программы, она выросла, но лишь за счет увеличения численности людей и применения сверхурочных работ (по плану 613, фактически 652 чел.). В течение года отмечено 265 прогулов без уважительных причин, потери от травматизма составили 506 рабочих дней. Крайне неудовлетворительно было поставлено хранение и расходование материалов. Так, в июле при передаче склада выявлены крупные недостачи. По результатам проверки дополнительно списано материалов на сумму 136 тыс. руб., как израсходованных ранее на производство. При плановой нулевой рентабельности за год получено 133 тыс. руб. убытков как следствие превышения себестоимости продукции [49, л. 117—118].

В области совершенствования судоремонта принято предложение ПСРВ об увеличении межремонтных периодов двигателей траулеров. Проводившийся ранее в течение года трехкратный межрейсовый ремонт решено сократить до одного раза, «который должен производиться силами судовых команд без захода в порт». Решено распространить новый метод увеличенного междурейсового периода от 2 300 до 2 500 часов на десять СРТ, в том числе «Альбатрос», «Красное знамя», «Кострома», «Кунжик» и другие. «От внедрения мероприятия... только на десяти указанных судах будет создана экономия в 254 судосуток, что составляет 1 219 тыс. руб.» [50, л. 121—122].

1962

1 января образовано домоуправление флота № 8 с жильем, расположенным на 4-м километре. Оно выделено из состава домоуправления № 3, в который, помимо названного, входил и жилфонд на 75-м участке, «что в связи с большой территориальной разобщенностью усложняет эксплуатацию и обслуживание» [51, л. 26].

Ловившие в районе островов Прибылова камбалу СРТ «Орел» и «40 лет ВЛКСМ» следовали с тралами в опасной близости. В 16.40 старший помощник капитана СРТ «40 лет ВЛКСМ» решил повернуть вправо с тем, чтобы корма «Орла» прошла по левому борту. Но из-за близости судов и наличия за бортом трала маневр не удался, «40 лет ВЛКСМ» ударил форштевнем в носовую шлюпбалку левого борта «Орла», выведя ее из строя [52, л. 7].

2 января объявлен комсомольско-молодежным экипаж СРТ «Кумроч» [53, л. 288].

4 января КРП установил задание флоту — выпустить в 1962 г. 100 тыс. банок сельди специального баночного посола (в пятикилограммовых банках). Прошлогодний опыт работы ТХС «Орион» выявил существенные недостатки в организации технологического процесса, слабую механизацию производства, низкое качество банки, выпускаемой ПЖБФ (забракованы 674 из 13 700 полученных банок, или 4,9 %). Теперь вкуснейшую селедку намечали выпускать на БМРТ и четырех ТХС, а в обработку направлять только рыбу, пойманную кошельками и дрифтерными сетями. Все процессы — мойка, наполнение, подача в цех (трюм) и подъем оттуда банок — механизировались. Конструкция закаточного станка, «приняв во внимание несовершенную работу первых образцов, низкое качество закаточных роликов», дорабатывалась на ПСРМЗ. К 1 июля их следовало собрать 30 шт. [54, л. 4—5].

5 января создана комиссия по руководству поисками и расследованием причин кораблекрушения СРТ «Ключевской». Принятые оперативные меры по его поиску по состоянию на этот день никаких результатов не дали. В комиссию вошли главный капитан КРП А. Н. Баглай, заместитель начальника УТРФ П. А. Демидов, капитан ПМРП П. П. Кузнецов, возглавил ее заместитель начальника КРП М. Т. Старшинов [54, л. 7]. Кроме нее расследованием занималась Дальгосрыбфлотинспекция (ДГРФИ). Результаты их работы свелись к следующему. Приказ по управлению флота № 1434 от 18 декабря 1961 г. определил группу судов для совместного плавания из Петропавловска на промысел в юго-восточную часть Берингова моря. В ее состав вошли СРТ «Ключевской», «Капитан Закхеев», «Каменный» и «Юрий Гагарин». Флагманом группы назначен капитан «Ключевского» Ю. Д. Руднев. Но коллективный выход судов не состоялся. «Ключевской» и «Капитан Закхеев» отправились из Петропавловска утром 21 декабря. Они не выполнили распоряжение о заходе в бухту Моржовую, где должны были ждать подхода остальных траулеров, а сразу последовали к островам Прибылова. Два оставшихся СРТ ушли 22 декабря в разное время. Суда двигались автономно, при этом расстояние между ними превышало две сотни миль. По донесениям капитана «Ключевского», 24—26 декабря суда следовали при встречном шторме силой от девяти до одиннадцати баллов. Затем ветер стал постепенно стихать и к 31 декабря ослаб до пяти-шести баллов. С 28 декабря из-за значительного понижения температуры воздуха

началось интенсивное обмерзание судов. По словам капитана СРТ «Юрий Гагарин», для околки льда ежесуточно объявлялись два аврала. За двенадцать часов на палубе, надстройках и такелаже нарастало более двадцати тонн льда. 30 декабря на капитанском часе с «Ключевского» подтвердили факт обмерзания. 31 декабря с него сообщили, что находятся примерно в 68 милях к западу от острова Св. Павла (США). Здесь дул шестибалльный северо-восточный ветер при умеренном волнении моря. После этого сообщения «Ключевской» на связь больше не выходил. Только 3 января 1962 г., через три дня после прекращения связи, начальник рыболовной флотилии КРП распорядился приступить к его поискам. В них принимали участие полтора десятка судов, безуспешно обследовавших с моря побережье островов Прибылова и примыкающий к ним район моря. Не обнаружили «Ключевский» и корабли Камчатской военной флотилии, искавшие при помощи гидроакустических приборов. Учитывая, что до прекращения радиосвязи судно находилось в районе, примыкавшем к побережью США, правительство СССР обратилось по дипломатическим каналам в Вашингтон с просьбой выяснить какие-либо данные о судьбе траулера и его экипажа. 7 января 1962 г. Госдепартамент США сообщил, что район островов Прибылова осматривали три самолета, но никаких следов судна они не обнаружили. 8—9 января в радиусе 30 миль от места нахождения судна, указанного капитаном в последнем сообщении, советские суда подобрали некоторые предметы судового снабжения и бочку с остатками растительного масла и направили их в Петропавловск на экспертизу. Здесь их опознал бывший старший помощник капитана «Ключевского», работавший на нем с 1959 по 1961 г. 27 января 1962 г. аварийная комиссия пришла к выводу, что наиболее вероятной причиной пропажи судна без вести явилось сильное обледенение с потерей остойчивости, приведшее к опрокидыванию судна. Одновременно комиссия отметила, что она «не может утверждать, что обледенение является единственной возможной причиной гибели судна, учитывая, что СРТ находился в это время в наиболее благоприятных навигационных условиях (ослабления ветра и зыби), и ранее гибели судов от обледенения в этом районе не наблюдалось». Вместе с траулером погиб экипаж из 23 чел. [54, л. 219—221; 55, л. 7—16].

18 января опубликованы социалистические обязательства УТРФ на начавшийся 1962 г.: «Мы будем бороться за вылов 1 150 000 ц рыбы, за изготовление 800 тралов, за изготовление 15 000 дрифтерных сетей, за 12 000 бочкоцентнеров заливной тары, за перера-

ботку 5 000 т груза сверх плана, за 106 000 банок сельди спецпосола, за рентабельность транспортного флота, за высококачественный ремонт судов» [48, № 7].

19 января «при наступлении морозов» деформировался котелок и лопнуло стекло компаса на СРТ «Каменный». Сдававший судно 27 сентября 1961 г. исполняющий обязанности капитана «не заявил, что котелок главного компаса залит водой, а у путевого компаса жидкость разбавлена водой» [53, л. 262].

Обнародованы меры по борьбе с аварийностью, разработанные комиссией при парткоме флота. Среди них предложения: не планировать работу флота в районе островов Прибылова в октябре-ноябре, так как в это время там преобладают штормовые погоды, и нахождение судов нерентабельно; категорически запретить швартовки под командой младших штурманов, руководить ими должен лично капитан, а при его отсутствии — старший помощник; предусмотреть на судах наибольшее количество предохранительных устройств по отводу дрифтерных сетей от гребных винтов и прочее [53, л. 266].

20 января в район промысла прибыл БМРТ «Браслав». Первые пробные траления оказались неудачными, но их причины быстро выявили и устранили. 22-го числа начался промысел сельди, за два траления выловили 100 ц. Обнаружилось много неполадок: плохо работала неосвоенная поисковая аппаратура и навигационные приборы. Не смогли наладить своими силами нормальное действие холодильных установок, поэтому удавалось морозить в сутки всего по 10 т. На помощь пришли коллеги-приморцы с однотипного БМРТ «Арсеньев», вначале с советами по радио, а затем прислав своих флагманских рефмеханика и технолога. Они в течение пяти суток помогали браславцам преодолеть сложности нового для них дела. К 5 февраля морозилки и туковарка заработали как надо, их производительность значительно повысилась. Браславцы благодарили поступивших «по-коммунистически» коллег. Теперь, по словам предсудкома В. Шапошникова, экипаж был полон решимости в срок справиться с заданием на первый квартал. Он заступил на трудовую вахту в честь выборов в Верховный Совет СССР, на общем собрании обсудил и принял социалистические обязательства, дал слово ко дню выборов (18 марта) добыть и обработать 15 000 ц, а до конца квартала дать 18 500 ц продукции и на 5 % выше плановой сортности. Ко дню же открытия очередного пленума ЦК КПСС экипаж решил выполнить квартальную программу по выпуску сельди спецпосола

в количестве 7 500 банок. Браславцы известили общественность, что вступили в борьбу за звание экипажа коммунистического труда [48, № 15].

21 января капитан СРТ «Кременчуг» О. В. Гернет радировал о выполнении плана первого месяца четвертого года семилетки. При задании 1 200 поймано и сдано на приемные базы 1 231 ц сельди. Плановая сортность повышена на 8 %. «Это наш первый трудовой подарок предстоящему XIV съезду ВЛКСМ». В этот же день сдачей 787 ц камбалы месячный план на 125 % выполнил коллектив СРТ «Полярник» (капитан Н. Замятин) [48, № 10].

22 января при оформлении отхода СРТ «Курган» в район островов Прибылова наряд погранзаставы по заведенному порядку предупредил весь экипаж и администрацию, чтобы все посторонние лица покинули борт судна. «Однако радист Б. не принял мер для удаления со своей каюты находящейся у него посторонней женщины К., а спрятал ее в рундуке и пытался провезти без оформления в судовой роли в район промысла, чем грубо нарушил пограничный режим. Более того, Б. в это время на судне находился в нетрезвом состоянии и на требование пограничников и капитана сказать, где спрятана женщина, отвечать отказался и вел себя крайне развязано, что несовместимо со званием советского моряка». После длительных розысков даму обнаружили «в рундуке» и «удалили», а радиста сняли и заменили. Судно простояло сутки. Радист и женщина, оказавшаяся обработчицей «Ламута», лишены «права работать на судах флота УТРФ», а с первого еще и взыскана треть месячной зарплаты в счет погашения нанесенного убытка. Дано указание устроить их на береговую работу и «довести до сведения комитета ВЛКСМ УТРФ о неправильном поведении в пограничной зоне комсомольца — радиста т. Б.» [51, л. 78—79].

Вечером на «Кротоне», державшем курс в район промысла к островам Прибылова, состоялся «вечер памяти вождя мирового пролетариата В. И. Ленина». Свободные от вахты моряки собрались в кают-компании. Старший механик Иван Петрович Ефремов провел с ними беседу «о роли Владимира Ильича Ленина в возникновении и развитии советской науки, в которой использовал материалы из воспоминаний старейших коммунистов-ученых». Активное участие в беседе приняли второй механик Николай Гиренко, помощник тралмастера Василий Кенийз, рыбмастер Леонид Иванович Бакалов, матрос Александр Денисов. После беседы моряки посмотрели кинофильм [48, № 10].

23 января по приказу ГДВРП от 27 ноября 1961 г. № 426 «Об организации отряда спасательных судов» начальнику УТРФ приказано передать на баланс Приморрыбпрома буксиры «Стерегущий» и «Бдительный» [54, л. 124].

24 января РС-300 «Балхаш» стоял у борта ПМ-1117. В 10.30 бригада рабочих плавмастерской начала ремонт магистрали парового отопления в носовой части сейнера. В 15.54 вахтенный матрос «Балхаша» увидел клубы дыма, выходившие из тамбучины. Сразу же была объявлена пожарная тревога, возгорание ликвидировали в 17.10, после прибытия пожарных команд города и порта, «которые с помощью кислородных масок смогли проникнуть к очагу». Огнем флоту причинен ущерб в 3 698 руб. 29 коп. [49, л. 15].

26 января, приняв во Владивостоке груз для ПМРП и БМЭ, вышла в море новая плавбаза «Советская Камчатка». До Петропавловска она дошла за шесть с половиной суток при встречном ветре силой до десяти баллов. Встречали плавбазу в порту 2 февраля. Во время перехода вечерами свободные от вахты моряки собирались в читальном зале, где имелись журналы, шахматы, шашки, работала библиотека. Здесь с 28 января действовал агитпункт, им заведовал радиооператор Павел Григорьевич Дьяков, было налажено ежедневное дежурство агитаторов. Для экипажа прочитали лекцию «XXII съезд КПСС о национально-освободительном движении». Редколлегия выпустила первый номер стенной сатирической газеты «Швабра». Во время перехода прошло собрание. О коммунистическом отношении к порученной работе, о соблюдении правил социалистического общежития на нем говорили боцман Александр Дмитриевич Мартынов и кок Андрей Степанович Мороз. Они призвали моряков включиться в борьбу за звание экипажа коммунистического труда. Вскоре судну предстояло отправиться в район промысла [48, № 15].

30 января в 15.00 СРТ «Серпухов» на промысле камбалы в восточной части Берингова моря при постановке трала вытравил ваера на опасном расстоянии от «Кречета», чем «пересыпал» ему снасти. При выборке кормовая доска «Кречета» оказалась под ваером «Серпухова», «который имел нагрузку от трала и неравномерного дрейфа судов от крепкого ветра и крупного волнения моря». Старший помощник капитана «Кречета», не учтя сложившейся обстановки, решил освободиться от чужого ваера с помощью шкентеля, проходившего через блок штаг-карнака, развернув доску. В 16.30 при выборке шкентеля траловой лебедкой крепление такелажа

грот-мачты не выдержало, мачта сломалась по сварному шву. При ее падении вышла из строя радиолокационная станция «Створ». На восстановление повреждений потрачены трое суток и 4 000 руб. [49, л. 81].

1 февраля ночью, как результат слабого несения вахтенной службы, «путем взлома из кладовой плавбазы "Ламут" грузчиками Владивостокского рыбного порта была похищена спецодежда на общую сумму 268 руб. 50 коп.» [51, л. 66].

2 февраля решено перевести РС-300 «Байкал» и «Балхаш» с поисковой работы на лов. Промысловая разведка КРП использовала их только в ограниченный период лова жирующей сельди в Олюторском заливе в течение двух месяцев, а остальное время сейнеры простаивали. Отправка их на другие поисковые работы эффекта не дала ввиду ограниченного радиуса действия и других особенностей этого типа судов. В то же время использование РС-300 на лове давало высокие производственные показатели: сейнеры нередко брали больше СРТ [54, л. 151].

3 февраля избиратели УТРФ собрались в Доме политического просвещения для того, чтобы выдвинуть кандидатами в депутаты Верховного Совета СССР самого товарища Н. С. Хрущева, председателя Совета Министров РСФСР товарища Д. С. Полянского, и своего товарища, как в прямом, так и в переносном смысле, капитана-директора пребывавшего на промысле БМРТ «Браслав» Н. В. Сотникова [48, № 15].

4 февраля на «Кречете» (капитан Ф. Е. Момонов), попавшем в БМЭ в сложную ледовую обстановку, было обнаружено рассогласование показаний аксиометра с положением сектора руля на 17 градусов. Несмотря на плохую управляемость судно продолжало ловить до очередной постановки на ремонт, то есть до 5 мая, и самостоятельно прибыло в Петропавловск. Данный случай признан ледовым повреждением, вины командования судна не усмотрено [53, л. 43].

7 февраля база Большая Океанская реорганизована в хозрасчетный рыбозавод «Океанский» [54, л. 155].

6 февраля в 14.35 после текущего ремонта на СРТ «Алушта» вспыхнула вторичная коммутация главного распределительного щита. Выяснилось, что там «на всех фидерах потребителей электроэнергии установлены не штатные плавкие вставки, а самодельные медные проволочки на ток срабатывания от 40 до 100 ампер (вместо 15—35)... Контактные соединения вторичной коммутации сильно ослаблены, то есть в процессе эксплуатации и ремонта ни

разу не обжимались». Стоимость повторного ремонта щита составила 1 400 руб. Старший механик за халатность разжалован в третьи, с него удержан месячный оклад, электромотористу объявлены строгий выговор и взыскание трети оклада [56, л. 34].

11 февраля экипаж «Браслава» за четыре траления поднял более 400 ц сельди. У островов Прибылова погожие дни были редкостью, но промысел не прекращался. В этот день отличились траловый мастер Пащенко, матросы Пудульс, Галицкий и Бригадиров. На морозке рыбы хорошо действовала бригада мастера Морозова. Если совсем недавно камеры загружались за четыре-пять часов, то в этот день их забили за два часа с четвертью. В этом была большая заслуга укладчиков Степанова, Кривенко, Бутрака и Соловьева. На укладке банок пресервов специального посола первенство держала обработчица Касимова, дававшая более сотни штук за смену. На этот день при квартальном плане выпуска 7 500 было сделано уже 4 300, заморожено 2 500 ц, изготовлено 105 ц кормовой муки и 4 т технического жира [48, № 20].

16 февраля плавбаза «Орочон» (капитан-директор А. Р. Янсон), находившаяся в сельдяной экспедиции в районе островов Прибылова, следуя переменными ходами, вошла в лед. Несмотря на то, что ударов льдин не было отмечено, в 09.20 осмотром с правого борта в районе форштевня обнаружена пробоина, заделанная временными средствами. В ходе грузовых работ плавбаза имела разные осадки штевней и, несмотря на поддерживаемый дифферент на корму, бронзовый гребной винт диаметром пять с половиной метров получил повреждение: две лопасти были сломаны на 200 мм, две погнуты. Случай классифицирован как ледовый, вины командования судна не усмотрено [53, л. 49].

17 февраля в соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР от 18 декабря 1961 г. и приказом ГВДРП от 17 января 1962 г. подведомственная КРП ПСРВ впредь именовалась как «Петропавловская судоверфь им. В. И. Ленина» [54, л. 164].

20 февраля СРТ «Кичига» (капитан В. Е. Кривошеев), будучи зажат во льдах в районе островов Прибылова, договорился с капитаном СРТ «Северянин» выбираться из затора совместными усилиями. В 15.50 «Северянин» уперся своим форштевнем в корму «Кичиги». Под форштевень подложили кранцы, завели швартовы. Толкаемый в корму траулер начал пробиваться в разряженный лед, выйдя в него в 21.50. Здесь на зыби «Северянин» форштевнем ударил в корму «Кичиги», смял и разбил кормовой иллюминатор.

Случившееся оценено как аварийное ледовое происшествие, убытки в 115 руб. отнесены за счет УТРФ [57, л. 204].

1 марта утвержден порядок расчетов за кинообслуживание судов. Ответственность за сохранность пленок и их своевременный возврат Камчатской областной конторе кинопроката возложен на капитанов. Фильмы от конторы получали по доверенности, выдаваемой капитаном. При этом получившее ее лицо прибывало в бухгалтерию флота, где вносило в кассу стоимость проката из расчета 20 коп. с члена экипажа за каждый заявленный фильм. На внесенную сумму касса выдавала погашенные билеты, которые следовало вручать морякам. После продажи билетов бухгалтер писал на доверенности: «Продано билетов на сумму... из расчета... фильмов... человек», затем бумагу подписывал главбух и скреплял ее печатью. Все эти операции проводились только при наличии и по предъявлению абонементной книжки и «при условии подтверждения судном наличия фильмов, подлежащих сдаче кинопрокату». При недостаче лент разрешение на выдачу новых давалось только после предъявления справки кинопроката об оплате их стоимости [49, л. 4]. Это решение стало результатом претензии прокатчиков к управлению флота на 5 211 руб. за несданные ленты. Для наведения порядка в этом деле создана комиссия под руководством начальника производственного отдела И. Г. Медведева [49, л. 23].

2 марта признана удовлетворительной хозяйственно-финансовая деятельность Владивостокского морского агентства за 1961 г. В течение прошлого года оно выполняло оперативные задания не только УТРФ, но и КРП, добилось «полного покрытия затрат на содержание доходами от выполненных услуг и имеет, кроме того, 1,3 тыс. руб. прибыли» [49, л. 1]. Этим хорошо трудившимся коллективом много лет руководил С. Г. Гинер.

3 марта комсомольский актив УТРФ решил взять шефство над освоением выпуска новой продукции — сельди баночного посола на ТХС «Мизар», «Орион», «Плутон» и «Юпитер». Отныне эти суда именовались комсомольско-молодежными [51, л. 20].

7 марта принято на баланс прибывшее в Петропавловск еще 19 февраля ТРС «Коряки», построенное в Хабаровске. «Основные данные по судну: длина 51,89, ширина 8, высота борта 3,49 м, водоизмещение 725 т, грузоподъемность 200 т, заводской № 920, главный двигатель 4ДР 30/50 мощностью 400 л. с., холодильная установка — аммиачный компрессор типа АВ-75, 2 шт., производительностью каждый при 480 об/мин и температуре испарения минус 10 °С 75 000 ккал/ч» [51, л. 43].

8 марта для обмена опытом, изучения организации и планирования активного промысла и обработки сельди, окуня, трески в Мурманск, Калининград, Ригу и Клайпеду командированы старший инженер добычи Ф. С. Афанасьев и инженер-технолог В. Г. Богданов [51, л. 39].

9 марта в район промысла к островам Прибылова для оказания помощи в налаживании работы судовых механизмов на месяц выехал начальник МСС В. Д. Романов [51, л. 50].

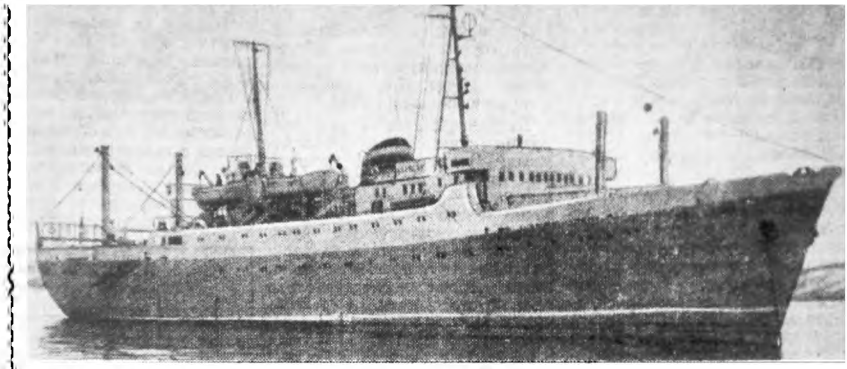
11 марта БМРТ «Браслав» во время швартовки в условиях ледовой обстановки, при пятибалльном ветре и средней зыби к лежавшей в дрейфе плавбазе «Ламут» навалил на левый борт ее средней и кормовой надстройки. Швартовка усложнялась тем, что на бакштове у плавбазы находился аварийный СРТ, помешавший выполнению маневров. Правда, и «швартовка для пересадки двух пассажиров не вызывалась необходимостью, она могла быть осуществлена в крайнем случае с помощью СРТ» [52, л. 6].

12 марта СРТ «Серпухов» (капитан А. Ш. Железняк), ловивший камбалу в юго-восточной части Берингова моря, зацепил трал СРТ «Кошегочек». Этот зацеп быстро ликвидировали, но вскоре произошел еще один — на сей раз с СРТ «Нарым». В 18.55 «Серпухов», продолжая освобождать тралы, навалил кормой на левый борт «Кошегочека», «нанес вмятину... и сдвинул стол в кают-компании» [57, л. 29].

15 марта ГДВРП издал приказ № 85 «О введении в действие устава службы на судах ФРП». Подобный приказ издан и по КРП: «Всему плавсоставу в месячный срок изучить устав и сдать зачет. Зачеты от комсостава на судах принимают капитаны, от остальных членов экипажей зачеты принимаются старшим помощником капитана и старшим механиком... Ранее изданный устав... изъять и уничтожить». Сами капитаны сдавали зачеты начальнику морской инспекции. Все это следовало завершить до 1 июня. Новый устав введен действие приказом по флоту № 430 от 6 апреля [53, л. 19; 58, л. 181].

20 марта заместитель редактора газеты «За высокие уловы» Александр Сергеевич Козюлин отправился в БМЭ для освещения работы судов экспедиции и обобщения опыта, накопленного передовыми экипажами [51, л. 85].

23 марта Петропавловская нотариальная контора признала умершей повара СРТ «Ключевской» Валентину Даниловну Колтун. В отношении остальных членов экипажа такое решение 28 июня принял Петропавловский городский суд [52, л. 109].



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ

ЗА ВЫСОКИЕ УЛОВЫ

Орган парткома, базового комитета профсоюза и управления тралового и рефрижераторного флота Камчатрыбпрома.

Год изд. X. ВТОРНИК, 19 ДЕКАБРЯ 1961 г. № 128 (943).

Промысловый флот УТРФ пополнился большим морозильным рыболовным траулером «Браслав».

На судне, которое по праву названо флагманом, имеются механический, разделочный, консервный, жиротопный, туковый цехи и морозильные установки.

Капитаном нового траулера назначен делегат XXII съезда КПСС Н. В. Сотников.

Газетное сообщение о прибытии первого БМРТ «Браслав»

Капитан Г. Я. Влазнев, 1962 г.

Капитан В. М. Михайлов, 1962 г.

Капитан траулера «Коростень» Виктор Афанасьевич Локтев.

Капитан траулера «Космос» Леонид Константинович Баранов.

Капитан траулера «40 лет ВЛКСМ» Григорий Игнатьевич Журба.

Старший помощник капитана траулера «Семипалатинск» Ф. С. Кабанов.

Портреты передовых моряков, участников первого рыбацкого слета, из газеты «Камчатская правда» за 17 октября 1962 г.

Зима в Авачинской губе, 1963 г. Фото Е. Акатьева
(из фондов ГАКК)

Промысловый флот у берегов Восточной Камчатки,
октябрь 1963 г. (из фондов ГАКК)

Первенец большого океанского флота Камчатки — БМРТ «Браслав» встречают в Петропавловске, 1962 г.

На борту «Браслава» очередной улов, 1962 г.
Фото В. М. Иваницкого (из фондов ГАКК)

По приказу ГДВРП освобожден от обязанностей начальника морской инспекции Павел Александрович Рязанов. Он назначен капитаном «с предоставлением отпуска» [53, л. 57].

29 марта присвоены звания комсомольско-молодежных экипажам СТР «Орел», «Каменный», «Канск», «Кавача» [49, л. 162].

1 апреля на СРТ «Курган», ловившем на Крутогоровской банке, на вахте старшего помощника капитана в присутствии на ходовом мостике командира потеряно промысловое вооружение стоимостью 3 584 руб. 10 коп. Судно шло с тралом в тяжелом льду, «во время маневрирования при уклонении с курса вправо трал с ваерами оказался обрубленным винтом» [53, л. 258].

2 апреля рапортовали о досрочном выполнении годовой программы рыбаки комсомольско-молодежного СРТР «Командор» под командованием Г. В. Мещерякова. Получается, что годовой план на ценной рыбе — сельди — был выполнен всего за три месяца! 23 апреля судно торжественно встречали в Петропавловске. Митинг открыл секретарь парткома флота Д. И. Качин. Он предоставил слово начальнику управления П. И. Аноде: «Сегодня мы встречаем героев семилетки. Вместо 11 400 они добыли и сдали 12 428 ц высококачественной сельди. Но экипаж решил не довольствоваться достигнутым. Он решил вместо 150 суток затратить на ремонт всего лишь 45, отремонтировать главный и вспомогательный двигатели своими силами и до конца года взять еще один план — план пятого года семилетки». Наиболее отличившимся — матросам Свиридовскому, Булыгину, помощнику тралмастера Галиеву, второму штурману Паранькину и другим — вручают почетные грамоты. Теперь пришло время заключить в объятия родных. Звучит детский голос: «Папа приехал!» [48, № 50].

3 апреля на СРТ «Клин» (капитан М. М. Гусаров), находившемся в сельдяной экспедиции и шедшем в тяжелом льду к плавбазе «Орочон», обнаружили, что судно не слушается руля. Водолазы спасателя «Бдительный» нашли тяжелое повреждение рулевого устройства. Траулер на буксире танкера «Максим Горький» проследовал в Петропавловск, где 18 апреля был поставлен в док для ремонта [57, л. 151].

17 апреля морской буксир «Прилив», прибывший в бухту Иматра с командой для плавбазы «Комсомолец Арктики», обнаружил, что она затонула. Для выяснения причин этого 21 апреля создана комиссия КРП под руководством М. Т. Старшинова [58, л. 209]. Старый пароход лежал на глубине 25 м. «Убытки от гибели судна составляют только гибель материалов и инвентаря, погибших

вместе с судном, на сумму 22 576,4 руб.». В апреле 1961 г. его отбуксировали в бухту Иматра, где в путину оно принимало и обрабатывало сельдь. В ноябре 1961 г. его законсервировали на месте, а ввиду навигационной недоступности бухты зимой и невозможности подвоза снабжения и оказания помощи экипажу (населенных пунктов здесь не имелось), людей с него решили снять. При консервации удалили всю воду из балластных танков и льял, разобрали трубопроводы. 7 ноября 1961 г. экипаж отправился в Петропавловск, а на месте остались три человека «на период стоянки в бухте Иматра других судов, с проживанием на плавбазе "Эскимос"». А когда «Эскимос» тоже ушел в Петропавловск, пароход остался совсем без присмотра. В декабре 1961 г. его осмотрели с «Кишинева», в январе 1962 г. — со спасателя «Бдительный», причем отметили, что тот находится в прежнем состоянии и «только в январе положение судна немного изменилось» (имелся крен на левый борт восемь градусов). 27 марта судно обследовано с самолета и «найдено в прежнем состоянии» [59, л. 29—30]. «Причиной потопления парохода "Комсомолец Арктики" послужило, по всей вероятности, постепенное заполнение забортной водой одного или нескольких отсеков через поврежденную льдом слабую наружную обшивку, а также водой через водотечную палубу от таяния огромной массы снега, скопившейся за зиму на верхних палубах. Значительное количество воды, сместившись в сторону пониженного борта, увеличило крен, судно легло бортовыми иллюминаторами на лед, стекла были продавлены, и устремившаяся внутрь вода вместе с большими весовыми нагрузками (снегом на верхних палубах) завершили опрокидывание судна». Виновных в этом не усмотрели [59, л. 31].

20 апреля с учетом того факта, что на производственных судах отсутствовали прикрепленные кадры (заведующие производствами и лабораториями, рыбмастера), что отрицательно влияло на качество продукции, таковые закреплялись в «нижеследующем составе»: на «Ламуте» — завпроизводством П. А. Уйманов, завлабораторией Р. А. Ременчик, мастера Калинин, Матаев, Горбунова, Ключников; на «Орочоне» — завпроизводством П. И. Шевкунов, завлабораторией Рубанюк, мастера Г. И. Камордин, Д. И. Немцев, Бурень, Анаприюк, Пуринш; на «Эскимосе» — завпрозводством Л. И. Бальшан, завлабораторией Короленко, мастера Попов, Н. И. Бугаков, П. Г. Подгорный, Смаковский, на «Анатолии Серове» — завпроизводством Уляхин, завлабораторией Шпаковская, мастера Бакаулин, Осипенко, Павленец, В. Е. Шмелева [57, л. 164].

22 апреля исполнилось двадцать лет со дня организации ПКМУ (до 1952 г. морской рыбопромышленный техникум). В адрес этой кузницы рыбацких кадров пришло множество теплых поздравлений, в частности от его выпускников, трудившихся на первом камчатском БМРТ «Браслав», — капитана-директора Сотникова, штурманов Гаврилова и Грекова, механиков Шаврина и Саломатина, матросов Бараболина, Сухоева, Подкопаева, Зиневича, мотористов Ващенко, Валькова и Мищенко: «Мы, бывшие курсанты мореходного училища, ныне члены комсомольско-молодежного экипажа, поздравляем командование, коллектив преподавателей и курсантов с юбилеем, желаем хорошего здоровья, успехов в работе и учебе. Желаем, чтобы в дальнейшем наше училище выпускало достойную смену старшему поколению — активных строителей коммунизма». За время работы училища для флота подготовлено свыше тысячи специалистов, в том числе и такие известные на флоте люди, как старшие механики Г. А. Амяга и Н. М. Трякин, капитаны В. И. Напреенко, А. Р. Янсон, В. Е. Кривошеев и другие [48, № 44].

23 апреля объявлен комсомольско-молодежным экипаж СРТ «Коряк». Решение об этом флотский комитет ВЛКСМ принял 10 апреля [53, л. 101].

29 апреля премирован коллектив плавбазы «Орочон», успешно завершивший выполнение «периодной нормы» выработки сельди-полуфабриката с 23 января по 22 апреля на 138,4 %. Руководящий состав судна: капитан-директор А. Р. Янсон, его первый помощник В. П. Белов, старший помощник И. Д. Михальчевский, старший механик В. С. Косаренко и заведующий производством П. И. Шевкунов [57, л. 185].

В честь наступающего Первомая за высокие производственные показатели и активное участие во всех проводимых общественных мероприятиях в Книгу почета флота занесены: старший помощник капитана СРТ «Раздол» Владимир Федорович Артемов, боцман плавбазы «Эскимос» Алексей Иосифович Баклаг, старший кочегар «Эскимоса» Василий Григорьевич Макаренко, тралмастер СРТ «Корф» Николай Степанович Брынцев, кочегар парохода «Барнаул» Иннокентий Григорьевич Ващенко и старший помощник капитана СРТ «Камбальный» Алексей Андреевич Музыченко. На Доску почета УТРФ помещены портреты боцмана парохода «Щорс» Петра Петровича Пряжникова, старшего мастера «Фрезы» Амвросия Петровича Заболотного, капитана СРТ «Крутогорово» Анатолия Федоровича Мердова, старшего механика СРТ «Кам-

чатская правда» Виктора Владимировича Бемма, тралмастера СРТ «Ястреб» Юрия Кузьмича Малыгина, капитана СРТ «Кременчуг» Олега Владимировича Гернета, капитана-директора БМРТ «Браслав» Николая Владимировича Сотникова, третьего механика СРТ «Каменный» Михаила Кирилловича Калева, тралмастера БМРТ «Браслав» Дмитрия Яковлевича Шитикова и других передовиков [57, л. 136—137].

3 мая заместителем начальника МСС назначен групповой механик Григорий Федорович Буйвол [57, л. 93].

7 мая в 21.15 СРТ «Кит» (капитан Ю. К. Гречушкин, вахтенный помощник В. Н. Кошель), подходя с подветренной стороны к танкеру «Памир», ударился об отдельно плавающую льдину, в результате чего баллер руля оказался свернут на десять градусов, а перо получило вмятину.

8 мая руководство КРП отметило неважную работу БМРТ «Браслав», не выполнившего четырехмесячного плана добычи. «Особенно неудовлетворительно траулер работал в апреле». В этом месяце «Браслав» взял около пяти тысяч центнеров, тогда как приморские однотипные суда — свыше десяти тысяч. «Руководство тралового флота не принимает должных мер по налаживанию работы первого на Камчатке БМРТ, что ведет к срыву выполнения этим судном не только годового задания, но и государственного плана» [60, л. 4].

Сдачей на рефрижератор 900 ц камбалы досрочно завершил выполнение годового плата добычи экипаж СРТ «Камбальный». Вместо 17 300 он поднял из морских глубин 17 420 ц. На общесудовом собрании моряки обсудили итоги своей работы, единодушно решили бороться за достижение еще больших результатов. Командование отметило работу людей судна, просило партком и базком о присвоении звания «Ударник коммунистического труда» тралмастеру Алексею Егоровичу Шкуратову, матросам Михаилу Григорьевичу Куренкову и Анатолию Филипповичу Григорьеву, боцману Владимиру Никитовичу Климовичу, мотористу Геннадию Васильевичу Морозу, повару Елене Ивановне Бурцевой [48, № 57]. Просьбу удовлетворили, чем пополнили славную армию тралфлотовских ударников.

11 мая в 20.00 СРТ «Кижуч» шел с тралом под управлением третьего помощника капитана в шестидесяти милях на северо-западе от острова Унимак при большом скоплении судов. Основным их ориентиром для нахождения камбальной банки была стоявшая на якоре японская плавбаза. «Кижуч» сблизился с ней, идя наперерез судам, также тянувшим тралы. «Обстановка еще более

усугублялась тем, что СРТ "Кижуч", имея трал с левого борта, не мог повернуть вправо, так как это грозило обрубить или намотать ваера на гребной винт». В 20.30, приблизившись к плавбазе на опасное расстояние, штурман, пренебрегая уставными положениями, не вызвал капитана на мостик, решил самостоятельно выйти из затруднительного положения. В результате поворота вправо трал был потерян: гребной винт перерубил ваера на 400-метровой марке. Стоимость погибших снастей — 2 924 руб. [52, л. 221].

12 мая на плавбазах «Советская Камчатка» и «Ламут» введены должности пятых («пожарных») помощников капитанов с месячными должностными окладами 105 и 100 руб. соответственно. На работу их принимали при наличии письменного заключения пожарно-технической части территориального отряда КРП об их соответствии названным должностям [57, л. 69].

18 мая, в связи с производственной необходимостью, сельдяная группа судов в Беринговом море разбита на два отряда во главе с неосвобожденными флагманами: капитаном СРТР «Командор» Г. В. Мещеряковым и СРТ «Казбек» Н. М. Павлюком [57, л. 42].

Второй помощник капитана СРТР «Кременчуг», будучи на вахте нетрезвым, самовольно переставляя судно в ПМРП, навалил на водолазный бот, находившийся у борта теплохода «Корсаков». Этим «была поставлена под угрозу жизнь водолаза, работавшего под водой». Траулер к тому же оборвал стальной трос, на котором висел гребной винт теплохода. За день перед этим этот штурман, также при перешвартовке, навалил на этот же водолазный бот, а «по причине пьянства совершил несколько прогулов». На основании приказа начальника ДГРФИ лишен на год диплома на звание штурмана малого плавания [52, л. 32].

22 мая в ознаменование предстоящего в ноябре 1962 г. 45-летия Великой Октябрьской социалистической революции партком УТРФ учредил в многотиражке «За высокие уловы» «Книгу морской славы». В нее по представлению руководства флота намеревались заносить передовые экипажи судов, досрочно выполнивших годовые планы добычи и обработки рыбы, перевозки грузов и принятые социалистические обязательства в честь приближающейся годовщины [48, № 60].

23 мая третий помощник капитана «Алушты» получил в кассе УТРФ 3 800 руб. 66 коп. для выплаты членам экипажа. Из этой суммы он раздал морякам 1 000 руб., остальные присвоил, по чужому паспорту купил билет на самолет и попытался скрыться, но был задержан. Часть денег у него изъяли. Через два месяца,

23 июля, по приговору Петропавловского городского суда за хищение государственных средств злоумышленник получил восемь лет заключения в исправительно-трудовой колонии усиленного режима с взысканием причиненного ущерба [52, л. 141; 61, л. 22].

25 мая КРП распорядился продать СРТР «Камчатский пионер» и «Кубань», полученные флотом в 1962 г., Петропавловскому рыболовецкому колхозу им. В. И. Ленина [60, л. 48].

26 мая на СРТ «Кумроч» с теплохода «Приморск» после сортировки рыбы спускался по штормтрапу и выжидал удобного момента, чтобы спрыгнуть на палубу, двадцатилетний матрос Александр Нифонтович Куприщенко. В этот момент траулер подняла волна, прижавшая его к борту теплохода. Матрос был сдавлен между бортами, а после того, как они разошлись, упал в воду и сразу скрылся с ее поверхности [16, л. 365].

Капитан поискового траулера «Карага» Г. А. Нелепов рассказал общественности об открытом промысловом районе у острова Уналашка. «Несколько месяцев наше судно находилось в Тихом океане на поиске новых запасов окуня... Обнаружен новый район, где можно успешно вести промысел окуня судами типа СРТР-400. Штормовая погода наблюдалась редко и непродолжительное время. Грунт хороший, задевания редки, траления можно вести до двух часов. Лучшие курсы траления — вдоль изобат по течению, которое примерно меняется в 06 и 18 часов по петропавловскому времени. В темное время суток окунь отрывается от грунта до 30 м и хорошо фиксируется приборами, в светлое время — прижимается к грунту и тоже фиксируется приборами. В зимнее время окунь большими скоплениями наблюдался на глубинах от 290 до 320 м» [62, № 126]. Опыт «Караги» показал, что здесь можно брать большие уловы.

29 мая премирован экипаж СРТ «Крутой», с 14 ноября 1961 г. по 20 марта 1962 г. занимавшийся поисковыми работами в БМЭ. Траулер был закреплен за камбальной группой, которая при плане на первый квартале 803 тыс. ц добыла 834,5 тыс., или 104 %. «За плохую работу и совершение ряда прогулов лишить премии повара Долинского полностью» [57, л. 21].

30 мая прошло первое заседание совета капитанов, на которое пригласили наиболее опытных, заслуженных моряков, таких как капитаны-директоры плавбаз «Орочон» и «Ламут» Щербань и Заварин, капитан танкера «Иртыш» Губанов, СРТ «Кихчик» Картушин и другие. Идея его создания появилась в начале года после поездки работников управления в Калининград. Организационно

совет капитанов УТРФ был оформлен приказом по флоту № 610 от 15 мая 1962 г. Его основные задачи: укрепление дисциплины, повышение культуры судовождения, улучшение технического и санитарного состояния судов, выполнение установленных планов. Совет мог выносить решения о понижении в должности, накладывать административные взыскания, ходатайствовать перед ДГРФИ о временном лишении дипломов на срок от трех месяцев до года. Крайней мерой воздействия на нерадивых судоводителей считалось ходатайство перед базовым комитетом профсоюза и руководством флота об их увольнении. Председателем совета стал капитан-наставник Г. А. Козырев, секретарем — капитан-наставник Е. А. Петухов, членами назначались командиры судов, стоявших в порту, в числе не менее восьми. Всего в 1962 г. состоялось 10 заседаний, на которых рассмотрено 22 дела.

1 июня в стране правительственным решением значительно (в среднем на 30 %) повышены закупочные и одновременно розничные цены на ряд основных продуктов питания: мясо, масло, молоко. При этом заметно снижены тарифные ставки рабочих.

2 июня с целью ускорения ввода в строй рефрижераторных установок СРТР, находившихся на промысле окуня в районе островов Прибылова, и обеспечения их работы, в море отправились два слесаря-наладчика «Фрезы» с необходимым снабжением, расходными материалами и запчастями [52, л. 2].

5 июня для оказания помощи экипажам, промышлявшим окунь, к островам Прибылова на два месяца выехал мастер-наставник по обработке рыбы Вениамин Максимович Пахомов [56, л. 116].

7 июня опубликованы отзывы некоторых тралфлотовцев и членов их семей на недавнее решение о повышении цен. Сотрудница базкома, супруга известного капитана-промысловика, сказала: «В своем обращении ко всем трудящимся партия и правительство откровенно заявили, что повышение цен — явление нежелательное, но мы вынуждены временно пойти на это, так как дополнительные средства для резкого увеличения производства сельскохозяйственных продуктов нельзя взять за счет других отраслей промышленности. Я жена моряка... Экипаж судна успешно выполнил квартальный план добычи рыбы. Моряки прикладывают все силы, чтобы дать советским людям больше рыбных продуктов. Правильно поступила партия, повысив цены на продукты животноводства. Эти деньги пойдут на дальнейший подъем сельского хозяйства. Я уверена, что повышение цен — это дело временное». Одобрил это дело и врач плавбазы «Анатолий Серов», «ибо сделано это для

блага всего нашего народа» [48, № 67]. Но обрушившееся благо не было оценено, например, новочеркасскими рабочими, массово протестовавшими против резкого снижения уровня жизни. Их шествия 1 и 2 июня были разогнаны войсками, применившими оружие. Погибло 16 и было ранено 42 чел., позже семерых расстреляли по приговору суда за антисоветское выступление. Но об этих трагических событиях никаких официальных сведений не распространялось...

8 июня на СРТ «Кратер» стопором вожака убит помощник тралмастера Дмитрий Иванович Юдин. Он пытался спасти оборванный сильным волнением дрифтерный порядок [16, л. 365].

13 июня от работы до 1 июля с сохранением оплаты освобождены члены футбольной команды флота, в основном трудившиеся на «Фрезе». Основание: проведение соревнований на первенство города и кубок РСФСР [56, л. 10].

14 июня в 08.40 на СРТ «Кедровый» во время промысла окуня в районе островов Прибылова на гребной винт намоталось крыло трала. Очистка винта потребовала вмешательства спасателя «Декабрист» и заняла шестнадцать часов, простой траулера «выразился в сутки, при этом крыло трала пришло в негодность». Общий ущерб составил 1 176 руб. [52, л. 47].

18 июня премирован коллектив плавбазы «Ламут», успешно справившийся с планом первого квартала на 118, 6 %. Продукции первых сортов за это время дано выше нормы на 43,1 %. Премия в размере 40 % периодного оклада начислена руководящему составу судна: капитану-директору О. А. Заварину, его старшему помощнику В. И. Пермякову, второму помощнику Ю. И. Ромашкину, третьему помощнику Е. Д. Шолохову, помощнику по пожарно-технической части В. И. Панову, старшему механику М. С. Дулину и заведующему производством П. А. Уйманову. Правда, она тут же была урезана на 10 % капитану-директору и главному бухгалтеру Н. А. Зеленову «за систематическое непредоставление сведений о кредитуемых в банке остатках рыбопродукции» [56, л. 40].

25 июня наложено взыскание на бывшего старшего механика новой, еще не прибывшей, плавбазы «Чукотка». Его командировали в Польшу для получения судна. «Приняв все механизмы и устройства плавбазы от завода-строителя в хорошем состоянии, по приходу в порт Калининград отказался следовать в рейс по причине сомнений в нормальной работе рефустановки и обеспечения ею перевозки мороженой продукции». Не поставив в известность руководство флота, он самовольно сдал дела другому механику

и 16 июня вылетел в Петропавловск. «Вышеуказанный факт является грубым нарушением устава службы на судах флота и кладет позорное пятно на всех наших моряков» [52, л. 111].

30 июня заместитель начальника БМЭ Евгений Григорьевич Орел командирован в Мурманск на совещание актива рыбаков Северного бассейна для обмена опытом [56, л. 9].

Отмечено, что «в нашем флоте участились случаи, когда из-за халатного отношения к пиротехническим средствам, то есть плохого хранения, имеются хищения». Бывали и случаи их использования не по назначению. «Так, например, на СРТР "Николай Вилков" (капитан Алешкин П. Е.), находясь в море на промысле, в ночное время, когда судно лежало в дрейфе в течение одного часа по причине ремонта машины, сожгли 54 фальшфейера» [56, л. 7].

5 июля утверждены временные удельные нормы расхода «натурального» дизельного топлива промысловыми судами на текущий год. На один центнер выловленной в районе островов Прибылова сельди они составили, например, для: СРТ-300 — 27, СРТ-400 — 31, СРТР-400 — 32, СРТР-540 — 36 кг. При нахождении в ремонте и на отстое нормы равнялись, соответственно, 200, 319, 319 и 490 кг в сутки [52, л. 24].

6 июля групповой механик В. Е. Екимов переведен на должность флагманского и отправлен на плавбазу «Орочон» в район промысла Олюторской группы судов [52, л. 26].

10 июля вновь построенное здание общежития-гостиницы на 440 мест на 5-м километре Елизовского шоссе передано трестом «Камчатрыбстрой» на баланс УТРФ [60, л. 120].

С учетом все чаще отмечавшихся случаев длительных задержек судов в ремонте из-за отсутствия на «Фрезе» специализированных производств, недостаточной оснащенности участка по ремонту холодильных установок и отсутствия у дока участка для ремонта гребных винтов и рулей принято решение об «усилении производственной мощности» завода. Для этого его директору А. А. Скиндеру и главному инженеру Ю. П. Бородину приказано создать: до 20 августа — участок ремонта аккумуляторов в помещении пристройки кузницы, до 25 августа — участок вулканизации в помещении деревообрабатывающего цеха, выделив его легкими деревянными переборками, оборудование изготовить своими силами и подчинить участок отделу главного механика. До 30 августа «из имеющегося участка по ремонту холодильных установок» следовало создать цех, для чего «освободить контору отдела снабжения и соединить ее с участком дверью». Цех требо-

валось оборудовать малогабаритным токарным станком и электронагревательной печью для производства медницких работ [52, л. 180—181].

15 июля введено в строй общежитие-гостиница, недавно принятое от Камчатрыбстроя. Директором назначен Константин Иванович Красильников [52, л. 53].

Введена в действие временная инструкция о порядке обслуживания почтовой связью судов рыболовных флотилий, утвержденная Главным управлением рыбного хозяйства при Госплане СССР и Министерством связи СССР. Капитанам-директорам плавбаз «Советская Камчатка», «Ламут» и «Чукотка» предписано своими приказами назначить нештатных почтовых агентов и проследить за скорейшим заключением ими договоров с Петропавловской конторой связи. На остальных судах назначались уполномоченные по почтовой связи [52, л. 142].

31 июля в штаты отрядов промысловой флотилии введены две должности флагманских помполитов с месячными окладами в море 144, на берегу — 115 руб. [52, л. 144].

1 августа на «Кедровом», обсудив ход промысла в июле, решили принять повышенные обязательства: вместо 700 выловить в августе 2 500 ц. С этим призывом экипаж обратился ко всем морякам, бравшим окуня в Аляскинском заливе. Сами же моряки траулера напряженным трудом подкрепили свое слово: в первые дни августа они сдали 417 ц окуня, а 8-го числа, вооружив новый трал, добыли 100 ц. Призыв был услышан, суда окуневой экспедиции широко развернули борьбу за вылов в августе 2 500 ц на каждое судно. Темпы добычи росли изо дня в день. Первенствовали «Командор», «Кичига», «Каменный», «Кавача», не отставали «Кивак», «Ильичевск» и «Коряк» [48, № 97].

2 августа принято решение о закрытии старой флотской гостиницы на ул. Ленинской. Жильцов-«одиночек» из нее переводили в новую [52, л. 159].

8 августа из-за недостатка обученных специалистов и в связи с необходимостью повышать квалификацию поваров промысловых судов непосредственно в районе лова в штат флотилии введена должность флагманского повара-инструктора с окладом на промысле 103, вне него — 82,5 руб. [52, л. 175].

10 августа объявлена благодарность гидроакустику СРТ «Карага» Л. С. Миранцову, который, находясь на промысле, оказал бескорыстную помощь в ремонте поисковой аппаратуры БМРТ «Браслав». «Не считаясь со временем, за короткий срок привел в рабочее

состояние эхолоты и гидроакустическую станцию, чем способствовал нормальной работе судна» [52, л. 186].

11 августа снят с лова СРТ «Рыбновск»: давление масла в главном двигателе упало до недопустимо низкого. Расследование показало, что старший механик, окончив затягивать рамовый подшипник, оставил в картере два слесарных зубила. При пуске двигателя их погнуло и повредило перемычку блока цилиндров. Давление масла упало из-за больших зазоров в подшипниках, «что указывает на плохой контроль со стороны машинной команды и некачественный ремонт на СРЗ “Фреза”» [61, л. 138].

14 августа комсомольско-молодежный экипаж СРТ «Кавача» с гордостью сообщил о выполнении годового плана добычи в 16 500 ц. Эту трудовую победу он посвятил выдающемуся подвигу советских «соколов-космонавтов» Андрияна Николаева и Павла Поповича — групповому космическому полету, начавшемуся 12 августа, желал им его успешного завершения и благополучного возвращения на Землю, заявлял о своей решимости добиться новой победы в борьбе за выполнение социалистических обязательств [48, № 97].

17 августа премированы члены экипажа плавбазы «Советская Камчатка». В короткий срок силами ПСРВ и команды было установлено технологическое оборудование двух цехов для обработки сельди. По существующим нормативам на это требовалось 72 рабочих дня, но все работы завершились всего за 18, и плавбаза вышла на промысел. Отличившимся полагались 1 000 руб., выделенные в распоряжение капитана-директора. За активное участие в переоборудовании и своевременную подготовку документации премии получили и работники управления флота: начальник и инженер технического отдела В. А. Климов и Н. Г. Аржаев, конструктор «Фрезы» Б. С. Ямщиков, механик-наставник А. П. Желудков и групповой механик А. Е. Мамонтов [51, л. 209].

23 августа работники СРЗ «Фреза» бригадир В. Ф. Черемянский, прораб Е. И. Сергеев, мастер Ю. А. Дулисов, слесари В. С. Нароушвили и Г. И. Федотов объявлены «Лучшей творческой бригадой ГДВРП» с вручением премии в 100 руб. [61, л. 126].

24 августа для освещения работы Олюторской сельдяной экспедиции в командировку в бухту Иматра направлен литературный сотрудник газеты «За высокие уловы» Владимир Алексеевич Гуминский [52, л. 208].

26 августа лишен рабочего диплома на полгода старший механик СРТР «Кумроч», а второй механик на этот же срок разжалован в мотористы. В марте в БМЭ в машине потек сальник дейдвуда.

Флагманский механик распорядился задифферентовать судно для его набивки. Капитан, стармех и второй механик отказались выполнять «не только это распоряжение, но и отказались оказывать помощь в устранении течи, требуя отправку судна в порт». Флагманский механик вместе с рефмехаником вдвоем устранили течь. «Судно после этого продолжало производить лов и к концу рейса выполнило годовой план добычи рыбы». Попутно выяснилось, что стармех скрыл аварию вспомогательного двигателя [52, л. 245].

27 августа для испытания в условиях промысла сететрясновыборочной машины, изготовленной на «Фрезе» по предложению рационализаторов И. И. Рукаса и И. Г. Ломовцева, последний откомандировывался в море на двенадцатидневный срок. Машину следовало отправить на первом отходящем в район лова судне [52, л. 234].

28 августа в 16.30 «Казбек» при швартовке к левому борту «Коряка» для получения трала нанес последнему ряд повреждений: перебил малую деревянную стрелу и подорвал пять контрфорсов фальшборта в районе топливной цистерны. В самой цистерне образовалась трещина длиной 150 мм. «При наличии трещины... дизтопливо в количестве 20 т обводнилось и было выкатано за борт. Следует заметить, что экипаж СРТ “Коряк”... не исчерпал все возможности морской практики по заделке трещины в ватервейсе, чем не смогли предупредить гибель дизтоплива». Ущерб от утечки топлива определился в 82 руб. [61, л. 251].

29 августа БМРТ «Браслав» (капитан-директор Н. В. Сотников) стоял на швартовых у правого борта теплохода «Индигирка». В 10.00 траулер завершил перегруз рыбопродукции из носовых трюмов и отошел от теплохода с расчетом встать к его левому борту. В 10.37 «Браслав» при подходе навалил скулой левого борта на спасательный бот теплохода, раздавив его. В 10.40 траулер ударил кормой и в левый борт «Индигирки», нанеся судну ряд повреждений. Согласно материалам расследования, проведенного главным капитаном ГДВРП Г. А. Барботько, виновным в происшествии признан Н. В. Сотников. «Навал произошел из-за того, что “Браслав” подходил с повышенной скоростью вопреки требованиям хорошей морской практики, своевременно не погасил инерцию работой дизелей на задний ход, а также то, что подход осуществлялся под углом к диаметральной плоскости теплохода. После навала носом на спасательный бот нос “Браслава” резко отвалил, а корма пошла на теплоход “Индигирка”, что и было причиной навала кормой на фальшборт, тем более, что этому способствовала

работа судового двигателя на задний ход». Сумма убытка составила 2 775 руб. 73 коп. [63, л 22].

4 сентября для улучшения использования производственных мощностей и дальнейшей специализации судоремонтных предприятий КРП приказал установить на акватории ПСРМЗ для производства текущего ремонта судов среднего рыболовного и транспортного флота плавмастерскую «Нева» (построена в 1958 г. в Архангельске, однотипная с «Фрезой»). В качестве оградительного причала использован корпус парохода «Терек» [60, л. 204].

5 сентября — день массового выхода сотрудников УТРФ на благоустройство города. Более 60 чел. отправились в новый флотский микрорайон, неофициально называвшийся «Черемушки» (нынешний 4- и 5-й километры). На 9 сентября назначен субботник бухгалтерии в административном здании на ул. Ленинской, 38 [61, л. 17].

В связи с необходимостью установки технологического оборудования на вновь прибывающую сельдяную плавбазу «Чукотка» и составления для этого технической документации с учетом замечаний, выявленных на однотипной «Советской Камчатке», на последнее судно направлен инженер-конструктор «Фрезы» Б. С. Ямщиков [61, л. 12].

12 сентября начальник КРП распорядился передать на баланс флота плавбазу «Чукотка». Для приема от перегонной команды судна, находившегося во Владивостоке, назначена комиссия под председательством начальника МСС В. Д. Романова. Начальнику УТРФ следовало направить ее и экипаж к 20 сентября для получения судна и выполнения рейса в Петропавловск [61, л. 136; 60, л. 227].

13 сентября в Южно-Сахалинск на предстоящее зональное соревнование по футболу на первенство РСФСР выехала флотская команда из 16 чел. во главе с тренером Леонидом Филипповичем Шереметом [61, л. 145].

18 сентября при подготовке плавбазы «Эскимос» к погрузке угля старший помощник капитана и вахтенный матрос вооружали стрелы бункерного трюма. «При передаче рукоятки лебедки последняя вырвалась из рук... отскочила и с силой ударила [матроса] в затылочную часть головы в область правого уха, причинив тяжелые телесные повреждения». Оба моряка «не обратили внимания на имеющийся стопор, который не должен был дать возможности вращения рукоятки лебедки в обратную сторону, в результате чего и произошел несчастный случай». Врачи признали матроса нетрудоспособным в течение года. Бухгалтерии флота

теперь предстояло ежемесячно выплачивать ему пособие в размере 194 руб. 97 коп.

19 сентября обезуглился РТ «Кишинев», шедший от островов Прибылова в бухту Иматра. Ему на помощь отправился морской буксир «Сигнальный», подошедший к траулеру 23 октября. Буксировка в штормовых условиях при встречном ветре силой до десяти баллов продолжалась шесть суток. 29 сентября оба судна зашли в бухту.

21 сентября капитан-наставник Г. А. Козырев назначен исполняющим обязанности начальника морской инспекции [61, л. 198].

24 сентября СРТР «Кижуч» вынесло на подводные рифы в районе мыса Крещенный Огнем. При постановке на якорь 23-го числа была грубо нарушена «хорошая морская практика, выразившаяся в том, что не велось наблюдение за якорь-цепью, не было определено, ползет или нет якорь». При посадке на камни судно получило пробоины в машинном отделении. «В 02.00, вследствие того, что вода достигла главного распределительного электрощита, двигатели были остановлены, и вода полностью залила машинное отделение». Подошедшие «Кременчуг» и «Алушта» пытались помочь, «но попытки успехом не увенчались» [61, л. 326].

Из приговора суда в отношении капитана Д.: «23 сентября в дневное время ни капитан... ни его помощники, стоявшие на вахте, не вели систематического определения места судна, а отсюда и не знали действительного направления и скорости дрейфа. В результате такого отношения к судовождению СРТ "Кижуч" вместо нахождения в районе мыса Желтого оказался вблизи мыса Крещенный Огнем, ошибка в исчислении была допущена около трех миль. По причине безответственного, небрежного отношения к исполнению служебных обязанностей со стороны капитана Д. СРТ "Кижуч" оказался вынесенным ветром и течением на подводные рифы восточной оконечности мыса. Убыток государству произошедшей аварией причинен в сумме 268 888 руб. Виновником данной аварии является Д., который, увлекшись приемом рыбы от рыбаков-колхозников, грубо нарушил правила судовождения. Направив на обработку рыбы своих помощников... принял на себя дополнительную нагрузку и обязан был обеспечить безаварийное судовождение. Он же, несмотря на наступление темноты и не зная своего места нахождения, не установил наблюдение за якорным канатом, вследствие чего и не был установлен дрейф судна». Капитана осудили на три года условно. Суд постановил: «Ходатайство коллектива плавсостава УТРФ удовлетворить, передать Д. коллективу

УТРФ на перевоспитание и исправление». С него удержаны 2 500 руб. [51, л. 21].

4 октября для приема прибывающего в адрес флота ТХС «Пенжино» назначена комиссия под руководством начальника МСС В. Д. Романова [61, л. 206].

В этот же день создана комиссия и для получения от перегонной команды второго БМРТ пр. 394 «Хинган» [61, л. 208].

13 октября групповой механик МСС С. Д. Ярошевский отправлен в Москву на ВДНХ с заданием: изучить опыт применения присадок к топливам и маслам [61, л. 231].

Капитанам судов, стоявших в длительном ремонте, приказано выделить на десять дней по одному члену экипажа для участия в ремонте жилья и подготовке его к зиме, учитывая сложившееся в этой области «тяжелое положение». Созданы три бригады, руководителями назначены боцманы теплоходов «Оленск», «Корсаков» и танкера «Сунгари». «Всех выделенных товарищей направить в АХО к 10 часам утра» [61, л. 242].

15 октября для приема квалификационных экзаменов от выпускников подшефной одиннадцатилетней школы № 4 с производственным обучением назначена комиссия на текущий учебный год. Ее возглавил начальник радиоцеха «Фрезы» А. И. Стешенко. Успешно прошедшим обучение школярам присваивали квалификацию радиомонтажника [61, л. 237].

17 октября, в день рождения Петропавловска, в большом зале недавно построенного Дома политического просвещения (ныне это здание КамГУ им. В. Й. Беринга на ул. Ленинской, 69) в торжественной обстановке открылся первый слет передовиков рыбопромышленных предприятий и рыболовецких колхозов области. Право участвовать в нем завоевали 15 комбинатов, 10 колхозов и 33 промысловых судна УТРФ. В адрес первого рыбацкого форума пришли поздравительные телеграммы от экипажей, находившихся в районах лова. Приветы прислали строители, колхозники, воины Петропавловского гарнизона, коллеги из Приморья и Сахалина. Была зачитана телеграмма из Москвы от руководителя отрасли А. А. Ишкова. Передовиков приветствовали пионеры. Морякам траулера, недавно получившего имя «Герман Титов» в честь «космонавта номер два», была вручена фотография «тезки» — летчика-космонавта СССР Г. С. Титова, присланная им экипажу. Наш национальный герой желал экипажу «счастливого плавания и хороших уловов». Эту надпись он сделал 4 октября. С основным докладом выступил первый секретарь обкома КПСС М. А. Орлов. Он говорил о том,

что представители лучших рыбацких коллективов так отмечают первую годовщину XXII съезда КПСС, подчеркнул, что победители соревнования за досрочное выполнение годового плана подводят итоги только первого этапа, а впереди им еще предстоит побороться за выполнение социалистических обязательств, за то, чтобы дать родине 3,1 млн ц рыбы. С трибуны слета выступили капитан СРТ «Корф» Г. Я. Влазнев и другие тралфлотовцы. Принято обращение ко всем рыбакам и работникам рыбной промышленности Камчатки с призывом «усилить трудовое напряжение, полностью использовать имеющиеся возможности и в оставшееся до конца года время добыть и обработать не менее 200 тыс. ц, отгрузить всю рыбопродукцию потребителю и тем самым сдержать рыбацкое слово, данное родной партии, правительству и всему советскому народу, — дать в 1962 г. 3 млн 100 тыс. ц рыбы».

Издан приказ № 1034: «БМРТ “Хинган”, прибывший в порт Петропавловск с места постройки и принятый от перегонной команды 13 октября с. г., принять на баланс УТРФ со дня выхода судна с завода с 31 июля 1962 г. Основные данные судна: длина — 84,7 м, ширина — 14,0 м, высота борта — 10,0 м, водоизмещение — 3 669 т, грузоподъемность — 1 289 т...» [61, л. 247].

Капитан-наставник Б. Н. Писаревский отправился в командировку в сельдяную Охотоморскую экспедицию (ОМЭ) для оказания судоводителям «практической помощи» [61, л. 241].

19 октября капитанам судов, стоявших в порту, начальникам отделов управления флота предписано обеспечить явку комсостава и работников отделов в ателье, располагавшееся недалеко от здания флота на ул. Ленинской, 48, для оформления индивидуальных заказов на пошив форменной одежды. Отныне им вменялось ее обязательное ношение при исполнении служебных обязанностей [61, л. 267].

20 октября издан приказ: считать плавбазу «Чукотка» принятой на баланс УТРФ с 20 сентября 1962 г. (в этот день судно пришло во Владивосток). Приемный акт был подписан 11 октября [61, л. 312].

В 07.30 на плавбазе «Советская Камчатка», стоявшей в бухте Нагаева, возник пожар, в результате которого вышли из строя радиостанция и частично навигационная аппаратура штурманской рубки, повреждены 11 кают комсостава. При тушении пожара погибли донкерман А. С. Лопарев и машинист М. Ф. Михолдыко [64, л. 5]. Пожар возник в каюте № 90, находившейся рядом с каютой вахтенного четвертого помощника капитана. Его причиной

стало небрежное обращение матросов с огнем при курении: «один из выпивавших матросов, закуривая, бросил горящую спичку в урну, переполненную бумагой». Воздушным потоком от вентиляции пламя быстро перебросилось на крашеные переборки каюты, а затем в коридор. Нетрезвые обитатели каюты пытались потушить пламя самостоятельно, не сообщив о возгорании вахтенной службе. А когда та узнала о происшествии, то сигнал пожарной тревоги почему-то не дала и экипаж не оповестила. Тревогу звонками громкого боя объявил второй помощник капитана, «причем из-за краткости подачи сигнала экипажем он был не понят». Пламя распространилось по коридорам и жилым помещениям шлюпочной палубы, охватило каюту капитана и старшего помощника и по вестибюлю перебросилось на навигационную палубу. «Капитан судна т. Никольцев был вытащен из своей каюты через лобовое окно». Тушение экипажем шло неорганизованно, на судне царила паника. Выскакивавшие из горящих помещений люди использовали огнетушители и ведра, вода в пожарной магистрали появилась минут через пять после обнаружения пожара. Через 25 минут на борт плавбазы прибыла военизированная пожарная команда, в тушении приняли участие подошедшие к борту буксир «Храбрый» и СРТ «Алушта», а также экипажи теплохода «Поярков» и СРТ «Юрий Гагарин» [64, л. 108—112]. Сильно поврежденному новому судну теперь требовался дорогостоящий восстановительный ремонт.

26 октября премированы экипажи ТХС «Меркурий» и «Плутон», выполнившие нормы выпуска сельди специального баночного посола на 186 и 175 % соответственно. Каждому моряку начислено 40 % сдельного заработка за время, отработанное на выработке продукции. «Выплату премии произвести в размере половины начисленной суммы, а вторую половину выплатить после полного приведения продукции в ликвид и ее реализации» [61, л. 313].

25 октября в связи с производственной необходимостью разрешена буксировка спасателем «Прилив» плавмастерской ПМ-1117 из бухты Иматра в Петропавловск. Начальнику Олюторской экспедиции А. И. Серге совместно с капитанами спасателя и мастерской поручено разработать инструкцию по выполнению этой сложной операции, «в которой предусмотреть маршрут перехода по этапам, пункты-убежища по маршруту» [64, л. 76].

15 ноября списан с судна третий помощник капитана СРТ «Кедровый». В аттестат ему вписали недостающее имущество, утраченное ввиду собственной халатности: анемометр, секундомер, раке-

ты и фальшфейеры на сумму 151 руб. Эту бумагу в бухгалтерию сдавать он не стал, а выписал себе новую, без недостачи, подделав подпись капитана. Стоимость судового добра была-таки удержана, а за подделку документов соответствующее дело отправилось в народный суд [51, л. 43].

20 ноября «подарок» пленуму ЦК КПСС, открывшемуся в Москве, приподнес экипаж «Браслава». Он досрочно выполнил годовой план в 64 000 ц. В самоотверженном труде выросли и закалились десять ударников коммунистического труда, двенадцать передовиков, занесенных на судовую Доску почета. На судно пришла радиограмма от начальника Дальрыбы Ш. Г. Надибаидзе: «Сердечно поздравляю вас с досрочным выполнением годового плана, с большой трудовой победой по обеспечению максимального вылова рыбы на БМРТ среди однотипных судов Дальнего Востока. Ваша успешная работа доказывает, что рыбаки Камчатки сумели отлично освоить новый современный тип промыслового судна» [48, № 137]. Так камчатским БМРТ был установлен *первый рекорд по объему вылова*. Впереди же их будет еще много: и всесоюзных, и мировых...

10 декабря на баланс флота зачислено ТРС «Соболево», построенное в 1962 г. на ССЗ им. С. М. Кирова в Хабаровске (заводской № 925) [64, л. 143].

21 декабря комсомольско-молодежный экипаж СРТ «Канск» дал второе годовое задание. Теперь на счету экипажа было 16 823 ц пойманной и сданной государству рыбы при плане 8 400 ц. Как доложили с судна, «выполнение второго годового плана моряки “Канска” посвятили состоявшимся недавно пленуму ЦК КПСС и второй сессии Верховного Совета СССР» [48, № 150].

26 декабря вышел приказ по морскому агентству КРП во Владивостоке, подписанный начальником агентства С. М. Гинером: «В соответствии приказа пяти министров для определения места и возможности безопасной перевозки на пароходе (плавбазе) “Чукотка” из Владивостока в порт Петропавловск 16 тонн пиротехники назначаю комиссию под моим председательством... Приступить к работе 27 декабря с 10 часов утра».

Государственный план по вылову рыбы на 1962 г. был установлен для УТРФ в размере 1 115 тыс. ц. На деле добыто 1 156 тыс. ц, то есть на 41 тыс., или на 103,7 % больше. Вылов на одно среднесписочное судно составил: по СРТ — 13,7, по СРТР — 14,2, по БМРТ — 56,3 тыс. ц, а на одного производственного работника — 245 ц. Себестоимость одного обезличенного центнера улова по СРТ

была самой высокой по сравнению с приморскими и сахалинскими добывающими флотами: 26,9 руб. против 19,5 и 23,3 соответственно. Себестоимость центнера охлажденной продукции составила 26,3, мороженой — 60,2, соленой сельди — 106,5 руб. Кормовая мука стоила 48 руб. за центнер. Затраты на 1 руб. товарной продукции в оптовых ценах равнялись 87,5 коп. Прибыль в 1962 г. достигила 7,2 млн руб. Наиболее рентабельной (+38,8 руб. на центнер) оказалась мало и среднесоленая продукция [65, л. 3—4].

Самого высокого процента выполнения плана добились экипажи «Командора» (212,1 %; план 11 400, выполнение 24 188 ц) и «Канска» (204,4 %; план 8 400, выполнение 17 172 ц). За ними следовали с большим отрывом «Карагинский» (153,8 %; план 15 500, выполнение 23 845 ц) и «Кострома» (145,8 %; план 10 700, выполнение 15 572 ц). По абсолютным цифрам добычи в разряд «двадцатитысячников» попали: «Камбальный» (25 050 ц, при этом задание выполнено на 144,8 %), «Командор» (24 188 ц), «Карагинский» (23 845 ц), «Коряк» (23 645 ц), «Юрий Гагарин» (22 672 ц), «Корф» (22 428 ц), «Камчатская правда» (22 406 ц), «Кротон» (20 630 ц). С плановыми цифрами не справились «Механик Лесовой», «Раздол», «Северянин», «Кавран», «Крильон», «Кижуч», «Ястреб», «Тихоокеанская звезда» и «Портовик».

Улучшать в работе флота было что. Так, только за счет сверхплановых стоянок судов в ремонте он недодал стране улов в 63 тыс. ц. Плохая организация промысловой и технической эксплуатации отдельных судов и слабое распространение опыта привели к тому, что 16 экипажей траулеров не выполнили своих программ. Их общий недолов составил 38,3 тыс. ц.

Главным направлением в развитии обработки рыбы в 1962 г. стало внедрение холода. Основное внимание по-прежнему было нацелено на увеличение выпуска наиболее рентабельной продукции в виде парных, мороженых и слабосоленых рыботоваров. Но в целом выпуск мороженой рыбы пока сопровождался убытками (−1,4 руб. на центнер).

УТРФ получило 2 682 тыс. руб. сверхплановой прибыли, перекрыло недолов, образовавшийся еще в первом году семилетки. В качестве неиспользованного резерва рассматривалось сокращение сроков ремонта: по плану на него отводилось 7 047 судосуток, а на самом деле было потрачено на 1 487, или на 21 % больше. Это было сопоставимо с работой пяти СРТ в течение года, то есть 70 тыс. ц не выловленной рыбы. По словам П. И. Аноды,

«велики еще потери промыслового времени. За счет сокращения времени переходов можно и нужно значительно увеличить добычу рыбы путем передачи уловов в море в районе лова с помощью отцепных кутков или запасных гидромешков, а также на ходу по опыту Атлантической экспедиции».

В 1962 г. произошло 19 аварий и 76 аварийных происшествий с общим убытком 953,1 тыс. руб. При этом погибли три судна и 25 чел., в том числе 23 члена экипажа СРТ «Ключевской». На плавбазе «Советская Камчатка» за год эксплуатации произошло семь серьезных аварийных случаев: просадка труб паровых котлов, разрыв топливного танка, повреждение обоих гребных винтов и подводной части корпуса, гибель двух спасательных мотоботов, утеря якоря и рабочей шлюпки, а также большой пожар. В течение года судно бездействовало четыре месяца [66, л. 161]. Еще один месяц — весь июнь — «Советская Камчатка» находилась в транспортном рейсе, а все ее матросы-обработчики пребывали на рыбоприемной барже РБ-1, где «производили сколотку ящиков» [52, л. 42].

ЧАСТЬ 2
«МЫ БУДЕМ И ВПРЕДЬ ВЫСОКО НЕСТИ ЗНАМЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ, НЕ СНИЗИМ ТЕМПОВ ДОБЫЧИ РЫБЫ И ДАДИМ РОДИНЕ ЕЩЕ БОЛЬШЕ ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННОЙ РЫБНОЙ ПРОДУКЦИИ» (1963—1966 гг.)

Этот период интересен, в первую очередь, бурным качественным и количественным ростом флота. В январе 1962 г. началось освоение принципиально новых промысловых судов — БМРТ пр. 394, первым из них стал «Браслав». В течение полугода оно было успешно завершено. Флот начал быстро пополняться судами этого типа, и вскоре на них уже приходилось до половины общего объема добытого сырца. Во второй половине 1962 г. флот приобрел новейшую крупнотоннажную рыбообрабатывающую плавучую базу пр. В-62 «Советская Камчатка». В феврале 1964 г. началось поступление и современных рыбопромысловых судов типа «средний рыболовный морозильный траулер» пр. 502, вначале задействованных на поисковых и экспериментальных работах, а позже приступивших к лову.

1963

8 января в дальний район отправлена плавбаза «Ламут» для приема сельди-полуфабриката и отгрузки ее в Петропавловск. На первый квартал ей установлено задание: взять 30 000 ц сырца и выпустить 8 000 ц готовой слабо и среднесоленой продукции [66, л. 22].

9 января за достижение высоких производственных показателей по добыче рыбы в третьем квартале 1962 г. суммой 250 руб. премирован экипаж СРТ «Кивак» [66, л. 32].

12 января на СРТ «Серпухов» ремонтировался трал, поднятый шкентелем на полтора метра над палубой и закрепленный на малую турачку траловой лебедки. Матрос Александр Ларионович Чмыхало без разрешения тралмастера решил уложить его на лоток. Сбросив несколько шлагов с турачки, он наступил в образовавшуюся на палубе колышку и включил лебедку на обратный ход, после чего его затянуло на турачку. Стоявший на мостике другой матрос бросился к аварийному выключателю лебедки, но было уже поздно: Чмыхало получил тяжелые увечья и, не приходя в сознание, скончался [66, л. 50].

14 января собрание экипажа СРТ «Кивак» выразило недоверие капитану из-за пьянства и попросило руководство флота заме-

нить его. Факт недостойного поведения этого командира рассмотрен на совете капитанов 23 января. Решением совета он на полгода понижен в должности до третьего помощника [51, л. 83].

22 января поощрены благодарностями и премиями экипажи СРТ «Крутой» (И. М. Комиссаров) и «Кострома» (Т. А. Нелепов), с 17 октября по 17 ноября 1962 г. проводившие в Олюторской экспедиции (начальник А. И. Серга) экспериментальные работы по освоению нового способа лова — близнецового разноглубинного.

23 января в дальний район ушла плавбаза «Якут» с задачей: взять у промысловиков 15 800 ц сельди. В составе экипажа находились 14 матросов-обработчиков, в том числе четыре бондаря. Технологический персонал плавбазы: заведующий производством Д. П. Заикин, старший мастер обработки В. С. Коновал, мастер П. Н. Рубаненко, заведующая лабораторией В. Н. Тюкова [66, л. 48].

25 января для руководства судами на Западной Камчатке в район промысла на СРТ «Красное знамя» отправился капитан-наставник А. Н. Моисеев. В море для оказания практической помощи в производстве и отгрузке полуфабриката с «Ламута» командирован начальник отдела обработки И. Г. Медведев [66, л. 95—96].

26 января звание «Лучшее предприятие ГДВРП», второе место и вторая премия в 300 руб. присвоены СРЗ «Фреза». Звания «Лучший рационализатор» удостоены с вознаграждением в 40 руб. прораб завода И. Г. Ломовцев и старший механик плавбазы «Советская Камчатка» В. П. Лабут [66, л. 100].

30 января во Владивосток на неделю для участия в работе совета молодых рыбаков Дальнего Востока выехал Владимир Викторович Дахно, моторист БМРТ «Браслав» [66, л. 113].

31 января в Красном уголке УТРФ собралось множество людей, чтобы решить, кого послать своим представителем в «российский парламент», то есть в Верховный Совет РСФСР. Первым слово предоставлено заместителю начальника отдела эксплуатации М. Г. Чекаленко: «У советских людей вошло в традицию выдвигать в Советы лучших из лучших представителей трудящихся. Я предлагаю выдвинуть нашим кандидатом в депутаты первого секретаря ЦК партии, председателя Совета Министров СССР товарища Хрущева Никиту Сергеевича. Всю свою жизнь Никита Сергеевич посвятил народу». Вторым кандидатом от Камчатки стал председатель городского рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина Михаил Константинович Старицын. «Промысловики единодушно поддерживают выдвинутые кандидатуры и обещают в день выборов проголосовать за Н. С. Хрущева и М. К. Старицына» [67, № 15].

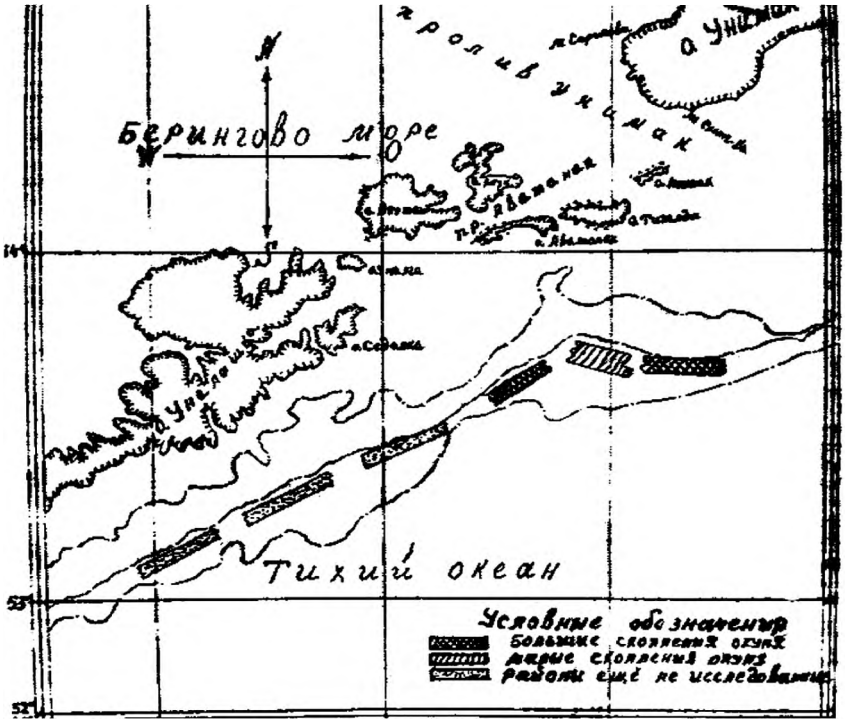


Схема нового промыслового района, 1962 г. (из фондов ГАКК)

Траловый мастер А. Е. Шкуратов, 1962 г.

Книга морской славы

Решением управления, партийного комитета и базового комитета тралового флота за достижение высоких уловов рыбы, досрочное выполнение годового плана и принятых обязательств во флотскую Книгу морской славы занесены:

8. Экипаж среднего рыболовного траулера «Канск» (капитан т. Летунов, парторг старший механик т. Лаврентьев, комсорг т. Киселев, траловый мастер т. Яковенко, рыбный мастер т. Гамм), выполнивший годовой план добычи рыбы на 100,6 процента.

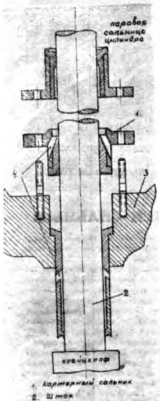
9. Экипаж среднего рыболовного траулера «Корф» (капитан т. Власнев, комсорг т. Толманов, старший механик т. Янов, траловый мастер т. Брынцев, рыбный мастер т. Беспалов), выполнивший годовой план добычи рыбы на 100 процентов.

Фрагмент «Книги морской славы» газеты «Камчатская правда», 1962 г.

За технический ПРОГРЕСС

Выпуск № 8

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ САЛЬНИКОВ В КАРТЕРЕ ПАРОВЫХ МАШИН 60 Л. С. (ПАРОДИНАМО 33,5 КВ)



НА ПЛАВБАЗЕ «ЭСКИМОС» в качестве двигателей генераторов 33,5 кв установлены паровые двухцилиндровые машины проходит через картерное уплотнение, паровой сальник штока и попадает в цилиндры машины, откуда в нагретом легком состоянии вместе с отработанным паром проникает в конденсатор и засоряет его. Кроме того, с конденсатом масло проходит через мокровоздушный насос в теплый ящик, загрязняя пластинчатые клапаны, фильтры, и в эмульсионном состоянии может попасть в котлы. Для устранения этого недостатка мы внесли следующие усовершенствования в конструкцию сальников.

Картеную грандбуксу увеличили по длине так, что при наложении мотыля в ВМТ она недостает до крецкопфа на 2—3 мм. Нижний конец грандбуксы изготовили таким образом, чтобы он работал как маслосъемное кольцо у ДВС. По высоте от нижнего конца до картера в грандбуксе устроили выточку диаметром на 3—4 мм больше диаметра штока (см. эскиз). В конец выточки под углом 45 градусов просверлили 6 отверстий диаметром 6 мм. Выше следует нормальный зазор грандбуксы.

Масло, прошедшее маслосъемное устройство, при движении из штоке вверх упирается в уступ нормального зазора грандбуксы и в мягкую набивку сальника. У конца выточки как бы создается небольшое давление, которое гасится отверстиями, благодаря чему масло через эти отверстия стекает в картер.

Резиновые прокладки на клапаны осушительной распределительной колонки

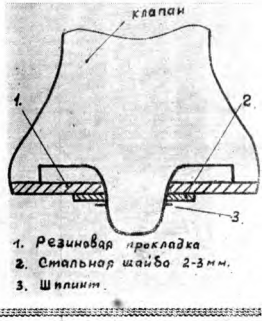
В ПРОЦЕССЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ клапаны распределительной осушительной колонки коррозируются, вследствие чего часто возникает необходимость в притирке клапанов и посадочных мест.

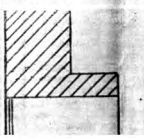
Чтобы избежать этого и продлить срок службы клапанов, я предлагаю поставить резиновые прокладки толщиной 2—3 мм на клапаны. Прокладка закрепляется тонкой стальной шайбой толщиной 2—3 мм и шплинтуется в высверленное в выпуклости клапана отверстие (смотри схему).

Клапаны с резиновой прокладкой работают без притирки на СРТ «Кречет» более 5 месяцев и в очередной ремонт не сдавались. Практика показала, что попадание песчинок на посадочное поле клапана с прокладкой не приводит к падению вакуума в системе.

Изготовление и замена прокладок может производиться в судовых условиях.

Н. ЛОБАНОВ,
старший механик СРТ «Кречет».





В порядке обсуждения

КРЕПЛЕНИЕ ГОЛОВНОГО ПАЛЬЦА ПОРШНЯ ДВИГАТЕЛЯ 6НВД-48-400 Л. С.

В процессе эксплуатации обычно заменяют головные пальцы поршней двигателя 6НВД-48-400 л. с. через 1.500 часов работы, т. к. вследствие износа они проворачиваются в бобышках поршня.

Предлагаем стопорить головной палец этого двигателя посредством сверления отверстия в бобышке поршня и вставки стопорного болта с пластинчатой шайбой стопорения. Отверстие в бобышке свер-

Фрагмент страницы «За технический прогресс» газеты «За высокие уловы» от 27 августа 1963 г.

Старший механик В. М. Корочин, 1963 г.

Траловый мастер Д. З. Гейхман, 1963 г.

2 февраля с БМРТ «Хинган» сообщили, что весь прошедший месяц ловили зимнюю сельдь в Бристольском заливе, взяли и переработали ее около 12 тыс. ц, вместо 7 тыс., установленных месячным планом. Когда же оказалось, что готовую продукцию складировать больше некуда, решили перегрузить ее на плавбазу «Чукотка». За сутки на нее передали более 500 т. При этом отлично потрудились две бригады под началом Серикова и Курепова. После перегруза подвели итоги работы за январь, взвесили свои возможности и пересмотрели прежние обязательства, взамен приняли новые, повышенные: выловить вместо запланированных 53 300 — 80 000 ц сельди и окуня. Из них 20 000 — ко дню выборов в Верховный Совет РСФСР и местные Советы, то есть к 3 марта, а к Первомаю — 40 000. Для выполнения этого высокого обязательства моряки обратились к руководству ГДВРП и УТРФ с просьбой дать возможность экипажу перегружать продукцию в районе промысла, с одновременным получением топлива, воды и тары, установить срок профилактического ремонта с 20 апреля до конца мая с таким расчетом, чтобы за это время экипаж имел возможность отдохнуть, после чего в прежнем составе выйти на летнюю сельдяную путину. «Мы обращаемся ко всем экипажам БМРТ Дальневосточного бассейна с призывом поддержать наш почин, включиться в соревнование за вылов на каждый БМРТ в 1963 г. 80 тыс. ц. Это явится практическим ответом на постановление партии и правительства об увеличении добычи рыбы и производства рыбной продукции в стране».

В ответ в Берингово море пошла радиограмма от начальника ГДВРП Ш. Г. Надибаидзе: «Дорогие товарищи! Горячо поздравляю вас с большой трудовой победой — выловом в январе почти 12 тыс. ц сельди! Благодаря творческой работе и самоотверженному труду всего экипажа вы довели суточную заморозку сельди до 52 т, добились перегруза рыбной продукции в море до 20 т в час. Таких высоких показателей еще не достигал ни один экипаж БМРТ Дальнего Востока. Приветствую ваши повышенные соцобязательства по вылову в этом году 80 тыс. ц рыбы... Поддерживая вашу ценную инициативу, ГДВРП обязал КРП, Сахалинрыбпром и Приморрыбпром обеспечить, как правило, перегруз БМРТ в районе промысла на плавбазы “Чукотка”, “Армань” и “Советский Сахалин”, которые должны одновременно снабжать БМРТ топливом, водой и тарой, тем самым не допускать лишние швартовки. Сердечно желаю вам успешного выполнения и перевыполнения принятых обязательств, крепкого здоровья и большого личного счастья» [67, № 16].

3 февраля СРТ «Беркут» (капитан Г. Д. Загорский) лежал в дрейфе и ждал освобождения борта плавбазы «Эскимос». В 10.56, не имея разрешения, капитан пошел на швартовку. Плавбаза в это время становилась на якорь. В 10.58, когда нос «Беркута» прошел корму «Эскимоса», корма плавбазы «пошла вправо вследствие того, что якорь забрал». Несмотря на предпринятый траулером маневр, столкновения избежать не удалось. Надстройка «Беркута» попала под кормовой подзор плавбазы и получила «значительное повреждение». Разбор случая показал, что его виновником является капитан «Беркута», нарушивший приказ по экспедиции, запрещавший подход к плавбазе без предварительного согласования и получения разрешения [68, л. 73].

7 февраля у камчатских рыбаков гостили коллеги из Мурманска. Работники УТРФ не раз изучали их опыт, и вот теперь мурманчане приехали познакомиться с достижениями камчатцев. Сейчас они боролись за вылов 5 млн ц рыбы. Самый высокий улов на БМРТ у них был заметно меньше камчатского — 50 тыс. ц, но флот включал 150 судов разного типа. Широкое распространение на нем нашло парно-групповое соревнование: пять-шесть судов договаривались о состязании на время лова. «Примечателен тот факт, что рост производительности труда у мурманчан опережает рост заработной платы» [67, № 18].

9 февраля на «Хингане» прошло собрание по выдвижению кандидатов в депутаты Петропавловского горсовета. Единодушно таковым по 278-му избирательному округу назван старший механик Валентин Ильич Фоминых. Моряки СРТ «Камбальный» выдвинули кандидатом в депутаты горсовета по 277-му округу прославленного капитана Анатолия Ивановича Беляева [67, № 18].

19 февраля на месяц в БМЭ отправился заместитель начальника УТРФ Василий Иванович Сергеев [66, л. 196].

23 февраля ЦК КПСС, Совет Министров СССР и ВЦСПС приняли постановление «Об инициативе работников рыбной промышленности Дальнего Востока по организации социалистического соревнования за досрочное выполнение годового плана добычи рыбы и производства рыбных продуктов». Госкомитету по рыбному хозяйству и бассейновым главным управлениям, партийным, профсоюзным и комсомольским организациям рекомендовано «всемерно поддержать инициативу» [67, № 24].

26 февраля решением ГДВРП по итогам социалистического соревнования в четвертом квартале 1962 г. победителям присуждены премии: УТРФ — переходящее Красное знамя Совета Министров

РСФСР и ВЦСПС и первая премия в размере 35 125 руб.; экипажу СРТ «Кострома» — переходящий вымпел ГДВРП и ЦК профсоюза работников пищевой промышленности и первая премия в размере 703 руб.; морякам СРТР «Канск» и СРТ «Раздол» — третьи премии по 469 и 450 руб. соответственно [66, л. 253].

1 марта по приказу ГДВРП УТРФ передало СРТ «Камчатка» (пр. 391, построенный в 1956 г. в ГДР) Главкамчатрыбводу [69, л. 100].

11 марта для освещения работы БМЭ на страницах газеты «За высокие уловы» в море направлен литсотрудник Геннадий Родионович Баланев [66, л. 27].

15 марта экипаж траулера «Кекурный» сдал на приморский рефрижератор «Виталий Бонивур» 716 ц камбалы и теперь имел на своем счету 6 766 ц рыбы вместо плановых 6 750. В этот же день моряки «Камчатской правды» сдали на рефрижератор «Орель» 730 ц, имея на своем счету с начала года 7 541 ц. За пятнадцать дней оба экипажа выполнили квартальный план и взяли курс на Петропавловск для профилактического ремонта [67, № 34].

16—17 марта «Николай Вилков» сдавал добытую рыбу. На обработку доставлено 1 250 ц камбалы. Это была самая большая сдача на флоте. Месячный план траулера составлял 1 150 ц. Богатый улов взяли в эти дни моряки СРТ «Каменный» — 1 200 ц. До выполнения месячного задания им осталось поймать 540 ц [67, № 34].

21 марта в большом зале Дома политического просвещения работал «слет разведчиков будущего» — областное совещание передовиков соревнования за коммунистический труд. В их числе пребывали и работники УТРФ. С основным докладом выступил первый секретарь обкома КПСС М. А. Орлов. Участников слета приветствовали пионеры. Их встретил гром аплодисментов. Из президиума раздался возглас: «Пионеры, за дело коммунистической партии — будьте готовы!» «Всегда готовы!» — дружно и радостно ответили юные строители коммунизма. Совещание избрало пятерых представителей на такой же, но всесоюзный, слет. В их состав попал и капитан «Камчатской правды» Ю. П. Соколов. Вот что рассказал собравшимся механик технологического оборудования «Браслава» Ю. Н. Коваленко: «В траловом флоте движение за коммунистический труд началось в 1958 г. Первыми завоевали почетное звание коллективов коммунистического труда моряки СРТ “Крутогорово”, “Коряк”, “Камчатка”. С каждым годом ширятся ряды передовиков соревнования за коммунистический труд. Теперь на флоте уже сорока двум экипажам присвоено коммунистическое звание. Более двух тысяч моряков и трудящихся берего-

вых предприятий включились в соревнование за коммунистический труд. В прошлом году впервые на Камчатку прибыл БМРТ "Браслав". Много пришлось потрудиться экипажу, чтобы освоить сложнейшую технику, имеющуюся на судне. Вначале дело не ладилось. Руководители флота своевременно не подготовились к приему такого корабля. Когда "Браслав" вышел на промысел, плохо работали холодильные и жиромучные установки, не хватало тралов. Но на помощь нам пришли приморские моряки с БМРТ "Арсеньев". Они помогли отрегулировать машины, научили, как управлять сложными механизмами. Комсомольско-молодежный экипаж "Браслава", возглавляемый депутатом Верховного Совета СССР Н. В. Сотниковым, взял высокое обязательство — добыть в 1962 г. 60 000 ц рыбы. Слово моряки сдержали с честью — дали родине 60 210 ц. Это самый большой вылов на судно такого типа по всему Дальневосточному бассейну. Замечательно трудились на промысле механики тт. Шаврин, Соломатин, мотористы тт. Курганский и Вальков. Бригада обработчиков под руководством мастера т. Морозова морозила за смену по 19 т рыбы при плане 18 т. Отлично обеспечивал работу туковой установки моторист т. Лазарев. Наш экипаж включился в борьбу за получение коммунистического звания. Восемнадцати морякам уже вручены дипломы ударников коммунистического труда. Крепкая дружба и взаимовыручка — характерная черта нашего коллектива. Большинство из членов экипажа учится в вечерних школах рабочей молодежи и заочно в техникумах и высших учебных заведениях. Сейчас БМРТ "Браслав" находится в ремонте, срок которого по графику заканчивается в конце апреля. Мы просили судоремонтников, чтобы они постарались выпустить нас в море в конце марта» [67, № 36].

23 марта списаны старые паровые траулеры «Дальневосточник», «Гага», «Лебедь», «Топорок», «Буревестник» и «Палтус». Начальнику МСС В. Д. Романову приказано приступить к их разборке, годное оборудование оприходовать и использовать на других судах, «негодные металлические детали сдать в металлолом и оформить соответствующие документы на ликвидацию траулеров». Для определения годности деталей и оборудования траулеров назначена комиссия под началом механика-наставника А. П. Желудкова [66, л. 116].

СРТ «Красное знамя» доставил в Петропавловск на местный рыбокомбинат около восьми тонн краба. Это была первая партия ценного деликатеса, добытого на Западной Камчатке. Обработанные

крабовые конечности с комбината отправились по городским магазинам [67, № 36].

13 апреля указом Президиума Верховного Совета СССР за выдающиеся успехи в достижении высоких показателей добычи рыбы и производства рыбной продукции звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот» присвоено Анатолию Федоровичу Мердову, капитану СРТ «Крутогорово». Он родился в 1934 г. в г. Мариуполе Донецкой области на Украине. В 1951 г. окончил школу-восьмилетку и приехал в Петропавловск — поступать в мореходную школу ГКРП, которую успешно окончил в 1954 г. Направлен в тралфлот матросом, через год стал третьим, через два — вторым, затем старшим помощником капитана. В 1957 г. назначен капитаном СРТ «Крутогорово». Под его командованием экипаж из года в год выполнял государственный план: в 1959 г. при задании 12 100 добыл 19 192 ц рыбы, в 1960 г. вместо 10 400 взял 13 133 ц. Небывалый улов был достигнут в 1961 г. — 23 131 ц — *абсолютный рекорд для судов типа СРТ*. В 1959 г. А. Ф. Мердов окончил ШУККПС, получил диплом штурмана дальнего плавания, в 1963 г. заочно окончил ПКМУ.

22 апреля руководство КРП отметило, что в камбальной БМЭ во время капитанских часов организована четкая и оперативная радиосвязь, судовые радисты следят за дисциплиной их проведения и правильным использованием средств радиосвязи. За отличную организацию связи между судами объявлены благодарности: В. П. Слесареву (радист «Рыбновска»), Н. П. Суменкову («Ропша»), Н. А. Петровскому («Юрий Гагарин»), Е. Н. Шамолину («Каменный»), Н. Я. Санкову («Кихчик»), В. В. Мельникову («Кострома»), Е. В. Сывчугову («Кратер»), Н. Г. Будурову («Синарск»), С. С. Азаркину («Ястреб»), Л. С. Жиглюк («Тихоокеанская звезда») [70, л. 8].

7 мая бригада «Фрезы» ремонтировала главный двигатель БМРТ «Хинган». Для подъема поршня восьмого цилиндра коленчатый вал проворачивался валоповоротным устройством. В этот момент между втулкой и поршнем затянуло мешковину. При дальнейшем подъеме поршня была подорвана с посадочного места цилиндровая втулка, «из-за чего устройство получило большую нагрузку, было остановлено». Второй механик попытался провернуть двигатель в обратном направлении, при этом заметил, что он не вращается, зубчатое зацепление проскальзывает, а вся валоповоротка поднимается и стучит. Осмотр показал, что у нее оборван опорный фланец, а в щите вместо штатного плавкого предохранителя на

25 ампер установлен «жучок». Бригадиру объявлен строгий, второму механику — просто выговор, с них удержана треть месячного оклада [68, л. 25].

10 мая завершился первый четырехмесячный промысловый рейс БМРТ «Хинган». Его экипаж из 95 чел. достойно нес свою вахту. Вылов на одного члена экипажа составил 394 ц при плане 285. Всего взято 40 200 ц — в полтора раза больше заданного. Выдано 26 287 ц мороженой продукции, 12 600 банок сельди спецпосола, 2 832 ц кормовой муки и 3 440 ц технического жира. Все это сдано первым сортом. Себестоимость центнера продукции снижена на 2 руб. 20 коп., плановая производительность труда перекрыта на 2,7 % [71, № 114].

14 мая на СРТ «Кихчик» при швартовке к «Рефрижератору № 4» произошел гидравлический удар во втором цилиндре 300-сильного главного двигателя. Был погнут шатун, треснула в двух местах цилиндровая втулка, в районе бобышки лопнул поршень. При разборе аварии установлено, что перед началом швартовых операций двигатель не был нормально прогрет, с полного переднего хода ему дали полный задний. Через образовавшуюся трещину в цилиндровой втулке вода попала в камеру сжатия. Убытки, нанесенные аварией, составили 2 929 руб.

На СРТ «Конус» при пуске компрессора холодильной установки МАК-2ФВ-15 рефмеханик полностью закрыл вентиль на нагнетании. Результат: «произошел масляный гидравлический удар в цилиндре, оборвало крышку компрессора. Крышка восстановлению не подлежит». Убыток 41 руб. 60 коп. [72, л. 76].

23 мая в зале заседаний Камчатского облисполкома его председатель Я. А. Рындин от имени Президиума Верховного Совета СССР вручил ордена и медали большой группе камчатских рыбаков, летчикам гражданской авиации и геологам. В своей поздравительной речи он отметил, что «с каждым годом растет добыча рыбы. В 1963 г. трудящиеся рыбной промышленности и рыбаки-колхозники обязались дать родине 3 300 тыс. ц рыбы, а в ближайшие годы добыча будет доведена до пяти миллионов центнеров». Затем он зачитал Указ Президиума Верховного Совета СССР. «За выдающиеся успехи в достижении высоких показателей добычи рыбы и производства рыбной продукции присвоить звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали “Серп и Молот”: Белоусову Семену Григорьевичу — капитану малого рыболовного сейнера рыболовецкого колхоза имени В. И. Ленина, Мердову Анатолию Федоровичу — капитану

среднего рыболовного траулера “Крутогорово”». Под гром аплодисментов присутствующих Я. А. Рындин прикалывает на грудь героев золотые звезды и ордена Ленина. Один за другим подходят к трибуне рыбаки, портовики, судоремонтники, чьи имена отмечены в указе. Орден Ленина вручается прославленному капитану СРТ «Коряк» Брониславу Филипповичу Кузину, капитанам сейнеров колхоза имени В. И. Ленина Василию Егоровичу Воробьеву, Евгению Андреевичу Козлову, Владимиру Ивановичу Потураеву. Ордена Трудового Красного Знамени засияли на груди у капитанов траулеров Г. В. Мещерякова, Ю. П. Соколова, тралмастеров А. Е. Шкуратова и Л. К. Юревича [67, № 62].

1 июля начался общественный смотр технической эксплуатации судов. Его цели и задачи: мобилизация экипажей и береговых работников на «максимальное увеличение времени нахождения судов в эксплуатации без ухудшения их технического состояния» за счет улучшения ухода за судами, их механизмами, оборудованием и устройствами. Для этого предполагалось обобщить, изучить и массово распространить «прогрессивные» методы работы передовых экипажей, повышать квалификацию моряков и их знания в области техники безопасности и пожарной безопасности, а также совершенствовать рационализаторскую и изобретательскую работу. Попутно намеревались расширить и соревнование за получение звания «Коллектив коммунистического труда». Срок окончания смотра — 1 декабря [68, л. 48—49].

4 июля, «согласно утвержденным мероприятиям администрации и партийного комитета УТРФ по культурно-бытовому обслуживанию рыбаков на промысле», в ОМЭ отправилась флотская агитбригада в составе: работницы машинно-счетной станции Людмилы Сергеевны Золотухиной, чертежницы СРЗ «Фреза» Валентины Ясинской, уборщицы гостиницы Любови Викторовны Фатеевой, матроса подменной команды Валерия Васильевича Алейникова, моториста подменной команды Виталия Андреевича Балуева, фрезеровщика «Фрезы» Николая Ивановича Короткевича, матроса-обработчика плавбазы «Чукотка» Валентина Ивановича Семеренко и матроса СРТ «Кречет» Анатолия Васильевича Бобрышева. Всем им сохранена зарплата по прежнему месту работы [73, л. 8].

12 июня СРТ «Казбек», «Кротон», «Камчатский комсомолец» и «Соликамск» приступили к промыслу сельди в районе Охотска. В начале июня они вышли в море, но в связи с тем, что «в это время промысловая обстановка была неясной, поисковых судов

в районе лова не было», прошли с поиском в Гижигинскую губу, а после этого ушли к Охотску [74, л. 94].

13 июня суммой в 50 руб. премирован заместитель начальника экспериментального конструкторского бюро при промразведке КРП В. И. Кривченко. По его инициативе на БМРТ «Хинган» впервые был установлен и согласован с гидролокатором «Палтус» электронный индикатор (фишлупа) от гидролокатора ХАГ-400. С 1 января по 20 апреля индикатор в комплексе со станцией работал «исключительно хорошо» и являлся основным рыбопоисковым прибором во время ловли «Хинганом» сельди и окуня. Начальнику УТРФ приказано продолжить установку фишлуп вместе с гидролокаторами «Палтус», а руководителю промразведки И. П. Черниговскому — продолжить работы в области повышения разрешающей способности «Палтусов», то есть уменьшить угол диаграммы направленности в вертикальной плоскости [70, л. 131].

14 июня старший механик СРТ «Кавран» В. З. Лахно отозван из отпуска, назначен флагманским механиком и направлен на теплоходе «Корсаков» в район промысла окуневой группы дальнего района [68, л. 28].

СРТ «Космос» (капитан П. Е. Бойко) в 22.30 в ОМЭ завершил постановку порядка из 74 сетей. В этот же день в 23.30 СРТ «Беркут» (капитан Г. И. Загорский) выставил 70 своих сеток. Погода держалась тихой и пасмурной, к утру задул трехбалльный ветер. В 04.50 «Космос» приступил к выборке, а в 05.40 порядок затонул «вследствие большого улова». В 07.10 выяснилось, что сети «Космоса» пересыпаны снастями «Беркута». Добра пропало на 4 620 руб. 35 коп., а при распутывании сцепившихся порядков повреждено промвооружения «Беркута» еще 795 руб. 60 коп. [74, л. 3].

17 июня общим решением коллектива в состав бригады судоремонтников СРЗ «Фреза» А. В. Парфенова зачислен почетный член — первая в мире женщина-космонавт Валентина Терешкова [67, № 77].

30 июня введена в эксплуатацию по окончании текущего ремонта, производившегося в Японии в порту Айой, плавбаза «Ламут» [75, л. 22].

1 июля «в связи с производственной необходимостью» для руководства промысловым флотом в Аляскинском заливе начальником группы флагманских специалистов назначен флагманский капитан Е. А. Петухов [74, л. 15].

10 июля экипаж «Хингана» справился с годовым планом добычи рыбы — выловил 53 616 ц при задании в 53 300. Готовой продукции выдано 34 000 ц. «Стремясь внести достойный вклад

в успешное выполнение обязательств моряками Дальнего Востока и нашего управления, экипаж приложит все силы к тому, чтобы выполнить свое обязательство — дать родине к 46-й годовщине Великого Октября 80 000 ц рыбы», — радировал капитан-директор В. А. Дубовицкий. В ответ последовали приветствия и поздравления от Камчатского обкома КПСС и исполкома облсовета, Петропавловского горкома партии и горисполкома. В них выражались пожелания хинганцам и впредь возглавлять социалистическое соревнование среди БМРТ Дальневосточного бассейна [67, № 83].

11 июля очередной сдачей добычи в 282 ц окуня досрочно завершил выполнение годовой программы СРТ «40 лет ВЛКСМ» (капитан Г. А. Московский). С начала года этот славный экипаж поднял на борт 13 350 ц. До постановки в ремонт он обязался поймать еще тысячу центнеров [67, № 83].

16 июля звание «Лучшая творческая бригада ГДВРП», второе место в соцсоревновании и вторая премия в размере 70 руб. присвоены бригаде плавбазы «Орочон» в составе старшего механика В. П. Вигурского, токаря Ю. С. Баранова, слесарей А. Г. Почина и Н. С. Болдырева, третьего механика В. П. Романова и старшего помощника капитана Р. В. Щербаня [73, л. 75].

19 июля в 16.20 СРТ «Кедровый» без разрешения диспетчера УТРФ и портнадзора зашел в ковш ПМРП. Не обращая внимания на запрещающие флажные сигналы на СРТ «Серпухов» и «Крутогорово», а также крики с берега вахтенных этих судов и работников карантинной службы, «Кедровый» встал к борту «Серпухова», находившегося на газовой дератизации, «подвергнув членов экипажа своего судна смертельной опасности». Только благодаря тому, что обработка завершалась, и концентрация синильной кислоты была слабой, никто из людей не отравился [73, л. 91].

22 июля в 12.45 по московскому времени при докладе с СРТ «Карага» радист теплохода «Дежнев», не прослушав эфир, трижды вызывал плавбазу «Ламут», «тем самым мешал прослушиванию обстановки поисковых работ». За грубое нарушение правил радиосвязи он получил строгий выговор от начальника флота [74, л. 9].

20 июля капитану СРТ «40 лет ВЛКСМ», ловившему в Аляскинском заливе, в связи с отзывом судна на ремонт приказано временно принять в команду СРТ «Портовик». 21-го числа этот капитан радиограммой выразил нежелание переходить на судно, работавшее, по его мнению, «ниже своих возможностей». Штатный капитан «Портовика» находился в море уже более семи месяцев. «Свежий» капитан, прибывший в район промысла только 13 июля

после полуторамесячного отдыха, приказ не выполнил и отправился в Петропавловск на своем траулере, чем «грубо нарушил устав службы на судах ФРП». 6 августа этот поступок обсуждался на совете капитанов, постановившем предложить руководству УТРФ строго наказать капитана в административном порядке. «Принимая во внимание безупречную службу в УТРФ в течение шести лет, а также обещание, данное на совете капитанов, — впредь не повторять подобных случаев, и его заверение, что этот проступок он оправдает своей работой», ему объявлен строгий выговор с предупреждением [76, л. 35].

29 июля от перегонной команды принят новый БМРТ «Опала» (строительный № 866), 30-го числа он зачислен на баланс флота, а 31-го — поставлен на переоборудование и моточистку на «Фрезу» до 30 августа. Экипажу судна с момента вывода из эксплуатации выплачивались 70 % должностных окладов [76, л. 13]. Ремонтники решили сократить стоянку судна на десять дней. К работе приступили бригады котельщиков В. Белокриницкого и А. Попова. Они выполняли нормы выработки на 130—140 %. Не отставали и трубопроводчики, особенно бригада Б. Колесникова, в сжатый срок заменившие паропровод. 20 августа, как и обещали ремонтники, все работы на «Опале» были завершены [67, № 102].

1 августа все флагманские специалисты (капитаны, механики и электрорадионавигаторы-наставники, старшие мастера-наставники по добыче и обработке) выведены из штатов отделов управления флота и переданы в состав промысловой флотилии. Отделам управления запрещено использовать их во время пребывания в порту без согласия на то руководства флотилии. Это сделано для улучшения эксплуатации флота [73, л. 101].

Руководство КРП решило включить в состав делегации камчатских рыбаков, отправлявшихся на заседание «делового клуба» при еженедельнике ЦК КПСС «Экономическая газета», проводившееся во Владивостоке 9 августа, главного инженера Д. Д. Гафина, начальника планового отдела И. Ф. Сакуна, начальника отдела добычи А. А. Губина, а также капитана-директора плавбазы «Орочон» А. Д. Коломейца, капитана СРТ «Кузачин» Н. М. Готовского и капитана танкера «Баргузин» А. О. Башкирцева. Всем им следовало иметь «фиксированные выступления» по вопросам путей снижения себестоимости рыбной продукции и судоремонта [76, л. 3].

10 августа морской буксир «Маячный» повел баржу «Казачка» и плашкоут № 85 из ПМРП в бухту Иматра. На них находился экипаж из четырех человек для расконсервации стоявшей

в бухте самоходной баржи № 62, где «по нераспорядительности руководства экспедиции 1962 г.» осталось имущества на 91 880 руб. Теперь же в связи с изменением района лова выявилась необходимость вывоза этого добра в порт [75, л. 53].

15 августа ТХС «Меркурий» снят с грузоперевозок и направлен на обработку сельди спецпосола в ОМЭ [75, л. 54].

20 августа в связи с отсутствием «работника по нормированию» оформление нарядов и ежедневное обнародование показателей по зарплате на плавбазе «Якут» вменено в обязанность помощнику капитана по производству Ивану Ивановичу Бакулину. За эту дополнительную нагрузку ему полагалась доплата половины оклада нормировщика [76, л. 101].

22 августа из-за нехватки банки, производимой ПЖБФ для судов флота, выпускавших сельдь спецпосола, снято с обработки этой рыбы и направлено на грузоперевозки ТХС «Плутон» [75, л. 70].

О выполнении годового плана и социалистических обязательств отрапортовал экипаж СРТ «Кавача» (капитан А. Гаврилов, председатель судового комитета Н. Соляев). Выловлено и сдано 16 066 ц при сортности выше плановой. На общесудовом собрании команда решила ко дню второй годовщины со дня открытия XXII съезда КПСС взять еще 2 000 ц [67, № 102].

Футбольная команда «Тралфлотовец» во втором круге игр на первенство Петропавловска сразилась с клубом «Водник». К этой встрече она пришла, имея пять побед и одну ничью. Матч завершился победой флотской команды со счетом 2 : 1. «Надо сказать, наши футболисты сейчас находятся в лучшей спортивной форме, чем были они в первом круге. Но все же... недостает одного — завершающего удара по воротам и точности передач» [67, № 102].

23 августа заместитель начальника П. А. Демидов на переговорах с моряками ОМЭ сообщил, что в августе ими добыто и сдано 99 306 ц, а до выполнения месячного плана остается взять еще 4 694 ц. Плавбазы быстро обрабатывали подходившие суда. За 24 августа принята рыба от «Юрия Гагарина», «Калыгиря», «Кротона», «Алупки» и других, всего 5 866 ц сельди. Этим приемом коллектив УТРФ завершил выполнение месячного задания. Рыбаки «Кекурного», сдав «Советской Чукотке» 796 ц полуфабриката, завершили свою годовую программу. На счету этого экипажа имелся уже 13 901 ц при плане 13 300 [67, № 102].

27 августа приказано установить противопожарный надзор на крупнотоннажных судах и плавбазах, пожарные тревоги проводить не менее двух раз, а «Советской Камчатке», «Чукотке» и «Ламу-

ту» — трижды в месяц по заранее разработанному плану учений с тщательным разбором и немедленным устранением выявленных недостатков. Независимо от того, ремонтировалось судно или эксплуатировалось, на нем следовало нести пожарную вахту и содержать не менее пятой части экипажа, на которую следовало составлять отдельное от общесудового расписание по борьбе с пожаром. Пожарная служба на акватории Авачинской губы поручена морскому буксиру «Москвич», оборудованному средствами тушения. Одновременно начался месячник смотра противопожарного состояния флота [76, л. 82].

28 августа в 06.00 во время промысла сельди в северной части Охотского моря на СРТ «Крильон» вожак и сети намотались на гребной винт. Судно потеряло четырнадцать часов промыслового времени, кроме того, за буксировку к плавбазе «Советская Камчатка» спасателем «Стерегущий» УТРФ предъявлен счет для оплаты вознаграждения его экипажу в размере 616 руб. 10 коп. [77, л. 110].

31 августа по итогам социалистического соревнования во втором квартале постановлением коллегии ГДВРП и президиума Приморского краевого комитета профсоюзов присуждены премии: БМРТ «Хинган» — вторая в 2 170 руб., БМРТ «Браслав» — третья в 1 800 руб., СРТ «Кавача» и «Ястреб» — третьи по 412 руб. [76, л. 100].

6 сентября решено выплачивать должностные оклады командам судов сельдяной ОМЭ за дни хождения с места лова на сдачу рыбы на берег и обратно. Отмечено, что они «из-за отсутствия достаточного количества плавбаз для приема рыбопродукции непосредственно в районе промысла много промыслового времени затрачивают на переходы к комбинатам КРП» [76, л. 119].

В ОМЭ на плавбазу «Советская Камчатка» с заданием оценить техническое состояние машинно-котельной установки и найти причину выхода из строя экономайзеров паровых котлов «с первым отходящим судном» выехал групповой механик МСС Алексей Павлович Желудков [76, л. 120]. Чуть позже на плавбазе вышел из строя правый котел, в нем перегорели экранные трубы. Устранять такую аварию в морских условиях трудно, а то и почти невозможно. Но вахта третьего механика Федора Георгиевича Лесникова решила заменить трубы своими силами. Работать им предстояло в горячем котле, при температуре 60—70 градусов. Рискованную операцию взялись выполнить донкерман Григорий Батырбаев и электросварщик Эдуард Вервилов. Первым в топку забрался Григорий, через несколько минут его сменил Эдуард. Двенадцать

часов смельчаки устраняли неполадки. Затем судно продолжило рейс. В этом героическом труде также отличились старший машинист Анатолий Руденко, машинист, комсорг Виктор Чернушенко, машинист 2-го класса Анатолий Даманов, котельный машинист Григорий Степанов. Их действиями руководил старший механик Валентин Петрович Лабут.

9 сентября в командировку во Владивосток и Севастополь отправился инженер-электрик В. М. Затолока. Цель поездки: знакомство с особенностями ремонта и наладки электрооборудования БМРТ. Изучение этого вопроса признано «крайне необходимым нашим специалистам» [76, л. 115].

10 сентября флот безвозмездно передал ПКМРПТ для использования в качестве учебно-наглядных пособий выборочную и сететрясную машины, ручную лебедку для опускания лота, дрифтерный шпиль с приводом, овальную траловую доску, промысловый буй, дрифтерную сеть со стальными подборами, блоки и вертлюги, гаки мессенджера, эхолот типа НЭЛ-5Р, траловые скобы и ключи, дель [76, л. 131].

15 сентября в Петропавловск возвратился СРТР «Герман Титов». Его экипаж одержал замечательную победу — в честь 46-й годовщины Октябрьской революции выловил 20 222 ц. Вместе с встречающими на борт судна с букетами цветов под звуки оркестра поднимаются ученики-семиклассники школы № 4. Они пришли сердечно поздравить своих шефов с большой трудовой победой, пожелать им новых производственных успехов. Капитан А. А. Амирбекян рассказал: «Нелегко досталась нам победа. Девять месяцев длился этот рейс. Но экипаж мужественно преодолел все трудности. Мы дали слово и сдержали его. В далеком Аляскинском заливе моряки проявили стойкость и мужество. Трудно назвать лучших, все работали самоотверженно, с высоким сознанием своего долга перед родиной. Парторг Леонид Селезнев и комсорг Виктор Бекетов сплачивали коллектив. Когда выпадало свободное время, проводилась политическая учеба, беседы о событиях в стране и за рубежом. Сейчас траулер поставлен в ремонт. Но никто из моряков не собирается покидать его. Все хорошо помнят, с каким призывом выступили титовцы — добыть в пятом году семилетки по тысяче центнеров рыбы на каждого члена экипажа. Чтобы сократить срок стоянки на заводе, машинная команда решила отремонтировать своими силами сепаратор, часть электрооборудования, произвести очистку котла и танков. В ноябре вновь выйдем в море, чтобы иметь по тысяче центнеров на каждого рыбака» [67, № 119].

А. Ф. Мердову вручают золотую медаль «Серп и Молот», 1963 г.

Стармех БМРТ «Амгу» А. Е. Крук беседует со школьниками, 1963 г.

УПРАВЛЕНИЕ ТРАЛОВОГО И РЕФРИЖЕРАТОРНОГО ФЛОТА

РАСПОРЯЖЕНИЕ

Капитану СРТ КРЕМЕНЧУГ Т. МИРОШНИЧЕНКО 1

СРТ РОПША Т. ЗАВОДЕВКИНА 2

3

4

Вы обязаны следовать в группе, старшим назначается капитан СРТ КРЕМЕНЧУГ тов. МИРОШНЕЧЕНКО

Следовать друг от друга в расстоянии не более 1 мили. Держать между собой постоянную связь. Выполнять все распоряжения старшего капитана группы.

НАЧАЛЬНИК МОРИНСПЕКЦИИ УТРФ

/К. Бобров/.

Распоряжение получил

лв

к-н СРТ „Ропша" [signature]

к-н СРТ „Кременчуг": [signature]

Распоряжение начальника УТРФ капитанам СРТ, ноябрь 1963 г.

«ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНЕНЫ» —

рапортуют хинганцы

БОРТ БМРТ «ХИНГАН». (По радио). Предмайское обязательство выполнено раньше срока. Выловлено 40.224 центнера рыбы. Выработано 26.270 центнеров продукции. По всем показателям БМРТ «Хинган» идет впереди однотипных судов Дальнего Востока.

Добыто на 3.000 центнеров, выпущено готовой продукции на 1.400 центнеров больше, чем коллективом БМРТ «Самарга». Хинганцы значительно опередили по добыче рыбы и выработке готовой продукции БМРТ «Ульяновск» и «Посьет».

Судовой комитет профсоюза решил представить на присвоение звания ударников коммунистического труда 14 передовиков производства. Среди них матросы тт. Евдоченко, Кушелев, кочегар т. Гузь и другие.

Принято также решение имена четырех членов экипажа занести в Книгу почета флота, 21 человека — на судовую Доску почета.

Следуем в родной порт. Настроение у всех бодрое. Быстро отремонтируем судно и так же, досрочно, выполним годовые социалистические обязательства.

А. ТОЛСТОБРОВ,
первый помощник капитана.

ЕСТЬ МЕСЯЧНЫЙ!

С каждым днем все шире разгорается социалистическое соревнование в честь 1 Мая. 21 апреля экипаж среднего рыболовного траулера «Серпухов» сдал на приемную базу 333 центнера камбалы, досрочно выполнив месячный план. Эту трудовую победу моряки посвятили дню памяти В. И. Ленина.

Сейчас серпуховцы работают в счет своих обязательств.

Хорошие уловы сдали в этот день моряки СРТ «Калыгирь» и «Рыбновск».

Листок морской славы

Комсомольско-молодежный экипаж большого морозильного рыболовного траулера «Хинган» с честью сдержал свое слово. 19 апреля моряки этого судна досрочно выполнили обязательство, принятое в честь 1 Мая. Они добыли и обработали 40.224 центнера рыбы.

Хинганцы продолжают штурмовать рубеж пятого года семилетки — к концу года дать стране 80.000 центнеров рыбы.

СЛАВА ПЕРЕДОВИКАМ ПРЕДМАЙСКОГО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ!

Моряки тралового флота! Равняйтесь на комсомольско-молодежный экипаж БМРТ «Хинган», борющийся за звание коллектива коммунистического труда!

«Листок морской славы», 1963 г.

Прославленный капитан А. А. Амирбекян во время встречи с подшефными школьниками, 1963 г.

Начальник экспедиции А. И. Серга, 1963 г.

Старший механик А. Е. Крук, 1964 г.

24 сентября при управлении флота организована комиссия по организации похорон старшего механика СРТ «Камчатская правда» Ю. П. Кондратьева [76, л. 166].

28 сентября установлены нормы времени (в судосутках) на переходы СРТ-300 и СРТ-400 для сдачи продукции из района промысла сельди в ОМЭ до комбинатов: Крутогоровского и Ичинского — 1,5; Кихчикского и Кировского — 2; Октябьского, Опалинского и Озерновского — 2,5; Петропавловского — 3,5 [78, л. 105].

17 октября по случаю досрочного выполнения годового плана 1963 г., пятого года семилетки, памятными подарками от имени руководства КРП награжден ряд экипажей — участников соревнования за достижение высоких производственных показателей. Аккордеон и киносъемочный аппарат (общая стоимость 253 руб.) получил БМРТ «Хинган», киносъемочный аппарат (95 руб.) — БМРТ «Браслав», фотолабораторию (130 руб.) — плавбаза «Ламут», баяны (178 руб.) — СРТ «Соликамск», «Николай Вилков», фотолаборатории (130 руб.) — СРТ «Корф», «Карагинский», «Коростень», «Герман Титов», «Крутогорово», библиотечки, наборы грампластинок и настольных игр (62 руб.) — СРТ «Алупка», «Кекурный», «Камбальный», «Кротон», «Кинешма» [70, л. 32—33].

21 октября на межобластное совещание по обмену опытом работы экипажей коммунистического труда и опорно-показательных судов в Калининград направлен старший инженер отдела добычи В. А. Зубов [76, л. 163].

24 октября новый БМРТ «Амгу» (строительный № 871), прибывший в Петропавловск, принят на баланс флота. 24 и 25 октября его готовили к постановке на дооборудование и профилактику на «Фрезе», пополняли судовые запасы [75, л. 126].

Стенная газета «Рыбак», орган комсомольской и профсоюзной организации СРТ «Кротон», рассказала о жизни этого славного коллектива: «*Товарищи! Приближается годовщина открытия XXII съезда КПСС*. Все труженики нашей Родины готовят к этой дате свои трудовые подарки. Наш экипаж тоже не остается в стороне. В борьбе за досрочное выполнение годового плана наш экипаж, благодаря дружной работе, достиг значительных успехов. Годовой план выполнен досрочно 3 сентября. С начала года добыто 14 351 ц при плане 13 250. В первой декаде сентября сдано 2 861 ц. Этими достижениями мы завоевали право послать делегата на слет передовиков рыбной промышленности. Но достигнутое — не предел. Будем бороться за рубеж — 20 000 ц ко дню сороковой годовщины Великого Октября. Вперед, к новым трудовым

подвигам!» *«Рейд комсомольского прожектора*. Очередным рейдом комсомольский прожектор обнаружил ряд недостатков на судне и привел в пример отдельные участки и заведования, по которым надо равняться. По чистоте и порядку комсомольский прожектор отмечает неудовлетворительное состояние носовых жилых помещений: грязь, окурки, незаправленные койки. Кроме того, отмечены случаи поломки плафонов и розеток от ударов бочками, выброс за борт мешков из-под соли, небрежный уход за спецодеждой. Примером чистоты можно считать каюту тралмастеров. В хорошем санитарном состоянии содержится камбуз, порядок в машинном отделении. Комсомольский прожектор призывает экипаж немедленно устранить недостатки». *«Равняться по передовым!* Мне хочется назвать имена лучших тружеников нашего экипажа. Вот они: Кузнецов, Фардеев, Смирнов, Баруздин, Зайцев, Чейметов, Ларин, Пономаренко, Зарубин, Редько, Семенов. Но есть и такие, которые хорошо работают на рыбе, но плохо относятся к своим прямым обязанностям — это боцман Скляров и матрос Загвоздко. Товарищи, только при дружной работе мы сможем выполнить свои обязательства и завоевать звание экипажа коммунистического труда! *П. Тимченко*, старпом, кандидат в члены КПСС». *«Желаю успехов*. Мне хочется через стенную газету поблагодарить членов машинной команды: старшего механика Ефремова, второго механика Павликова, третьего механика Суетина, моториста Бабакова за бесперебойную подачу воды и пара на камбуз, в душевую и прачечную. Желаю им дальнейших успехов в работе! *В. Двоеглазов*, повар» [71, № 252].

25 октября решено начать широкое применение «бесконтактного» способа передачи рыбы-сырца на производственные рефрижераторы в свежую погоду. «Для работы этим способом на каждом судне иметь следующее снабжение: а) стальной трос (шкентель) диаметром 12,5 мм и длиной не менее 150 м, б) патентованный блок, исключающий возможность попадания шкентеля между щекой и шкивом блока, в) канифас-блок, г) глаголь-гак с рабочей нагрузкой 4 т». Морской инспекции приказано включить в план командирской учебы изучение этого способа перегруза, а отделу снабжения — срочно обеспечить все промысловые суда вышеуказанным. Выход судов из ПМРП без него запрещался [78, л. 81].

28 октября по ходатайству начальника ОМЭ А. И. Серги и его заместителя по политчасти С. Н. Скорлыгина «от имени всех моряков экспедиции» премированы члены экипажа поискового СРТ «Карага». «С первых дней промысла успешно вел поиски сельди

в Охотском море и ежедневно на капитанских часах давал рекомендации промысловому флоту. Капитан поискового судна т. Анисимов, работая без начальника рейса, грамотно оценивал промысловую обстановку, систематически давал данные биологического и гидрологического характера и своевременно предупреждал флот о миграции сельди и необходимости перехода в другой район. За период работы экипаж поискового судна за хорошие рекомендации районов промысла имеет много благодарностей от моряков экспедиции». А те при плане 276 тыс. ц жирующей сельди поймали 354,7 тыс., то есть 126 %. Месячными окладами поощрены капитан И. С. Анисимов, акустик А. И. Тайнович, матрос 1-го класса А. П. Шустов, моторист М. И. Сахно, старший помощник капитана С. Т. Киселев, третий помощник капитана А. А. Соколов. По половине оклада выплачено второму помощнику капитана В. А. Клусу, матросу 1-го класса Я. Е. Гриневу, старшему механику В. В. Петухову, радисту В. С. Муковникову, боцману Н. И. Кленову, повару А. И. Корякину и второму механику В. Г. Гореву [70, л. 54—55].

В рейс отправился новый БМРТ «Опала», пришедший в Петропавловск летом. Из ста с лишком человек его экипажа на судах такого типа раньше почти никто не работал. Капитан-директор А. И. Беляев тоже впервые занял свое место на мостике большого траулера, а до этого отлично ловил рыбу на СРТ «Камбальный». Мастером обработки назначили Вячеслава Кривченко. «К нему отнеслись сначала довольно прохладно. Сумеет ли Вячеслав сработаться с командой, как он сориентируется на новом для него месте, молод уж очень». Но все оказалось в порядке. Он быстро нашел контакт с людьми, освоился со своим делом. Показатели этой бригады были не хуже, чем у коллектива во главе с опытным обработчиком Забелиным. Морозильщики давали по двадцать выбивок за смену — это показатель высокой скорости морозки рыбы. Успех обеспечивал и рефмеханик, недавний выпускник Астрыбвтуза Евгений Рыбин. На судне имелся 31 комсомолец, особенно много их было в машинной команде. Во время рейса вышли из строя поршневые кольца в трех цилиндрах главного двигателя, их удалось заменить быстро и без простоев. Рейс завершился 19 ноября. В Петропавловск доставлены 560 т мороженого окуня, 80 т рыбной муки и 10 т жира. Задание выполнено на 110 % [79, № 141].

31 октября, учитывая, что «до настоящего времени со стороны некоторых руководителей экспедиции, капитанов судов, радистов вследствие слабого знания ими ведомственных перечней допускаются

серьезные нарушения правил ведения радиообмена и радиотелефонных переговоров в районах промысла, отсутствует контроль работы судовых радиостанций, в целях установления контроля эфира и выявления нарушений в радиообмене и переговорах» приказано создать радиоконтрольные пункты. Утверждены инспекторы из числа судовых радиоспециалистов на плавбазах «Ламут» (Б. И. Волгин), «Советская Камчатка» (Ф. И. Бобырь), «Чукотка» (А. К. Бурукин), «Эскимос» (А. И. Савченко), «Анатолий Серов» (И. Г. Бурков), БМРТ «Браслав» (В. А. Шапошников), «Хинган» (П. И. Цицилин), «Опала» (В. А. Голубченко), «Амгу» (Ю. В. Неустроев) [70, л. 71].

Отправлен на грузоперевозки «по окончании выполнения функций плавбазы в ОМЭ» пароход «Анатолий Серов». А на следующий день к нему присоединилась плавбаза «Советская Камчатка», также завершившая работу в экспедиции [75, л. 166, 169].

4 ноября на плавбазе «Чукотка» «явилась острая необходимость пополнить запас пресной воды из ручья Скалистый, расположенного в заливе Одян». При постановке на два якоря из-за отсутствия на берегу створных знаков капитан-директор А. Р. Янсон допустил ошибку, «в результате чего судно, придя на заданную глубину, имело недостаточное количество вытравленных смычек якорного каната, что не обеспечивало безопасную стоянку». Усилившимся ветром судно снесло к берегу, где оно село кормой на песчано-галечный грунт. Для предупреждения выжима на камни буксирами, заведенными с бака, силами «Крашенинникова» и «Сигнального» базу стали стягивать с мели. «Когда оба судна стали работать машинами, капитан плавбазы решил подработать машиной. В результате совместных усилий плавбаза резко пошла вперед, развернув оба судна». При этом буксир навалил на теплоход и причинил ему ряд повреждений. Водолазный осмотр рулевого и гребного устройств «Чукотки» показал, что у нее смяты оконечности лопастей обоих винтов [80, л. 19].

8 ноября при заходе в бухту Лаврова сел на мель, получил пробоину и затонул на глубине около трех метров СРТ «Ястреб» (капитан Г. Г. Рессинский). «Для его спасения затрачены большие средства, а всего убыток составляет более 162 тыс. руб.» 19 ноября судно поднято, подготовлено к переходу и доставлено в Петропавловск [65, л. 73; 80, л. 65].

11 ноября пароход «Якут» «по окончании выполнения функций плавучей базы в ОМЭ» отправлен на перевозки [75, л. 148].

6 декабря суммой в 40 % сдельного заработка премирован экипаж БМРТ «Браслав», перевыполнивший задание по выпуску перво-

сортной продукции в четвертом квартале на 21,2 %. Вместо заданных 5 085 на деле ее выработали 6 150 ц [80, л. 10].

7 декабря по окончании дооборудования введен в эксплуатацию БМРТ «Амгу» [75, л. 211].

Решением КРП и УТРФ списано «как действующее» первое на советском Дальнем Востоке паровое промысловое судно — РТ «Дальневосточник». Но в связи с производственной необходимостью решено его временно использовать зимой как «отопитель судов в порту», для чего укомплектовать штат машинной команды для обслуживания парового котла и его механизмов [80, л. 11].

9 декабря пароход «Анатолий Серов» вернулся «к выполнению функций плавбазы по обслуживанию промысловых судов», но теперь уже в БМЭ [75, л. 222].

17 декабря плавбаза «Эскимос» по окончании среднего ремонта на ПСРВ введена в эксплуатацию. Ее направили на транспортные перевозки «с выполнением функций культурного обслуживания промысловых судов» [75, л. 239].

20 декабря в Мурманск для изучения работы и обмена опытом с тамошними коллегами отправились заместитель начальника промысловой флотилии Е. А. Петухов, начальник отдела обработки И. Г. Медведев и начальник отдела снабжения Л. Е. Гершенович. Е. А. Петухову следовало изучить деятельность морской инспекции, организации промысловой экспедиции и производства счисления на промысле. И. Г. Медведеву — ознакомиться со штатами отдела обработки и береговой лаборатории; с использованием бочковой и ящичной тары, обработкой сырца на БМРТ; выяснить, какая механизация применяется для сельди на промысловых судах и плавбазах; познакомиться с порядком сдачи готовой продукции торговым организациям. Л. Е. Гершеновичу предстояло разобраться со структурой и штатами отдела снабжения; во взаимоотношениях с рыбкоопом; с организацией порейсового снабжения флота, возможностями реализации неликвидов и сверхнормативных запасов; с приобретением необходимого оборудования [80, л. 73—74].

На городском слете рационализаторов и изобретателей поощрены ценными подарками: групповой электромеханик В. Е. Екимов — настольными часами, а механик-наладчик завода БМРТ «Браслав» Ю. Н. Коваленко — фотоаппаратом ФЭД-2. Поощрения получили и другие флотские умельцы [80, л. 78].

28 декабря премирован экипаж теплохода «Корсаков» за работу в Аляскинской окуневой экспедиции «по культурному обслуживанию

моряков, а также за качественный и своевременный ремонт судов в районе промысла и хорошее снабжение» [80, л. 91].

30 декабря, накануне наступления нового 1964 г., экипаж БМРТ «Хинган» получил поздравление по случаю *рекордного годового улова в 110 тыс. ц*, подписанное самим руководителем КПСС и страны Н. С. Хрущевым. В приветствии говорилось: «Дорогие товарищи! В письме ЦК партии вы сообщаете о своих замечательных успехах по увеличению добычи рыбы и производству рыбной продукции для населения нашей страны. Экипаж вашего комсомольско-молодежного траулера в начале текущего года принял ответственное обязательство выловить 100 тыс. ц рыбы. Очень приятно отметить, что это высокое обязательство выполнено с честью, добыто 110 тыс. ц, или в два раза больше годового плана. Примечательным является и то, что полученная в течение года прибыль почти полностью возмещает затраты государства на постройку траулера. Ваши достижения являются вдохновляющим примером коммунистического отношения к труду и свидетельствуют о больших возможностях рыбной промышленности по дальнейшему увеличению добычи рыбы и производства рыбной продукции. Если все экипажи подобных судов будут работать так же, как и вы, то страна получит дополнительно около трех миллионов центнеров рыбы. Поэтому очень важно, чтобы ваш опыт, методы работы изучили и широко применили экипажи других рыбопромысловых судов. От имени ЦК КПСС и советского правительства сердечно поздравляю вас с выдающейся трудовой победой и желаю в новом году хорошего здоровья и дальнейших успехов в труде на благо Родины. Счастливого плавания, дорогие товарищи!»

31 декабря на «Хингане» было многолюдно: прибыли представители партийных, советских и общественных организаций города, моряки со стоявших рядом судов. Зачитан текст письма Н. С. Хрущева, громом аплодисментов встречены слова «нашего Никиты Сергеевича» с высокой оценкой труда моряков. Слово берет начальник КРП В. Н. Каленов: «Своим героическим трудом вы, дорогие хинганцы, заслужили всеобщее внимание и уважение. Ваше судно является маяком, с него будут брать пример все суда флота...» Секретарь горкома партии Д. И. Качин от имени всех трудящихся города горячо приветствует экипаж и «разделяет радость по случаю получения телеграммы». Капитан-директор В. А. Дубовицкий благодарит партию и правительство за заботу о рыбаках, выражает благодарность всем присутствующим за внимание и от имени экипажа заверяет, что в новом году моряки не

снизят темпов добычи, приложат все силы и умение, чтобы в новом, 1964-м, году добиться дальнейших успехов в труде на благо родины, «как этого желает Никита Сергеевич». Принят текст ответного письма руководителю партии и страны, где хинганцы обязались поймать в первом квартале начинавшегося года 35 тыс. ц.

А закончился последний день уходящего 1963-го года не так парадно, как начинался. На СРТ «Кит» с разрешения капитана М. И. Овчинцева в кают-компании встречали Новый год «с распитием спиртных напитков». В 03.35 «матросы стали расходиться по своим каютам. Матрос Шостка Н. М. с матросом Салоха вышли из кормовой надстройки, направляясь в носовую каюту, причем матрос Шостка пошел не по левому борту, где имелось ограждение, а полез через площадку для трала, которая была обледеневшей. В момент крена судна на волне матрос Шостка выпал за борт, в результате чего утонул. Вахтенный помощник капитана... не принял никаких мер для безопасного перехода людей, хотя знал, что люди находятся в нетрезвом состоянии, а состояние моря — шесть баллов...»

По состоянию на 31 декабря 1963 г. в состав УТРФ входили:

— промысловый флот из 80 судов, из них четыре БМРТ, один паровой РТ «Кишинев», один СРТР-540 «Командор», 23 СРТР и 50 СРТ. «Кишинев» использовался в ПМРП как отопитель. На балансе флота продолжал числиться СРТР «Кижуч», выброшенный на берег в сентябре 1962 г.;

— рыбообрабатывающий флот из семи судов: плавбазы «Орочон» и «Эскимос» с неохлаждаемыми трюмами, плавбазы «Ламут», «Советская Камчатка» и «Советская Чукотка», две несамоходные баржи грузоподъемностью по 500 т. Пока пребывал на балансе затонувший в прошлом году «Комсомолец Арктики»;

— транспортный флот из 49 судов (пять пароходов, шесть танкеров, семь рефрижераторов типа «Елизово», шесть ТХС, 17 теплоходов, семь морских буксиров, две учебные баркентины и один лихтер);

— СРЗ «Фреза», включавший плавмастерские «Фреза» и ПМ-1117, береговую мастерскую в районе ПЖБФ (СРМ № 2), плавдок и необходимые вспомогательные и подсобные производства;

— рыбозавод «Океанский» с бондарным, сетепошивочным и посольным цехами, вспомогательными и подсобными производствами;

— Петропавловский морской рыбный порт со своим вспомогательным флотом;

— Владивостокское морское агентство;
— отдел снабжения;
— жилищно-коммунальный отдел.

Все эти предприятия, за исключением отдела снабжения, пребывали на полном хозрасчете и имели собственные счета в Госбанке [65, л. 135—6].

В течение года на пополнение флота пришли БМРТ «Опала» и «Амгу», теплоход «Академик Губкин». Ожидалось поступление новых судов типа СРТМ, но они не прибыли, что привело к невыполнению впервые установленного плана выпуска деликатеса — мороженой креветки. Камчатгосрыбводу передан СРТ «Камчатка», списаны СРТ «Ключевской», пароход «Терек» и шесть старых паровых РТ.

В 1963 г. УТРФ заметно улучшило свою работу, справилось с заданиями по всем основным показателям, добыв 1 350 тыс. ц рыбы вместо установленных 1 174 тыс. (115 %), значительно перевыполнило план добычи ценных пород — жирной сельди и окуня. Выпущено 1 206 тыс. ц продукции при плане 1 032 тыс., или 116,9 %, в том числе пищевой — 113,4 %. Выработано 1 916 туб консервов вместо намеченных 1 750 туб (109,5 %). Программа выпуска валовой продукции выполнена на 121,7, товарной — на 132,3 %. В течение года внедрен близнецовый способ лова сельди, увеличивший производительность в два-три раза, удалось улучшить качество изготовляемых орудий лова. Сортность продукции заметно повысилась: первым вместо установленных 78,4 отгружено 90,4 %, от этого дополнительно получено 1 704 тыс. руб. прибыли. Снизились затраты на добычу, составившие 22 руб. 43 коп. за центнер против плановых 24 руб. 87 коп. и 26 руб. 95 коп. прошлогодних. Себестоимость товарной продукции уменьшилась против плана на 8 559 тыс. руб., или на 15,2 %. С солидным превышением справились со своими заданиями моряки-транспортники и портовики. Все это позволило завершить хозяйственный год с прибылью в 19 246 тыс. руб., в том числе 8 404 тыс. — сверх плана [82, л. 199].

Руководитель страны Н. С. Хрущев в одном из своих многочисленных выступлений говорил по поводу прибыли следующее: «...Как работает предприятие — в убыток или дает прибыль, проедает общественные средства или умножает их — имеет огромное значение. Без учета прибыли невозможно определить, на каком уровне ведется хозяйство предприятия, и какой вклад оно вносит в общенародный фонд». Процитированное в определенной мере

пересекалось с бытовавшим на флоте выражением, приписываемым начальнику морагентства С. Г. Гинеру: «Суда бывают однотипные, но смекалки у команд судов и сами команды бывают разные» [81, л. 94].

Из 73 промысловых судов 70, из них 66 СРТ и четыре БМРТ, справились с установленными им заданиями и дали родине сверх плана улов в 171 275 ц.

В 1963 г. продолжилось освоение новых районов промысла. Характер изменения вылова рыбы по породам (в тыс. ц) показан в табл. 1.

Таблица 1

Порода	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Сельдь	232	131	342	358	423	535
Камбала	512	465	520	628	536	352
Окунь	—	13	34	35	170	329
Прочие	7	56	86	11	29	134
Всего:	751	665	982	1 059	1 158	1 350

Как видно, за последние четыре года возросла добыча ценных пород — сельди и окуня при сокращении доли дешевой камбалы. В «прочие породы» входил прилов, направлявшийся на выработку кормовой муки, и минтай, который в те годы считался непищевым, шедший на «удовлетворение нужд в кормовой рыбе зверосовхозов Камчатской области». Отмечено существенное сокращение запасов камбалы в районе островов Прибылова, новых же банок промразведки ГДВРП и КРП пока не нашли, что и привело к уменьшению ее уловов.

В 1963 г. ловили в следующих основных районах: острова Прибылова (475 154 ц), Аляскинский залив (294 576 ц), Олюторо-Наваринский (10 015 ц), южная гряда Алеутских островов (98 049 ц); Охотско-Магаданское побережье (389 677 ц), Западная Камчатка (85 035 ц), окрестности мыса Шипунского (2 275 ц). Из-за снижения сырьевых запасов и в Олюторско-Наваринском районе в третьем квартале флот в основном брал сельдь в Охотско-Магаданском.

По сравнению с предыдущими годами у островов Прибылова сложилась неблагоприятная промысловая обстановка. В январе здесь господствовали южные ветры, кромка льда находилась в 380 милях от места добычи камбалы и в 280 милях — от сельди. Рефрижераторы-приемщики стояли во льдах, для сдачи им улова суда камбальной группы тратили на пробег в один конец до 54, а сельдяной — до 32 часов. Такие длительные переходы сократили

имевшиеся возможности увеличения вылова. «Камбалоловы» потеряли на хождение туда и обратно: в январе — 40,2, в феврале — 28,2 и в марте — 26,8 % всего времени нахождения в море.

В феврале господствовали северо-восточные ветры, затянувшие сельдяную банку льдом, державшимся до 21 марта. Промышляли в разводьях, имея случайные и незначительные уловы. После 21 марта сельдь оторвалась от грунта и пошла на нерест. На камбальных банках из-за преобладания южных ветров температура воды держалась выше обычной, поэтому рыба рассредоточилась рано, и со второй половины марта вылов резко упал. В начале апреля пришлось переключать траулеры на окунь. Отчет о работе флота сообщает: «Мастерство наших промысловиков на добыче сельди значительно повысилось, был освоен зимний лов, но вследствие неблагоприятной обстановки добыча на судосутки нахождения в море и на одно среднесписочное судно возросла незначительно, хотя вылов на час траления значительно повысился».

Обстановка на окуне в Аляскинском заливе и на сельди в Охотско-Магаданском районе была хорошая, а вот уловы селедки в Олюторско-Наваринском районе по сравнению с прошлым годом резко сократились. Зато значительно выросли объемы добычи камбалы и минтая на Западной Камчатке.

Экипажи средних траулеров «Казбек», «Кит», «Коростень», «Каховка», «Кинешма» и «Камбальный» *первыми на Дальнем Востоке освоили близнецовый лов сельди*. Им занимались с 21 сентября по 12 ноября, затем начались шторма. Самый большой улов на одно траление (191 ц) получен «Коростенем». В это же время остальной флот работал донными тралами, сделав 475 заметов с выловом за один раз в среднем 15,3 ц. Опыт показал, что близнецовый лов был в это время многократно производительнее. Одновременно шло освоение так называемой «бесконтактной» передачи сырца и готовой продукции с борта на борт. Ожидалось, что их дальнейшее расширение увеличит время работы с орудиями лова, сократит переходы, уменьшит время сдачи добытой рыбы, позволит работать ночью и при неблагоприятной погоде.

Улова свыше 20 тыс. ц добились 13 экипажей средних траулеров. СРТР «Коростень» (капитан Локтев) взял 27 947 ц при плане 16 750, СРТ «Соликамск» (Числов) — 24 034 и 16 500, СРТ «Николай Вилков» (Алешкин) — 22 639 и 13 100, СРТ «Карагинский» (Влазнев) — 22 801 и 17 650 ц соответственно.

БМРТ «Хинган» первым освоил лов окуня в районе гряды Алеутских островов. Позже сюда перебазировались все его дальневос-

точные собратья. По инициативе «Хингана» была внедрена новая схема работы морозильных камер и очистки снеговой шубы, что повысило их производительность с 30 до 40—45 т в сутки и соответственно позволило увеличить уловы. По этой причине и ввиду освоения нового района значительно выросла добыча судов типа БМРТ.

Режим работы БМРТ по сравнению с прошлым годом изменился. Если в 1962 г. они перегружали готовую продукцию в районе лова, то в 1963 г. из 23 перегрузов только 12 были в море, а остальные — в Петропавловске и один во Владивостоке. Но это удлинило переходы и увеличило затраты времени в портах. На ожидание транспортных рефрижераторов ушло 36 суток. Перегруз на промысле с борта на борт, в среднем, занимал 2,91, а в порту — 4,36 суток. В целом непроизводительные потери времени в 1962 г. составили 22,8, а в 1963 г. — 16,3 % от общего эксплуатационного. Как видно, хотя они и снизились, но все же пока имели большой удельный вес.

Высочайших результатов добился славный комсомольско-молодежный экипаж БМРТ «Хинган» (капитан-директор В. А. Дубовицкий), добывший 109 977 ц и установивший *мировой рекорд* по вылову рыбы на этот тип судна. БМРТ «Браслав» (Н. В. Сотников) — взял 53 548 при плане 38 500 ц, БМРТ «Опала» (А. И. Беляев) — 26 740 и 23 000 ц соответственно.

Анализ работы рекордсмена показывал, что его экипаж рационально использовал промысловое время в целях постоянного наращивания добычи. Оно составило 35 %, что превысило аналогичный показатель «Браслава» на 12,8 и «Опалы» — на 10,7 %. Но на ожидание выгрузки готовой продукции в районах лова ушло 6,5, а в порту — 30,4 суток. Много времени уходило и на ремонт. Все это свидетельствовало о том, что данный тип судов мог увеличить вылов за счет их сокращения. Даже «Хинган», «который в 1963 г. достиг небывало высокого улова», имел возможность сделать из-за этого еще больше, а также и за счет улучшения разделки окуня до 100 %.

БМРТ могли ловить больше, чем пропускали их морозильные камеры. Это заставляло отправлять часть сырца на выработку муки, чтобы не сдерживать добычу и обеспечить сверхплановый выпуск продукции. Камчатские большие траулеры отправляли в муку самую высокую долю сырца среди всех однотипных дальневосточных судов. Производительность их морозилок составила 146,3, а утильзаводов — 139,7 %. В связи с тем, что возможности

добычи рыбы превышали мощность цехов, БМРТ были вынуждены прекращать лов и ложиться в дрейф для доработки сырца. При направлении в порт или к приемщикам они залавливались, создавая на сутки-двое запас для работы цехов во время переходов. Это влекло некоторое снижение качества продукции, но зато увеличило ее количество. «В дальнейшем необходимо практиковать такой метод работы по линии увеличения запаса рыбы до трехчетырех суток работы морозилок во время переходов» [65, л. 50—52].

Всего на Дальнем Востоке в 1963 г. промышляло 21 судно типа БМРТ, в том числе 14 приморских, три сахалинских и четыре камчатских. Средний вылов на судно (в тыс. ц) составил: по Приморрыбпрому (ПРП) — 62,6, по КРП — 75, по Сахалинрыбпрому (СРП) — 55,6. Камчатцы добились и наибольшего вылова на единицу — 110 тыс. ц при 90 у приморцев и 56,1 у сахалинцев. Себестоимость одного центнера обезличенной продукции составила: ПРП — 31, КРП и СРП — по 41 руб. при затратах на рубль «товара» в 50, 70 и 74 коп. соответственно. Суда всех управлений работали рентабельно, самую высокую прибыль на один большой траулер — 2 008 тыс. руб. — тоже обеспечили камчатцы.

Впервые в сельдяной ОМЭ в районе Магадана находились шесть плавбаз УТРФ. Вместе с ними работали 37 промысловых судов. Экспедиция открылась во второй половине июня. До 15 августа действовали 26 СРТ и три базы: «Ламут», «Орочон» и «Якут», из которых только первая имела охлаждаемые трюмы. 13 и 15 августа приступили к работе «Советская Камчатка» и «Чукотка», а в начале сентября пришел «Анатолий Серов». Здесь отмечен ряд сложностей в обработке сырца и полуфабриката, сохранения его качества и своевременного снятия продукции. Они были вызваны разными обстоятельствами. Во-первых, такая мощная база с охлаждаемыми трюмами, как «Чукотка», пришла с опозданием на сорок дней: ее использовали на перевозках. Во-вторых, из-за отсутствия перегрузчиков судам пришлось ходить на сдачу во Владивосток и возвращаться обратно. Но самой большой «неприятностью» стало то, что почти все время экспедиции, начиная с первых чисел июля, в уловах встречалось значительное количество «калянусной» сельди, то есть с желудками, наполненными мелким рачком. В соответствии с установленным порядком такой сырец следовало разделывать и удалять внутренности перед посолом на борту средних траулеров. При незначительном наполнении желудков селедку базы принимали без разделки, «на общих основаниях». Вот тут-то и возникала еще одна сложность: рассортировать пойманное по

внешнему виду «на предмет определения степени наполнения желудков калянусом и другим планктоном» практически было невозможно.

С 25 июля по 20 августа преобладала сельдь с незначительным наполнением, но зато в это время встречался планктон различного цвета. «Наблюдение показали, что действие данного планктона на стенки брюшной полости сельди не меньше, чем розового калянуса. С одной стороны, такая сельдь быстрее созревает и приобретает уже в течение первых 10—12 суток хранения в неохлаждаемых трюмах приятный аромат, вкус созревшей сельди. С другой стороны — за этот же период хранения без охлаждения в бочках с готовой продукцией появляется в большом количестве сельдь с лопнувшим брюшком — "лопанец". Такая сельдь, имея прекрасные вкусовые качества, не имеет товарного вида».

Вот какое положение с качеством готовой продукции сложилось на «Орочоне», не имевшем охлаждаемых трюмов. Готовая продукция, выработанная из «калянусной» сельди в объеме 22 вагонных партий (около 5 000 ц), при двухнедельном хранении потеряла товарный вид. Перед ее отгрузкой в сентябре на теплоход «Оленск» потребовалась почти полная переработка. «Отсюда результат этой плавбазы... получился хуже других». Между тем рефрижераторные базы «Ламут», «Советская Камчатка» и «Чукотка», получая такой же полуфабрикат, обеспечили выпуск из него продукции высокого качества. Экипаж «Чукотки» (капитан-директор А. Р. Янсон, заведующий производством Калинин, заведующая лабораторией В. Ф. Симонова) сдали потребителю малосол только первым сортом.

«Ламут» и «Орочон» выпускали продукцию в бочках без механической подпрессовки во избежание появления лопанца. «Чукотка» и «Советская Камчатка» тарировали приготовленное в ящики при помощи виброукладчиков. Выяснилось, что применение этих устройств положительных результатов не дало: в ящик входило всего 37—38 кг. Поэтому перешли на «безрядовую укладку, в основном за счет докладки большей части вручную». Только в этом случае вес ящика удавалось довести до 42 кг. На качестве сельди такая уборка не отразилась, о чем говорили результаты ее реализации [65, л. 10—48].

Всего в 1963 г. на Дальнем Востоке насчитывалось 16 плавбаз, из них пять приморских, восемь камчатских и три сахалинских. Они произвели, соответственно, 295,8, 350 и 192,1 тыс. ц продукции, на одного члена экипажа ее пришлось 547, 467 и 399 ц.

Камчатцы дали больше всех первосортного товара — 88,6 % против 88 и 86 у приморцев и сахалинцев. Зато себестоимость его центнера тоже оказалась самой высокой — 75 руб. вместо 61 и 67 руб. Затраты на один рубль «товара» у наших тралфлотовцев равнялись 75 коп. вместо 51 приморской или 61 сахалинской, а прибыль с одной плавбазы оказалась наивысшей — 4 867 тыс. руб. — у приморцев. Камчатцы держали здесь третье место — 3 931 тыс. руб., заметно отстав от коллег с Сахалина — 4 658 тыс. руб. [65, л. 1—4].

Пять судов (ТХС «Орион», «Плутон», «Юпитер», «Меркурий» и БМРТ «Хинган») выпускали пресервы из сельди. При плане 1 759 они дали 1 916 туб. Банки не хватило, пришлось снимать «Плутон» с промысла и ограничивать производительность остальных судов.

Существенное внимание было обращено на выпуск «улучшенного» ассортимента продукции и повышение ее качества. Добытый сырец и полуфабрикаты, полученные от других управлений, пошли на выработку (в ц): парные — 46 604 сельди, 220 003 частика, 433 000 камбаловых, 8 309 тресковых, 374 краба и 638 прочих (всего 619 928); мороженые — 19 575 сельди, 101 868 частика и 7 722 камбалы (всего 129 165); 5 945 консервов; 469 487 соленой сельди; 64 812 тресковых и прочих пород — на муку; 60 915 минтая и прочих — на корм.

Внедрение в 1963 г. порейсового планирования работы промысловых судов дало положительные результаты. Эту форму флотского хозрасчета признали «прогрессивным методом в борьбе за экономию труда, времени и затрат», обязывавшую экипажи уменьшать материальные затраты и увеличивать промысловое время. Ее использование повышало ответственность капитанов и всех моряков за выполнение госплана добычи, одновременно она являлась «школой повышения экономических знаний экипажей». Новая форма хозрасчета отразилась и на стиле деятельности аппарата управления, его отделов и служб. Они «стали больше общаться с экипажами и работать в контакте, накапливать соответствующие материалы и делать сравнения показателей по судам, вскрывать возможности и резервы увеличения добычи рыбы, снижения себестоимости и повышения рентабельности» [65, л. 54].

На 69 СРТ и СРТР было выдано 115 рейсовых заданий. Средняя продолжительность рейсов составила 140 суток, в том числе на камбале, зимней сельди и окуне — 147 и жирующей сельди в ОМЭ — 129 суток. Больше всех в море непрерывно пребывал СРТ «Конус» —

255 суток, самые короткие рейсы в 73 и 84 суток сделали СРТ «Каюм» в ОМЭ на жирующей сельди и СРТ «Кекурный» на камбале в районе островов Прибылова [65, л. 55—54].

В конце 1963 г. на всех предприятиях УТРФ трудились 7 839 чел. В течение года принято 1 918, уволено 1 942 чел., в том числе 1 207 — по собственному желанию и переводом в другие организации. «Ежегодно четвертая часть всего личного состава флота и береговых предприятий увольняется, а рядового плавсостава флота, рабочих СРЗ “Фреза”, ПМРП, ЖКО увольняется 30—35 % от общего числа работающих. На многих судах флота почти весь личный состав заменился в течение года. Отделом кадров не ведется закрепление кадров за судами, не всегда возвращаются на свои суда члены экипажа, вернувшиеся из отпусков, отгулов, после болезни. Одна из причин большой текучести — это невнимательное отношение руководителей судов, цехов, работников отдела кадров к кадрам. Отдельные капитаны судов... допускали грубость к подчиненным, незаслуженно списывали и увольняли без разрешения профсоюзных комитетов, членов экипажа». Трудовая дисциплина на флоте оценивалась как «еще крайне низкая, особенно среди командного плавсостава, что порождает на судах пьянство, безответственность». За год ввиду ее нарушения было уволено 204 чел., в том числе 34 командира, 31 чел. из числа комсостава понижены в должности, 10 лишены дипломов, среди них капитаны и старшие механики. Клиентами вытрезвителя стали 350 чел., прогульщиков насчитывалось 770, а прогуляли они в общей сложности 2 167 дней.

Хорошая дисциплина являлась решающим фактором снижения аварийности флота. Одной из действенных мер по ее укреплению явилось создание при морской инспекции в прошлом году совета капитанов и при техническом отделе в этом — совета старших механиков. Капитаны провели 16 заседаний, где при активном участии большого числа самых опытных командиров разбирались аварийные случаи, нарушения дисциплины, аморальные поступки. Решением совета вынесено семь строгих выговоров, два замечания, 14 чел. понижены в должности, а на пятерых дела о лишении дипломов переданы в Камчатгосрыбфлотинспекцию (КГРФИ). Всего обсуждены вопросы, касающиеся десятерых капитанов и тринадцати штурманов. Совет механиков заседал десять раз, «разобрал» проступки шестерых старших и стольких же младших механиков. «Деятельность советов благотворно сказывается

на повышении дисциплины комсостава, и не случайно коллегия при ГДВРП своим решением распространила опыт советов капитанов и механиков УТРФ на все флота Дальнего Востока» [65, л. 74—75].

Из-за нарушений правил технической эксплуатации и устава службы на флоте произошли три аварии и 49 аварийных происшествий, убытки от которых достигли 278 125 руб. [77, л. 74]. На промысловых судах погибли два моряка. Во время уборки льда с палубы СРТ «Альбатрос» был накрыт волной, смыт за борт и утонул рыбный мастер Николай Николаевич Кабин. На СРТ «Герман Титов» при заводке дополнительных швартовых на рефрижератор «Орель» от рывка судна не удержался и упал матрос Валентин Сергеевич Орлов. При падении он разбил голову и скончался, не приходя в сознание [65, л. 92].

Отмечено сокращение «ежегодного разрыва нехватки кадров» за счет выдвижения молодых специалистов, заочного обучения практиков-«курсовиков» в ПКМУ. Но пока «с учетом покрытия отгулов выходных дней и предоставления отпусков и повышения знаний» недоставало 33 радистов, 15 механиков и 95 штурманов.

За год флотские умельцы подали 523 предложения, из них принято 516, а внедрено 429. Был подготовлен и распространен по судам и предприятиям «*те*мник» с обозначением актуальных для рационализаторов задач, подготовлено и издано пять плакатов, пять газет, 12 технических страниц, одна брошюра по освещению передовых методов труда. Они же распространялись и через газету «За высокие уловы», примерно раз в квартал делавшую передовые технические идеи достоянием широкой общественности. Прошел смотр-конкурс на лучшую постановку работы по рационализации на судах и один тематический конкурс. Лучшими новаторами признаны старший механик СРТ «Кременчуг» Н. В. Дзюбенко, механики Соломаткин, Иваник, Ермолаев, Екимов, Сидорин и Мамонтов, «которые своей рыбацкой смекалкой, творчеством многое сделали по повышению производительности труда, по снижению себестоимости рыбной продукции». На «Фрезе» создана техническая библиотека на общественных началах, насчитывавшая 700 изданий. В ПМРП действовала инициативная группа по внедрению рацпредложений. Всего же на предприятиях УТРФ за год было прочитано более восьмидесяти лекций на технические темы, состоялись две научно-технические конференции и десять совещаний, на которых присутствовали свыше трехсот человек. Годовой эффект от внедренных мероприятий составил 1 308,9 тыс. руб. [65, л. 89].

Тралмастер СРТ «Кумроч» Николай Сергеевич Ковресьев, 1962 г.
(из фондов ГАКК)

Третий механик СРТ «Командор» Петр Трофимович Белоусов, 1962 г.

Второй штурман СРТ «Камчатский комсомолец» В. А. Цветков, 1962 г.

Моряки большого траулера, 1964 г.

Боцман Н. Г. Бойко, 1964 г.

Боцман СРТ «Рыбак»
Б. П. Федосеев, 1962 г.

Капитан-директор БМРТ «Амгу»
П. А. Рязанов, 1964 г.

Капитан-директор БМРТ «Хинган»
В. А. Дубовицкий, 1963 г.

Для улучшения условий эксплуатации судовых двигателей на 37 судах были установлены центробежные топливные сепараторы, на 43 — применены форсунки с гидрозапором. Пять машин снабдили реактивными фильтрами тонкой очистки масла, провели опыты по добавлению в топливо водного раствора аммиака для улучшения сгорания, 50 промысловых судов снабдили максиметрами, 47 — компактными лабораториями водоконтроля. Для повышения надежности составили проект и начали переделку старых СРТ германской постройки с напряжением судовой сети 110 на 220 вольт с заменой импортного электрооборудования отечественным («Сокол», «Механик Лесовой» и «Ястреб»). Отремонтирована схема электроприводов палубных механизмов на всех СРТ.

1964

2 января БМРТ «Хинган» снова ушел в море. За приветственным письмом Н. С. Хрущева в адрес судна последовала телеграмма от главного комсомольского штаба страны — ЦК ВЛКСМ. Все это воодушевило моряков, пообещавших поймать в первом квартале начавшегося года вместо ранее определенных 30 целых 35 тыс. ц. Капитан-директор В. А. Дубовицкий в своих людях был уверен: «Когда мы вышли в свой самый первый рейс, экипаж был молод, и у него не было опыта. Сейчас опыт накоплен, а молодость осталась. Когда молодость сочетается с опытом, легче решать сложнейшие задачи. Экипаж на судне отличный. Счастлив, что работаю с ним».

Пример «Хингана» увлек многих. Так, 5 января молодежь «Камчатского комсомольца» на собрании, проходившем под девизом «Работать как “Хинган!”» обсуждала славные дела молодых строителей коммунизма, патриотический почин товарищей с «Германа Титова», зачислившего космонавта «номер два» в свой экипаж почетным членом и решившим поймать на его долю за год, как и на каждого члена команды, тысячу центнеров рыбы. Экипаж СРТ решил вписать в свой состав почетным двадцать четвертым членом «старого большевика», считавшегося основателем камчатской комсомолии в начале 1920-х гг., Виктора Ивановича Соловьева. Попутно приняли социалистические обязательства на начавшийся год, в частности поймать 24 тыс. ц (в прошлом году взяли 19,97 тыс. ц), снизить себестоимость улова аж на 20 %. В телеграмме, адресованной в Москву В. И. Соловьеву, моряки писали: «Экипаж... единодушно избрал Вас своим почетным членом... Решено выловить на каждого члена экипажа 1 000 ц, дать

Родине в шестом году семилетки 24 000 ц рыбы, в числе которых и Ваша тысяча» [83, № 3, 4].

10 января комитет комсомола УТРФ обязал секретарей всех судовых первичек широко обсудить на открытых собраниях патриотический почин экипажей «Германа Титова» и «Камчатского комсомольца». Молодежный штаб рекомендовал принять конкретные обязательства по поддержанию их замечательного начинания, мобилизовать все силы на изыскание и приведение в действие новых резервов, повести борьбу за максимальный вылов рыбы, рациональное использование промыслового времени, повышение сортности сдаваемой продукции, сокращение затрат на добычу и обработку [83, № 5].

18 января приказом по КРП объявлено о предстоящем начале массового приема его предприятиями сырца-минтая. До настоящего времени эту ныне самую ходовую породу рыбы ловили в относительно небольших количествах, как правило, в виде прилова, и сдавали на Петропавловский РКЗ «безо льда с большим перегрузом трюмов», что приводило к порче сырца и потерям ценной печени и икры. Теперь же УТРФ утвержден суточный вылов минтая в 250 ц, установлены правила перевозки улова [84, л. 41—42].

20 января Государственный комитет по рыбному хозяйству при СНХ СССР издал приказ № 1 «Об изменении форменной одежды работников ФРП и рыболовецких колхозов». Новая форма вводилась с 1 июля 1964 г. От старой она отличалась большим разнообразием, впервые вводилась одежда для женского персонала. Скидка на форму в зависимости от категории работников составляла от 50 до 20 % [83, № 27].

24 января, накануне слета молодых передовиков рыбной промышленности страны, комсомольско-молодежные экипажи судов Аляскинской экспедиции объявили начавшийся год — годом борьбы за экономию и бережливость. Комсомолия судов, ремонтировавшихся на ПСРВ, обратилась к молодежи предприятия с просьбой взять под свой контроль ремонт траулеров: «Ваш благородный труд явится большим вкладом в досрочное выполнение годового задания добычи рыбы комсомольско-молодежными коллективами траулеров “Юрий Гагарин”, “Механик Лесовой”, “Соликамск”, “Кротон”, “Ястреб”». В свою очередь они обязались выполнить задание шестого года семилетки к 5 декабря 1964 г.

Моряки БМРТ «Амгу» решили в этом году дать стране улов в 100 тыс. ц рыбы. Они вызывали на состязание коллег с «Опалы» [83, № 6].

25 января в 08.00 «Опала» (капитан-директор А. И. Беляев) прибыл в Петропавловск на сдачу рыбопродукции. При смене стоянки в сложных ледовых условиях, в 23.50 главный двигатель 8ДР43/61 «приведен в аварийное состояние по причине выплавления баббита из сегментов упорного подшипника». Вахтенный второй механик «разрешил управление главным двигателем, который был неподготовлен к нормальному эксплуатационному режиму, с мостика». Судно простояло две недели с убытком для флота в 54 414 руб. [85, л. 2].

26 января экипаж «Хингана» обратился ко всем камчатцам с призывом включиться в поход «за Большую химию». Слово «химизация» относительно недавно было введено в оборот самим «нашим» Никитой Сергеевичем. «По своей мощи, важности и необходимости ее можно сравнить лишь с электрификацией страны». Рыбаки писали: «Все те накопления, которые мы создали в прошлом году (а они насчитывали 1,8 млн руб. — *С. Г.*), всю сверхплановую прибыль "Хингана" мы вносим в общенародную копилку для развития Большой химии и просим их записать на лицевой счет нашего экипажа. Это и будет нашим вкладом в общенародный поход». Флагман советских рыбаков — БМРТ «Хинган» — призывал открыть специальный лицевой счет «в фонд накоплений для Большой химии» [86, № 11].

1 февраля с плавбазы «Чукотка» доложили, что экипажи «Кинешмы» и «Каховки» первыми в БМЭ приступили к лову сельди новым методом. Инициаторы этого начинания — капитаны Василий Леонтьевич Костюнин и Петр Филиппович Павленкович — решили работать близнецовым тралом, используя собственный опыт, приобретенный осенью прошлого года в ОМЭ. Поначалу у них не все шло гладко, но уже первое траление ночью 29 января принесло неплохие результаты: на «Чукотку» сдано 144 ц жирной сельди. На борту «Каховки» находился мастер-наставник Александр Николаевич Ласкин, помогавший экипажам управляться пока с непривычным орудием лова. Запасы сельди в Беринговом море оценивались как хорошие, а новый способ добычи давал возможность промышлять не только днем, но и ночью. Это рассматривалось как большой резерв в борьбе за выполнение принятых социалистических обязательств [83, № 15].

4 февраля назначена комиссия под руководством главного инженера Д. Д. Гафина для приема шедшего из Хабаровска в Петропавловск из новостроя первого на флоте СРТМ № 8-402 пр. 502 [77, л. 5].

В этот же день КРП распорядился провести производственные испытания промыслового вооружения этого судна в течение первого квартала на разных породах рыб. Цель испытаний — определение его эффективности в отличающихся условиях. Судно намеревались снабдить снаряжением для лова селедки, креветки, окуня, палтуса и угольной рыбы. На нем в опытный рейс намеревалась отправиться комиссия в составе старшего инженера отдела добычи КРП Ю. А. Тужилова, флагманского добытчика флота В. М. Кириленко и флотского же инженера отдела обработки Ш. И. Кильдеева [84, л. 104].

7 февраля на БМРТ «Амгу» из-за взрыва попавших в компрессорное отделение паров аммиака получили ожоги два моряка. При расследовании причин происшествия установлено, что кроме конструктивных недостатков, допущенных заводом-строителем (вытяжной патрубок, через который пары уходили из компрессорной, располагался рядом с заборной нагнетательной вентиляцией в жилые помещения), имелись нарушения электробезопасности, в частности, применены негерметичные светильники [87, л. 19]. «В момент взрыва также обгорела краска на дверях и трубопроводах в компрессорном отделении, дверью погнут леер и пробит вентиляционный трубопровод в машинном отделении, разбит плафон и электролампа светильника между компрессорами № 1 и 2, разбито стекло часов, покороблены пластмассовые предохранители» [85, л. 12].

Для «культурного обслуживания» рыбаков, трудившихся в БМЭ, в море на месяц отправлялся эстрадный ансамбль УТРФ в составе дневальных парохода «Петр Соловьев» В. А. Филипповой и Т. М. Федотовой, матроса подменной команды М. С. Васильева, горничной флотской гостиницы Г. И. Розоренковой, матроса резерва Н. А. Проскурина, кочегаров «Петра Соловьева» В. П. Романенко и Г. С. Митракова и матросов этого же судна А. Я. Романова и В. Б. Десятова [77, л. 11].

Переданы на разделку ЭО АСПТР КМП списанные баркентина «Штурман» (ее намеревались использовать как площадку для проведения работ), старые РТ «Гага», «Палтус», «Буревестник», «Топорок», «Лебедь» и «Дальневосточник». «Выход разделанного металлолома — не менее 580 т с одного РТ, оформлять сдачу Вторчермету на мысе Сигнальном» [77, л. 10].

Опубликовано «Слово рыбаков Дальнего Востока» в адрес ЦК КПСС, Совета Министров СССР и «нашего» Н. С. Хрущева. Документ принят как итог недавнего совещания актива дальне-

восточных работников рыбной промышленности. «Как и все советские люди, мы находимся под глубоким вдохновляющим впечатлением от исторических решений декабрьского Пленума ЦК КПСС, выдвинувшего грандиозную программу ускоренного развития химической индустрии в нашей стране...» [83, № 17]. Химия-то химией, но в письме сообщалось об успехах именно на рыбной ниве, удобрений пока не требовавшей.

9 февраля с «горячим коммунистическим приветом» отозвался В. И. Соловьев, тот самый «организатор комсомола на Камчатке», теперь заведовавший Кировским райфинотделом Москвы. Он поблагодарил моряков «Камчатского комсомольца» за оказанную честь стать членом экипажа, в ответ обязался значительно улучшить работу своего отдела, работники коего боролись за звание «Коллектив коммунистического труда» [83, № 18].

13 февраля технический совет флота рассматривал результаты использования предложения Б. В. Тальнова, еще в 1956 г. рекомендовавшего установить в масляных фильтрах двигателей магнитные уловители. О накопленном с того времени опыте совет информировал инженер по изобретательству В. Д. Лебедев. Результаты эксплуатации «магнитов Тальнова» оценены как хорошие. «Магниты внедряются сейчас на судах других бассейнов». Решено, «основываясь на положительных отзывах, выдать автору вознаграждение». Оно определено в сумме 800 руб. [88, л. 44].

17 февраля на две недели на БМРТ «Браслав» для определения возможности увеличения выпуска разделанного мороженого окуня, кормовой муки из отходов, улучшения разделки сырца и максимального использования морозилок откомандирован начальник отдела обработки УТРФ И. Г. Медведев [77, л. 102].

18 февраля для выявления «возможности использования техники СРТМ № 8-402 для различного вида промысла», на судно отправился заместитель начальника технического отдела А. Я. Мартемьянов [77, л. 107].

Введено обязательное нанесение на бортах присвоенных индексов и собственных номеров. Указанные обозначения — индекс и через тире — собственный (строительный) номер — требовалось поместить на малых и средних судах выше переменной ватерлинии с отступлением от форштевня в корму около одной пятой длины корпуса. На БМРТ и СРТМ — в районе мидель-шпангоута. Размеры букв и цифр — 0,5 на 0,25 и 1,5 на 0,75 м соответственно; белого цвета — на черном фоне и черного — на шаровом. Для УТРФ установлен буквенный индекс «Т» [77, л. 105].

Экипаж СРТМ № 8-402 смотрит кинофильм, 1964 г.
Фото Е. Меграбова (из фондов ГАКК)

Моряки СРТ «Кротон» в часы досуга, 1964 г.
(из фондов ГАКК)

Капитан-директор БМРТ «Амгу» П. А. Рязанов и старший помощник капитана Г. В. Мещеряков, 1963 г.

Капитан СРТ «Серпухов» А. Ш. Железняк, 1964 г.

Капитан Н. Н. Дектярев

19 февраля по итогам социалистического соревнования в четвертом квартале 1963 г. присуждены премии: УТРФ в целом — переходящее Красное знамя СНХ СССР и ВЦСПС с выдачей первой денежной премии в 42 150 руб., коллективу БМРТ «Хинган» — переходящий вымпел ГДВРП и ЦК профсоюза и первая премия в 2 812 руб., морякам СРТР «Кременчуг» — вторая премия в 675 руб. [77, л. 120].

21 февраля главный государственный инспектор-начальник ГРФИ Н. Горюнов разъяснил сотрудникам КГРФИ на их запрос, что временное лишение дипломов на звание судоводителей и судомехаников производится только за грубое нарушение ими «законоположений по безопасности мореплавания и рыболовства, а также за пьянство на судах. Поступки же, связанные с подделкой дипломных документов, на основании статьи 196 УК РСФСР подлежат рассмотрению органами прокуратуры» [89, л. 1].

25 февраля в ПМРП во время вывоза гофтары с теплохода «Магадан» тронувшаяся автомашина ЗиС-150 «резко пошла в сторону, проехала несколько метров и упала в воду между причалом и бортом судна». Водитель не сумел выбраться из кабины и утонул [90, л. 60].

7 марта во Владивосток для участия во всесоюзном слете молодых рыбаков на неделю командированы обработчик БМРТ «Опала» А. В. Балюков, второй механик теплохода «Завойко» Р. Т. Кан, радист комсомольско-молодежной плавбазы «Чукотка» В. Н. Костыршев, старший механик СРТ «Кроноцкий» Ю. А. Аберт и другие ударники [77, л. 166].

8 марта при следовании СРТ «Герман Титов» во время шторма в районе Аляскинского залива был смыт волной за борт матрос 2-го класса П. Л. Тихоновский. «Принятые меры розыска положительных результатов не дали». 7 мая решением Петропавловского городского суда он признан умершим. На иждивении моряка находились десятилетняя дочь и четырехлетний сын [91, л. 151].

10 марта во Владивостоке работал слет молодых рыбаков Дальнего Востока. Его открыл секретарь ЦК ВЛКСМ В. А. Саюшев. В президиум избрали знатных промысловиков, летчика-космонавта Г. С. Титова, ответственных работников аппарата ЦК КПСС и ЦК ВЛКСМ, полярника Толстикова. Знамя ЦК ВЛКСМ в зал внес прославленный камчатский рыбак А. Ф. Мердов. В прениях по основному докладу, прочитанному председателем Государственного комитета по рыбному хозяйству А. А. Ишковым, из камчат-

цев выступили бригадир судоремонтников «Фрезы» Парфенов и мастер Анапкинского комбината Дрожжинова. Еще один делегат от Камчатки — В. Капаев, молодой капитан, в своей речи остановился, в том числе, и на сложностях судоремонта, отметив, что в нем флот простаивает до трети годового времени. Особенно острым, по его словам, было снабжение запчастями. Этот вопрос требовал централизованного решения, например, специализации ряда предприятий Дальнего Востока на выпуске определенных запчастей. Так, ПСРВ была вынуждена наладить производство широкой линейки деталей для двигателей мощностью 300 и 100 л. с., на что уходило много времени и средств. На специализированном же предприятии это стоило бы гораздо дешевле. Он же обратил внимание собравшихся на то, что следует подумать о замене привычной деревянной бочкотары полиэтиленовой, на которую перешел ряд других стран, например, Западная Германия. Там выпускались 60-литровые бочки, легко моющиеся, не бьющиеся, не пропускающие жидкости и весящие всего 4,5 кг. Такая тара была бы весьма удобна и практична. Громом аплодисментов встретил слет появление на трибуне Г. С. Титова. Он от имени всех своих космических братьев сердечно приветствовал делегатов и отметил, что ему понравилась хозяйская забота о развитии и совершенствовании рыбной промышленности, красной нитью проходившая во всех выступлениях. «Чувствуется, что вы — настоящие хозяева моря, отлично знающие свое нелегкое дело, — сказал он. — Именно молодежь, комсомольцы должны освоить для советского народа морскую целину мирового океана. Эта задача не менее важна, чем освоение земной целины». 11 марта слет закрылся общегородским митингом, посвященным приветственному письму, пришедшему от Н. С. Хрущева [83, № 32].

19 марта в Петропавловске на портальном кране городского холодильника № 30 возник пожар. Первым его обнаружил вахтенный матрос стоявшего рядом парохода «Красноярск». На судне немедленно объявили пожарную тревогу, моряки быстро и энергично потушили пламя. Благодарности объявлены вахтенному помощнику Е. П. Вятчинину, второму механику П. Е. Подшивалову, газоэлектросварщику Н. А. Жуковину, матросам Н. А. Губарец и А. Д. Цурапаеву [92, л. 5].

27 марта на СРТ «Рыбинск» попала под гребной винт траловая доска. Обследовал состояние винта водолаз спасателя «Декабрист». Затем специалисты судна срезали у траулера концы лопастей винта «для балансировки на переход в порт». Работа,

замена винта и потеря промыслового времени обошлись флоту в 800 руб. [91, л. 82].

30 марта начальнику УТРФ приказано передать Охотскому рыбтресту посольные баржи РБ-500 № 1 и 2, а Магаданскому рыбтресту — теплоход «Витим» [82, л. 77].

Звание «Лучшая творческая бригада ГДВРП» и третья премия в 50 руб. присвоены морякам СРТ «Кошегочек»: старшему механику В. М. Сидорину, второму механику П. М. Усенко и третьему механику В. С. Ногослаеву. «Лучшим рационализатором» стал стармех «Хингана» В. М. Фоминых [85, л. 146].

1 апреля опубликованы меры по ускорению ввода в эксплуатацию промысловых судов, стоявших в капитальном и среднем ремонтах. При выполнении 75 % объема работ следовало укомплектовывать экипажи до численности, установленной для текущего ремонта, а за десять дней до выхода — до полного эксплуатационного штата. Капитанам разрешалось оставлять на время текущих работ вместо матросов, предусмотренных ремонтным штатом, тралового или рыбного мастеров, возложив на них обязанности несения вахты по палубе и ответственность за промвооружение [92, л. 3].

С «Браслава» пришла добрая весть — с начала года взято более 40 тыс. ц, то есть на 13 тыс. больше, чем квартальный план, и на 8 тыс. больше обязательств.

В передовой статье флотской многотиражки «За высокие уловы» впервые на Камчатке поставлен вопрос о том, что у рыбаков должен быть свой профессиональный праздник. Они давно заслужили «такого же чествования, как металлург и строитель, шахтер и железнодорожник, как и работники других отраслей народного хозяйства, чьи трудовые праздники занесены на листки календарей и широко отмечаются народом». Одними из первых по пути практического решения этого вопроса пошли мурманчане, установившие свой праздник рыбака, отмечавшийся 21 июня — в день рождения тамошнего тралфлота. А ведь камчатскому в 1966 г. должно было исполниться тридцать лет! Это большая веха в истории всего полуострова. Газета предлагала подумать: то ли принять за праздничный день рождения флота (19 января), то ли 17 октября — дату «открытия исторического съезда строителей коммунизма», ставшую традиционным днем начала работы камчатского рыбацкого слета (напомним, что это — еще и официальная дата основания Петропавловска). «Надо ожидать, что моряки обсудят эти предложения и выскажут свои мнения, внесут новые» [83, № 41].

14 апреля на СРТ «Крузенштерн» (капитан Г. К. Лысаков) спустили за борт трал для промывки от ила. В 21.35 при подъеме на борт сеть намоталась на винт. За помощью капитан обратился к спасателю «Решительный», «который затратил трое суток на операцию по очистке. Кроме потерянного времени, УТРФ предъявлен счет на 2 500 руб.». Капитану объявлено замечание, с него удержана треть месячного оклада [91, л. 134].

16 апреля руководство КРП предписало шире распространять опыт работников ПСРВ и «Фрезы» по выдаче общественных гарантийных паспортов на ремонтируемые суда. Еще в 1962 г. бригады «Фрезы» А. В. Парфенова и верфи В. И. Пономарева впервые дали такие гарантии на отремонтированные механизмы. Моряки в свою очередь обязались обеспечить их правильную эксплуатацию, вести формуляры. В 1963 г. на «Фрезе» уже 36 бригад выдали 204 гарантийных паспорта, а на ПСРВ — 42 бригады выписали их на механизмы 11 судов. На верфи был создан совет по качеству, контролировавший выдачу общественных гарантий. УТРФ требовалось оказать этому важному начинанию «снизу» — от станков — всемерную поддержку [82, л. 185].

Это движение ширилось. Так, 19 июня бригады «Фрезы» Стрелина и Алексеева заменили листы наружной обшивки кормовой части СРТ «Кузачин». Работу оценили на «хорошо». Гарантийный паспорт выдан на пять лет как на корпус, так на электросварку. 17 июля бригада Белокриницкого восстановила фальшборт СРТ «Алупка», тоже с оценкой «хорошо». Гарантия выдана на пятилетку. Узким местом гарантийных паспортов являлась покраска корпусов. Имелись случаи, когда ремонтники красили по неочищенному от ржавчины металлу и в непогоду. «Ясно, что такая покраска — это выброшенные деньги на ветер, и суда имеют неприглядный вид».

18 апреля в 08.38 капитан СРТР «Кинешма» В. Л. Костюнин перед отдачей ваерного стопора предупредил по радио о своем маневре капитана СРТР «Командор» С. Н. Андреева, «который следовал с тралом по корме на чрезмерно близком расстоянии 0,3 кабельтовых». На «Кинешме» в этот момент знак, означающий, что судно занято тралением, отсутствовал. Несмотря на предупреждение, «Командор» лишь после того, как пересек трал «Кинешмы» начал выбирать свои снасти. В результате они сцепились, при этом орудие лова «Кинешмы» пришло в полную негодность. Убыток превысил 1 000 руб. Капитану Костюнину объявлено замечание, Андрееву — выговор, да еще на него наложено взыскание в виде трети месячного оклада [93, л. 172].

26 апреля БМРТ «Браслав» пребывал на промысле. Его экипаж лидировал среди всех БМРТ в первом квартале, взял 40 тыс. ц, перекрыв прошлогодний успех своих собратьев-хинганцев, мировых рекордсменов. Моряки «Браслава» обязались добыть за апрель 12 тыс. ц окуня, пока на их счету уже имелось больше 8 тыс. Каковы причины такого успеха? Правильная расстановка сил, прицельные траления, экономия времени на всех операциях, умелое использование опыта других экипажей. Еще одним «секретом» называли деятельность судового «Комсомольского прожектора». В его штабе трудились шестеро моряков под началом четвертого механика Владимира Дахно. «Для всей деятельности "прожектористов" характерна оперативность. В ежедневных радиогазетах, "Молниях" открыто говорится о недостатках, "узких" местах. "Прожектористы" не забывают сообщить и об отличном труде людей экипажа». О том, как строил свою работу «Комсомольский прожектор», можно судить по выпускавшимся им «Молниям». Вот лишь некоторые из них: «*25 февраля*. Бригада обработчиков мастера Болмусова за смену выпустила 103 ц мороженого шкеренного окуня! Администрация судна и комсомольская организация поздравляют бригаду. Призываем штурманов наладить добычу рыбы и довести ее до 750—850 ц». *«4 марта*. Бригада мастера Болмусова, работавшая на выбивке и обвязке, благодарит укладчиков из бригады мастера Щура: Скорикова, Парамонова, Алфимова, Конева за отличную укладку рыбы». *«6 марта*. Сегодня бригада Болмусова выпустила за смену 103 ц мороженого окуня. Хорошо трудились все, но особенно отличились Рытов, Кузнецов, Щугин, Федотов, Троянский, Иванов. Обработчики бригады Щура, подтянитесь!» *«22 марта*. Контрольным хронометражем выявлено, что за одну минуту шкерят штук окуня: Бараболин — 16, Геон — 16, Фенин — 14, Шапаев — 12, Татищев — 12, Алфимов — 10. Товарищи! Учитесь у Бараболина, Геона и Фенина!» *«23 марта*. Сегодня, несмотря на то, что окунь мелкий, бригада комсомольца Щура совместно с подвахтой выпустили 23 тележки (110 ц) готовой продукции. Так держать! Бригада Болмусова с 18 до 24 часов выпустила готовой продукции 25 тележек. Молодцы!» *«30 марта*. Сегодня туковые машинисты Лазарев, Новиков, Тарасов выпустили девять тонн прессованной муки. Хорошо, добросовестно работает механик завода Коваленко. Все четверо выходят на подвахты. Администрация судна выносит им благодарность». *«31 марта*. Дорогие товарищи! Партийная, комсомольская, профсоюзная организации и администрация судна поздравляют вас с большой побе-

дой! С начала года добыча составила свыше 40 тыс. ц. Сейчас наш экипаж включается в предмайское соцсоревнование. Выражаем уверенность, что к Первомаю мы придем с хорошими показателями» [86, № 51].

28 апреля начальник КРП разрешил списать с баланса флота затонувший пароход «Комсомолец Арктики» [82, л. 277].

29 апреля, в преддверии Первомая, на общефлотскую Доску почета занесены портреты капитанов-директоров БМРТ «Браслав» и «Амгу» Н. В. Сотникова и П. А. Рязанова, тралмастера СРТ «Ропша» Л. С. Тютюиджана, девиатора навигационной камеры ПМРП В. Ф. Попова, тралмастера БМРТ «Амгу» Г. Д. Тимофеева, тралмастеров СРТ «Камчадал», «Кузачин» и «Кострома» Г. И. Точенова, Н. Я. Кравченко и А. А. Сафронова. В общефлотскую Книгу почета вписаны старший механик СРТ «Орел» Константин Васильевич Жидарев, тралмастер СРТ «Красное знамя» Алексей Андреевич Сахарюк и боцман танкера «Сунгари» Александр Владимирович Соловьев [92, л. 155—156].

2 мая для руководства флотом в районе Ближних Алеутских островов флагманом камчатской группы БМРТ назначен капитан-директор «Опалы» Владимир Михайлович Лисицын [91, л. 54].

3 мая для сокращения стоянок больших траулеров в Петропавловске и тем самым увеличения промыслового времени им установлены трое суток на сдачу продукции, пополнение запасов и мелкий ремонт. Капитанам-директорам приказано заблаговременно, за три дня до прибытия, давать соответствующие заявки [94, л. 17].

8 мая СРТ «Лосось», промышлявший в Аляскинском заливе, дал задний ход при наличии трала под кормой. Его куток захватил гребной винт. Спасатель «Дозорный» потратил на его очистку шесть часов. 13 мая здесь же во время постановки произошла намотка окуневого трала на «Крильоне». Этот простой составил девять часов. А 24-го числа при благоприятной гидрометеорологической обстановке намотка случилась на «Корфе». Здесь от «Дозорного» потребовалась двадцатичасовая работа. При этом крыло трала пришло в полную негодность [95, л. 85—86, 95].

Завершился начавшийся 20 февраля на «Фрезе» ремонт по «обеспечению безопасной работы котла и механизмов» списанного РТ «Дальневосточник». В это же день старое судно отведено в бухту Русскую, где поставлено возле берега для «размещения на нем обслуживающего экипажа и личного состава погранпоста, обеспечивающего оформление уходящих в эту бухту судов для снабжения пресной водой» [91, л. 40].

9 мая на СРТ «Кит» произошел несчастный случай с рыбным мастером. Возвращаясь с рефрижератора «Баскунчак» на свое судно, он «грубо нарушил правила техники безопасности при переходе... в открытом море и попал между бортами, получил перелом таза». На больничном моряк находился 58 дней. Капитан А. Н. Огородов «за неоднократное нарушение правил техники безопасности» переведен на три месяца в матросы [96, л. 79].

11 мая совет капитанов рассматривал персональное дело старшего помощника капитана СРТ «Север» К., родившегося в 1930 г., окончившего в 1952 г. высшее военно-морское училище, по диплому капитана малого плавания. В УТРФ он трудился с 1959 г. Суть дела. 30 апреля траулер снялся в бухту Раковую на ходовые испытания. Около 11.00 проводивший испытания групповой механик заметил, что капитан поворачивает к военным судам, и предупредил его, чтобы он не приближался к ним. Однако капитан пренебрег советом опытного специалиста и «оказался близко от швартовых концов, заведенных на бочку танкера “Серго”, вследствие чего отработать машиной назад не удалось. Судно попало под швартовые концы своим штагом, штаг лопнул, судно продолжало по инерции идти вперед». В результате была сломана носовая мачта, антенна локатора, рамка радиопеленгатора, нактоуз главного компаса и леерное ограждение. Военные власти арестовали траулер, на место происшествия вызвали аварийного инспектора и портового надзирателя. Выяснилось, что капитан хотел увидеть на кораблях своих приятелей. Он заявил о согласии оплатить стоимость ремонта. Совет капитанов обратился в КГРФИ с просьбой лишить виновного судоводителя капитанского диплома на год [89, л. 187].

16 мая утром в рамках решения Петропавловского горкома КПСС об участии коллектива УТРФ в сооружении камчатской ТЭЦ-1 на стройку направлены 24 чел. из состава управления флота [91, л. 68].

19 мая в развитие приказа ГДВРП от 20 апреля «Об упорядочении присвоения наименований судам и переименовании однотипных судов» сменили названия: СРТР «Колыма» — на «Лещ», «Курган» — на «Лосось», СРТ «Юрий Гагарин» — на «Валерий Быковский», «Коряк» — на «Сом», «Орел» — на «Муксун», «Кивак» — на «Штиль», «Тихоокеанская звезда» — на «Пикшу», «Рыбновск» — на «Фиорд». Теплоход «Витим» стал «Хивой», ТХС «Алтаир» — «Хостой». «Отсутствие порядка и учета в присвоении наименований судам на флоте рыбной промышленности Дальнего Востока привело к тому, что по три-четыре судна имеют

одинаковые наименования. Это крайне затрудняет работу служб наблюдения за флотом, диспетчерского аппарата, а также вносит ненужную путаницу при радиообмене и переписке» [91, л. 94—95].

На совещание по совершенствованию техники тралового и дрифтерного лова, глубоководному тралению, применению синтетических материалов и разработке способов передачи рыбы в море, намеченное на 22-е число, в Мурманск выехал флагманский инженер-добытчик В. М. Кириленко [91, л. 98].

20 мая начальник МСС Николай Васильевич Филимошин назначен временным дублером старшего механика плавбазы «Чукотка» на время ремонта судна в Японии и командирован во Владивосток [91, л. 99].

21 мая на выполнение важного задания по поставке на экспорт 100 т сыромороженой креветки «мобилизован» недавно полученный СРТМ № 8-403 (капитан А. М. Рафайлович). «В последнее время предприятия КРП значительно увеличили поставки рыбопродукции и консервов на экспорт. Выполнение экспортных заказов, имеющих государственное значение, является для предприятий КРП почетным заданием и требует особого внимания всего коллектива». Оно оценено как имеющее «первостепенную важность» [91, л. 103].

В соответствии с приказом ГДВРП от 12 мая 1964 г. № 243 «О выводе из подчиненности УТРФ КРП капитана Петропавловского моррыбпорта» тот в оперативном отношении замкнут непосредственно на КРП. При этом хозяйственное обслуживание и финансирование службы капитана порта сохранено за ПМРП [82, л. 336].

25 мая для участия во второй советской конференции солидарности стран Азии и Африки в Баку с 5 мая по 15 мая командирован «с сохранением зарплаты по месту работы» капитан-директор плавбазы «Ламут» О. А. Заварин, 4 мая по рекомендации обкома КПСС избранный делегатом от Камчатской области [91, л. 119].

26 мая, в связи с участившимися случаями загрязнения акватории ПМРП, под личную ответственность капитанов судов запрещено выбрасывать за борт отходы и мусор, а при стоянке на акватории использовать для этого размещаемые на палубе бочки. Начальнику порта и директору «Фрезы» приказано установить вдоль причалов ящики для сбора мусора, сделав на них соответствующие надписи. Для сбора отходов нефтепродуктов на «Фрезе» начато переоборудование корпуса буксира «Норд-Ост» [91, л. 122].

30 мая премирован экипаж БМРТ «Амгу», выполнивший план первого квартала по выпуску готовой продукции на 112,5, а по

первым сортам — на 126,4 %. Сумма вознаграждения — 40 % заработка, начисленного за сделанное [91, л. 147].

1 июня для участия в разработке технической документации, как автор проекта «вертикального палтусового яруса», на месяц от должности освобожден третий помощник капитана теплохода «Крашенинников» А. И. Касаткин. Так еще 25 апреля решил технический совет при управлении флота [91, л. 150].

2 июня выплатами в размере 40 % должностных окладов за выполнение плана поисковых работ в четвертом квартале прошлого и в первом этого года премирован экипаж СРТ «Крузенштерн». Но за «допущенную намотку на винт, в результате чего было потеряно много промыслового времени», размер премии уменьшен капитану Г. К. Лысакову и его третьему помощнику «на 10 % каждому» [94, л. 12].

Во исполнение постановления горкома КПСС и горисполкома приказано провести работы по озеленению сопки Никольской. «Фрезе» предстояло покрыть дерном ее откосы на площади 500 кв. м, рыбному порту — 400, а управлению флота — всего 40 «квадратов», но при этом посадить 20 деревьев, 150 кустов и подвезти 40 «кубов» грунта [94, л. 10].

3 июня в связи с производственной необходимостью для изучения опыта «вибраторной уборки сельди в ящики» в Охотск, в местный рыбтрест, отправлены заведующие производством плавбаз Л. И. Большан и В. И. Калинина и инженер отдела обработки Ш. И. Кильдеев [94, л. 6].

В этот же день в Мурманский тралфлот для обмена опытом «по увеличению загрузки мороженой продукцией БМРТ» на двадцать дней поехали капитан-директор БМРТ «Опала» В. М. Лисицын и заведующий производством этого судна А. Ф. Цыбулько [94, л. 7].

Флоту установлен план реализации 30 т отработанных капроновых сетей. Теперь отделу добычи (начальник Ф. С. Афанасьев) и морской инспекции (начальник Г. А. Козырев) следовало собрать и сдать с судов старые капроновые дель и канаты на рыбозавод «Океанский». Рыбозавод (директор Н. А. Михайлов) принимал их, очищал, промывал, сушил, упаковывал и сдавал отделу снабжения. Затем собранное отправлялось на базы Главворсырья во Владивосток или Хабаровск [94, л. 15].

4 июня в ОМЭ на лов нерестовой сельди вышли первые три СРТ — «Валерий Быковский», «Синарск» и «Портовик». После длительного ремонта экипаж «Валерия Быковского» в этом году отправился в свой первый рейс. Перед отходом в море капитан

П. И. Яроцкий заявил: «Наш траулер ремонтировался на судоверфи. На корпус выдан общественный гарантийный паспорт. Наш экипаж примет все меры для быстрейшего выполнения годового плана добычи рыбы». Старший механик «Портовика» П. Н. Осадчий сказал: «Экипаж выносит сердечную благодарность слесарному цеху "Фрезы" за быструю подготовку траулера к сельдяной путине. "Портовик" значительно раньше графика вышел из ремонта. В этом большая заслуга старшего мастера слесарного цеха Василия Ивановича Бабкина. Наш коллектив на добыче минтая добился неплохих результатов, но в связи с постановкой траулера в ремонт несколько отстал. Сейчас стремимся к тому, чтобы досрочно выполнить госплан и соцобязательства» [83, № 68].

8 июня введен в действие план организованной эвакуации и рассредоточения населения и основных материальных ценностей на случай угрозы цунами. Сигналы об угрозе этого стихийного бедствия руководителям береговых предприятий флота доставлялись по рации, телефону, «а по возможности — на автомашине». Штаб по эвакуации возглавлял начальник УТРФ. Население о цунами оповещалось «длинными гудками котельных, по АТС и трансузлу». Местом нахождения штаба определена учительская школы № 32 в поселке бухты Океанской [94, л. 23].

9 июня наказаны капитаны, нарушившие наставление при групповом плавании, — Н. М. Готовский (СРТ «Кузачин»), А. А. Музыченко (СРТ «Раздол») и Г. И. Загорский (СРТ «Беркут»). Разрыв между их судами при переходе в БМЭ в апреле достигал шестидесяти миль. Начальник флота предупреждал капитанов и флагманов, что за нарушение наставления будет принимать «самые строгие меры, вплоть до отстранения от занимаемых должностей» [94, л. 60—61].

Начата организация ОМЭ по промыслу нагульной сельди сроком с 15 июня по 25 ноября. Ей утвержден план добычи 344 тыс. ц, на промысел выставлялись 40 средних траулеров [94, л. 62].

10 июня создана комиссия для проведения дозиметрического контроля «загрязненности рыбы радиоактивными веществами» на плавбазах и БМРТ в составе старшего инженера отдела обработки В. А. Молчановой, инженера-химика В. Н. Тюковой, начальника штаба гражданской обороны Н. А. Львова. Проведение контроля и отбор проб продукции возложены на заведующих производствами [94, л. 71].

11 июня в 09.30 старший механик СРТ «Север», спустившись в машинное отделение, услышал журчание воды: в патрубке

кингстонной коробки появился свищ. Попытка забить в него деревянную пробку не удалась, наоборот, течь усилилась, возникла угроза затопления машины. Через двадцать минут о случившемся сообщили на «Фрезу», в диспетчерскую флота и морскую инспекцию. Одновременно течь пытались заделать с помощью мягкого бандажа, но и это не помогло. «Своевременно принятые меры дали возможность в течение часа отбуксировать аварийный СРТ в ковш рыбного порта и поставить в док» [94, л. 122].

17 июня в 12.10 БМРТ «Опала» (капитан-директор А. И. Беляев) «на минимальной инерции» в районе острова Булдырь Алеутской гряды ударил в правый борт БМРТ «Амгу» между 121-м и 122-м шпангоутами, где образовалась пробоина «по всей высоте надводного борта шириной 2 м по главной палубе и глубиной 0,7 м. БМРТ "Опала" получил незначительные вмятины на форштевне». Стоимость восстановительного ремонта составила 5 000 руб. Капитану-директору «Опалы» объявлен строгий выговор, его вахтенный третий помощник понижен в должности, на обоих сделан денежный начет в размере месячного оклада [96, л. 165—166].

18 июня СРТМ № 8-402 передан в состав бассейновой промысловой разведки [95, л. 14].

23 июня на заседании экономической комиссии рассмотрены итоги работы экипажа СРТ «Полярник» за рейс с 14 декабря прошлого года по 20 июня текущего. Предусматривалась добыча 13 000, поймали же 14 018 ц, то есть выполнили план на 107,8 %. Себестоимость улова снижена на 18 %, но отмечен перерасход тары, падение сортности пойманного окуня, пережог топлива и смазки. Работа признана удовлетворительной [94, л. 165]. А вот деятельность моряков СРТ «Фиорд» за рейс с 9 января по 18 мая оценена как неудовлетворительная. «Планом предусматривалось добыть 8 250 ц рыбы, фактически добыто 7 613 ц, то есть план добычи выполнен на 92,3 %. Себестоимость повышена на 4 %. Слабо занимаются организацией техники безопасности. Экипаж не был мобилизован на выполнение задач, стоящих в рейсе, не занимался экономической работой. Плохо работал старший мастер по добыче» [95, л. 20].

25 июня «в связи с получением согласия Николаевским заводом о принятии паровых траулеров на металлолом», МСС и морская инспекция получили указание начальника флота об обследовании «Топорка», «Буревестника» и «Лебедя» и определении объема работ, необходимого для обеспечения их безопасной буксировки. Подготовку к ней требовалось завершить к 10 июля [94, л. 145].

СРТ «Камчатская правда» после окончания необходимых работ в доке «Фрезы» был спущен на воду. При проверке корпуса судовой администрацией в трюме № 2 обнаружена течь, для устранения которой траулер вновь пришлось вводить в док. Разбор случая показал, что потекло из-за небрежной работы сварщика ПМ-1117, прожегшего борт судна при установке кронштейна для электромотора [95, л. 71].

26 июня экипаж БМРТ «Браслав» награжден ценным подарком (300 руб.) в связи с досрочным выполнением годового плана добычи [94, л. 167].

Рассмотрены итоги работы за рейс СРТР «Кременчуг» с 4 декабря 1963 по 12 июня 1964 г. План добычи рыбы — 10 100, фактический улов 12 613 ц, то есть 124,8 %. Задание по выпуску валовой продукции выполнено на 132,2 %, себестоимость добычи снижена на треть. Работа всего экипажа признана удовлетворительной, а механической службы — хорошей. Морякам полагалась премия в размере 40 % сдельного заработка [94, л. 166].

29 июня ночью СРТР «Кострома» (капитан А. Д. Большанин) в Аляскинском заливе в шторм подходил к танкеру «Синегорск» за водой, «не выделив на бак ответственного лица из числа помощников капитана, не обеспечив соблюдение техники безопасности». В результате этого в 00.55 произошел несчастный случай с матросом Н. В. Шаталовым. Его «при нахождении в опасном месте между бортом и швартовым концом ударило сорвавшимся швартовым концом и выбросило за борт». Из воды моряка извлекли быстро, но в 04.45 он скончался от полученных травм. Капитан понижен в должности до старшего помощника на полгода и полностью лишен премии за рейс [77, л. 97].

30 июня с «Браслава» радировали о выполнении годового плана. С начала года добыто и обработано 84 тыс. ц рыбы. Капитан-директор Н. В. Сотников извещал, что экипаж и не думает останавливаться на достигнутом, приложит все усилия, чтобы к третьей годовщине открытия XXII съезда КПСС выполнить свои обязательства. В июле судну планировался профилактический ремонт. Капитан-директор от имени экипажа просил судоремонтников сделать все возможное, чтобы оно поскорее вновь вышло на промысел [97, № 155].

6 июля приказом КРП прибывающий на Камчатку из порта Николаева с завода им. И. И. Носенко очередной новый БМРТ «Узбекистан» (строительный № 880) передан на баланс УТРФ [98, л. 148].

Капитан СРТ «Соликамск» К. А. Числов (слева) с коллегами (из фондов ККОМ)

Вручение ордена Ленина капитану СРТ «Герман Титов» А. А. Амирбекяну (из фондов ККОМ)

Отличный улов сельди

«Соликамск» выбирает трал

Уборка сельди во время коммунистического субботника на СРТ «Кречет» (из фондов ККОМ)

7 июля «Узбекистан» пришел в Петропавловск, обогнув Европу и Азию. Он стал пятым по счету камчатским большим траулером. Заработала комиссия по приему судна от перегонной команды. А собственный экипаж для него был уже укомплектован, его возглавил капитан-директор Г. В. Мещеряков, опытный штурман и хороший рыбак [83, № 82; 95, л. 24].

8 июля для подготовки к областному слету передовиков рыбной промышленности и организации фотостенда, обобщающего опыт работы «Браслава», на судне в район лова командирован инженер по технической информации Юрий Ефимович Кучеренко [95, л. 26].

12 июля в порту Маго капитан ТРС «Елизово» П. и его второй помощник В. пришли нетрезвыми в клуб лесотарного комбината «на танцы». Здесь, в зале, решили покурить. «Находившийся сотрудник милиции предупредил о прекращении нарушения элементарных правил установленного порядка. Однако П. в ответ на замечание обругал нецензурной бранью сотрудника милиции, а В., обругав нецензурной бранью, стал вызывать его в коридор для расправы. Будучи задержанными и доставленными в отделение милиции, П. буйствовал, оскорблял наряд нецензурной бранью и другими недостойными словами, разбил стекло, отбил штукатурку. В. оскорблял наряд милиции, угрожая расправой». Эти действия народный суд расценил как мелкое хулиганство и подверг обоих аресту «с использованием на физических работах», одного на девять, второго — на пятнадцать суток. А после отбытия этого наказания оба, уже в Петропавловске, схлопотали по строгому выговору от президиума совета капитанов [99, л. 64].

21 июля на зональный слет молодых рыбаков Дальнего Востока в Южно-Сахалинск в соответствии с отношением Камчатского обкома ВЛКСМ отправился старший помощник капитана СРТ «Серпухов» Евгений Дмитриевич Киселев [95, л. 81].

24 июля заседал пленум Камчатского областного комитета профсоюза работников пищевой промышленности. Рассматривалась работа опорно-показательных судов и бригад УТРФ. Докладывали заместитель начальника флота П. А. Демидов и председатель базкома Е. А. Ситников. Первый сообщил, что в ответ на постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по увеличению добычи рыбы и производства рыбной продукции» для решения этой задачи создана группа опорно-показательных промысловых и производственных судов, «экипажи которых длительное время показывают примеры высокопроизводительного труда». Среди промысловых таковых имелось шесть: СРТ «Камен-

ный» (капитан Афанасий Петрович Ансимов), «Камбальный» (Владимир Константинович Соловьев), «Кичига» (Виктор Ефимович Кривошеев), СРТР «Николай Вилков» (Павел Егорович Алешкин), «Герман Титов» (Армо Аршамович Амербикян), «Командор» (Георгий Васильевич Мещеряков). Средний вылов на одного члена экипажа в 1963 г. оказался самым высоким у «Николая Вилкова» — 1 056 ц, что было гораздо выше запланированного. «Себестоимость единицы продукции — концентрированный показатель, в котором, как в зеркале, отображается итог всей организаторской и хозяйственной деятельности... Все шесть рыболовных траулеров не только уложились в нормативы затрат на добычу рыбы, но и значительно снизили их. В итоге немалая экономия средств. Экипаж траулера "Николай Вилков", например, на вылов каждого центнера (а им добыто 23 тыс. ц) расходовал денежных и материальных средств меньше на 16 руб. 36 коп. по сравнению с рейсовым планом-заданием».

Опорно-показательные траулеры назывались «маяками» среди судов промыслового флота. Высоких показателей они добивались не только за счет упорного труда, но творческим, умелым подходом к делу. Так, титовцы (старший мастер добычи А. М. Камышев) применили жесткую оснастку нижней подборы окуневого трала, значительно сократили порывы, резко увеличили вылов. Старший помощник капитана этого судна Е. И. Федосов в районе промысла пересаживался на отстающее судно, передавая свой богатый рыбацкий опыт новичкам, чем вывел их из пролова. Экипаж «Командора» (старший мастер добычи Ф. Д. Берштейн) первым применил выборку трала одним квартропом, отказался от оснащения его лишними концами, влиявшими на уловистость. В конце января 1964 г. он в районе лова по собственной инициативе сшил 32,5-метровый трал, которым на лове сельди успешно работали приморцы. «Командор» личным примером показал его преимущества по сравнению с традиционным 27,1-метровым. По его чертежам сетепошивочная мастерская флота соорудила такие тралы и отправила их на промысел.

Среди приемно-обрабатывающих судов «опорно-показательным» считалась плавбаза «Ламут» (капитан-директор Олег Антонинович Заварин, заведующий производством Петр Андреевич Уйманов). В прошлом году она выдала полтора задания. Но этой зимой обработать намеченное количество селедки не смогла ввиду неблагоприятной промысловой обстановки: из-за льда не было достаточной сдачи. Лов сельди прекратили, судно отозвали в Петропавловск.

Но то, что произвели, сдали на 16,7 % более высокой сортностью. В целом же докладчик считал, что «создание опорно-показательных судов позволило значительно улучшить работу по распространению передового опыта работы промысловых и производственных судов, оказанию помощи отстающим в достижении высоких производственных показателей».

Содокладчик поведал собравшимся, что в начале года «возник совершенно новый вид парного соревнования». Экипажи двух-трех и более судов, направленных в один район на одинаковый срок, договаривались о «соперничестве» и взаимной помощи. «Главное достоинство парно-группового соревнования как раз и заключается в том, что корабли работают вместе, иногда борт о борт, так что можно видеть каждый подъем трала на соседнем судне... Экипажи этих судов, капитаны, их помощники, мастера обработки и добычи рыбы в определенные часы по радио обмениваются опытом, советуются по всем вопросам, возникающим в ходе промысла. Важно понять, что парно-групповое соревнование приносит пользу, как отстающему экипажу, так и его "шефу". Парное соревнование, как правило, проходит с неослабевающим напряжением» [87, л. 2—12].

Попутно было отмечено, что «здесь, с этой трибуны, выступал капитан СРТ "Герман Титов" тов. Амербикян, в порядке обмена опытом, а как он потерял жизнь одного члена экипажа, и второму была покалечена рука, об этом он промолчал, и ходит в почете. К сожалению, есть еще такие капитаны, которые любой ценой перевыполняют планы по рыбе» [87, л. 20].

27 июля ожидавшийся из Хабаровска СРТМ № 8-405 (строительный № 105) передан на баланс УТРФ [98, л. 180].

30 июля СРТ «Кузачин» под командованием исполняющего обязанности капитана Ю. А. Авдейкова (на борту флагманский капитан А. М. Арестов), искавший сельдь в ОМЭ, в 21.55 на вахте третьего помощника капитана П. Н. Агапова в широте 58°24'2'' северной, долготе 150°20'5'' восточной столкнулся с СРТ «Кичига» (капитан В. Е. Кривошеев). Через пятнадцать минут СРТ «Кичига», построенный в ГДР в 1957 г., затонул на глубине около 130 м. Экипаж из 25 чел. уцелел (в спасательных нагрудниках подплыл к стоявшему рядом «Кузачину») и был доставлен на борт плавбазы «Советская Камчатка» [96, л. 18].

31 июля флоту приказано в имевшемся на рыбозаводе «Океанский» сооружении организовать «утепленный» цех по доработке нестандартной кормовой муки, вырабатываемой БМРТ. Мука, произведенная на них, не отвечала требованиям стандарта по содер-

жанию жира, металлических примесей и помолу. Из-за этого ее не принимал Дальрыбсбыт. Флоту следовало заключить договор с Усть-Камчатским и Озерновским комбинатами и ПЖБФ на получение от них муки «в количествах, необходимых для доведения (смешиванием) до стандартной нормы жира в муке, поступающей от БМРТ». До пуска же цеха придавать муке необходимую «кондицию» следовало на ПЖБФ и в Усть-Камчатске [98, л. 198].

Завершилась Аляскинская экспедиция. Ее начальник Ю. М. Грачев докладывал о результатах деятельности руководимого им флота следующее. В связи с резким уменьшением численности сельди и камбалы в 1964 г. СРТ начали лов морского окуня значительно раньше прошлых лет. Уже с половины февраля в Аляскинском заливе работали два траулера, а в конце апреля флот увеличился до 28 единиц. В отличие от прошлых лет окунь от промысловиков принимали две плавбазы — «Ламут» и «Анатолий Серов». Результаты их работы оценены как положительные. Всего с февраля до начала августа СРТ выловили 222 859 ц окуня. Но этот год показал «низкую подготовленность наших рыбаков, а также нашего управления к работе, чтобы полноценнее использовать богатейшие сырьевые запасы... Следует признать, что наш флот перешел несколько поздно, а также не скоординировано с работой промыслового флота и морозильщиков ВРХФ пребывание наших плавбаз. На низком уровне оказались наши орудия лова. Результаты работы нынешней третьей экспедиции в Аляскинском заливе должны послужить уроком на будущее...»

Камбальную экспедицию свернули в начале апреля. Наибольший суточный улов имел СРТ «Кострома» (капитан Лубчинский) — 450 ц. Самого большого месячного улова добились рыбаки «Германа Титова» (капитан Федосов) — 4 337 ц. В начале мая все промысловики перешли в район банки Портлок, но через несколько дней скопления рыбы рассеялись, суда стали возвращаться в район залива Якутат, где уловы с 25 мая до начала июня были очень хорошими. В мае общий улов окуня составил 58 016 ц, в среднем 2 090 на судно. В июне в заливе Якутат «окунь усиленно питался в основном калянусом». Рефрижераторы-приемщики ВРХФ принимать его отказывались, СРТ снова собрались на банке Портлок. Рефрижераторы «забились» к концу июня, сдерживая вылов. А в июне из-за отсутствия места на приемщиках промысловый флот не работал почти всю первую декаду. С подходом рефрижераторов «Волочаевск» и «Чуркин» начался лов. Из-за малой свободной емкости каждый траулер получил строгую очередность сдачи и норму вылова.

15 июля промысловики снова встали на простой до прибытия нового перегрузчика. В июле хорошо сработал СРТ «Камчадал» под командой «нового капитана тов. Слинкина». Сравнительный анализ работы камчатских и приморских рыбаков показывал, что первые значительно отставали. Причины же плохой работы надо было искать на берегу. Первой и главнейшей из них назывались кадры специалистов — тралмастеров и штурманов. «Следует остановиться на капитане СРТ "Фиорд" тов. К. Судно под его руководством за пять месяцев выполнило месячный план лишь один раз. По причине безответственности, нетребовательности, нежелания перенимать трудовой опыт тов. К. занимать должность капитана промыслового судна не может... На СРТ "Клин" в апреле подобрались все три помощника капитана с транспортного флота, совершенно не знающие промыслового дела, в итоге ненормальная работа судна».

Вторая немаловажная причина заключалась в орудиях лова. «Разговоры о плохом качестве тралов ведутся давно, те или иные замечания возникают после каждой путины. Однако отсутствие конкретных данных, анализа работы по тралам разного типа и построенных из дели разного ассортимента приводят к тому, что отдел добычи бросается из крайности в крайность». Если в 1962 г. промысловики сокрушались о том, что они непрочные и быстро рвутся, то в 1964 г. «были такие тралы, что суда не развивали нужной скорости». Комбинированные тралы с крыльями из пеньки, шнуровые тралы и усиленные кутки из двойной шнуровой дели были тяжелые, давали меньшее вертикальное раскрытие и увеличивали вероятность зацепов о скалистый грунт. Приморский капроновый 27,1-метровый весил до 160, такой же камчатский — до 280 кг [100, л. 137—150].

3 августа «на время массового мечения сельди в Олюторском заливе» в распоряжение ученых КО ТИНРО на десять суток выделен поисковый СРТ «Карага» с «одновременной работой... по наводке на косяки сельди промысловых судов». Ученые намеревались метить рыбу для определения путей ее миграции, мест скопления и выяснения вопроса о «смешиваемости корфо-карагинской и прибыловской сельдей». Эта работа расценивалась как имеющая большое народно-хозяйственное значение [98, л. 194].

4 августа принят от Хабаровского ССЗ им. Кирова СРТМ № 8-405. Его основные данные: длина 54,11, ширина 9,326, высота борта 4,722 м, водоизмещение 970 т, полная вместимость 699,3 рег. т, мощность главной машины 670 л. с. Судно выведено

из эксплуатации для демонтажа технологического оборудования на «Фрезе», снабжения и оформления документации [96, л. 16].

7 августа назначена комиссия под началом заместителя начальника флота В. И. Сергеева для принятия в эксплуатацию реконструированного пирса на базе Малой Океанской [96, л. 25].

13 августа СРТ «Лещ» (капитан А. С. Белый) шел сдавать рыбу в залив Одян. В 03.29 на вахте второго помощника капитана судно при хорошей видимости столкнулось с рыболовным ботом колхоза им. Вострецова. При этом погиб механик бота, а суденышку нанесен ущерб 2 500 руб. Виновный штурман отстранен от должности, дело передано в прокуратуру для привлечения его к уголовной ответственности [93, л. 18].

14 августа издан приказ начальника флота об удержании с капитанов-директоров БМРТ «Амгу» и «Опала» П. А. Рязанова и А. И. Беляева по трети их основного оклада за выпуск, якобы, нестандартной продукции. Но через месяц с небольшим приказ был отменен в связи с тем, что «в 1963 г. и начале 1964 г. Дальрыбсбыт не предъявлял требований по нанесению трафарета на таре слова “мелкий” при отгрузках готовой рыбопродукции» [93, л. 15].

17 августа завершился срок аренды Петропавловским комбинатом плавбазы «Якут», теперь судно считалось транспортным, выводилось из эксплуатации и на месяц становилось в межрейсовый ремонт [96, л. 106].

20 августа в адрес УТРФ прибыл новый БМРТ «Куба» (строительный № 385), укомплектованный перегонной командой МРП. 24 августа он зачислен на баланс флота [96, л. 94, 101].

БМРТ «Амгу» (капитан-директор П. А. Рязанов, парторг Н. Г. Журавлев) выполнил годовой план. Вступая в соревнование за достойную встречу 47-й годовщины Октябрьской революции, экипаж принял новые повышенные обязательства: к дате открытия XXII съезда КПСС — 17 октября — добыть 125 тыс. ц, а к дню революции — 7 ноября — завершить выполнение ранее принятого в начале года обязательства — взять 130 тыс. ц. Экипаж «Амгу» обратился с призывом ко всем командам промысловых судов полуострова включиться в предоктябьское соревнование за досрочное выполнение годовых планов и соцобязательств. Бюро Камчатского обкома КПСС одобрило этот патриотический почин и рекомендовало всем партийным и комсомольским организациям флота поддержать его [97, № 217]. 27 августа на счету экипажа уже был улов в 100 000 ц [83, № 103].

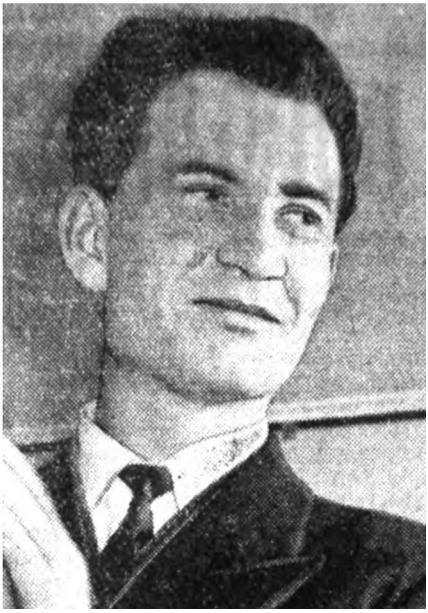
Стармех П. Н. Осадчий, 1964 г.

Капитан А. П. Ансимов, 1964 г.

Капитан-директор В. И. Пермяков, 1964 г.

Капитан В. Капаев, делегат слета молодых рыбаков, 1964 г.

Стармех М. С. Дулин, 1964 г.



Штурман И. К. Годованцев, 1964 г.

Капитан-директор А. А. Михедов, 1965 г.

Капитан С. Н. Андреев, 1965 г.

28 августа с «Амгу» сообщили, что вышли на рубеж мирового рекорда. «Самый большой годовой план среди команд БМРТ — 94 100 ц — взят досрочно! Успех, которого добился наш экипаж, не пришел сам по себе. Его родило острое, напряженное соревнование с сегодняшними лидерами — камчатским БМРТ "Браслав", приморским "Ульяновском" и нашим парным соперником, командой "Опалы". За эти почти восемь месяцев экипаж "Амгу" серьезно возмужал, крепко сдружился, и сейчас у него приподнятое настроение. Он полон решимости опередить соперников. Каждый член экипажа — от дневальной Марии Варламовой до капитана Павла Рязанова — настоящие патриоты "Амгу". Этому коллективу по плечу все задачи. Сейчас выходим на рубежи всесоюзного и мирового рекордов. Один из рекордов — пока это наш, внутренний, — уже установлен. В прошлом рейсе команда "Амгу" взяла на борт 684 т готовой продукции. Такого количества груза не брал на борт БМРТ еще ни один экипаж. В этом рейсе мы постараемся взять груз свыше 700 т, а при предоставлении нам транспортного судна есть реальная возможность уже в нынешнем рейсе побить мировой рекорд "Хингана". Слаженность в работе, высокая дисциплина, организованность позволили коллективу "Амгу" в прошедшем рейсе вылавливать в среднем за сутки по 942 ц. Таких показателей в рейсе не давал ни один БМРТ. В отличие от "Браслава" наше судно прошло ремонт за шестнадцать дней. Теперь у нас есть возможность работать на лову до конца года. Взятые обязательства — выловить 130 000 ц, несомненно, будут выполнены. У нас работают замечательные люди — штурман Калюжный, механики Крук, Кандалинцев, Амяга, электромеханик Балаганов, рефрижераторный механик Кокин, начальник радиостанции Юрий Неустроев, второй радист Юрий Авдеев, акустик Юрий Жиряков. Все Юрии — чемпионы по разделке окуня на подвахте. Мастера добычи — Паршин, Киселев, Лукьяненко, мастера обработки — бондарь Морозов, матросы Толстых, Фомин, Сивирин, Наумов, Когай, туковый машинист Борисов, моторист Дериглазов, обработчики Сова, Федорюк, Рашевский, Савчук» [83, № 103].

31 августа по ходатайству экипажа «Хингана» поощрен подарком — магнитофоном — старший мастер добычи БМРТ «Амгу» Олег Павлович Паршин. «С момента прихода на промысел 4 августа БМРТ "Хинган" имел низкие суточные уловы по сравнению с другими БМРТ, работающими в этом районе. В целях оказания помощи экипажу БМРТ "Хинган" по инициативе администрации БМРТ "Амгу" 24 августа на "Хинган" был пересажен старший

мастер добычи т. Паршин О. П., который обнаружил значительные дефекты в оснастке и вооружении трала, допущенные старшим мастером добычи БМРТ "Хинган" т. Галицким В. Г. После устранения выявленных дефектов и регулировки трала уловы БМРТ "Хинган" значительно увеличились. Так, если до прихода на "Хинган" т. Паршина уловы "Хингана" составляли 300—450 ц, то после устранения дефектов уловы составляют: 26 августа — 750 ц, 27 августа — 807 ц, 28 августа — 823 ц» [96, л. 151].

1 сентября СРТР «Клин» промышлял окуня в районе мыса Шипунского на глубине 350 м. Дул пятибалльный восточный ветер, шла крупная зыбь. В 18.00 после постановки трала капитан сошел с мостика, оставив старпома, «который, зная конструктивную особенность данного типа судов, допустил чрезмерную перекладку руля». Оба ваера попали под гребной винт и были обрублены лопастями. Ваера длиной 1 500 м и капроновый 27,1-метровый трал со всем вооружением погибли. Стоимость ущерба — 4 740 руб. 92 коп. без учета потери промыслового времени [77, л. 58].

5 сентября СРТ «Альбатрос» (капитан В. И. Смыслов), выбирая сети, несвоевременно дал задней ход, «сети пошли под корпус» и намотались на винт. Для его освобождения пришлось обращаться за помощью к спасателю «Исполнительный», который отбуксировал траулер в убежище. Потеряно полсуток промыслового времени, а пришедшая в негодность сеть стоила 65 руб. УТРФ получило счет на выплату вознаграждения экипажу спасателя в 701 руб. [77, л. 56].

8 сентября экономическая комиссия рассмотрела итоги работы СРТР «Герман Титов» за рейс с 24 января по 23 августа. Судно поймало 17 058 ц сельди и окуня при плане в 11 700 ц (выполнение 145,8 %), себестоимость добычи одного центнера снижена на 18 %. Техническое состояние судна признано хорошим, но в рейсе произошел несчастный случай с «летальным исходом». Работа моряков признана удовлетворительной, их ожидала премия, которой из-за допущенной смерти полностью лишены капитан И. Е. Федосов и его старший помощник М. Г. Чекаленко [93, л. 1—2].

9 сентября на БМРТ «Опала» произошел несчастный случай. В 16.15 вышел за борт трал, стали брать на ваера траловые доски. Матрос 1-го класса Г. П. Ломовцев «стоял около слипа между ваерами и показывал тралмастеру, который из ваеров нужно майнать, хотя его рабочее место было возле траловой лебедки. Во время вытравливания ваеров произошло самопроизвольное подключение малой турачки лебедки, выключенной до этого

Ломовцевым. Натянулся намотанный на малую турачку конец стяжного троса, и блок, находящийся на переходном мостике, через который проходит стяжной конец, оторвался, ударив матроса Ломовцева в грудь. Несмотря на оказанную медицинскую помощь, Ломовцев, не приходя в сознание, скончался» [101, л. 11].

10 сентября морская инспекция УТРФ преобразована в службу мореплавания. Ее начальником назначен капитан дальнего плавания Г. А. Козырев. Это сделано «в целях упорядочения структуры служб мореплавания в рыбной промышленности Дальневосточного бассейна» по приказу начальника ГДВРП от 3 августа 1964 г. № 362 [96, л. 183].

11 сентября для улучшения наблюдения за качеством обслуживания и технической эксплуатацей флота, а также продления эксплуатационных сроков и массового распространения гарантий на судах создан совет по качеству ремонта и технической эксплуатации. Его возглавил заместитель начальника МСС А. И. Харичкин, в состав вошли ведущие технические специалисты, такие, как групповые механики Н. А. Шелегов, А. П. Желудков, А. Е. Мамонтов, всего 25 чел. Совету следовало ежемесячно проверять выполнение командами и судоремонтниками обязательств по гарантийному ремонту. Контроль за этой деятельностью возложен на начальника МСС Н. В. Филимошина [96, л. 189—190].

12 сентября на основании акта, составленного комиссией по оценке технического состояния, списан СРТР «Кижуч» [98, л. 272].

17 сентября подведены итоги обмена опытом работы с Управлением активного морского рыболовства (УАМР) Приморрыбпрома. Показатели работы УТРФ на добыче и выпуске продукции оказались выше, чем УАМР. Но при этом у тралфлотовцев ассортимент, сортность сырца и продукции оказались заметно ниже, отмечен больший расход орудий лова, тары и соли; высокие транспортные и накладные расходы. Выше была и себестоимость добываемой рыбы, а также товарной продукции. Правда, некоторые показатели флотов было сложно сравнивать: «методология учета выпуска валовой и товарной продукции, определения себестоимости добычи и выпуска рыбопродукции существенно отличаются». Рентабельность выпускаемой продукции УТРФ была ниже, чем УАМР. «Существенно отличается структура предприятий, что ухудшает наши экономические показатели. Качественный состав промыслового флота и плавбаз у нас хуже УАМР, что повлияло на ухудшение наших показателей работы... При более высоком вылове рыбы на одно среднесписочное судно типа СРТ и СРТР у нас

имеет место снижение вылова (по сравнению с УАМР) на добыче камбалы, окуня и зимней сельди. Такое положение сложилось в результате более низкого уровня работы руководства промысловой флотилии, флагманских специалистов, низкой квалификации части тралмастерского состава и недостаточной опытности штурманского состава. У нас хуже поставлена техническая эксплуатация флота, графики ремонта систематически нарушаются, большая аварийность на флоте, значительный перерасход эксплуатационных материалов, инвентаря и спецодежды. Вопросам подготовки руководящего производственного персонала (мастеров по обработке рыбы и добыче) у нас не уделяется должного внимания». С учетом опыта, наработанного приморскими коллегами, для повышения экономических показателей работы УТРФ предложен к внедрению ряд конкретных мер [93, л. 23—27].

Попутно изучен и опыт коллег из мурманского УТРФ. Там в июне и июле на судах типа БМРТ побывали капитан-директор В. М. Лисицын и заведующий производством А. Ф. Цыбулько. Они выходили в море в Атлантику, а по окончании командировки внесли ряд предложений по организации работы камчатских БМРТ. В частности рекомендовали использовать схему проводки кабелей с применением кольца-пистолета; во избежание перекоса при работе с новым тралом первые четыре-пять тралений проводить постоянными курсами, избегая поворотов; пришивать к нижней пластине кутков тралов шкуры для предохранения от преждевременного износа. Для увеличения веса брикета замороженной продукции следовало применять обыкновенные противни с подпрессовкой «путем зажима по всей плоскости». С целью увеличения производительности при дефростации морозильных камер, помимо оттайки горячими парами аммиака, использовать орошение водой батарей воздухоохладителя и другие меры. МСС поставлена задача переоборудовать БМРТ по предложениям Лисицына и Цыбулько [96, л. 31—34].

18 сентября зачислен на баланс новый СРТМ № 8-410 пр. 502, созданный в Хабаровске (строительный № 110) [98, л. 273].

22 сентября в 01.00 моряк СРТ «Пикша» привел на судно совершенно незнакомого человека, а вахтенный матрос не потребовал у того документов, ничего не сказал вахтенному помощнику капитана. Незнакомца уложили спать. Утром тот исчез «в неизвестном направлении». Позже выяснилось, что это был солдат, ушедший в «самоволку». Рядовые моряки и несколько командиров наказаны за нарушение несения и плохую организацию вахтенной службы [96, л. 68].

28 сентября на рыбозаводе «Океанский» произошла автомобильная авария, в которой погиб один, получили тяжелые телесные повреждения пятеро и легкие травмы еще 12 чел. Под откос ушла автомашина ГАЗ-63. У нее на подъеме на сопку заглох двигатель, оказался неисправным ручной тормоз. Поставленная на передачу машина покатилась назад. Рабочим-бондарям ради спасения пришлось выпрыгивать из кузова [93, л. 68].

1 октября введено в действие «Положение о порядке прохождения рационализаторских предложений и изобретений на судах и в отделах флота». Это должно было устранить недостатки в постановке рационализаторского дела, тем более, что с появлением на судах технических советов оно заметно оживилось, сопровождаясь ростом экономической отдачи. Вводились особые журналы работы технического совета, включавшиеся в судовую документацию наравне с журналами технического состояния. Ответственность за их сохранность возлагалась на старших механиков [93, л. 91—92].

4 октября в адрес экипажа БМРТ «Амгу» ушла радиограмма управления, парткома, базкома и комитета комсомола: «Рады поздравить вас, дорогие товарищи, с присвоением вашему судну имени Николая Островского — бойца, писателя, коммуниста. Велика честь быть удостоенным этого почетного имени. Выражаем уверенность, что с такой же несгибаемой волей и мужеством, каким был в жизни автор бессмертных произведений “Как закалялась сталь”, “Рожденные бурей”, пронесете с честью имя любимого всем народом писателя» [83, № 119].

8 октября для повышения культуры эксплуатации, внедрения передовых методов оснастки и выявления наиболее рациональной конструкции орудий лова создан совет траловых мастеров. Председателем его президиума назначен старший инженер отдела добычи А. Г. Пащенко, заместителем — мастер-наставник А. Н. Ласкин, секретарем — А. Я. Фефелова. В состав президиума вошли 15 чел., в том числе и такой известный мастер высоких уловов, как Алексей Егорович Шкуратов [93, л. 88].

Списанный с баланса РТ «Дальневосточник» решено использовать зимой как отопитель судов, стоявших у СРМ-2. На «Фрезе» проводился профилактический ремонт в объеме, обеспечивавшем безопасную эксплуатацию отопителя, после чего он передавался в ведение завода. Установлен штат: капитан, старший и третий механики, два машиниста и четыре кочегара [93, л. 109].

19 октября принят на баланс СРТМ № 8-410, недавно построенный в Хабаровске [93, л. 126].

16 октября в соответствии с постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС от 15 июля 1964 г. № 620 о минимальном заработке, уборщицам плавбаз «Чукотка» и «Советская Камчатка» установлен месячный должностной оклад «по первому поясу» 45 руб. и доплата за переработку во время рейса в 60 % к окладу [102, л. 27].

21 октября премирован коллектив плавбазы «Ламут», справившийся с нормой выпуска продукции с 24 августа по 26 сентября на 141,5 %. При задании дать первосортного товара 80,2, фактически его приготовлено 84 % [93, л. 134].

22 октября в Москву на ВДНХ для обмена опытом работы передовых рыбопромысловых судов командированы: капитан-директор БМРТ «Браслав» Н. В. Сотников, капитаны СРТ «40 лет ВЛКСМ» и «Кротон» Г. И. Журба и А. А. Кузнецов, инженер по технической информации В. Г. Шамардин. Через два дня к ним присоединился старший механик БМРТ «Хинган» В. И. Фоминых [93, л. 137, 150].

23 октября капитанам судов без разрешения отдела кадров запрещено переводить матросов-уборщиков на другие должности. «Имеют место случаи, когда принятые на работу матросы-уборщики, проработав непродолжительное время, отказываются от своей работы. Капитаны их переводят в матросы». Теперь для «упорядочения по закреплению рабочих мест» разрешалось брать на должности уборщиков только мужчин, «которые обязаны на этой должности отработать не менее одного года». И лишь затем по представлению капитанов лиц, показавших себя положительно и проявивших хорошие морские качества, разрешалось направлять на курсы матросов и после сдачи зачетов посылать на суда матросами 2-го класса [93, л. 142].

29 октября премирован экипаж «Николая Островского», выполнивший план третьего квартала по выпуску готовой продукции на 218, а по первым сортам — на 216,9 % [93, л. 184].

3 ноября приказом по флоту № 779 снят с демонстрации ряд кинофильмов: «Звездные братья» (ТХС «Хоста»), «Во имя мира и социализма» (СРТ «Камчатская правда»), «Искусство должно служить народу» и «Великая сила дружбы и братства» (СРТ «Валерий Быковский»), «В интересах всего человечества» (СРТ «Камчадал») и киножурнал «Наука и техника» № 1 за текущий год (СРТ «Кумроч»). Их полагалось сдать в областную контору кинопроката [103, л. 14—15]. Причина в приказе не называлась, но догадливым советским людям и так было ясно, что это связано с личностью

одного из их фигурантов — снятого со своего поста 14 октября и отправленного на персональную пенсию союзного значения бывшего первого секретаря ЦК КПСС Н. С. Хрущева. Это делалось по распоряжению «контролера фильмов на экранах Камчатской области» К. Мельникова.

6 ноября флот вместе со всем советским народом «высокими трудовыми подарками» готовился встречать очередную годовщину Великого Октября. Праздничным приказом на общефлотскую Доску почета занесены имена Анатолия Александровича Алексеева и Виктора Ивановича Грачева, токаря и слесаря «Фрезы»; Николая Александровича Добробабы, капитана катера «Кристалл»; Арона Шаевича Железняка и Петра Владимировича Заводевкина, капитанов СРТ «Серпухов» и «Ропша»; Бориса Ивановича Нестеренко и Павла Александровича Сердюка, матросов плавбазы «Ламут»; Николая Александровича Лугового, старшего механика СБ-62; Николая Владимировича Сотникова, капитана-директора БМРТ «Браслав»; Семена Ивановича Сошина, бригадира по пошивке орудий лова; Михаила Егоровича Шкирмана и Леонида Калистратовича Юревича, тралмастеров СРТ «Серпухов» и «Полярник». В Книгу почета флота вписаны Леонид Константинович Савицкий, старший механик плавбазы «Эскимос»; Юрий Иванович Шуваев, помощник тралмастера БМРТ «Узбекистан»; Иван Никифорович Трякин, начальник цеха навигационной камеры ПМРП; Анатолий Алексеевич Ярош, старший механик СРТ «Кинешма»; Борис Васильевич Логачев, второй штурман БМРТ «Браслав» [103, л. 33].

КРП распорядился шире внедрять на флоте дизельные форсунки с гидравлическим способом запирания иглы. Еще в 1962 г. инженеры «Фрезы» Бородин, Ямщиков и Болдинцев разработали проект гидрозапора. К концу 1964 г. его имели более 170 судовых двигателей. Опыт эксплуатации форсунок показал существенную экономию дорогостоящих распылителей. Срок их службы увеличился, одновременно снизился расход топлива, уменьшился износ деталей цилиндропоршневой группы из-за меньшего нагарообразования, упростилась регулировка теплового режима двигателей. Производство систем гидрозапора рекомендовано начать на ПСРМЗ и ПСРВ [104, л. 338].

9 ноября зачислен на баланс пришедший из Хабаровска СРТМ № 8-411 (строительный № 411) [105, л. 356].

12 ноября организована школа по изучению передового опыта работы со всем комсоставом судов, стоявших в порту, у ПСРМЗ, на СРВ им. Ленина и ПЖБФ. Занятия шли раз в неделю с 09.00

по четвергам со штурманами и по вторникам с механиками в помещении Красного уголка управления флота (ул. Ленинская, 38) [103, л. 3].

20 ноября по указаниям ГДВРП и КРП переведен на экспериментальный глубоководный лов угольной рыбы и палтуса БМРТ «Куба». Ему установлена суточная норма добычи 114 вместо 310 ц, принятых в расчетах годового плана, теперь уменьшенного до 20 500 ц [77, л. 96].

1 декабря на СРТМ № 8-411 произошел несчастный случай со смертельным исходом. В 16.07 рефмашинист П. Д. Гвоздев, выполнявший распоряжение рефмеханика: «Павел, спусти аммиак с маслосборника в ведро с водой», отравился его парами [77, л. 44]. В 16.00 вахтенный помощник капитана почувствовал сильный запах аммиака, предупредил об этом по трансляции вахтенного механика. Стармех и другие члены экипажа подняли машиниста из рефотделения, где он лежал на плитах в маске аппарата КИП-7. На палубе в 16.07 начали делать искусственное дыхание, чем занимались до прибытия скорой помощи, в 16.40 констатировавшей смерть моряка.

СРТМ № 8-410 и 8-411 переданы бассейновой промразведке, а СРТ «Крузенштерн» и «Алушта» сняты с поисковой работы и переведены в состав промысловой флотилии [102, л. 85].

Завершился смотр технической эксплуатации флота. Отмечено, что по сравнению с 1963 г. она значительно улучшилась. Этому способствовало, например, проведение теплотехнических испытаний перед постановкой в ремонт и наладочных по его окончании, регулярные инспекторские осмотры, как в море, так и на берегу, строгое выполнение графиков планово-предупредительных работ, техническая учеба моряков. Первые премии выплачены плавбазе «Ламут» (2 500 руб., капитан-директор Заварин, старший механик Дулин) и СРТР «Кит» и «Герман Титов» (по 1 500 руб., капитаны Бурень и Амирбекян, старшие механики Попов и Селезнев). Вторая премия — 1 500 руб. — плавбазе «Чукотка» (капитан-директор Янсон, старший механик Трякин) и СРТ «Каменный» (капитан Алешкин, старший механик Амрагян), СРТ «Командор» (капитан Андреев, старший механик Корж), третья премия (500 руб.) — СРТ «Каюм» (капитан Гернет, старший механик Пленков) [77, л. 32].

4 декабря подведен итог опытной эксплуатации корабельного приемоиндикатора КПИ-3М системы импульсной дальней радионавигации на БМРТ «Браслав». Он прошел успешно. У «Браслава» снизились непроизводительные траления из-за потери места,

траулер точно выходил в нужные точки начала и конца траления, мог определять места задевания тралом грунта, улучшил безопасность мореплавания в сложной навигационной обстановке. Прибор хорошо освоил старший помощник капитана Стоногин, утверждавший, что судно сумело выловить одним тралом без порывов около 13 000 ц окуня. Используя КПИ-3М и эхолот в комплексе, БМРТ производил прицельное траление, точно удерживаясь на нужной изобате. Позже, чем на «Браславе», приемоиндикаторы установили на «Узбекистане» и «Кубе», где штурманы их пока осваивали. Сейчас же готовились к монтажу этих приборов на БМРТ «Опала» и СРТР «Командор». Для обучения судоводителей и курсантов ПКМУ этой аппаратурой оборудовали кабинеты навигационной камеры ПМРП и ПКМУ. В 1965 г. приемоиндикаторы намеревались применить на «Хингане», «Николае Островском», современных плавбазах и СРТМ № 8-402 [104, л. 474].

21 декабря премированы работники «Фрезы»: водолазы А. И. Климов, Г. П. Сухинин, И. И. Шепилов, проявившие «большое упорство, находчивость и изобретательство». Во время рейса на «Николае Островском» вышел из строя основной рыбопоисковый прибор — гидролокатор «Палтус», судно не могло успешно вести промысел, было вынуждено сняться для ремонта в Петропавловск. Здесь выявился обрыв линии вибратора. Подобный случай ранее имелся на «Хингане», причем устраняли его в доке. Для сокращения сроков и стоимости работ на «Островском» их провели с помощью группы водолазов на плаву. На восстановление работоспособности потрачено 18 часов [104, л. 524].

22 декабря в составе ЖКО УТРФ созданы четыре домоуправления. Все они, «как имеющие приведенную жилплощадь более 11 тыс. кв. м в каждом», отнесены к предприятиям «пятой группы» по оплате труда работающих [105, л. 539].

31 декабря для повышения скорости обработки судов у «городского» холодильника № 30 ПМРП, а также упорядочения эксплуатации причалов и их механизации, с баланса Петропавловского рыбокомбината в ПМРП переданы глубоководный, торцовый и мелководный причалы с прилегавшей к ним территорией, подкрановыми путями и сооружениями, а также два работавших портальных крана «Ганц» и «Коммунар» и новый, пока монтировавшийся, кран «Коммунар» [105, л. 559].

СРТМ № 8-405, снабженный топливом и смазкой, передан из состава УТРФ на баланс «Дальморепродукта». Вместе с ним отправлены промысловое вооружение, снасти для ловли креветки [77, л. 184].

На балансе УТРФ к концу 1964 г. числились 84 единицы флота: 37 СРТ-300, семь СРТ-400 промысловых и шесть таких же поисковых, 23 СРТР-400 и один СРТР-540, два СРТМ-670, два СРТМ-800 и шесть БМРТ.

В 1964 г. управление сработало значительно лучше, чем в прошлом году. При плане добычи в 1 612 тыс. ц поймано 1 862 тыс., или 115,5 %, в том числе (тыс. ц): 605 сельди, 289 камбалы, 691 окуня и 277 прочих пород. По сравнению с 1959 г. вылов вырос в 2,8 раза. Добыча более ценных пород — сельди и окуня при уменьшении камбалы продолжала увеличиваться. Рост «прочих пород» по-прежнему шел за счет прилова, направлявшегося на выработку кормовой муки, и минтая «для удовлетворения потребностей в корме обитателей ферм совхозов Камчатской области». Недолов камбалы перекрыт сверхплановой добычей окуня. Снова предусматривался вылов креветки судами типа СРТМ, но их по распоряжению КРП отправили на поисковые работы, поэтому задание вновь оказалось невыполненным. Но в первом и втором кварталах все-таки взяли 1 623, а в четвертом — еще 846 ц этого ценного морепродукта. Первосортное качество сырца превысило установленное на 5,3 %, а прошлогоднее — на 5,5 %. В приловах попадалось много мелкой селедки, быстро окислявшейся при посоле и терявшей качество. Из-за этого нестандарта оказалось 2 191 ц.

Выпуск готовой продукции улучшенного ассортимента (мало и среднесоленой, парной, мороженой и консервов) вырос по отношению к плановой, а крепкосоленой (окуня) и полуфабрикатов, напротив, упал. Производство пищевых товаров по сравнению с 1963 г. увеличилось на 229 460 ц. Почти на 50 тыс. ц больше ушло сырца на кормовую муку. Как мы знаем, производственные возможности БМРТ позволяли ловить больше рыбы, чем ее могло пройти через морозилки. На муку в основном шел и минтай, добываемый средним флотом. Консервов сделали больше на 3 215 туб. Первым сортом дано на 5,2 % больше задания и на 3,3 % больше, чем в прошлом году. За счет повышения качества дополнительно заработано 1 055 тыс. руб. [90, л. 30—35].

Промысел велся у островов Прибылова, в Аляскинском заливе и Олюторо-Наваринском районе, у южной гряды Алеутских островов, на охотско-магаданском побережье и Западной Камчатке, около мыса Шипунского. В начале года сложилась сложная ледовая обстановка: за первый квартал с лова из-за повреждений корпусов были отозваны 10 СРТ и СРТР [90, л. 8—12].

СРТ «Серпухов». Старший помощник капитана Владимир Георгиевич Ерощенко и третий помощник капитана Александр Пальчиков, 1964 г. (из фондов ГАКК)

Машинная команда БМРТ «Узбекистан», 1964 г.
Фото Е. Акатьева (из фондов ГАКК)

Старший мастер добычи БМРТ «Амгу» О. П. Паршин, 1964 г.

Рыбмастер СРТ «Николай Вилков» В. Г. Криволоцкий, 1963 г.

БМРТ «Николай Островский». Вахта помощника тралмастера Николая Киселева, 1964 г. (из фондов ГАКК)

Средние траулеры поймали 1 323, большие — 539 тыс. ц. От колхозников принято 1 055 ц сырца. По всем типам судов, кроме СРТМ, планы добычи были значительно перевыполнены. В промысле участвовали в общей сложности 67 средних траулеров, два («Ястреб» и «Механик Лесовой») весь год пребывали в капитальном ремонте. Одно судно — СРТ «Кичига» — работало в море до 30 июля, пока не погибло, успев взять 3 923 ц при 14 500 плановых. Все средние траулеры закрыли свои годовые программы, за исключением «Красного знамени» и «Коростеня». Высоких результатов добились «Конус» и «Андриян Николаев», поймавшие более 32 тыс. ц каждый. Девять экипажей добыли более 25 тыс. ц и 23 — более 20 тыс. ц [90, л. 110—114].

В сельдяной ОМЭ все ее 39 СРТ перекрыли свои рейсовые задания от 20 до 158 %, но работали по-разному. Это показывает пример двух траулеров: «Коршуна» (капитан Корж) и «Каврана» (капитан Сапожников). Первый находился в рейсе с 24 июня по 24 октября (123 дня), добыл 9 871 ц (120,4 % плана). Второй сработал лучше. За время с 23 июня по 31 октября (133 дня) поймал на 3 211 ц больше, чем «Коршун». Это случилось оттого, что «Кавран» ставил в порядке три дополнительные сетки, а за счет большего на полцентнера улова на каждую он взял больше, чем соперник. Экономия орудий лова у него составила 9 375 руб., а у «Коршуна» — только 1 911 руб., да и по другим статьям расходов показатели «Каврана» оказались лучше. Поэтому себестоимость добычи у него снизилась на 12,4, а у «Коршуна» — только на 1 % [90, л. 65—66].

Единственный СРТР-540 («Командор») пребывал в море 78 % календарного времени при плановых 85 %. Это судно промышляло три квартала. В четвертом оно потратило 11 суток на переход в порт и двое суток на сдачу там промвооружения, 79 суток пребывало в ремонте, что превысило плановую стоянку на 28 суток. За счет этого и уменьшилось время нахождения на лове. Потери времени в ожидании сдачи улова и возобновления добычи вылились еще в 29 суток. Командорцы выполнили свой годовой план на 105,2 %, поймав 25 268 ц. «Однако судоэкипаж этого корабля в состоянии был добыть рыбы больше за счет ликвидации непроизводительных простоев и сверхплановой стоянки в ремонте. Дополнительный вылов рыбы составил бы не менее 4 тыс. ц» [90, л. 23].

Все БМРТ справились со своими программами. Вылов на один среднесписочный большой траулер вырос против прошлого года на 35 476 ц и плана на 23 304 ц. Наиболее высоких результатов

среди БМРТ добился «Николай Островский». В море он находился 290 суток, взяв немногим менее 151 тыс. ц. *Это был новый мировой рекорд*. За одно траление островцы поднимали на борт в среднем по 113, а за час — по 147 ц при средних показателях по всем БМРТ 93 и 117 ц соответственно. Это стало результатом более эффективного использования промыслового времени. Так, непроизводительные потери времени по всем большим траулерам составили 16,9, тогда как у «Николая Островского» — 12,7 %. «Увеличение вылова рыбы на БМРТ "Николай Островский" стало возможным благодаря высокому мастерству штурманского состава, умелой организации труда траловых вахт, умению держать судно на банке, соблюдению режимов траления и оснастки орудий лова». Вторым по результативности (121 069 ц) стал «Опала». При проектной суточной производительности жиромучных установок БМРТ 5 т в сутки фактическая на «Николае Островском» достигала 7,3 т. Всего БМРТ выдали 1 488 т муки. «Куба» занимался освоением глубоководного лова, имел незначительную добычу, ниже возможностей морозилки, поэтому утильустановка на нем почти не использовалась.

Группа СРТМ сработала неважно. В большинстве своем эти четыре судна занимались поисками косяков. План добычи они не выполнили: взяли всего 7 888 против 12 500 ц. Только один СРТМ № 8-411 справился со своей программой, подняв на борт 1 600 при задании 1 500 ц [90, л. 27].

Все плавбазы («Ламут», «Чукотка», «Советская Камчатка», «Орочон», «Эскимос», «Анатолий Серов»), за исключением «Якута», справились с планом выпуска продукции. «Якут» сдавался в аренду Петропавловскому комбинату, поэтому сделанное им в план судна не включалось. В начале 1964 г. плавбаза «Ламут» первой начала осваивать прием сельди-сырца в районе промысла в БМЭ. По ее опыту стали работать «Чукотка» и «Анатолий Серов». По окончании сельдяной экспедиции «Ламут» и «Серов» пошли в окуневую, где также брали улов от промысловиков. В ОМЭ все плавбазы принимали вначале сельдь-полуфабрикат, затем, с переходом траулеров на дрифтерные сети и близнецовый лов, организовали прием сырца. Его взяли 114,7 тыс. ц. Этот метод позволил освободить промысловиков от обработки рыбы посолом у себя на борту и тем самым увеличить вылов [90, л. 37].

На «Ламуте» и «Чукотке» освоен выпуск сельди специального баночного посола, ее приготовили 684 туб. Все базы с охлаждаемыми трюмами («Ламут», «Чукотка» и «Советская Камчатка»)

по мере загрузки снимались на сдачу готовой продукции во Владивосток. Это имело свои преимущества: не терялось время в ожидании перегруза, снижался срок нахождения выпущенного на борту. Но зато много времени уходило на ожидание выгрузки на месте, особенно в сентябре — ноябре. «Советская Камчатка» и «Чукотка» организовали уборку слабосоленой сельди в ящики (всего 107,7 тыс. ц), остальное в количестве 128,2 тыс. ц помещено в бочки.

К 31 декабря 1964 г. в УТРФ трудились 8 197 чел., в их числе 5 499 промышленно-производственного персонала, из них 3 325 рабочих. Численность работавших по предприятиям: 589 — в ПМРП, 923 — на «Фрезе», 573 — на рыбозаводе «Океанский», 462 — в ЖКО, 92 — в отделе снабжения. Имелось и 292 управленца. Плавсостав включал 5 266 чел. (2 068 командиров и 3 198 рядовых моряков). Высшее образование имели 192 специалиста, среднетехническое — 980. В течение года повышены в должностях 336 чел., из них 308 командиров. За год через курсовую систему обучено 1 794 чел., 1 274 моряка-рыбака, рабочих и служащих учились в вечерних и заочных школах, техникумах и институтах. Заочно окончили ПКМУ 82 чел. (52 механика и 30 судоводителей) [90, л. 63].

Средняя годовая зарплата достигла 4 332 руб. при выработке на одного работающего 20 283 руб. Последняя цифра превысила плановую в 1,2 раза.

За 1964 г. произошло одно кораблекрушение с убытком 333 686 руб., 20 аварийных происшествий с потерей 35 733 руб. и пять промысловых происшествий с ущербом 6 774 руб. За гибель «Кичиги» четверо виновных наказаны лишением рабочих дипломов на восемь, десять и двенадцать месяцев, трое приговорены судом к условному лишению свободы на один и два года и выплате государству в общей сложности 8 500 руб. [90, л. 55].

Бюро рационализации и изобретений (БРИЗ) флота провело 24 технических совета, разбиравшие новаторские предложения, вопросы модернизации и внедрения новой техники, слушали отчеты технических специалистов о командировках, давали рекомендации по внедрению новшеств в производство. Творчество, конечно, дело свободное, но и на него имелся годовой план, утвержденный КРП. В соответствии с ним, на флоте должно было иметься 360 новаторов, а на деле таковых оказалось аж 462. Они внесли 463 предложения, сэкономивших 530,3 тыс. руб. (по плану — 425 тыс.). Одним из лучших предложений считалось «Устройство

для автоматической работы ленточного элеватора БМРТ» (автор М. В. Голубев). Его суть была такова: если матрос-обработчик, принимавший ящики с люлек элеватора в трюме, не успевал убирать их, то приводная цепь подъемного механизма заклинивала или соскальзывала. Это вызывало потерю времени на восстановление нормального действия установки. Автор предложил электрическую схему остановки элеватора, если по каким-либо причинам ящик не был убран. В. М. Затолока показал, как можно переделать схему управления электропривода траловой лебедки на два поста управления. Второй устанавливался в рулевой рубке и позволял управлять лебедкой вахтенному помощнику капитана. При этом высвобождался один матрос, стоявший у механизма. Первый пост управления им оставался на прежнем месте [90, л. 61—62].

Положение с жильем не менялось. Его не имели 2 007 чел., в том числе 1 603 моряка. Ввод жилплощади оставался низким: в 1963 г. — 8 650 «квадратов», а в 1964 г. и того меньше — 7 052. Это ставило работников «головного рыбодобывающего предприятия Камчатки в худшее положение по сравнению с любой другой отраслью промышленности». В очереди на получение мест в детском садике томились 1 864 чел.

Моряки жаловались на неудовлетворительное снабжение их необходимым во время пребывания в рейсах. На большинстве судов не имелось лавок, где можно было бы купить продукты сверх котлового довольствия и другие товары, а если они и были, то в ночное время не действовали. Рыбаков плохо снабжали табачными изделиями. Так, на БМРТ «Узбекистан» на команду в сто человек перед выходом в рейс отгрузили всего один ящик папирос. Особенно много нареканий вызывала поставка на суда мелкого картофеля, который нельзя было пропустить через картофелечистку. Флот зачастую обеспечивался лишь черной мукой, из которой «практически невозможно изготовить полноценный хлеб». На судах не хватало стиральных машин и бытовых холодильников.

Имелась и еще одна претензия: «Руководством Облрыболовпотребсоюза в магазины на плавбазы направляются морально нестойкие люди. Так, только в 1964 г. лавочными комиссиями обнаружены ряд грубейших нарушений правил советской торговли. На теплоходе “Корсаков” завмаг пыталась отправить на материк 19 свитеров, на плавбазе “Эскимос” завмаг продавал куртки по 90 рублей вместо 60, завмаг “Советской Камчатки” обсчитывала рыбаков. Рыбкооп тралового флота совершенно не реагирует

на просьбы лавочных комиссий и хозяйственных органов расширить ассортимент продовольственных товаров, продаваемых в районе промысла» [87, л. 140].

1965

4 января коллегия ГДВРП поздравила коллектив БМРТ «Николай Островский»: «Экипаж... благодаря самоотверженному труду добился выдающейся трудовой победы — выловил и обработал в 1964 г. 150 тыс. ц рыбы. Такого уровня добычи рыбы еще никогда не имело ни одно промысловое судно. Ваш коллектив показал пример высокопроизводительного, самоотверженного труда для всех судов, флота... Сердечно поздравляем экипаж "Николая Островского" с установлением нового мирового рекорда. Желаем всем вам, дорогие товарищи, в новом 1965 г. дальнейших выдающихся трудовых успехов, отличного здоровья и счастья в личной жизни!» [106, № 2].

5 января коллектив «Браслава», поздравив «корчагинцев», как на флоте звали моряков «Островского», с мировым рекордом, обязался перекрыть его — взять 160 тыс. ц. Браславцы славно потрудились в истекшем 1964-м году. План шестого года семилетки по добыче рыбы они выполнили досрочно, за семь месяцев поймали 100 068 вместо 83 700 ц. Накануне Нового года после продолжительной стоянки в ремонте траулер вышел на промысел «с единым стремлением ударным трудом ответить на теплые и сердечные слова приветствия ЦК КПСС и Совета Министров СССР к рыбакам страны, досрочно завершить задания последнего года семилетки, дать родине больше рыботоваров и лучшего качества» [106, № 2].

6 января КРП принял предложение УТРФ ввиду невозможности использования СРТ «Алушта» на промысловых работах передать его промразведке. Флоту приказано до 10 января судно, снабженное поисковой аппаратурой, отправить в море, а взамен отозвать на промысел СРТ «Крутой» [107, л. 2].

8 января КРП распорядился передать из УТРФ Приморрыбпрому танкеры-водолеи «Юрюзань» и «Иртыш». На следующий день создана комиссия по передаче «Юрюзани» (руководитель — капитан А. Е. Башкирцев), одновременно началась передача «Иртыша» [107, л. 8; 108, л. 27—28].

Начальник УТРФ П. И. Анода возложил свои обязанности на заместителя П. А. Демидова «на период моей учебы» [108, л. 13].

Начата организация сельдяной БМЭ со сроком окончания 28 февраля. Утвержден план добычи в 155 тыс. ц силами 33 трау-

леров в январе и 28 — в феврале. Руководство экспедицией возложено на А. И. Сергу [108, л. 22].

17 января на Камчатку пришла необычная посылка от необычного же адресата из станицы Вешенской — самого великого писателя М. А. Шолохова. Это был его несколько запоздалый подарок рыбацкой гвардии Камчатки, собиравшейся на свой слет. Тогда многие литераторы прислали отважным труженикам моря свои произведения, а Михаил Александрович в это время находился в отъезде. Теперь он «исправлялся». Одна из книг адресовалась хинганцам, то есть экипажу славного траулера и его капитану-директору В. А. Дубовицкому. Автор бессмертного «Тихого Дона» написал на своей «Поднятой целине» такие слова: «Мой поклон за трудовые рыбацкие успехи. А добрые пожелания на будущее — само собой. Ваш *Шолохов*» [106, № 7].

19 января в восточной части Берингова моря от обледенения погибли четыре приморских СРТ: «Себеж», «Севск», «Нахичевань» и «Бокситогорск». По донесениям капитанов судов, находившихся в экспедиции, толщина льда на палубе достигала 200—300 мм, а в отдельных местах — до 500 мм. «От водяной пыли и брызг по вертикальным плоскостям намерзание имело толщину 80—120 мм, рангоут и такелаж были покрыты сплошной массой льда толщиной у основания до 300—400 мм. Палубные механизмы, тамбучина, комингсы, устройства были полностью закрыты льдом, от неравномерного распределения обледенения создавался крен до двадцати градусов, а у отдельных судов — 40—48 градусов, при котором палуба судна уходила в воду до 1—2 м. Околка льда сопряжена с большими трудностями и опасностью для людей и оказывалась малоэффективной, так как намерзание льда проходило быстрее, чем производилась его околка». По расчетным данным, высота волны могла достигать 7—10 м [109, л. 2, 5]. Спустя год по этой же причине погиб и камчатский СРТ «Карага».

20 января вначале во Владивосток, а затем в Мурманск для участия в партийно-хозяйственном активе Главсеврыбы в составе делегации КРП командирован капитан-директор БМРТ «Николай Островский» П. А. Рязанов [108, л. 59].

1 февраля в Бристольском заливе при спуске трала кормовая траловая доска попала под гребной винт СРТ «Кавран». Раздался сильный удар, ход застопорили. Судно завели в лед, где с подходом спасателя через восемь суток провели водолазный осмотр. Он показал, что сломана одна лопасть винта по ступицу. В месте излома

изнутри нашли глубокую коррозию «с наличием сварки, чем и объясняется излом в утолщенной части лопасти» [101, л. 146].

4 февраля списан с баланса УТРФ и передан Дальморепродукту СРТМ № 8-405 [108, л. 115].

5 февраля приняты меры по организации станции ремонта и контроля состояния надувных спасательных плотов в ПМРП. Побудительным мотивом к этому стало наличие на складах флота 134 плотов ПСН-6 и ПСН-10, использовать которые Регистр СССР запретил из-за некоторых недоделок. В штат мастерской включены трое рабочих и мастер [108, л. 113].

6 февраля в Аляскинскую экспедицию (в окуневую группу) на ТРС «Коряки» выехал капитан-наставник службы мореплавания А. А. Панов. Цель командировки — проверка безопасности мореплавания и соблюдения правил судовождения. Техническое состояние корпусов траулеров он нашел удовлетворительным. Из 22 судов некоторые имели незначительные повреждения фальшбортов, местами смятые леерные ограждения крыльев мостика и ботдека. Большая часть этих повреждений получена зимой при швартовках к плавбазам в штормовую погоду. Повреждения устраняла ремонтная бригада «Чукотки» под руководством флагманского механика В. З. Лахно. Хорошее техническое состояние по корпусно-палубной части имели СРТ «Канск» (капитан А. С. Нестеров) и «Лещ» (М. Г. Чекаленко). Отмечено, что большинству судов не хватает автопокрышек для кранцев. «Часть их они растеряли в процессе работы, другие не имели их при выходе из порта». По запросу руководства экспедиции плавбаза «Ламут» доставила сотню старых покрышек, которые раздали по траулерам. Состояние штурманской службы и соблюдение правил судовождения оценено как удовлетворительное, но имелись и недостатки. Так, приходилось обращать внимание некоторых капитанов на необходимость своевременного спуска и подъема Государственного флага СССР и его бережного хранения. На СРТ «Крутогорово», «Фиорд», «Кострома» вахтенные штурманы не указывали генеральные курсы тралений и координаты лова, не записывали курсы по главному компасу. «Район работы промысловых судов хорошо обеспечен радионавигационными средствами судовождения, и капитаны всегда имеют возможность определения места судна, однако это не дает им права пренебрежительно относиться к определению поправок компасов и не следить за их работой. Мною капитанам указывалось на это самым серьезным образом». Все капитаны показали удовлетворительные знания по информа-

ции об остойчивости судов с различной загрузкой, «вместе с тем знания штурманов не тверды». Условия работы и загрузка промысловых судов в отношении остойчивости и безопасности мореплавания оказались благоприятными. Все сдавали в сутки не более 500 ц, «которые загружаются в один из трюмов с обязательным использованием отсечных досок. Отсечные доски имеются на всех судах в достаточном количестве». «Хочу обратить внимание на поведение некоторых капитанов в эфире и проведение капитанских часов. Капитанские часы нашего флота проводятся на частоте 2 095 кГц и для оперативной работы флота выделена частота 2 575 кГц, на которой круглосуточно на судах включены радиостанции РТ-20. Несмотря на то, что все капитаны получали инструктаж по ведению радиотелефонных переговоров и имеют удостоверения радиотелефонистов, некоторые из них грубо нарушают данную инструкцию. Так, например, 31 марта в 15.40 после капитанского часа капитан СРТ "Фиорд" т. Кандыба В. Г. на частоте 2 095 кГц вызвал СРТ "Каховка". На "Каховке" у микрофона, по всей вероятности, был второй штурман Ермолин А. Г. И вот капитан Кандыба начинает допрашивать "Каховку", что имеется в магазине на плавбазе "Ламут". Я слышал этот разговор, находясь на СРТ "Кострома". После вопроса Кандыбы я вышел на связь и сказал ему: "«Фиорд» — не засоряйте эфир". Кандыба ответил: "Мы его не засоряем". И продолжает задавать свой вопрос "Каховке". "Каховка" отвечает, что в магазине ни черта нет, и брать там нечего. Понавезли всякой дряни, вроде болгарских свитеров по 20 руб., которые никому не нужны, и которые никто не берет. Во время этого разговора я два раза повторил, чтобы немедленно прекратили разговор на эту тему. В ответ с "Каховки" "Фиорду" задали вопрос: "Кто это говорит?" "Фиорд" ответил: "Наверное, Панов". "Каховка" на это заявила: "Поразвели тут разных сексотов. Ходят тут разные, после них сапоги пропадают". На этом разговор закончился» [110, л. 45—51].

9 февраля «в связи с производственной необходимостью», а именно организацией обработки минтая на плавбазе «Эскимос» и выпуска из него кормового фарша, заведующий производством судна В. М. Пахомов, мастера Ю. И. Потанина и П. К. Ячменева командированы на плавбазу «Феликс Дзержинский» Сахалинрыбпрома. К месту они отбыли на пароходе «Анатолий Серов» [108, л. 131].

10 февраля решено направить плавбазу «Орочон» в ОМЭ на прием сырца минтая с суточным заданием в 350 ц. Из них в посол направлять в разделанном виде не менее 200, а в неразделанном —

150 ц «с последующим увеличением выпуска соленого минтая в разделанном виде». Выбранную печень надлежало заготавливать и отгружать как полуфабрикат в витаминный цех Петропавловского рыбокомбината [108, л. 132].

12 февраля КРП категорически запретил работу паровых котлов БМРТ на дизельном топливе. Это «является нарушением правил технической эксплуатации, ведет к быстрому износу винтовых топливных насосов котла и усиливает опасность в пожарном отношении для обслуживающего персонала и судна в целом» [107, л. 87]. Почти через месяц, 10 марта, начальник отдела снабжения УТРФ Р. Т. Федоров получил приказ руководства флота обеспечить бункеровку БМРТ со второго квартала 1965 г. мазутом марки 20 или моторным топливом, для чего внести исправления в ранее составленные заявки на получение горюче-смазочных материалов [101, л. 50].

Баржу ПМРП СБ-709 в бухте Завойко застиг сильный северо-восточный ветер силой до одиннадцати баллов. На спасение из порта пришел морской буксир «Геркулес». Его капитан неоднократно предлагал шкиперу баржи отдать якорную цепь от жвакагалса и постановить ее на буй. Шкипер не выполнил это распоряжение, «вследствие чего произошел зацеп якорем СБ-709 подводного кабеля, часть которого в количестве 520 м была прибуксирована в порт» [101, л. 93].

15 февраля гарантийную «путевку в жизнь» получили главный и вспомогательные двигатели СРТР-540 «Командор». Их выдали бригады СРЗ «Фреза» Семещенко и Яшина. Средний ремонт машин этого судна был нелегким делом, главную полностью разобрали, у вспомогательных выполнили переукладку коленчатых валов. В начале февраля на счету судоремонтников было уже пятнадцать общественных гарантийных паспортов. А «первой ласточкой» в этом году стала гарантия, выданная 5 января на вспомогательный двигатель и траловую лебедку СРТ «Крутогорово» бригадой Владимира Самсоновича Нароушвили. А вообще-то за 1964 г. парфеновское движение, названное так по фамилии родоначальника — бригадира А. В. Парфенова, по сравнению с прошлым, 1963-м, на «Фрезе» выросло на 27 бригад и 118 общественных гарантийных паспортов. Многие рабочие видели свой долг в обеспечении безупречного качества ремонта. Это подтверждала, например, вот такая телеграмма с промысла: «Начальнику цеха В. И. Бабкину, бригадиру М. И. Шнаревичу. Благодарим вас. Все механизмы, отремонтированные цехом с гарантией, рабо-

тают нормально. Досрочный выход из ремонта помог экипажу на двадцать дней раньше срока выполнить годовой план. Качественно проведенный ремонт позволил нам плановый текущий ремонт заменить профилактическим». По поручению экипажа ее подписал старший механик «Каврана» Рубанов. Именно за отменное качество работ в Москву на ВДНХ отправились бригадиры слесарей-дизелистов и дока И. Грибовский и А. Соловьянов. Первые выдали 11 паспортов на 15 двигателей, вторые — 17 на рулевые и гребные устройства [106, № 21].

16 февраля на учебном судне — пароходе «Гоголь» — заработали курсы по подготовке поваров третьей категории по трехмесячной программе. Преподавали кадровые флотские спецы, практические занятия вела повар-кулинар Анна Андреевна Магдыч, кропотливо передававшая ученикам свои обширные знания и опыт. Такие курсы с прохождением практики на судне в УТРФ открылись впервые [106, № 28].

17 февраля на судах развернулась подготовка к проведению выборов в местные Советы депутатов трудящихся. На них создано 90 избирательных участков, две окружных комиссии по выборам в областной Совет и девять — в Петропавловский городской. На участки Аляскинской и Беринговоморской экспедиции на плавбазе «Орочон» отправлена предвыборная литература и необходимая документация [106, № 20].

18 февраля во Владивосток на семинар-совещание секретарей комсомольских организаций и начальников штаба «Комсомольского прожектора» отправился Вячеслав Иванович Колесников, третий помощник капитана БМРТ «Николай Островский» [108, л. 175].

25 февраля общее собрание экипажа БМРТ «Опала» выдвинуло кандидатом в депутаты Петропавловского горсовета по 282-му избирательному округу Героя Социалистического Труда капитана-директора А. Ф. Мердова. Тралмастер Нефедов, характеризуя кандидата, сказал, что знает его по совместной работе как грамотного специалиста и душевного человека. «Он с честью оправдает наше доверие» [106, № 26].

26 февраля созданы комиссии по приемке в состав флота СРТР № 24, 28 и 221 [108, л. 209].

В связи с производственной необходимостью для оказания помощи судам, ловившим окуня, вместо заболевшего старшего мастера-наставника по добыче А. Шахтарина на его место временно назначен недавно разжалованный в матросы (лишен диплома капитана дальнего плавания 25 сентября 1964 г.) бывший

флагманский капитан А. М. Арестов, теперь трудившийся на СРТМ № 8-410 [108, л. 211].

Его история развивалась так. Он, ныне матрос 1-го класса, 20 января 1965 г. отправил председателю совета капитанов УТРФ Е. А. Петухову заявление: «Согласно существующему положению, прошу совет капитанов УТРФ решить вопрос о досрочном возвращении мне диплома. Необходимые документы прилагаю». Характеристика, помеченная этой же датой и подписанная капитаном судна Е. Г. Щуплецовым, гласила: «Арестов А. М. работает на СРТМ № 8-410 в должности матроса 1-го класса с 1 декабря 1964 г. За время работы... показал себя с хорошей стороны. Работу по специальности матроса знает и выполняет хорошо. Инициативен, исполнителен, постоянно совершенствуется в штурманской специальности. Отлично знает промысловое дело и технику добычи рыбы. На судне является застрельщиком в обработке и заморозке рыбы. Пользуется среди экипажа авторитетом хорошего работника. На судне ведет активную общественную работу». Имеется в деле и «Протокол ежегодной проверки начальствующего состава судов УТРФ КРП Дальрыбы от 20 января 1965 г.». В соответствии с ним знания А. М. Арестова были оценены комиссией под председательством начальника объединенной Аляскинской экспедиции В. В. Хализова, в которую входил и Е. Г. Щуплецов. Сданы 18 предметов, из них восемь — на «пятерки», остальные — на «хорошо» [111, л. 296—298]. На заявление руководство флота наложило резолюцию: «Разобрать на совете капитанов. 26 февраля 1965 г.» Совет состоялся 10 марта. С изложением сути дела выступил А. Е. Петухов: «На совет капитанов поступило заявление от Арестова, в котором он ходатайствует о досрочном возвращении ему диплома... За гибель СРТ “Кичига” был лишен диплома на десять месяцев. За время работы во флоте Арестов неоднократно получал благодарности, медаль ВДНХ. Заносился на Доску почета. После лишения диплома работал матросом подменной команды. С 1 декабря 1964 г. работает матросом на СРТМ № 8-410». Выступившие затем члены совета заявили, что не могут ходатайствовать о досрочном возвращении диплома, «так как ущерб от аварии велик». Это мнение подержали все присутствовавшие. «Совет капитанов постановил: отказать Арестову А. М. в ходатайстве о досрочном возвращении ему диплома» [111, л. 313]. 17 марта на СРТМ № 8-410 отправилась телеграмма: «Ваше заявление рассматривалось на совете капитанов. Решением совета в Вашей просьбе отказано. *Петухов. Служба мореплавания* [111,

л. 285]. 26-го числа с СРТ «Герман Титов» А. М. Арестов, теперь старший мастер-наставник по добыче, радировал: «Петропавловск. УТРФ. Петухову. Евгений Алексеевич, прошу передать председателю искреннюю благодарность за заботу о моем перевоспитании. *Арестов*» [111, л. 283].

27 февраля на «Камчатской правде», стоявшей в рыбном порту, «гуляли». В одиннадцать дня радист и тралмастер «организовали пьянку, в которой позднее приняли участие матросы... которые не вышли на работу и совершили прогул». Старпом вместе со вторым помощником, к тому же вахтенным, по разрешению капитана в два часа дня отправились в ресторан и вернулись на судно к пяти вечера нетрезвыми. В девять вечера сильно пьяные радист и тралмастер самовольно ушли, несмотря на запрет капитана, заявившего отход в рейс на двенадцать ночи. Матросы продолжали выпивать в носовой каюте до глубокой ночи. К ним присоединился боцман. Вскоре между ним и матросом началась драка, боцмана выбросили за борт. От гибели его спас вахтенный. Судно простояло двое суток, ущерб государству составил 2 442 руб. [101, л. 20].

1 марта флот принял от перегонной команды из Калининграда СРТР № 28 «Тисса», построенный в 1958 г. на Клайпедском ССЗ (длина 40,7, ширина 7,61, высота борта 3,97 м, водоизмещение 521 т, мощность главного двигателя 400 л. с). Судно выведено из эксплуатации для профилактического ремонта на «Фрезе» [101, л. 16].

3 марта СРТР № 28 «Тисса» передан Камчатскому облрыбаколхозсоюзу [101, л. 7].

5 марта от калининградцев получен СРТР № 24, построенный Балтийским ССЗ в Калининграде в 1958 г. (длина 43,6, ширина 7,66, высота борта 3,8 м, водоизмещение 500 т, мощность главного двигателя 400 л. с.) [101, л. 17]. Одновременно на баланс зачислен СРТР-400 № 221, построенный в 1961 г. в Клайпеде [101, л. 19].

На основании приказа по ГДВРП № 427 от 14 сентября 1964 г. о продаже траулеров СРТР-400 рыболовецким колхозам решено реализовать СРТР № 1173 городскому колхозу им. В. И. Ленина. На баланс УТРФ судно поставлено 2 февраля, перегнано из Калининграда. Его построили в 1961 г. в Киеве на заводе «Ленинская кузница» (длина 43,6 м, ширина 7,6, высота борта 3,8 м, мощность главного двигателя 400 л. с.) [101, л. 23, 63].

6 марта объявлена благодарность уходящему на пенсию ветерану флота Денису Емельяновичу Картушину, капитану подменной

команды. А еще его наградили ценным подарком и почетной грамотой [101, л. 45].

8 марта заработала комиссия по продаже СРТР № 221 колхозу «Красный труженик» [101, л. 43].

10 марта выполнен приказ по КРП от 22 января о передаче на баланс УТРФ котельной холодильника на территории рыбного порта [101, л. 52].

15 марта КРП обязал распространить прошлогодний опыт работы «Николая Островского» среди команд всего промыслового флота с целью улучшения эксплуатации механизмов и ухода за оборудованием, увеличения вылова, уменьшения непроизводительных простоев и снижения затрат на добычу и обработку рыбы. Требовалось добиться практического претворения наработок корчагинцев в жизнь, как во время промысла, так и в ходе ремонта судов на предприятиях. Руководству УТРФ следовало обеспечить нахождение каждого БМРТ на лове не менее 225 суток в году. Для продления промыслового времени за каждым из них предлагалось закрепить бригаду в составе одного механика и трех слесарей для производства профилактического ремонта без вывода судна из эксплуатации. Предприятиям предлагалось пересмотреть графики ремонта с целью проведения их в более сжатые сроки. Для снижения простоя в ожидании транспорта вывоз рыбной муки следовало обеспечить сухогрузами. Для лучшего хранения мороженой продукции и продления ее срока рекомендовалось внедрить глазировку, обеспечить рациональный способ укладки рыбы в противни и довести вес ящика до 36 кг нетто [107, л. 163—166].

19 марта принят прибывший водолазный катер РВН-376-У, построенный в 1964 г. «почтовым ящиком» № 24, «с присвоением ему бортового № 1072, реестрового № 2165». Он передан в распоряжение «Фрезы» [101, л. 17].

20 марта в Аляскинский залив для оказания практической помощи окуневой экспедиции на полтора месяца командирован инженер отдела добычи флота Василий Васильевич Самсонов [101, л. 63].

22 марта в ОМЭ на СРТ «Камчатская правда» произошла авария главного двигателя: при отходе от плавбазы «Эскимос» были задраны мотылевые шейки двух цилиндров. Причина: работа двигателя без смены масла более тысячи часов. «Грязное масло не продавливалось масляным насосом, что подтвердилось испытанием в порту 25 марта. Стармех был нетрезвый и через 30 минут работы развил обороты 340 об/мин, температура масла при этом была 80 градусов, дальнейшая работа привела к аварии». Убыток

составил 17 703 руб. Виновный лишен на год рабочего диплома и трети месячного должностного оклада. На помощь аварийному траулеру отправлен танкер «Вега» (капитан А. И. Ковалев). Форсированным ходом он перешел в район бедствия, за двое суток в штормовых условиях благополучно отбуксировал «Камчатскую правду» в Петропавловск [112, л. 53].

26 марта началась передача на баланс УТРФ «с момента окончания строительства и подписания приемо-сдаточных документов» БМРТ «Ительмен» (заводской № 899) и СРТМ № 8-414 (№ 114, построен в 1965 г. на заводе им. С. М. Кирова в Хабаровске) [107, л. 347].

31 марта команда СРТ «Кречет» досрочно выполнила задание семилетки. За шесть лет и три месяца она дала стране улов в 102,5 тыс. ц. Этот трудовой подарок посвящен приближающемуся Первомаю. Рыбаки шли к тому, чтобы в день четвертой годовщины со дня открытия XXII съезда родной коммунистической партии рапортовать о выполнении годового задания и завоевать право участия в третьем слете рыбаков Камчатки, который открывался в этот же день, да еще и совпадал с днем 225-летия Петропавловска-Камчатского [106, № 42].

2 апреля установлен новый срок переезда отдела технического снабжения на территорию базы Малая Океанская. Ранее назначенный — 1 января — не выдержан «в связи с задержкой ремонта складов, ограждения территории... Зимние условия текущего года, снежные заносы, бездорожье сдерживают работу». Теперь отдел требовалось перевести на новое место к 1 июня текущего года [101, л. 141].

5 апреля в Аляскинском заливе стояла сравнительно спокойная, промысловая погода. Трехбалльный северо-западный ветер развел небольшую волну, но СРТ, за исключением стоявших у танкера «Памир» на бункеровке, продолжали лов окуня. Больше всех в этот день подняли на борт рыбаки «Коростеня» (капитан Локтев) — за пять тралений 350 ц и «Германа Титова» (Амирбекян) — за три траления 310 ц. Этими уловами экипаж «Германа Титова» вплотную подошел к 12-тысячному рубежу при годовом плане 22 тыс. [106, № 42].

17 апреля утверждены опорно-показательными судами на 1965 г:

— плавбаза «Ламут» (капитан-директор О. А. Заварин, старший механик М. С. Дулин, первый помощник капитана Ю. И. Ершов, предсудкома В. Н. Великосельский, заведующий производством А. И. Оноприюк);

— БМРТ «Браслав» (капитан-директор Н. В. Сотников, старший механик К. Г. Кретов, первый помощник капитана В. С. Коробков, председкома В. В. Шошин, заведующий производством В. В. Герт);

— СРТР-400 «Герман Титов» (капитан А. А. Амирбекян, старший механик и секретарь парторганизации Л. П. Селезнев, секретарь комсомольской организации Э. П. Боковиков);

— СРТР-400 «Камбальный» (капитан В. К. Соловьев, старший механик М. Н. Ефимов, секретарь парторганизации А. М. Некрасов, секретарь комсомольской организации В. В. Овчинников, председкома Н. С. Грибачев);

— СРТ-300 «Каменный» (капитан А. П. Ансимов, старший механик и секретарь парторганизации А. А. Амрагян, секретарь комсомольской организации В. Ф. Середа).

«Опорно-показательные суда должны быть маяками в любом районе на добыче любых пород рыбы. В задачи опорно-показательных судов входят, прежде всего, активная борьба за технический прогресс — внедрение всего нового, передового; наиболее полное использование техники, борьба за высокое качество продукции, оказание практической помощи отстающим судам и бригадам, распространение передового опыта на весь флот» [113, л. 1—4].

20 апреля начальник КРП приказал организовать в УТРФ с широким участием добытчиков и штурманов обсуждение телеграммы ГДВРП следующего содержания: «В 1964 г. предприятия начали получать суда нового типа — СРТМ пр. 502. К настоящему времени накоплен уже достаточный опыт эксплуатации их, чтобы дать оценку этому типу судна. Просим сообщить ваше мнение, более подробно осветив следующие вопросы, сопоставляя их с аналогичными судами типа “Океан”, СРТР пр. 395 типа “Бологое”, СРТ отечественной и немецкой постройки: 1. Промысловые качества, недостатки, какие результаты показало судно на различных породах рыбы в различных промысловых условиях, оснащенность промысловым вооружением. 2. Мореходные, маневренные качества в различных условиях, управляемость при различных операциях, в том числе швартовых, амплитуда качки судна на различном волнении, в связи с этим обитаемость личного состава, условия труда. 3. Работа технологического оборудования, начиная с разделки, включая работу морозильного оборудования. 4. Грузовые операции, включая внутритрюмную механизацию. 5. Замечания по механической установке, раздельно по механизмам и устройствам. 6. Работа радионавигационного оборудования, поисковой аппаратуры. 7. Конструктивные, отдельно построечные недостат-

ки, качество материалов, изоляции. 8. Жилищно-бытовые условия. 9. Экономические показатели работы судна в целом, раздельно по породам, районам...» Отдельно просили сообщить, что нужно сделать, чтобы улучшить этот тип судна, учитывая, что отсутствие других новых проектов вскоре сделает его основным [114, л. 16].

24 апреля на СРТ «Кавран» в районе Командорских островов в 19.40 загорелся спасательный бот № 2. Причина: воспламенение выброшенного с выхлопными газами из дизельгенератора № 2 несгоревшего масла ввиду неисправности маслосъемных колец. Убыток 940 руб. Бот требовал капитального ремонта и замены всего снабжения [115, л. 99].

БМРТ «Николай Островский» (капитан-директор П. А. Рязанов) за установление в 1964 г. мирового рекорда — вылов 150 тыс. ц рыбы — *награжден орденом Трудового Красного Знамени*. Первое на Камчатке такое высокое отличие, адресованное рыбацкому судну, вручено 11 июля, после его прихода в порт.

25 апреля «партия и правительство» объявили о снижении цен на ряд промышленных и продовольственных товаров. Сильнее всего — на 45 % — подешевело какао. А вот селедка, в зависимости от степени засола, — на 15—25 % [106, № 46]. Люди постарше вспоминали подзабытое шестиразовое сталинское снижение цен.

27 апреля в 10.30 начались радиопереговоры с капитаном-директором «Николая Островского» П. А. Рязановым. Их вел первый секретарь Камчатского обкома КПСС М. А. Орлов. От имени обкома, облисполкома, горкома, горисполкома, горсовета и КРП он поздравил корчагинцев с наградой — высокой оценкой труда всех рыбаков Камчатки. «Трудящиеся города и области гордятся замечательным комсомольско-молодежным экипажем». М. А. Орлов также поздравил славных моряков с наступающим Первомаем. «Для горожан он станет еще ярче, когда колонна демонстрантов УТРФ пронесет транспарант с именем экипажа ордена Трудового Красного Знамени “Николая Островского”». На судах и береговых предприятиях прошли многочисленные митинги, общей мыслью которых было то, что награждение орденом является большой честью для всего коллектива УТРФ, «это новое проявление огромной заботы партии и правительства о славных тружениках моря. За наградой скрывается не только самоотверженный труд экипажа, но также работа портовиков, судоремонтников, сетевязов и флагманских специалистов». Дружно решили приложить все усилия, чтобы в 1965 г. добыть не менее 2,2 млн ц и внести этим достойный вклад в «пять камчатских миллионов» [106, № 51].

СРТ-400 «Канск» (из собрания Ю. А. Моисеева)

СРТ «Алупка» (из собрания Ю. А. Моисеева)

Средний траулер пробивается через ледовое поле (из фондов ККОМ)

1 мая создана специальная комиссия под руководством главного инженера флота Н. В. Филимошина. Ей предстояло проводить «на месте» всесоюзный смотр технического состояния промысловых, транспортных судов и плавбаз, «совместив его с ежегодными инспекторскими осмотрами судов... а также осмотром Регистром СССР» [101, л. 252].

3 мая, в преддверии праздника — Дня советской печати, «отмечая большую работу многотиражной газеты "За высокие уловы" по мобилизации коллектива на выполнение хозяйственных планов и социалистических обязательств, по коммунистическому воспитанию тружеников моря и береговых предприятий», почетными грамотами парткома, базкома и управления и памятными подарками награждены активисты и штатные сотрудники. В их число вошли, например, радист «Советской Камчатки» Павел Георгиевич Дедков, которому вручили радиоприемник «Алмаз», матрос-обработчик БМРТ «Браслав» Анатолий Сергеевич Плескач и литсотрудник Владимир Алексеевич Гуминский (обоим — фотоаппараты ФЭД-2). Ряд внештатных авторов и активистов награждены годовой подпиской на журнал «Рабоче-крестьянский корреспондент» [112, л. 27].

Указом Президиума Верховного Совета СССР установлен новый праздник — День рыбака. Это расценено рыбацкой общественностью как новое проявление заботы и внимания партии и правительства о тружениках моря и рыбной промышленности в целом, «играющей важную роль в борьбе за создание изобилия продуктов в нашей стране. Установление праздника "День рыбака" у работников рыбной промышленности Камчатки вызвало новую волну трудовой активности и повышенное чувство ответственности за выполнение планов и социалистических обязательств по всем показателям, за постоянное увеличение добычи рыбы, выпуск высококачественной рыбной продукции». Спустя несколько дней на судах и берегу прошли многолюдные митинги. Моряки, портовики, бондари, судоремонтники и сетевязы в очередной раз объявили о принятии новых и повышенных социалистических обязательств. С моря в партком непрерывным потоком шли радиограммы, «в которых экипажи судов сердечно благодарят Коммунистическую партию и Советское правительство за новую заботу, единодушно заявляют, что приложат все силы к тому, чтобы внести достойный вклад в создание изобилия рыбных продуктов для советского народа». Впервые День рыбака, вскоре ставший главным камчатским праздником, отметили 11 июля.

9 мая около 23.00 часов в кабинете группы бортового снабжения флота, располагавшейся в доме № 3а на ул. Красинцев, был обнаружен очаг пожара. «Локализован и не распространился на все здание отдела снабжения и ЖКО. Сгорели два однотумбовых стола, стул и некоторые находившиеся в столах оперативные документы: телеграфные заявки с судов, копии фактур и т. п.». Воспламенение в праздничный выходной день (День Победы, кстати, впервые с 1945 г. праздновавшийся официально) закрытого здания «свидетельствует о том, что кто-либо из сотрудников отдела умышленно или по неосторожности не мог поджечь здание. В связи с этим расследование устанавливает наиболее вероятной версией... забрасывание неизвестным лицом в форточку горящего предмета» [112, л. 150].

11 мая в Красном уголке управления флота прошел митинг, обсуждавший имевшиеся резервы и возможности по увеличению добычи. Единодушно решили: полугодовой план — 1 176 тыс. ц — выполнить к 25 июня, а к концу полугодия взять еще 80 тыс. ц. С «Узбекистана» сообщали, что в честь предстоящего профессионального праздника экипаж решил поймать и обработать к этой дате 75 тыс. ц, продукцию же дать только первосортную. На «Опале» открытое партсобрание постановило к 11 июля выработать 55 тыс. ц, а «Ропша» так вообще обязалась ко Дню рыбака закрыть годовую программу в 25,1 тыс. ц [106, № 57].

18 мая рыбозавод «Океанский» выполнил свой семилетний план. За семилетку выдано продукции на 39,1 млн руб. В этом году предприятие солило сельдь и окуня, выпускало и ремонтировало бочки и орудия лова [116, л. 93].

19 мая началась подготовка к выпуску сельди специального баночного посола. Этим должны были заниматься плавбаза «Ламут», ТХС «Орион», «Меркурий», «Мизар», два СРТМ, «из которых один работает единовременно и как поисковое судно в сельдяной ОМЭ». КРП установил флоту задание по производству 8 тыс. туб этой продукции [112, л. 95].

20 мая «в целях лучшей организации финансовой работы, внедрения финансового планирования, повышения роли экономического анализа, ценообразования и укрепления хозрасчета» в составе управления УТРФ «на базе действующих штатов финансовой группы бухгалтерии» организован финансовый отдел [112, л. 107].

22 мая в Петропавловск из Николаева прибыл новый БМРТ «Ительмен» (заводской № 899). Перегон совершен под командованием капитана дальнего плавания И. И. Баклага [115, л. 124].

26 мая издан приказ о зачислении «Ительмена» на баланс флота, начиная с 24 марта. Его капитаном-директором назначен Б. Н. Писаревский [112, л. 146].

Назначена комиссия по продаже СРТР № 218 колхозу им. Октябрьской революции [112, л. 147].

27 мая в Петропавловск с промысла досрочно вернулся БМРТ «Узбекистан»: на нем вышла из строя система управления винтом регулируемого шага. Выяснением причин этого происшествия занялись специалисты под началом заместителя начальника МСС С. Д. Ярошевского [115, л. 16].

28 мая назначены ответственные за организацию и наблюдение за работами по защите судов от коррозии: начальник технического отдела В. М. Мягков и групповой механик МСС Г. А. Амяга. Наздирал за их деятельностью главный инженер флота. Это делалось по решению всесоюзного научно-технического совещания по защите от коррозии, работавшего 8—10 сентября 1964 г. в Севастополе. «Учитывая, что ущерб, наносимый коррозией морским судам, еще велик, совещание выработало ряд рекомендаций...» [112, л. 153].

29 мая на основе технического и экономического советов организован единый технико-экономический. Он являлся самостоятельным структурным подразделением, имел одного штатного работника — ученого секретаря и возглавлялся председателем — начальником флота. Утверждены структура и руководство: президиум, председатели секций. Определены секции: добычи рыбы; технологии и организации производства; энергетики, новой техники и механизации производства; судоремонта и технической эксплуатации; эксплуатации флота; организации труда и заработной платы; экономики, финансов, ценообразования, издержек производства и учета; капстроительства; снабжения и быта [112, л. 162].

1 июня директору СРЗ «Фреза» приказано через две недели для обслуживания организуемой сельдяной ОМЭ (40 промысловых судов) укомплектовать и направить в район промысла на плавбазе «Ламут» бригаду в составе мастера, двух электросварщиков, двух слесарей технологического оборудования, одного корпусника и одного газоэлектросварщика. Право подбора специалистов, «учитывая ответственность и сложность ремонтных работ в условиях промысла», предоставлено мастеру [115, л. 2].

4 июня на СРТМ № 8-411 в Аляскинский залив отправился флагманский капитан-наставник Б. Ф. Кузин. На промысле окуня он пребывал с 15 июня по 27 сентября. В ходе осмотра судов обнаруженные недостатки записывал в журнал замечаний, а при

последующих посещениях проверял их устранение. В случаях намотки тралов на гребные винты (СРТР «Каховка» и «Клин») находился на судах и «способствовал быстрейшему вводу их в эксплуатацию». За время пребывания в экспедиции осмотрел 28 судов, принимал аттестацию у штурманского состава. «Август прошел в подготовке к переходу на новые ППСС-60. Весь штурманский состав прошел аттестацию по новому ППСС... Давались рекомендации, где и как ставить огни по новому ППСС». В экспедиции имелись впервые назначенные капитаны: Анатолий Андреевич Сивик (СРТР «Клин»), Анатолий Яковлевич Хорольский (СРТР «Коростень») и Владимир Дмитриевич Матяж (СРТ «Крутой»). Первый, по отзыву Б. Ф. Кузина, «показал себя настойчивым и способным промысловиком, не хватает выдержки, в дальнейшем может быть использован в должности капитана», второй — «обладает выдержкой, требовательный к себе и команде», третий — «настойчиво добивался выполнения и перевыполнения месячных планов, в дальнейшем может быть использован в должности капитана». В отчете по командировке Б. Ф. Кузин, в частности, отметил, что на каждом судне или, в крайнем случае, на нескольких в экспедиции, нужно иметь легководолазный костюм, чтобы при намотке суметь очистить гребной винт своими силами с меньшей затратой времени, в некоторых случаях не прибегая к помощи судов-спасателей. А на них надо бы иметь «хотя бы пару штук пневматических кранцев», так как при устранении аварий на зыби они часто наносили траулерам повреждения своим корпусом. Он же предлагал снять со всех судов локатор «Створ» и заменить его «Донцом», «потому что на всех судах РЛС “Створ” в море не работает» [110, л. 16—21].

5 июня премирован в размере 20 % должностного оклада экипаж СРТ «Кинешма». Согласно рейсовому заданию судно с 21 апреля по 11 мая искало окуня на юго-восточном побережье Камчатки. Оно обследовало свал глубин 250—500 м от острова Уташут до мыса Кроноцкого. Особое внимание было уделено району от мыса Шипунского до траверза мыса Кроноцкого. Здесь на глубинах 330—360 м найдены скопления рыбы. «Поисковое задание полностью выполнено. За указанный период регулярно проводились биологические анализы... Сдано на Петропавловский рыбокомбинат 431 ц первосортного окуня. В этом районе дважды имел хорошие уловы СРТ “Семипалатинск”» [113, л. 156].

10 июня объявлен месячник общественного смотра производственной и санитарной культуры на предприятиях и судах флота.

Его задача заключалась в наведении на них «образцового порядка» к предстоящему первому празднованию Дня рыбака. Создана смотровая комиссия под председательством заместителя начальника службы мореплавания Е. А. Петухова [115, л. 59].

11 июня в Петропавловск пришла плавбаза «Чукотка». Здесь ее гребное устройство предъявили инспекции Регистра СССР, разрешившей совершить разовый переход до Владивостока, где после постановки в док Дальзавода (на Камчатке не имелось дока, способного принять судно таких размеров) определить состояние гребного устройства. Обследование прошло 8 июля и показало недопустимый износ дейдвудных подшипников и дейдвудной трубы правой валовой линии с гребным валом. Предшествующие этому события развивались следующим образом. 1 мая плавбаза шла из Невельска в Петропавловск. На вахте четвертого механика обнаружились вибрация концевого опорного подшипника вала правой главной машины и приток воды через дейдвудный сальник. В Петропавловске водолазы осмотрели гребное устройство, но никаких дефектов не выявили. 11 мая на переходе в Аляскинский залив с ухудшением погоды послышался стук, появился нагрев. Отдав сальник, нашли бронзовую стружку. После принятия необходимых мер частоту вращения правой машины снизили до 70 об/мин. Как показали дальнейшие исследования, механические свойства материала облицовки гребного вала не соответствовали нормам: бронза оказалась хрупкой, а ее относительное удлинение — в пять раз меньше. В июле 1964 г. во время пребывания в Японии обнаружили на облицовке трещину. Из-за отсутствия запасного правый гребной вал не меняли, облицовку отремонтировали заменой дефектной части комбинированным покрытием. На значимости последствий аварии сказалось нарушение правил технической эксплуатации гребного устройства в период с 1 мая по 18 июня, уже после обнаружения неисправностей. Из-за этой аварии «Чукотка» простояла 50 суток с убытком 220 тыс. руб. Еще 20 тыс. ушли на ремонт [117, л. 214—216].

12 июня принят новый СРТМ № 8-411, построенный в Хабаровске на ССЗ им. С. М. Кирова [115, л. 39].

На баланс с момента окончания строительства и подписания приемосдаточных документов поставлен БМРТ «Гижига» [113, л. 158].

15 июня назначена комиссия по продаже СРТР № 1105 колхозу «Красный труженик» [115, л. 47].

17 июня наложены взыскания за нарушение рыболовного законодательства в районе Командорских островов на капитанов СРТ

«Кинешма» Г. Н. Холодена, «Семипалатинск» А. С. Путилова, «Кроноцкий» А. Н. Воронцова, «Кавран» А. А. Слепых и капитана-директора плавбазы «Эскимос» М. Ф. Гончарова, а также мастера-наставника по добыче В. А. Чувочина, руководившего этой группой судов. С марта по май они допустили несколько нарушений границ заповедника и правил по охране запасов морских котиков и морских бобров, утвержденных 6 января 1958 г. особым постановлением Совета Министров СССР [116, л. 55].

28 июня подведены итоги соревнования «по рационализации» за первый квартал текущего года, особо отмечена деятельность в этой области коллектива «Фрезы». Ему и присуждены третье место по Дальнему Востоку и премия в размере 200 руб. Звание «Лучшая творческая бригада Дальрыбы» и премии обрели коллективы БМРТ «Узбекистан», танкера «Максим Горький», СРЗ «Фреза». Званием «Лучший рационализатор Дальрыбы» и премиями награждены третий механик «Браслава» А. В. Соломаткин и старший механик «Советской Камчатки» В. П. Лабут [115, л. 119].

29 июня на заседании экономической комиссии флота рассмотрены итоги работы экипажа СРТ «Кротон» за рейс с 20 декабря 1964 г. по 16 июня 1965 г. Работой экипажа в рейсе руководил капитан Ю. К. Гречушкин. Она признана неудовлетворительной. Вместо установленных 12 175 ц добыто всего 7 223, или 59,3 %. «С рейсовым заданием экипаж не справился. Имеется перерасход по орудиям лова на сумму 7 660 руб., большой перерасход по текущему ремонту, инвентарю и охране труда. Сортность сельди ниже плановой на 4,5 %. Корпусная часть — в неудовлетворительном техническом состоянии, имеются большие повреждения фальшборта и носовой части. Отсутствовал уход команды за корпусом судна... Капитана Гречушкина предупредить за безответственное отношение к промысловому делу и впредь [ему] не допускать перерасхода материальных ценностей, повседневно повышать уровень экономической работы» [118, л. 14].

30 июня «за поведение, недостойное звания советского моряка», и нарушение требований устава службы на судах ФРП понижены в должностях до матросов третий помощник капитана и акустик СРТМ № 8-410. Судно, находясь в открытом море в Аляскинском заливе, ремонтировало главный двигатель. «Во время вахты третьего помощника... к судну приблизилась канадская шхуна. Вместо того, чтобы предупредить капитана о приближении иностранного судна, [третий помощник] принял деятельное участие в обмене с иностранными моряками литературой, вещами, сигаретами и консервами...

Капитаном... были отобраны у экипажа обмененные вещи и литература, но остались жевательные резинки, которые тоже было приказано выбросить. Падким на иностранную мишуру оказался и гидроакустик... который не только не выбросил резинки, но в присутствии других членов экипажа вступил в пререкания с капитаном и оскорбил его нецензурными словами» [115, л. 121].

Объявлены благодарности членам перегонного экипажа БМРТ «Ительмен»: капитану И. И. Баклагу, старшему помощнику Б. Н. Писаревскому, первому помощнику Н. Г. Журавлеву, третьему помощнику В. К. Косолапову, старшему механику Н. А. Шелегову, третьему механику М. Т. Храбаренко, электромеханику Н. М. Рыбачуку, боцману Г. В. Сутормину и другим. «Несмотря на имевшее место превышение стояночного времени не по вине экипажа в порту Севастополь, перегон завершен на одни сутки раньше против рейсового задания. Благодаря стараниям экипажа судно прибыло в порт в хорошем техническом состоянии. 24 мая начато дооборудование рыбцеха БМРТ и подготовка судна к выходу в рейс в район промысла» [115, л. 124].

1 июля в составе ПМРП организован второй грузовой район на базе Малой Океанской. На него возложены обслуживание промысловых, транспортных и малотоннажных судов и переработка грузов на территории и складах снабжения [115, л. 110].

УТРФ отнесено по оплате труда руководящих и инженерно-технических работников к предприятиям первой группы «в связи с объемом производства по плану на 1965 г.» [118, л. 23].

5 июля для участия в работе собрания хозяйственного актива Государственного комитета СССР по рыбному хозяйству в Москву отправились капитан-директор «Хингана» В. А. Дубовицкий, старший механик «Кротона» Ю. А. Аберт, капитан «Ропши» П. Е. Алешкин, рыбмастер «Николая Вилкова» А. И. Почуев и тралмастер «Германа Титова» Н. П. Хренов [118, л. 4].

8 июля заработала комиссия по продаже СРТ № 1174 колхозу им. В. И. Ленина и СРТР № 1172 колхозу «Красный труженик» [118, л. 15].

Поощрены премиями моряки СРТ «Кедровый», с 14 апреля по 20 июня разведывавшие нерестовую сельдь и донные породы в Корфо-Карагинском районе и регулярно передававшие сведения флоту и комбинатам об их миграции. Ими «были также даны рекомендации судам типа МРС-80 по добыче камбалы» [113, л. 200].

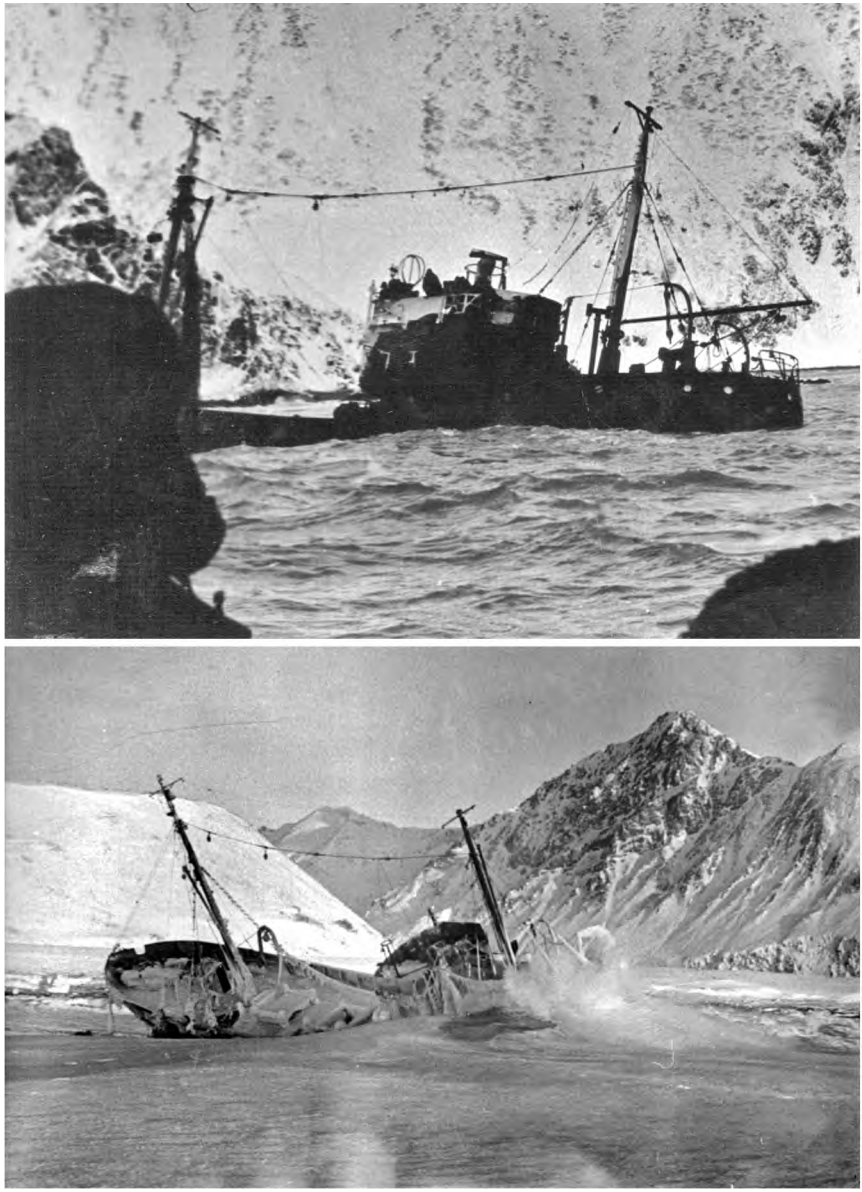
На заседании экономической комиссии рассмотрены итоги работы СРТР «Штиль» за рейс, длившийся с 26 декабря 1964 г. по 29 июня

текущего. Работой экипажа в рейсе руководил капитан Шептухин. Она признана неудовлетворительной: «в результате низкой работы на промысле рейсовое задание экипаж не выполнил, себестоимость повышена на 35,2 %, имеется перерасход по топливу, текущему ремонту, орудиям лова и другим статьям, не проводилась экономическая работа». Решено «впредь не допускать перерасхода и повышать уровень экономической работы. Морской инспекции и отделу кадров решить вопрос о дальнейшем использовании капитана Шептухина на промысловом судне» [117, л. 99].

9 июля праздничным приказом № 403 объявлены поощрения 658 сотрудникам. Исполняющий обязанности начальника УТРФ П. А. Демидов поздравил всех рыбаков, инженерно-технических специалистов, служащих, рабочих основного производства с новым всенародным праздником — Днем рыбака и пожелал им успеха в труде на благо родины, хорошего здоровья и большого счастья в личной жизни. Празднование впервые состоялось через два дня [118, л. 24—49]. Почетными грамотами управления, партийного и базового комитетов, в частности, награждены: стармех и матрос «Северянина» Виктор Филиппович Жученко и Анатолий Никифорович Третьяков, второй механик «Соликамска» Виктор Иванович Баев, матрос «Штиля» Виктор Михайлович Родкевич, моторист СРТМ № 8-402 Григорий Петрович Крипак, старший механик СРТМ № 8-411 Николай Васильевич Курсон, старший мастер добычи, уборщица и заведующий производством «Браслава» Николай Сергеевич Ковресьев, Вера Алексеевна Ховрина и Валентин Владимирович Герт, другие лучшие люди флота [118, л. 24—25].

На СРТ «Каховка» (капитан В. П. Бегулов) во время подъема куток трала намотался на гребной винт. «Потеряны одни сутки промыслового времени, не считая стоимости услуг спасательного судна “Декабрист” по очистке винта и ремонту кутка трала, выразившейся в сумме 421 руб.» Капитан нарушил правила техники лова, неправильно выполнил циркуляцию, «чем допустил заход трала под корпус. Не выждав погашения инерции, дал ход назад» [117, л. 117].

14 июля капитану-директору плавбазы «Эскимос» М. Ф. Гончарову объявлена благодарность и выданы 30 руб. премиальных за буксировку с 22 по 26 мая из Анапки в Петропавловск потерпевшего аварию груженого парохода «Анатолий Серов». Операция протекала в сложных метеоусловиях при шторме до девяти баллов [118, л. 61].



Средний траулер, затонувший у входа в бухту Лаврова

Последние минуты «Кичиги» (из собрания Ю. А. Моисеева)

Премирован экипаж СРТМ № 8-410, флагмана поисковых судов в Аляскинском заливе, работавшего с 12 декабря 1964 г. по 18 июня 1965 г., давшего рекомендации промысловикам, ловившим в районе от острова Чирикова до залива Якутат. В марте он рекомендовал новые районы с хорошими скоплениями окуня у островов Королевы Шарлотты. Здесь сотня ловцов объединенной экспедиции добыла 370 тыс. ц. Сам экипаж поднял более 5 тыс. ц. А всего за время работы судна флот всех дальневосточных управлений поймал 844,8 тыс. ц окуня [113, л. 208].

16 июля объявлена благодарность и выдана премия в 40 руб. капитану-директору плавбазы «Ламут» О. А. Заварину. Под его командой судно с 4 по 9 февраля буксировало аварийный приморский БМРТ «Амурск» из Берингова моря до Петропавловска [118, л. 71].

27 июля премирована команда БМРТ «Опала», выполнившая норму вылова рыбы во втором квартале на 107,9 %, добывшая 39 446 ц. С программой по выпуску мороженой продукции первого сорта она справилась на 112,5 %, выдав «на гора» 18 524 ц. В соответствии с решением судового комитета профсоюза полностью лишен премии матрос обработчик П. А. Кудряшов, списанный с судна за нарушение трудовой дисциплины. Вознаграждение старшему бухгалтеру снижено на 10 % «за необъединение ведомости, за некачественный кассовый отчет, а также за задержку кассового отчета за апрель» [118, л. 129].

4 августа в 16.45 СРТ «Кротон» под командованием старшего штурмана вышел из ковша ПМРП на ходовые испытания. На борту находился инспектор Регистра СССР, на руле стоял вахтенный второй штурман. В 17.50 оба судоводителя заметили прямо по курсу СРТ «Карага». Траулеры быстро сближались, в 17.54 стала очевидна опасность столкновения. Старший штурман скомандовал: «Положить право руля!» и дал задний ход машине, но это уже не помогло — левой скуловой частью «Кротон» ударил в корму «Караги». Старший штурман «Кротона» на год лишился рабочего диплома [117, л. 168].

5 августа капитан-директор БМРТ «Николай Островский» П. А. Рязанов командирован в Москву на ВДНХ «по обмену опытом» [117, л. 228].

7 августа пароход «Якут» завершил «выполнение функций плавбазы и аренды в Петропавловском рыбокомбинате» и со следующего дня считался «выполняющим транспортные рейсы» [117, л. 84].

13 августа объявлен строгий выговор старшему мастеру по обработке рыбы плавбазы «Советская Камчатка» за систематическое пьянство при исполнении служебных обязанностей. «В таком состоянии [он] не может качественно следить за выпуском готовой продукции, а также вести прием полуфабриката от промысловых судов». Капитаны и рыбмастера траулеров неоднократно жаловались на его «неправильное поведение» при определении сортности и веса принимаемого полуфабриката. Они говорили, что «результаты определения полностью зависят от количества принятого спиртного» [117, л. 138].

16 августа начальник КРП приказал флоту «в целях определения скоплений сайры и освоения ее промысла» перевести СРТМ № 8-414 до 1 октября на поиск и опытный облов скоплений этого нового для камчатцев вида рыбы у юго-восточной и юго-западной Камчатки и Северных Курил [113, л. 230; 117, л. 90].

Объявлен приказ Государственного производственного комитета по рыбному хозяйству СССР от 3 июля 1965 г. «О введении наплечных знаков различия для начальствующего состава ФРП и рыболовецких колхозов, а также изменениях в форме одежды». Он вводил привычные ныне погоны с золотым галуном на форменные куртки, летние и тропические форменные костюмы для начальствующего состава. «Наплечный знак... представляет собой съемную прямоугольную колодку, изготовленную из шерстяной ткани черного цвета, на котором нашиваются знаки различия из галуна золотого цвета по должностным категориям, установленным приказом Государственного комитета по рыбному хозяйству при СНХ СССР от 7 августа 1963 г. № 120». Его размеры: длина 12, ширина 5 см [117, л. 74—76].

19 августа решено принять меры по улучшению спортивной работы на флоте. Отмечено, что за последнее время она (производственная гимнастика и массовые затеи) заметно ослабла. Двух штатных методистов базком зачастую использовал не по назначению, да и действовали они без определенного плана. Их численность признавалась заниженной против норм, установленных в 1956 г. ВЦСПС. Решено ввести должность третьего методиста производственной гимнастики, а всех их подчинить отделу кадров [117, л. 91].

27 августа заместитель редактора флотской многотиражки «За высокие уловы» В. М. Иваницкий командирован в ОМЭ сроком на 25 дней «для организации общественных корреспондентских пунктов на судах и освещения жизни экспедиции на страницах газеты» [117, л. 113].

28 августа в 15.00 умышленно подожжен жилой дом на ул. Чукотской, 5. Сделал это, как установило следствие, некий «гражданин Барашков», его жилец. «В результате пожара уничтожены личные вещи проживающих в доме жильцов, сгорела большая часть дома, восстановление которого практически невозможно». Тралфлоту нанесен ущерб в сумме 5 284 руб. 82 коп. [117, л. 123].

31 августа опубликован указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении группы моряков БМРТ «Николай Островский» орденами и медалями СССР.

1 сентября в 12.00 флот перешел на новые правила предупреждения столкновения судов (ППСС-60).

На базе ремонтной группы ЖКО и строительного цеха рыбозавода «Океанский» организован самостоятельный хозрасчетный строительно-монтажный и ремонтный участок. Начальником «без освобождения его от обязанностей начальника ЖКО» стал Иван Милентьевич Бурмакин. Участку определен план работ в объеме 335 тыс. руб. [117, л. 223].

4 сентября работникам отдела капитального строительства выплачена премия в 71 руб. за досрочную сдачу жилого дома № 2 на 6-м километре Елизовского шоссе [117, л. 144].

Для утверждения материалов предстоящего опытного рейса во Владивосток по приказу начальника ГДВРП выехали заместитель начальника ПЭО Ф. М. Кондратюк, капитан-директор БМРТ «Хинган» В. А. Дубовицкий и флагманский капитан А. И. Беляев [117, л. 145].

5 сентября в 06.40 БМРТ «Ительмен» под командованием капитана-директора Б. Н. Писаревского, войдя в Авачинскую губу, лег в дрейф в районе мыса Сигнального. Дул слабый ветер, стоял густой туман. В 08.20, завершив оформление прихода, судно двинулось в бухту Сероглазка для приема топлива. Через четверть часа на расстоянии восьми кабельтовых по носу на экране локатора появилось несколько целей, которые приняли за мелкий флот, стоявший в бухте. Их решили обойти справа, но в 08.50 «Ительмен» сел носом на бровку песчаной лайды. В 11.12, после ряда попыток судно благополучно сошло с грунта. Водолазный осмотр 8 сентября подводной части траулера, рулевого и гребного устройств каких-либо повреждений не показал [117, л. 193].

8 сентября в ОМЭ капитан СРТР «Валерий Быковский» перегрузил судно сверх допустимой нормы на 28 т, «чем подверг опасности гибели судно и экипаж. Пытаясь скрыть этот факт... не оформил прихода и отхода в порт Магадан и с проверявшими его

работниками ДГРФИ вел себя вызывающе». За такие нарушения обычно следовало лишение рабочего диплома на максимальный срок — 12 месяцев, но, учитывая хорошую работу судоводителя и ходатайство руководства УТРФ, ДГРФИ ограничилась изъятием документа «всего» на полгода [119, л. 58].

12 сентября на СРТ «Кинешма» во время перехода на лов в штилевую погоду тралмастер Л. В. Шевчук отправился готовить кухтыли для постановки порядка. После этого его на судне не нашли. «Длительные поиски нескольких судов в районе лова положительных результатов не дали. Предполагается, что Шевчук Л. В. в момент перехода на корму упал за борт и утонул» [116, л. 98].

15 сентября для оказания помощи руководству ОМЭ в обработке сельди на плавбазах, траулерах и судах, готовивших сельдь специального баночного посола, на «Эскимосе» направлена старший инженер отдела обработки Р. А. Лантухова [117, л. 197].

Туда же с 17 сентября на двадцать дней отправлялся сам начальник УТРФ П. И. Анода. «На время моей командировки исполнение обязанностей начальника УТРФ возложить на моего первого заместителя П. А. Демидова» [117, л. 198].

24 сентября организована рабочая комиссия под председательством главного инженера УТРФ Н. В. Филимошина для приемки в эксплуатацию заканчивающейся строительством мастерской межрейсового ремонта судов в ПМРП [117, л. 229].

28 сентября на десять дней для участия «в разработке промыслового рейса в южные моря» во Владивосток выехал капитан-директор БМРТ «Николай Островский» П. А. Рязанов [117, л. 235].

6 октября издан приказ по КРП «О злоупотреблении в расходовании средств из фонда предприятия УТРФ». Следственные органы раскрыли крупное хищение денег, совершенное бывшим председателем базкома путем фиктивного приобретения подарков и премирования. Как выяснилось, на эти цели были выделены в общей сложности 11 тыс. руб. На их списание составлены липовые акты, одним из которых, например, «большинству женщин стоимость врученных подарков была завышена от 1 до 52 руб.». Некоторым дамам, внесенным в акт, «вообще никаких подарков не выдавалось. Кроме того, в акт внесено 20 чел. вымышленных лиц, которые в системе УТРФ не работали (речь идет о поощрении к 8 Марта. — *С. Г.*)». Только из одного акта, подписанного 2 декабря 1964 г., следует, что из выделенной на вручение подарков лучшим работникам флота в честь 47-й годовщины Октября тысячи рублей было присвоено более шестисот [120, л. 250—251].

8 октября для обеспечения быстрейшего окончания строительства водопровода в бухте Русской на ручье Удалом на место направлен главный инженер ПМРП А. А. Алексеев. Восстановление трубопровода, плотины и водозаборной гребенки на ручье возложены на строительно-монтажный и ремонтный участок. Корпус парохода «Рылеев» дополнительно закреплялся бриделями [119, л. 16].

В 18.50 на СРТМ № 402 во время постановки трала под руководством старшего штурмана В. А. Заварина кормовая траловая доска столкнулась с гребным винтом. «В результате удара лопасти винта получили ряд повреждений, для устранения которых потребовалась постановка судна в док» [121, л. 69].

9 октября решено направить в опытный рейс БМРТ «Опала». «Начало... считать после окончания профилактического ремонта и ввода судна в эксплуатацию с 16 сентября... Утвердить плановое время на подготовку к рейсу и время перехода в район промысла в количестве шести суток» [119, л. 30].

11 октября по просьбе комитета ВЛКСМ в управлении флота организован молодежный отдел кадров на общественных началах. Его возглавил инженер по технической информации В. Д. Коваль [119, л. 36].

21 октября в 16.12 во время близнецового лова в северной части Охотского моря СРТ «Фиорд», приняв трал к подъему от «Кавачи», лег в дрейф. Трал с сельдью плавал на поверхности воды. СРТ «Беркут», ведший поиск, прошел через него, в результате тот был поврежден, около 200 ц находившейся в нем рыбы ушло в море. На ремонт орудия лова затрачено полсуток промыслового времени. «Повреждение трала произошло по вине вахтенного старшего штурмана СРТ “Беркут”... который пересек курс по корме СРТ “Фиорд” в непосредственной близости, чем нарушил 26-е ППСС и дополнение к нему, что можно объяснить отсутствием наблюдения за морем» [122, л. 47].

24 октября во Владивосток выехал заместитель начальника планово-экономического отдела Ф. М. Кондратюк «для разработки в Дальрыбе материалов опытного рейса БМРТ “Узбекистан”» [119, л. 72].

25 октября для определения скоплений сайры и освоения ее промысла СРТМ № 8-414 переведен в южную часть района Ближних Алеутских островов со средними координатами 48° с. ш., 180° з. д. «с доставкой сайры Петропавловскому рыбокомбинату» [119, л. 93].

3 ноября для руководства поисковыми судами в Аляскинском заливе флагманским поисковым судном КРП назначен СРТМ

№ 8-410 (начальник рейса Н. С. Чернышев, начальник радиостанции В. С. Бзенко) [121, л. 22].

4 ноября создана комиссия под председательством главного инженера по определению технического состояния первых СРТ, построенных в 1951—1953 гг. (а их насчитывалось 24 единицы). 9 октября коллегия ГДВРП обсуждала вопрос о целесообразности проведения судам этого типа большого капитального ремонта. Его стоимость достигала 350 тыс. руб., а продолжительность — 500 суток. Отвлечение и так недостаточных судоремонтных мощностей на восстановление старого флота отрицательно сказывалось на техническом состоянии более современного. Решено его не производить, а выполнить малый капитальный с последующими текущими и поддерживающими. Списывать старые СРТ предполагалось не менее чем через шестнадцать лет после постройки. Осмотр и подготовку актов о техническом состоянии следовало провести с 10 по 25 ноября [121, л. 25].

12 ноября капитан СРТМ № 8-402 А. М. Рафайлович нарушил инструкцию о плавании в открытом море — зашел в территориальные воды США. Ввиду штормовой погоды он договорился пополнить запасы пресной воды с танкера «Локса», став на его бакштов в полумиле от острова Назик. «Нельзя признать состояние СРТМ № 8-402 бедственным и безвыходным. В морской практике достаточно много известных способов передачи воды для личных нужд в открытом море, и не было оснований нарушать территориальные воды США. Кроме того, капитан Рафайлович виноват вместе с начальником экспедиции Анкудиновым в том, что допустили расход воды до конца». Капитан отстранен от должности [101, л. 204—205].

Экономическая комиссия рассмотрела итоги работы экипажа СРТ «Сом» за время с 10 ноября 1964 г. по 4 ноября 1965 г. Судном руководил капитан Потабачный. При плане добычи окуня в 25 427 поймано 27 111 ц, то есть задание выполнено на 106,6 %, обеспечена более высокая сортность улова, себестоимость его центнера снижена на 17,6 %. Работа экипажа признана удовлетворительной, теперь ему причиталась премия в размере 35 % сдельного заработка [121, л. 60].

17 ноября решено «направить в опытный рейс с особыми условиями оплаты труда» БМРТ «Узбекистан». Началом рейса считалось 13 октября [121, л. 75].

1 декабря при УТРФ создана лаборатория научной организации труда (НОТ) в составе шести человек. Руководство ее деятельностью возложено на главного инженера [122, л. 56].

3 декабря общефлотская родительская конференция подвела итоги успеваемости школьников в первой четверти текущего учебного года и отметила, что большинство из них занимались на «хорошо» и «отлично». «Многие родители учеников — Артыш, Полуэктовы, Серга, Мещеряковы, Аладышевы, Журба, Цукановы, Карцевы, Гончаровы, Беляевы и другие принимают активное участие в оказании помощи учительским коллективам школ по организации внеклассной воспитательной работы, внимательно следят за успеваемостью и поведением своих детей. Товарищи Рядченко, Землянова, Бородовская, Сотникова, Андрюшков и другие принимают активное участие в работе родительских комитетов школ». Были, конечно, и отдельные случаи, когда родители не интересовались школьными делами своих чад. Вот конференция и посчитала своим долгом указать им на это. Экипажам судов предлагалось активизировать шефские связи со школами и отдельными классами. «Наши дети, будущие строители коммунизма, в облике своих отцов и матерей, в рыбаках и моряках флота должны видеть живые примеры сознательного отношения к общественным обязанностям» [106, № 144].

7 декабря инженер по нормированию плавбазы «Ламут» М. П. Ефименко командирован на БМРТ «Ительмен» для изучения особенностей организации труда моряков «с целью разработки предложений по равномерной загрузке всех категорий работающих и решения вопросов по наиболее целесообразному режиму работ экипажей БМРТ» [122, л. 55].

10 декабря экономическая комиссия рассмотрела итоги работы ТХС «Мизар» с 30 июля по 21 ноября на выработке сельди специального баночного посола. При задании сделать 36 800 пятикилограммовых банок, на деле их выдали аж 60 316, то есть 163,9 % плана. «Экипаж работал хорошо, весь коллектив был заинтересован в качестве продукции, но все-таки самый большой процент брака в производстве — на “Мизаре” (среди всех ТХС. — *С. Г.*). Старший механик мало уделял времени закаточным станкам. Техническое состояние судна удовлетворительное, нарушений трудовой дисциплины нет. Из-за брака в производстве произошел перерасход по банкотаре и ящичной таре». Деятельность моряков оценена как удовлетворительная, а всех их ожидала заслуженная премия [122, л. 105].

15 декабря объявлена благодарность инспектору отдела кадров Василию Игнатьевичу Климову за хорошую организацию подмены экипажей Аляскинской окуневой экспедиции. УТРФ направи-

ло туда 60 чел. В Петропавловске их оперативно посадили на пассажирский теплоход Дальневосточного пароходства «Моисей Урицкий». Этим занимался инспектор, который сопровождал их до места, а смененных — обратно. Начальник рейса, представитель ГДВРП Кулешов, отметил, что считает такую практику «очень удобной как для людей в частности, так и производства вообще. Если вопросы, связанные с посадкой, также расстановкой людей по судам других управлений проходили почти стихийно (моряки зачастую не знали, на каких судах они будут работать), и это приходилось решать мне лично, то у моряков УТРФ все вопросы решал товарищ Климов оперативно и вовремя. Все люди были пересажены и взяты подмененные на судах УТРФ КРП за шестнадцать часов... Считаю очень правильным и то, что отдел кадров УТРФ (начальник товарищ Александров А. А.) предоставляет замену морякам через 110 суток со дня выхода в море. Хочется рекомендовать всем отделам кадров управлений рыбной промышленности Дальнего Востока брать пример с отдела кадров УТРФ КРП» [122, л. 111—112].

20 декабря строительно-монтажный и ремонтный участок подчинен в оперативном руководстве ЖКО. Начальником участка назначен П. А. Дубнов [122, л. 144].

22 декабря образована комиссия для дефектовки и определения технического состояния главного двигателя СРТ «Ропша» под руководством начальника МСС А. И. Харичкина. Двигатель мощностью 300 л. с., прошедший агрегатный ремонт, был установлен на судне в 1963 г. при его нахождении на ПСРВ. После отработки 7 тыс. часов при постановке в капитальный ремонт его сняли как требовавший замены. Отмечено, что двигатели после агрегатного ремонта работали не более 5—7 тыс. ч. Комиссии предстояло разобраться в причинах столь низкого моторесурса [122, л. 153].

30 декабря под занавес года от строителей получено детское учреждение с четырьмя группами «садового» и двумя «ясельного» возраста [122, л. 207].

В 1965 г. при плане 2 164 100 поймано 2 191 780 ц, или 101,3 %. В счет улова включены 220 379 ц сырца, полученные от колхозов. По породам улов распределился так (в ц): 414 358 сельди, 196 880 камбалы, 1 163 540 окуня, 231 520 минтая, 1 039 угольной рыбы, 311 трески и 493 сайры. Выпущено 1 790 983 ц готовой продукции, или 108,4 % от плана [116, л. 10—12]. Выдержано прошлогоднее направление на увеличение выработки более качественной, а значит и более дорогой, продукции. Сортность отгруженного

по сравнению с планом 1965 г. и итогами 1964 г. повышена по всему ассортименту, за исключением крепкосоленой сельди-полуфабриката. Прибыль от работы в 1965 г. составила 28 960 тыс. руб., что на 6 543 тыс. превысило плановую [116, л. 144].

Промысловый и обрабатывающий флот управления в конце 1965 г. включал 90 единиц: семь БМРТ, четыре СРТМ, один СРТР-540, 23 СРТР-400, 13 СРТ-400, 37 СРТ-300 и пять плавбаз. Кроме этого имелось 45 транспортных судов [116, л. 20].

Работавший судовой состав в 1965 г. [116, л. 38]:

— СРТ-300: «Альбатрос», «Беркут», «Ильичевск», «Камчатская правда», «Капитан Закхеев», «Кавача», «Калыгирь», «Камчадал», «Каменный», «Карагинский», «Кихчик», «Кавран», «Кошегочек», «Красное знамя», «Кречет», «Кроноцкий», «Крутогорово», «Механик Лесовой», «Полярник», «Портовик», «Ропша», «Фиорд», «Север», «Северянин», «Семипалатинск», «Серпухов», «Сокол», «Соликамск», «40 лет ВЛКСМ», «Пикша»;

— СРТ-400: «Алупка», «Камбальный», «Кекурный», «Корф», «Сом», «Валерий Быковский», «Рыбак», «Крутой», «Крузенштерн»;

— СРТР-400: «Казбек», «Каховка», «Каюм», «Штиль», «Кит», «Клин», «Лещ», «Конус», «Коростень», «Космос», «Кострома», «Кратер», «Кременчуг», «Крильон», «Кротон», «Кузачин», «Кумроч», «Лосось», «Герман Титов», «Николай Вилков», «Кинешма», «Канск»;

— СРТР-540: «Командор»;

— СРТМ-800: № 8-414;

— БМРТ: «Браслав», «Хинган», «Опала», «Николай Островский», «Узбекистан», «Куба», «Ительмен»;

— поисковые суда: СРТ «Кедровый», «Алушта», «Карага», СРТМ-800 № 8-402, 8-410, 8-411.

Планы добычи выполнили все БМРТ и единственный СРТР-540, остальные типы судов оказались в пролове. По СРТМ это объяснялось тем, что они не поступили из новостроя, а по остальным — в основном за счет недолова намеченного количества сельди. Не пойманы в должном объеме также палтус и угольная рыба. Недостачу камбалы перекрыли сверхплановым окунем [116, л. 28—29].

В третьем квартале ввиду запрещения ГДВРП добычи сельди, суда вышли на промысел с запозданием. Наличных плавбаз не хватало, и флот был вынужден частично сдавать уловы на берег, теряя на переходы ценное промысловое время. В результате с сельдевым планом во втором полугодии также не справились. Зато продолжился рост добычи минтая в Охотском море: его актив-

но принимали суда ВРХФ, Крабофлота и японские плавбазы. Этому же способствовала также организация выработки кормового фарша [116, л. 34].

Из 69 действовавших СРТ и СРТР с заданиями справились 63. СРТ-300 «Соликамск» дал 108,2 % плана, поймав 26 186 ц, «Ропша» — 114 % (33 083 ц). Недолов по шести оставшимся траулерам составил 34 424 ц [116, л. 38].

По сравнению с прошлым годом улучшилось использование бюджета времени БМРТ. На 9,4 % за счет сокращения переходов, стоянок у перегрузчиков, межрейсового ремонта и простоев увеличилось их нахождение в море. Средняя продолжительность рейса составила 202 суток. При паспортной мощности переработки сырца на кормовую муку 200 ц в сутки, фактическая переработка достигала 202,3. Необходимо отметить, что увеличение выработки муки в ряде случаев сопровождалось повышением содержания в ней жира [116, л. 64].

Из плавбаз первоначально установленный план выпуска рыбопродукции выполнила только «Ламут», и то «благодаря внесенному изменению». В первом квартале должны были работать «Чукотка», «Советская Камчатка», «Орочон» и «Ламут». Но ввиду тяжелой ледовой обстановки, сложившейся в районе добычи сельди, и перестановки флота в другие районы «Орочон» отозван в Петропавловск, затем ушел на прием минтая, «Советская Камчатка» переведена на транспортные перевозки, а «Чукотка» — на окунь. В результате пролова по сельди выпуск соленой продукции из нее в первом квартале оказался ниже на 77,8 тыс. ц.

«Чукотка» по плану должна была работать в ОМЭ на сельди с 15 июня, но ввиду задержки в ремонте пришла на место 29 августа, 1 сентября, после грузовых операций, начала прием рыбы. «Эскимос» задержался в ремонте на 21 сутки и начал брать селедку только 1 октября. За счет всего этого плавбазы план и не выполнили [116, л. 55].

В этом году на всех плавбазах организовали уборку рыбы в бочку «стандартным весом». «Советская Камчатка» и «Эскимос» в ОМЭ наладили сбор натурального тузлука из-под сельди-полуфабриката, который после очистки использовали для заливки бочек с готовой продукцией. Это повысило качество «товара» и сэкономило на обоих судах 742 т соли [116, л. 57]. Сельди специального баночного посола приготовили 6 690 туб вместо заданных 3 700. Качество ее было в основном хорошее, хотя имелись случаи небрежной оклейки банок этикетками и нанесения трафаретов на ящики.

Промысловая работа УТРФ в 1965 г. складывалась в общих чертах так. В январе в Аляскинской экспедиции шесть СРТ начали ловить окуня в районе залива Якутат. Суда через пять-семь дней меняли районы, так как уловы резко уменьшались, но спустя время окунь скапливался снова. 27 января в район банки Альбатрос подошли еще 12 траулеров. Здесь уловы за траление достигали 100 ц, но тралы часто цеплялись за грунт. Хорошие уловы (до 300 ц) имелись в районе островов Троицы и Чирикова, однако здесь держалась плохая погода. Поэтому 18 февраля все СРТ вместе с плавбазами «Чукотка» и «Советская Камчатка» снялись на восток.

До начала марта флот пребывал в заливе Якутат при благоприятных условиях, но затем уловы начали падать, и суда ушли южнее. «В этих районах работали до 18—19 марта, затем снова начали смещаться к северу. Причина одна — при большом скоплении флота через небольшое время уловы резко снижались». Ловили на глубине 250—350 м, на большей (до 400 м) имелись хорошие скопления окуня, но из-за малой длины ваеров достать их мог не каждый траулер. За первый квартал взяли в общей сложности 112 197 ц, произведя 3 142 траления общей продолжительностью 257,2 часа. В апреле и мае промысловая обстановка была неудовлетворительной из-за частых штормов и отсутствия перегруза. В июне ловили в районе банки Портлок и острова Ванкувер. У острова окунь оказался очень крупным, приемные базы заставляли его сортировать. Во втором квартале подняли на палубы 141 646 ц.

В третьем квартале гидрометеорологическая обстановка и сырьевая база в Аляскинском заливе были хорошими, уловы стали стабильными и высокими. В основном суда облавливали банку Портлок, передвигаясь по свалу глубин 150—190 м, в зависимости от скоплений. На дне рыба находилась в светлое время суток, грунты оказались благоприятными для траления.

Начиная с 3 августа весь месяц флот работал в районе 137-го меридиана, кратковременно уходя на поиски и возвращаясь обратно. В связи с падением уловов в прежних районах на юг был отправлен поисковый СРТМ № 8-411, обнаруживший большие скопления окуня в районе пролива Диксон-Энтранс по свалу глубин 220—250 м. Рыба образовывала здесь плотные поля протяжением от четырех до восьми миль. С 12 сентября весь флот действовал здесь. Улов за 15—20-минутное траление вырос до 400 ц. Величина рыбин достигала полуметра [123, л. 16—22].

1 октября на окуне осталось 15 СРТ, остальные ушли в Петропавловск на ремонт. С 3 по 6 октября весь флот штормовал, дул ветер северо-восточного направления силой до восьми баллов. 11 октября снова штормило, 12-го «Герман Титов», «Казбек» и «Карагинский» перешли на 135-й меридиан, где сразу же стали брать хорошие уловы: за одно траление 150—300 ц. На следующий день в этот же район переместились СРТ «Кузачин», «Сом», «Кременчуг», «Ильичевск». 15 октября весь флот снова штормовал, дул десятибалльный западный ветер. 19 октября «Сом» и «Карагинский» снялись в Петропавловск на ремонт, а в район промысла подошли «Каменный» и «Каюм». 20 октября опять штормило. 24 октября все промысловики вновь начали брать хорошие, стабильные уловы, до 120 ц за траление. С 28 октября суда штормовали до конца месяца, затем начали переходить восточнее, в новый район, где приступили к промыслу 4 ноября. 18 ноября они стали перемещаться на 137-й меридиан, ловя здесь до 23 ноября, оттуда ушли в район Якутата.

Лов камбалы в Бристольском заливе начался 23 января силами двух СРТ. К 1 февраля промышляли восемь таких судов. Обстановка была сложная: в феврале девять, а в марте — семь штормовых суток, непогода шла в основном с юга. Ловили на глубине 90—105 м, средний вылов на одно траление составлял 30 ц, рыба имела длину 26—27 см, в ее составе находилось до трети молоди. Сдавали сырец судам ВРХФ, стоявшим во льду, а при благоприятной погоде — в районе лова. В марте осложнилась отправка готовой продукции в связи с отсутствием транспортов. В начале апреля камбала начала усиленно питаться, при прогреве воды рассредоточилась, уловы упали до 2—3 ц на траление. Камбальную группу расформировали 15 апреля.

Селедку добывали в Беринговом море, севернее островов Прибылова на глубинах 110—120 м, уловы за траление были разными — от 50 до 200 ц. Крупных скоплений на большой акватории не нашли, что наблюдалось и в прошлые годы. При плане 109 000 взяли всего 18 118 ц. Минтай ловился на Западной Камчатке с 6 января. В январе и феврале суда работали в районе Кихчикского комбината и постепенно смещались на юг. В марте минтая за сутки брали до 1 100 ц, сдавали на суда ВРХФ, китобазы, свои плавбазы «Орочон» и «Эскимос», на берег и в Петропавловске. По указанию ГДВРП вылов минтая прекращен с 1 апреля, часть судов поставлена в ремонт, часть переключена на окунь у Командор. Всего за 1 437 тралений поднято 185 205 ц [123, л. 25—26].

Селедку в Охотском море начали промышлять с 10 июня. Холодная затяжная весна задержала ее отход в места нагула в северной части Охотского моря, поэтому подходившие суда наладили лов в районе Крутогоровского комбината, где нашли незначительное стадо. 28 июня в связи с резким понижением уловов все 14 промысловиков и плавбаза «Советская Камчатка» ушли в северо-западную часть Охотского моря, но и здесь уловы оказались невысоки. В июле преобладали слабые западные ветры, частые туманы. Рыба была подвижна и рассредоточена в верхних слоях воды на большой площади. С середины июля появилась калянусная сельдь. Это крайне осложнило ее обработку и ограничило прием плавбазами. Промысловики занялись поисками «бескалянусной», на что тратилось много времени. Это и явилось главной причиной крайне низких уловов сельди в июле.

В конце месяца появилась жирная рыба, калянусной стало значительно меньше. Наилучших результатов в июне добились СРТ «Соликамск» (3 104 ц) и «Камчатская правда» (3 157 ц). Август оказался плохим по сравнению с прошлым годом, встречалось много молоди, державшейся вместе с промысловой рыбой. В сентябре сохранялась устойчивая погода. Наблюдались слабые, до трех баллов, ветры переменных направлений. Косяки укрупнились и уплотнились, создав благоприятные условия для облова дрифтерными сетями. Начиная с четырех часов дня сельдь поднималась к поверхности, а с двух часов ночи опускалась в придонные слои и к шести утра находилась у грунта. Очень часто суда, ставившие дрифтерные порядки позднее часа ночи, улова не имели.

9 сентября из-за отсутствия перегрузчиков в транспортный рейс во Владивосток снялась «Советская Камчатка», затратив на него почти месяц. В это время хороших уловов добились «Канск» (5 408 ц), «Камчадал» (5 065 ц). Их успехи могли быть лучшими, если бы была обеспечена бесперебойная сдача. В первых числах октября флот не работал ввиду шторма, начавшегося 28 сентября. Суда перевооружались на близнецовый лов. 3 октября установилась хорошая погода, державшаяся до 26 октября, затем ветер резко усилился, промысел прекратился. Всего же в октябре было 11 штормовых дней. В первой декаде октября косяки сельди укрупнились. Днем она обитала в средних слоях и в меньшем количестве около грунта. Вечером поднималась к поверхности на 10—15 м, начиная с шести часов утра, опускалась в придонные слои воды.

«Результаты работы всех поисковых судов подтвердили, что сельдь все время была в движении, занимала большую акваторию.

Следовательно, уловы были низкие, так как весь период промысловая сельдь была смешана с молодью. Поиск скоплений затруднялся еще и тем, что в дневное время трудно было обнаружить хорошие записи для постановки дрифтерных порядков, а когда то или иное судно обнаруживало косяки, то продержаться на них до выметки дрифтерного порядка было еще труднее, ибо сельдь быстро перемещалась» [123, л. 30].

В конце сентября флот перевооружался на близнецовый лов, начал работать 3 октября. Хорошая погода держалась до 26 октября. Косяки сельди оказались подвижны, находились на значительном расстоянии друг от друга. Это снижало эффективность добычи. Кроме того, все суда ОМЭ пребывали в одном районе и очень мешали друг другу, особенно ловившие кошельком. Они делали заметы по курсу шедших с близнецовым тралом, последним приходилось менять курс в зависимости от обстановки во избежание аварии, из-за чего было много пустых тралений. Самым уловистым в октябре было, как правило, ночное время. Максимального результата добился СРТ «Кит» (2 977 ц), средний вылов на СРТ составил 2 162 ц. Лов сельди прекратился 18 ноября, все суда снялись в Петропавловск [123, л. 31].

Промысел окуня в районе Командор в этом году впервые осваивался с начала апреля. Гидрометеорологическая обстановка здесь оказалась благоприятной. В конце апреля с глубины 300—350 м за полчаса траления поднимали до 80 ц. С подходом окуня ближе к запретной зоне флот перешел на свал глубин к юго-востоку от острова Медного, где нашли скопления рыбы. Грунт здесь оказался очень «задевистым», и траления проводились прицельно по 10—15 минут. Уловы достигали 120 ц при средних 20—50 ц. Преобладала рыба размером 28—30 см. Пойманное сдавали на плавбазы «Эскимос» и «Орочон», производственные рефрижераторы ВРХФ «Углегорск», «Горнозаводск», «Кизи». Окунь здесь добывали до 22 июля [123, л. 33].

В течение 1965 г. выявилось дальнейшее снижение запасов камбалы в районе островов Прибылова. Отмечено падение вылова окуня в Аляскинском заливе и у Алеутских островов. Оказалась подорванной сырьевая база сельди в Охотско-Магаданском и Олюторском районах. Все это сказалось на уловах на одно среднесписочное судно. Призывая помнить уроки Явинской банки, тревогу била наука. Сотрудник КО ТИНРО Т. Качина указывала, что в текущем году ожидается дальнейшее сокращение промыслового запаса корфо-карагинской сельди. «Его основу составит оставшаяся

часть от поколения 1958 г. Пополнение же впервые нерестующими рыбами будет незначительным, потому что поколения 1959 и 1960 гг. неурожайны, а урожайное поколение 1961 г. созреет только на 3 %, что составляет 120 млн рыб. Если учесть, что вес этих рыб не больше 150 граммов, то получается, что доля их не превысит 200 тыс. ц» [124, № 31]. Ученые рекомендовали запретить вылов нерестовой сельди, а нагульной ограничить величиной 400 тыс. ц.

Улучшению технической эксплуатации и борьбе с аварийностью существенно способствовала деятельность совета старших механиков. В течение года он провел 14 заседаний, на которых разобрали 22 дела об авариях и нарушениях трудовой дисциплины. Дипломов лишены трое, понижены в должности семеро, уволен один механик. Напротив, восстановлен в должности один и объявлена благодарность еще одному специалисту. Состоялось 268 инспекторских осмотров, из них 100 — в море. За год проведено 216 теплотехнических испытаний с наладкой и регулировкой дизелей [116, л. 83].

На предприятиях и судах флота произошло 127 несчастных случаев с потерей 3 498 дней нетрудоспособности. Погибли два человека. Тяжелые последствия имело происшествие с тралмастером на СРТ «Северянин». Моряк, «грубо нарушая правила техники безопасности, работал на шпиле одновременно двумя шкентелями в одиночку, в результате был захвачен за ногу тросом и прижат к шпилю. Ногу пришлось ампутировать, исход несчастного случая — инвалидность». Но по сравнению с прошлым годом число подобных происшествий заметно снизилось, особенно на судах (в 1964 г. погибло 5 чел.). На семи БМРТ за год отмечено 15 несчастных случаев, то есть почти треть всего травматизма на флоте [116, л. 68].

БРИЗ провело 22 научно-технических совета. Они отметили, что особенно хорошо потрудились новаторы БМРТ «Узбекистан», подавшие 31 и внедрившие 29 рацпредложений, на «Кубе» из 22 внедрили 17. Мало предложений поступало с СРТ, ни одного не пришло с «Ительмена». Зато хорошо поработали на «Фрезе», подав 257 идей, внедрив 212 из них с экономическим эффектом 91,8 тыс. руб. В коллективе завода имелось 180 рационализаторов, то есть им был каждый пятый судоремонтник.

Для заимствования передового опыта и обменом БРИЗ организовало 15 командировок на различные предприятия. Наиболее плодотворными оказались поездки в Мурманск и Калининград

работников «Фрезы» Полуротова и Кушнира. Там они обменивались опытом внедрения в судоремонт изделий из отходов капрона. Результативным стало и посещение владивостокского Дальзавода докмейстером Бабьяном. Ряд подмеченных новшеств намеревались использовать на своем предприятии. В 1965 г. в УТРФ применено 16 новинок, заимствованных у коллег и из материалов технической информации с общим эффектом в 345 тыс. руб.

В течение года продолжилось освоение близнецового лова, завершился перевод судов на форсунки с гидрозапором. Только за счет последнего сэкономлено 20 тыс. руб. На одном БМРТ в течение двух месяцев проводилось экспериментальное глубоководное траление, но положительных результатов оно не дало. Пришлось его прекратить «в связи с напряженным положением по добыче рыбы» [116, л. 102].

В области пропаганды научно-технических знаний и передового опыта проделана следующая работа: для распространения опыта, накопленного экипажем «Николая Островского», изданы два плаката и брошюра, на ВДНХ всей стране показаны материалы, отражавшие достижения этого судна-рекордсмена. По камчатскому радио и телевидению неоднократно выступали его специалисты, а капитан-директор П. А. Рязанов делился опытом на всесоюзном совещании рыбаков.

В газете «За высокие уловы» опубликованы «плакат-газеты», отражавшие опыт работы «Кубы», «Опалы», «Германа Титова» и «Соликамска», и четыре технических страницы с описанием наиболее ценных рацпредложений. Был подготовлен и отправлен в ГДВРП обширный материал по опорно-показательному БМРТ «Браслав», оформлены четыре фотостенда с показом лучших производственников и рационализаторов. Работал университет «За технический прогресс», на судах и предприятиях прочитано более пятидесяти лекций на технические темы.

По состоянию на 31 декабря 1965 г. в УТРФ работали 8 500 чел., в том числе 5 500 в плавсоставе. Среди них имелось 1 276 специалистов с высшим образованием. За год на должности капитанов выдвинуты 16, старших механиков — 7 чел. Всего за год повышены в должностях 271 чел., в том числе 236 комсостава, в основном из лиц со среднетехническим образованием. Большое внимание уделено обучению людей. Всего в рамках новой подготовки, повышения квалификации, командирской, политической и экономической учебы подготовлено 3 645 чел.

Н.С.ХРУЩЕВ.

„Хингану"— счастливого плавания!

Капитану-директору большого морозильного рыболовного траулера «Хинган»
Камчатского управления рыбной промышленности
тов. Дубовицкому В. А.
Секретарю партийной организации
тов. Толстоброву А. И.
Председателю судового комитета профсоюзной организации *тов. Можейкое И. И.*
Секретарю комсомольской организации
тов. Головня Э. Г.
всем членам экипажа

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

В письме Центральному Комитету партии вы сообщаете о своих замечательных успехах по увеличению добычи рыбы и производству рыбной продукции для населения нашей страны.

Экипаж нашего комсомольско-молодежного траулера в начале текущего года принял ответственное обязательство — выловить 100 тысяч центнеров рыбы. Очень приятно отметить, что это высокое обязательство вами выполнено с честью, добыто 110 тысяч центнеров рыбы, или в два раза больше годового плана. Примечательным является и то, что полученная в течение года прибыль почти полностью возмещает затраты государства на постройку траулера.

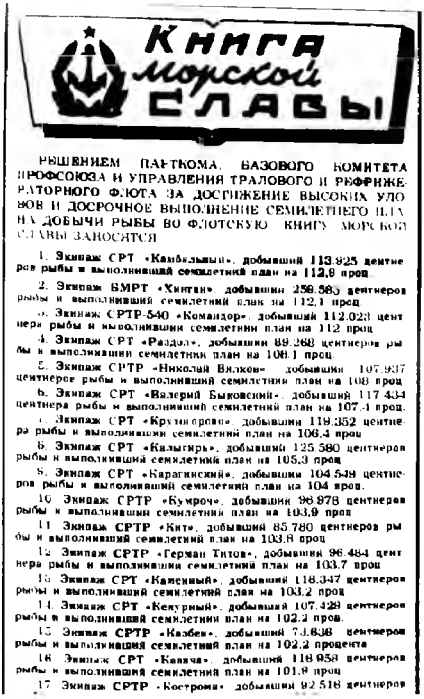
Ваши достижения являются вдохновляющим примером коммунистического отношения к труду и свидетельствуют о больших возможностях рыбной промышленности по дальнейшему увеличению добычи рыбы и производства рыбной продукции. Если все экипажи подобных судов будут работать так же, как и вы, то страна получит дополнительно около трех миллионов центнеров рыбы. Поэтому очень важно, чтобы ваш опыт, методы работы изучили и широко применили экипажи других рыбопромысловых судов.

От имени Центрального Комитета КПСС и Советского правительства сердечно поздравляю вас с выдающейся трудовой победой и желаю в новом году хорошего здоровья и дальнейших успехов в труде на благо Родины.

Счастливого плавания, дорогие товарищи.

Н. ХРУЩЕВ.

Приветствие Н. С. Хрущева экипажу БМРТ «Хинган», 1964 г.



КНИГА МОРСКОЙ СЛАВЫ

РЕШЕНИЕМ ПАРТКОМА, БАЗОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА И УПРАВЛЕНИЯ ТРАЛОВОГО И РЕФРИЖЕРАТОРНОГО ФЛОТА ЗА ДОСТИЖЕНИЕ ВЫСОКИХ УПОВОВ И ДОСРОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ СЕМИЛЕТНЕГО ПЛАНА ДОБЫЧИ РЫБЫ ВО ФЛОТСКУЮ КНИГУ МОРСКОЙ СЛАВЫ ЗАНОСЯТСЯ

1. Экипаж СРТ «Камбальный», добывший 113.925 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 112,9 проц.

2. Экипаж БМРТ «Хинган» добывший 258.585 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 112,1 проц.

3. Экипаж СРТР-540 «Командор» добывший 112.023 центнера рыбы и выполнивший семилетний план на 112 проц.

4. Экипаж СРТ «Раздол», добывший 89.268 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 108.1 проц.

5. Экипаж СРТР «Николай Вилков» добывший 107.937 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 108 проц.

6. Экипаж СРТ «Валерий Быковский» добывший 117.434 центнера рыбы и выполнивший семилетний план на 107.4 проц.

7. Экипаж СРТ «Крутогорье» добывший 119.352 центнера рыбы и выполнивший семилетний план на 106.4 проц.

8. Экипаж СРТ «Кальгирь», добывший 125.580 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 105,3 проц.

9. Экипаж СРТ «Карагинский», добывший 104.548 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 104 проц.

10. Экипаж СРТР «Бумеранг» добывший 98.878 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 103,9 проц.

11. Экипаж СРТР «Кит», добывший 85.780 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 103,8 проц.

12. Экипаж СРТР «Герман Титов», добывший 96.484 центнера рыбы и выполнивший семилетний план на 103,7 проц.

13. Экипаж СРТ «Каменный», добывший 118.347 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 103,2 проц.

14. Экипаж СРТ «Кекурный», добывший 107.428 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 102,2 проц.

15. Экипаж СРТР «Узбек», добывший 74.838 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 102,2 процента.

16. Экипаж СРТ «Кавич», добывший 118.958 центнеров рыбы и выполнивший семилетний план на 101,8 проц.

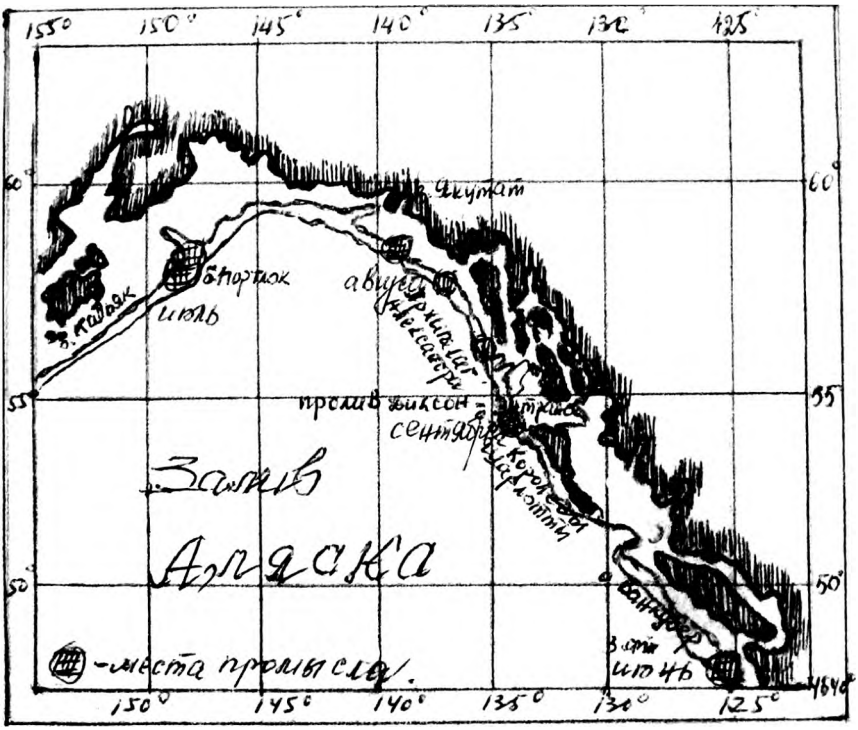
17. Экипаж СРТР «Кострома» добывший 92.518 центнеров

Фрагмент «Книги морской славы», 1965 г.

Скажу как окунь окуню:
«Ошкерят нас на днях.
И не спасут течения,
Не скроет океан,
Коли ведет траления
Армо Амирбекян».

Что и говорить: весомый подарок преподнес на родный стол экипаж БМРТ «Узбекистан», возглавляемый капитаном-директором Г. В. Мещеряковым. Столько рыбы не удалось взять в истекшем году ни одному БМРТ страны.

Дружеские шаржи на А. А. Амирбекяна и Г. В. Мещерякова, 1966 г.



Районы работы окуневой экспедиции в июне-сентября 1965 г.
(из фондов ГАКК)

Первая камчатская поздравительная открытка с Днем рыбака, 1965 г.

«С ростом технического оснащения судов возрастает потребность в высококвалифицированных специалистах. Поэтому стремление к получению высшего и среднего специального образования среди работников тралового флота велико». В вузах учились 362, в техникумах и училищах — 430, в рабочих школах — 259, в УКК — 416 чел. Из числа занимавшихся в вузах пятеро обучались в аспирантуре: групповой электромеханик В. И. Костына, механики-наладчики «Кубы» и «Ламута» В. Б. Лепетюк и В. И. Тюрьников, второй помощник капитана «Кита» Е. Н. Саликов и начальник БМЭ Ю. М. Грачев. В 1965 г. вузы окончили 10, средние учебные заведения — 76 чел., из них 46 судоводителей, 27 судомехаников и три экономиста. В общеобразовательной школе окончили 11-й класс 24 и 8-й класс 38 чел. [116, л. 106—107]. «Проводимые мероприятия в работе с кадрами позволили экипажам наших БМРТ в течение нескольких лет удерживать лидерство по Советскому Союзу» [116, л. 109].

За год отмечено 1 899 случаев прогулов с потерей 4 890 дней, доставлено в вытрезвитель 793 пьянчуги, осуждено за мелкое хулиганство, как правило, тоже «во хмелю», 176 чел., привлечено к уголовной ответственности 14, а к административной — 537 чел. Понижены в должности 72 и лишены дипломов 12 чел. из числа комсостава [116, л. 108].

1966

1 января с Новым годом моряков СРТ «Казбек» поздравили подшефные шестиклашки городской средней школы № 4. «Дорогие друзья! Желаем вам высоких уловов, здоровья и всего-всего самого хорошего! Мы все время следим за вами, как вы живете, как работаете, радуемся, когда в газетах читаем о ваших трудовых подвигах, когда видим, что перевыполняете план». Школяры поведали шефам о своей жизни и учебе. Передовиками в ней стали Таня Панова, Ира Пирогова, Юра Павлюк, Наташа Ксендзова, Галя Широкая и другие, почему-то почти сплошь девчонки. «Отличные и хорошие отметки — это наш подарок и родителям, и вам, нашим старшим друзьям. Мы у вас учимся дружбе. Мы считаем, что старшие ребята должны отвечать за младших, и шефствуем над первоклашками. С ними мы проводили “Праздник звездочки”, “Праздник букваря”, читали им книги, готовим к выступлению на сцене артистов-малышей, помогаем в учебе. Мы знаем, вам очень нелегко. Там, в Аляскинском заливе, штормы и снег, и ветер, но вы выполняете свой долг. Мы берем с вас пример — ведь у нас тоже

есть трудности. Вдруг не получается задача или не дается какой-нибудь предмет, мы говорим: “А вот на «Казбеке»...” — и стараемся все делать хорошо...» [125, № 1].

Рыбакам-рекордсменам «Николая Островского» слали свой пионерский привет и поздравления члены совета дружины имени Олега Кошевого. «И мы хотим быть такими, как вы, лучше учиться и стараться быть везде первыми. В нашей дружине многие ребята учатся на “четыре” и “отлично”. Кириллов Женя и учится отлично, и спортсмен хороший. Увлекается баскетболом и легкой атлетикой. Отличница учебы Носова Нина — хорошая баскетболистка... Возвращайтесь в родной порт с новыми рекордами, чтобы мы снова на причале вместе со всеми жителями Петропавловска встречали рыбаков, и снова встречала вас Камчатка цветами и флагами!» [125, № 5].

5 января о новом трале, разработанном инженерами экспериментального конструкторского бюро промысловой разведки КРП Ю. А. Шевченко и В. И. Каманиным, рассказал начальник бюро А. Боренков. Он предназначался для разноглубинного лова с СРТ-400. Четырехпластинный трал имел размеры: по подборам — 20,5, по топенантам — 53, входного устья — 13 на 13 м. В сентябре и октябре 1965 г. его испытали на поисковике «Карага» в Олюторском заливе, замерили все необходимые параметры для выявления гидродинамических характеристик. Трал по-разному оснащали и тянули на различных скоростях с тем, чтобы выявить наиболее оптимальный режим траления и подобрать рациональную схему вооружения. На испытаниях вертикальное раскрытие довели до 13 м, как и проектировалось, уловы колебались от 40 до 80 ц. «С внедрением трала промысловый флот будет работать на тяжелых грунтах без порывов, появится возможность оснащать трал без жестких грунтропов, что позволит уменьшить сопротивление, снизит стоимость изготовления». Сообщалось, что инженеры Шевченко и Каманин намерены в ближайшее время начать разработку разноглубинного трала для БМРТ [125, № 5].

9 января с почином встать на новую трудовую вахту по случаю предстоящего открытия XXIII съезда партии, добыть и обработать к этой торжественной дате 35 тыс. ц при плане 30 тыс., выпустить не менее 15 тыс. ц мороженого окуня, а всю продукцию реализовать только первым сортом выступил экипаж «Хингана». Он призывал все камчатские БМРТ последовать его примеру. Но первыми откликнулись моряки не больших траулеров, а среднего — «Каменного». Его рыбаки обязались к «исторический дате

в жизни партии и народа» — 29 марта — взять не менее 9 тыс. ц окуня при задании на первый квартал 5,55 тыс. ц. «Обращаемся ко всему добывающему флоту, работающему в Аляскинском заливе, с призывом: каждому экипажу ко дню открытия съезда добыть по 9 000 ц окуня». Партком управления одобрил новые социалистические обязательства и высказал убежденность, что почин, несомненно, найдет поддержку [125, № 4].

14 января в 09.50, во время проводки из Авачинской губы, СРТ «Канск» ударил форштевнем в кормовой левый фальшборт морского буксира «Геркулес». «В результате навала три погонных метра фальшборта, ролик румпель-талей и банкет оказались поврежденными». Капитан траулера В. Ф. Артемов, следуя за буксиром, держался недопустимо близко к нему, кроме того, задний ход, когда потребовалось, был дан с опозданием из-за самовольного оставления поста управления третьим механиком. Стоимость работ по ликвидации последствий составила 388 руб. [126, л. 14].

17 января в Москве после тяжелой продолжительной болезни скончался бывший начальник объединенной БМЭ Камиль Ибадович Зейналов, родившийся в 1912 г. в Азербайджане, начавший работать в рыбной промышленности в 1936 г. На Камчатке он трудился с 1953 г., в Тралфлоте — с 1955 г., был начальником промысловой флотилии, заместителем и начальником экспедиции [125, № 9]. Покойный затратил много сил и знаний на освоение рыбных богатств новых промысловых районов.

19 января исполнилось тридцать лет со дня организации флота. В этот день в 1936 г. руководство Акционерного Камчатского общества приняло решение о создании Базы активного опытного лова, предшественнике нынешнего УТРФ.

1 февраля заседал научно-технический совет. Рассматривались, в частности, результаты испытаний плунжерных пар топливных насосов высокого давления главных двигателей 8ДР 34/61 с подводом смазки, примененных по предложению новаторов ПСРМЗ на БМРТ «Хинган». По сообщению группового механика Н. А. Шелегова, с момента их установки двигатель проработал 1 000 часов. За это время насосы вскрывались трижды (через 250, 700 и 1 000 часов). Выяснилось, что новые пары не несут никаких следов коррозии и износа, в то время как старой конструкции, то есть без смазки, после 200—250 часов работы имели на полированной трущейся поверхности коррозионные пятна и служили не более 2 500—3 000 часов, после чего заменялись. Результаты испытания новых плунжерных пар на «Хингане» показали, что они

могут действовать без замены до 5 500—6 000 часов, обещая приличную экономию и повышение надежности. Выяснилась и еще одна особенность этой конструкции: нагнетательные и отсечные клапаны насосов предохранялись от зависания за счет частичного попадания масла под них. Этим тоже увеличивалась безотказность насосов — «сердца» двигателя. Решено считать предложение заводчан перспективным и применить его на всех БМРТ, в первую очередь на «Браславе», а также на других судах, снабженных двухтактным главным двигателем иного типа — ДР 30/50 [127, л. 2—2].

С почином «Пятилетку — за четыре с половиной года!» выступили моряки парохода «Петр Соловьев». Одновременно экипаж БМРТ «Узбекистан» взял высокое обязательство добыть в 1966 г. 120 тыс. ц при годовом плане 94 200 ц. Почин, естественно, рассмотрен, поддержан и распространен парткомом. Призыв «Петра Соловьева» услышал по радио весь флот. Первым откликнулось ТРС «Коряки», пообещавшее выполнить свою программу грузоперевозок к 7 ноября [125, № 14].

4 февраля пришла телеграмма: «Обсудив на общесудовом собрании свои возможности, экипаж СРТР "Герман Титов" берет на себя следующие обязательства: до конца рейса выловить и сдать 23 тыс. ц. окуня при годовом плане 19 250 ц. Всю рыбу сдать повышенной сортностью, сэкономить орудий лова на 5 тыс. руб., горюче-смазочных материалов — на 3 %. Вызываем на соцсоревнование экипаж СРТР "Андриян Николаев"». Телеграмму по поручению экипажа подписали капитан А. Амирбекян, парторг Л. Селезнев предсудкома В. Шкель и комсорг Б. Роленко [125, № 15].

6 февраля на основании личного распоряжения первого заместителя министра рыбного хозяйства СССР В. М. Каменцева старший помощник капитана-директора БМРТ «Узбекистан» Олег Владимирович Гернет командирован на совещание в Москву «по вопросу строительства нового типа сейнера-траулера», затем в Ленинград «на расширенное заседание секции морских качеств технического совета Регистра СССР» и в Севастополь для участия в конференции по технической эксплуатации флота [126, л. 51].

7 февраля назначена комиссия КРП для приемки вновь построенного БМРТ «Восход» (заводской № 937) под председательством его будущего капитана-директора А. Ф. Мердова [128, л. 41].

С «Германа Титова» в управление флота пришла тревожная радиограмма: «Прибыл в район промысла. Сразу же из-за некачественного ремонта вышла из строя электрорадионавигационная аппаратура. В настоящее время судно промыслом не занимается,

занято ремонтом аппаратуры. Уверенности в ее нормальной работе нет. В связи с отсутствием в этом районе радионавигаторов тралового флота помощь в ремонте нам оказывают флагманские специалисты Сахалинрыбпрома. Просим обратить внимание руководителей и специалистов СРЗ "Фреза" на качество ремонта поисковой аппаратуры» [125, № 20].

11 февраля комсомольско-молодежные экипажи всех камчатских БМРТ приняли обращение к рыбакам Дальневосточного бассейна по случаю приближающегося XXIII съезда «родной коммунистической партии». В качестве подарка съезду они уже взяли повышенные социалистические обязательства, теперь же обращались к коллегам с призывом развернуть борьбу за то, чтобы суда этого типа окупали свою построечную стоимость не более чем за полтора года эксплуатации. Моряки обещали завершить выполнение пятимесячного плана начавшегося года ко дню открытия XV съезда ВЛКСМ — 17 мая, а задание первого года стартовавшей восьмой пятилетки — к 49-й годовщине Октябрьской революции, то есть к 7 ноября [129, № 38].

15 февраля инженеры В. И. Каманин и Ю. А. Шевченко откомандированы для продолжения испытаний разработанного ими трала на промысел минтая в Охотском море и на юго-востоке Камчатки на поисковом СРТ «Карага» [128, л. 177].

18 февраля с плавбазой «Ламут», отошедшей в район Бристольского залива, рыбакам направлены 150 кинофильмов, 20 магнитофонов, много комплектов шахмат, шашек, домино и другого «культинвентаря». На судне в море отправился заместитель председателя базкома А. М. Сорокин, намеревавшийся посетить и Аляскинский залив, и район нахождения БМРТ. Там он собирался «оказать помощь судовым комитетам». На промысел выехала и агитбригада, подготовившая большую концертную программу [125, № 21].

19 февраля согласно приказу КРП от 15-го числа поисковый СРТ «Карага» считался находящимся в рейсе на экспериментальных работах [126, л. 39].

21 февраля «Карага» затонула от обледенения вместе с экипажем из 24 чел. 19 февраля в 18.00 траулер вышел из Петропавловска в район юго-восточного побережья Камчатки. С 21-го числа на связь он не выходил. В этот же день для организации поисков и координации поисковых работ КРП назначил оперативную группу в составе В. П. Потапенко, заместителя начальника КРП, и В. Г. Очеретина, начальника отдела мореплавания КРП [128, л. 194].

Судно нашли 27 февраля в районе острова Уташут на глубине 35 м, в двух с половиной милях от берега. Акт водолазного обследования гласил: «Во всех жилых и служебных помещениях, за исключением нижней двухместной кормовой каюты левого борта, трупы людей отсутствуют. В двухместной каюте был обнаружен труп старшего инженера промразведки... который поднят и доставлен в порт». Похоже, что часть экипажа успела покинуть судно до его опрокидывания. Позже в море была найдена пустая судовая шлюпка. Решением Петропавловск-Камчатского городского суда от 18 апреля 1966 г. все члены экипажа «Караги» признаны умершими. Их список ныне можно увидеть на четвертой памятной доске, вывешенной на Аллее флота.

Специалисты ДГРФИ полагали, что в процессе многолетней эксплуатации судов этого типа их часть претерпела некоторые изменения в связи с дооборудованием средствами комплексной механизации для дрифтерного лова, установкой новой навигационной и радиоаппаратуры, а также некоторым утяжелением корпуса и повышением центра тяжести судна при проведении многократных ремонтов. Причиной потери остойчивости они считали сочетание усиленного обледенения, могущего достигать 60 т, неблагоприятной загрузки, то есть отсутствия необходимого количества груза в трюмах, ограниченные судовые запасы и, естественно, внешние факторы, такие, как ураганный ветер, направленный перпендикулярно к диаметральной плоскости судна, его нахождение на вершине волны и крен от неравномерного обледенения [109, л. 7].

22 февраля для участия в совещании по культурно-бытовому и торговому обслуживанию рыбаков во Владивосток на десять дней командированы начальник УТРФ П. И. Анода, капитан СРТ «40 лет ВЛКСМ» Г. И. Журба, флагманский капитан А. М. Арестов, капитан-директор плавбазы «Советская Камчатка» М. А. Васильев и «инженер по быту» С. М. Кузнецов [126, л. 34].

25 февраля бухгалтерии флота приказано ежемесячно выплачивать 57 руб. 90 коп. бывшему боцману СРТ «Тихоокеанская звезда», травмированному 8 января 1957 г. и признанному инвалидом. С 1957 г. он получал месячную пенсию в размере 45 руб. Выплата установлена на основании новых правил возмещения ущерба рабочим и служащим, получившим увечье на производстве [126, л. 53]. 6 марта решение о доплате к более чем скромной, тоже сорокапятирублевой, пенсии ежемесячно по 111 руб. 23 коп. принято и в отношении бывшего рыбмастера СРТ «Север», которого

2 ноября 1960 г. зацепила и сбросила в трюм грузовая сетка, в результате чего он стал инвалидом второй группы [130, л. 56].

За проведение прошлогодней ОМЭ в соответствии с приказом начальника Дальрыбы суммой в 180 руб. премирован ее бывший руководитель А. И. Серга, сейчас возглавлявший ПМРП [126, л. 55].

28 февраля БМРТ «Восход» начал переход из порта Николаев на Камчатку под командованием А. Ф. Мердова. В 17.55, при следовании из Керченского рыбного порта под проводкой буксира «Вайгач», судно совершило преждевременный поворот у буя и село днищем на левую бровку подходного канала. Предпринятые попытки сняться самостоятельно успеха не имели. Пришлось дополнительно к «Вайгачу» вызвать буксир «Бора» и ледокол № 2 из Новороссийска. 1 марта в 04.40 «Вайгач» и «Бора» стянули «Восход» с мели. Ледоколу, находившемуся в пути к месту происшествия, был дан «отбой» [131, л. 51].

3 марта премирован экипаж «Узбекистана», находившийся в опытном рейсе с 13 октября 1965 г. по 5 января 1966 г. Он дал сверхплановую экономию по себестоимости готовой продукции в 59 508 руб. На основании утвержденного Дальрыбой положения «для судоэкипажа БМРТ "Узбекистан" на опытный рейс № 15-985» от 4 ноября 1965 г. морякам полагалась выплата всего сэкономленного за вычетом 7 588 руб., отчисленных на социальное страхование [130, л. 38].

5 марта двадцатишестилетний кочегар «Браслава» при вводе в работу котла № 2 получил ожоги «от взрыва горящей жидкости топлива» и скончался [132, л. 90]. Он начал «разжигать котел № 2, стал против смотрового отверстия, через которое ввел горящий факел. Вследствие плохой вентиляции топки перед розжигом в момент розжига произошел взрыв паров топлива и выброс через смотровое отверстие на кочегара». Моряк получил ожоги 80 % поверхности тела и скончался на плавбазе «Александр Обухов». Одна из причин трагедии — использование для котла дизельного топлива вместо мазута. Этот несчастный случай был «разобран» на всех судах флота, на котлах предложено сделать предупредительные надписи и восстановить мазутную систему отопления [133, л. 49].

Освобожден от должности как «необеспечивший» начальник машинно-счетной станции, переведенный в инженеры-проектировщики. В штате станции числился 21 чел. При ее создании ожидалось сокращение счетно-бухгалтерского персонала, однако станция «по сей день остается неосвоенной, а численность... вместо сокращения возросла, как в управлении, так и на предприятиях».

Механизированной оказалась лишь незначительная часть счетных работ, причем выполнялись они зачастую с ошибками, особенно в части зарплаты. «За 1965 г. ничего нового в работу станции не внедрено, за исключением учета добычи рыбы», против чего, кстати сказать, руководитель станции «категорически возражал». Новым начальником назначена Л. А. Базилева. Теперь ей следовало предоставить руководству УТРФ свои предложения в части обеспечения равномерной загрузки и изменению структуры станции [130, л. 55].

8 марта пришла телеграмма от рыбаков, трудившихся в Аляскинской экспедиции. По поручению экипажей экспедиции ее подписали начальник Ю. Грачев и флагманский помполит Ю. Кадушкин. Они сердечно поздравляли «наших дорогих матерей и жен, дочерей и сестер, всех тружениц многотысячного коллектива тралового и рефрижераторного флота, истинных подруг рыбаков с международным женским праздником — днем 8 Марта. Своенравный седой океан ничего не отдает без борьбы. В победе над ним нас согревает тепло ваших рук и сердец, рук, которые вяжут сети и строят дома, растят цветы, воспитывают детей, создают уют в доме и украшают нашу родную камчатскую землю. Мы сделаем все, чтобы быть достойными вашей заботы и внимания. Мы привезем вам с моря самый дорогой подарок — рапорт о досрочном выполнении задании родины. От чистого сердца желаем вам, наши дорогие подруги, большого семейного счастья, крепкого здоровья, всяческих успехов в трудовых буднях, в учебе, в общественной жизни, в воспитании детей достойной сменой своим родителям» [125, № 28].

10 марта, в связи с проведением областного слета рационализаторов, при управлении флота создана комиссия «по закупке подарков» под председательством инструктора базкома Г. Ф. Сонюшкина. Для премирования лучших новаторов выделены 500 руб. [130, л. 66].

11 марта около восьми вечера при уборке здания управления флота уборщица М. Ф. Лубчинская в женском туалете среди бумаг обнаружила весьма крупную сумму — 1 755 руб. «Проявив личную инициативу, немедленно сообщила руководству управления и парткому о своей находке», а также вахтеру В. Д. Будановой и машинистке Н. В. Гореловой. Вместе они обследовали все коридоры и кабинеты. В итоге на четвертом этаже в урне нашли еще 7 850, а всего 9 605 руб. (без малого стоимость двух легковых автомобилей). «Отмечая исключительную честность», все участники этой «операции» по сохранению казенных средств поощрены

премиями и ценными подарками [130, л. 6]. Расследование показало, что «кассир Б. систематически в рабочее время разрешала вход в кассу лицам, которые по долгу работы не имели права входа в помещение кассы. Кассовое помещение в период выдачи денег не закрывалось изнутри на запоры, что создавало возможность беспрепятственного входа лицам, не имеющим права входа в кассу. Имел место факт, когда в одном сейфе хранились деньги, числящиеся на подотчете других лиц». Всего выявленная недостача определилась ровно в 10 тыс. руб. [132, л. 22].

12 марта заместителю начальника УТРФ П. А. Демидову исполнилось 60 лет. Вот что говорилось в приветственном адресе, подписанном руководителями флота: «Коллектив рыбаков, моряков, работников береговых предприятий УТРФ выражает Вам свою искреннюю благодарность за Ваш неутомимый труд по увеличению добычи и обработки рыбы нашим флотом. Вы явились одним из организаторов и руководителей тралового флота. Под Вашим непосредственным руководством уловы рыбы выросли на каждое промысловое судно типа СРТ с 8 300 до 17 646 ц. При Вашем участии освоены новые районы лова и породы рыб. Если в 1953 г. было добыто и обработано 234,6 тыс. ц, то в 1965 г. — 2 187 тыс. ц рыбы. За время работы на флоте под Вашим руководством выросли замечательные кадры: от матросов и обработчиков до капитанов БМРТ и руководителей промысловой флотилии. С чувством глубокой признательности относятся к Вам каждый рыбак, члены их семей и весь многотысячный коллектив за Ваше внимание и чуткость, добрые пожелания и советы. Желаем Вам, дорогой Павел Александрович, доброго здоровья, плодотворной работы, долгих лет жизни и большого счастья, активного участия в общественной жизни!» В адрес юбиляра поступило множество приветственных радиограмм и поздравлений с моря и берега. Так, с БМРТ «Куба» выражали признательность за его личный вклад в развитие флота. Пришла и благодарность МРХ СССР: «Отмечая Ваше шестидесятилетие и успешную работу в рыбной промышленности Мурмана, Каспия, Черноморья, Прибалтики, Дальнего Востока, которую Вы всегда выполняли исключительно плодотворно, с большим знанием дела, МРХ ССР объявляет Вам благодарность и желает крепкого здоровья, полного благополучия!» Павла Александровича чествовали в зале управления флота. В камчатском тралфлоте он проработал тринадцать лет, а теперь собирался уйти на пенсию и уехать с полуострова. «Мне очень нелегко расставаться с коллективом, с которым меня связывают годы совместной трудной, но

такой увлекательной работы. Мысленно я всегда буду с ним, радоваться его успехам, переживать временные его неудачи. С Камчаткой, с замечательными людьми тралового флота будут связывать меня самые лучшие воспоминания...» От имени Президиума Верховного Совета СССР ему вручили медаль «Двадцать лет победы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». В свой адрес юбиляр услышал много приветственных речей [125, № 31].

14 марта КРП приказал флоту продать колхозам траулеры типа СРТ: «Ястреб» — хозяйству им. Ленина Олюторского района, «Камчатский комсомолец», «Коршун» — колхозу им. XXII съезда, «Муксун» — колхозу «Вперед к коммунизму» Пенжинского района, «Механик Лесовой» — колхозу им. Горького Олюторского района. «Продажу произвести в исправном техническом состоянии. Разрешить членам судоэкипажей, изъявившим желание, перейти на работу вместе с судами в рыболовецкие колхозы» [128, л. 210]. Техническая комиссия по передаче под председательством главного инженера Н. В. Филимошина заработала 23 марта [130, л. 103].

15 марта для инструктажа по правилам радиотелеграфной переписки и радиотелефонных переговоров с капитанами и другими работниками Аляскинской экспедиции, а также проверки ведения документации и состояния аппаратуры на судах в море на месяц отправился инженер отдела связи А. А. Скиндер [130, л. 68].

18 марта в 16.00 в Красном уголке управления читали лекцию «по противопожарным мероприятиям». Присутствовали капитаны судов, стоявших у «Фрезы», в ПМРП, на ПСРВ и ПЖБФ, а также все начальники отделов [130, л. 73].

22 марта зачислен на баланс УТРФ и включен в реестр действующих судов принятый 19 февраля в Николаеве командой флота БМРТ «Восход» (строительный № 937) [130, л. 94].

23 марта признан инвалидом третьей группы с пенсией в 45 руб. матрос «Кубы». 30 апреля 1965 г. во время перелива рыбы из кутка в левый карман «порывом ветра от троса грузовой стрелы отлетела окалина и засыпала глаз матросу... стоявшему на своем рабочем месте с подветренной стороны» [134, л. 4].

В связи с тридцатилетним юбилеем Тралфлота за долголетнюю и безупречную работу премиями по 200 руб. отмечены ветераны, ушедшие на пенсию [130, л. 121]:

— Петр Мартынович Макштас, первый начальник флота, ныне живший в Ленинграде;

— Василий Иванович Тропин, бывший начальник сетепошивочного цеха (Астрахань);

— Николай Семенович Колядин, бывший капитан (Владивосток);

— Георгий Яковлевич Ермошкин, бывший начальник флота (Благовещенск);

— Александр Александрович Мельдер, бывший капитан (Владивосток);

— Федор Прокопьевич Ужвенко, бывший капитан (Владивосток);

— Григорий Кузьмич Плюснин, бывший механик (Петропавловск);

— Карл Карлович Берг, бывший капитан (Ессентуки);

— Иван Дмитриевич Черных, бывший начальник отдела кадров;

— Александр Платонович Янчарук, бывший капитан, находившийся на лечении во Владивостоке.

Не забыли и вдов известных моряков, погибших при исполнении служебных обязанностей: Екатерину Александровну Закхееву, жившую в Одессе, и Екатерину Гавриловну Лесовую из Хабаровска.

24 марта в 19.56 в Аляскинском заливе во время перехода в другой район промысла на СРТ «Алупка» произошла авария главного двигателя 6НВД-48 — оборвался шатун «вследствие скрытого расслоения металла — трещины». Траулер пришлось буксировать в Петропавловск. Здесь выяснилось, что двигатель ремонту не подлежит и требует замены. Вины в выходе его из строя со стороны машинной команды не усмотрено. Общие убытки от этой аварии 30 908 руб. [134, л. 13].

25 марта за активное участие в сборе материалов по истории УТРФ премирован суммой в 170 руб. первый помощник капитана БМРТ «Опала» С. Н. Скорлыгин. Вместе и П. И. Анодой он подготовил к изданию брошюру «От Магадана до Америки» [130, л. 127].

Завершился перегон БМРТ «Сероглазка» — первого большого траулера городского колхоза им. В. И. Ленина. В состав команды входили специалисты УТРФ и члены хозяйства под командованием капитана дальнего плавания А. Д. Коломейца. Большинство моряков добросовестно относились к своим обязанностям и «не допускали случаев компрометации звания советского моряка». Правда, электрик во время стоянки судна в Порт-Саиде «забыл об ответственности, которую налагает звание советского моряка и гражданина СССР, польстился на заграничную тряпку, променяв на нее не только свою шапку, но кусок цветного металла (бронзы), принадлежащий судну». Десятерым же членам экипажа от УТРФ объявлены благодарности [132, л. 99].

29 марта, учитывая своевременное и качественное выполнение работ в объеме 19 тыс. нормо-часов силами экипажа при «сме-

шанном» ремонте с ПСРВ, морякам «Кубы» произведена доплата до 100 % должностных окладов за время с 13 ноября 1965 г. по 13 февраля 1966 г. [130, л. 130].

С «Браслава» радировали, что после очередного перегруза комсомольцы собрались, чтобы обсудить итоги и утвердить новый план работы своего бюро, заслушать членов «Комсомольского прожектора» и редколлегии. Экипаж добился больших производственных успехов на предсъездовской вахте. Суточный выпуск продукции достиг 45 т. Это был весьма высокий показатель. Всего двенадцать суток трудился «Браслав» до полного забоя, и вот пришло время очередного перегруза. С начала марта поймано 15 743 ц — это стало лучшим результатом среди всех камчатских БМРТ [125, № 38].

30 марта с «Камчадала» (капитан Л. Горохов, предсудкома В. Леляков, комсорг А. Малышкин) отрапортовали о выполнении соцобязательств в честь открытия XXIII съезда КПСС. За 42 дня добыто и сдано первым сортом 10 000 ц. «В дни работы съезда экипаж с еще большей энергией будет наращивать темпы промысла. Призываем экипажи всех судов, находящихся на промысле, отметить эти славные дни высокими показателями на добыче рыбы» [125, № 40].

5 апреля по просьбе Камчатского обкома ВЛКСМ инженер по работе с изобретателями и рационализаторами В. Д. Коваль отправился в Южно-Сахалинск для «взаимопроверки» и изучения опыта, накопленного молодыми рыбаками Сахалинрыбпрома [132, л. 16].

7 апреля в связи с установлением КРП задания по вылову 21 тыс. ц сайры УТРФ следовало с 16 июля по 30 октября закрепить для этого СРТМ № 8-414, а также два новых СРТМ № 128 и 132, ожидавшихся с завода. Для дооборудования последних и постройки для них орудий лова намеревались использовать опыт, уже полученный первым судном, а также однотипными приморскими и сахалинскими [135, л. 1].

14 апреля произведено перераспределение обязанностей между начальником УТРФ и его заместителями. Первый заместитель — Г. В. Мещеряков, заместитель начальника, он же главный инженер, — Н. В. Филимошин, заместители: В. И. Сергеев; А. А. Александров, он же начальник отдела кадров; И. Ф. Сакун, он же главный экономист. «Взаимозаменяемость: Анода — Мещеряков; Филимошин — Сергеев. При отсутствии И. Ф. Сакуна все отделы переходят в подчинение начальника управления или его замещающего. При отсутствии А. А. Александрова подчиненные ему отделы переходят в подчинение В. И. Сергеева» [132, л. 55—56].

СРТР «Коростень» в Аляскинской экспедиции подошел для сдачи рыбы к рефрижератору «Первомайск». В нескольких метрах от траулера остановился американский катер, «пассажиры которого начали перебрасывать на борт нашего судна газеты, журналы, сигареты. Газеты и журналы были все подобраны и переданы первому помощнику капитана рефрижератора "Первомайск". Команда СРТР "Коростень" вела себя достойно, но тут с борта "Первомайска" на "Коростень" спрыгнул флагманский технолог тов. П., который всю "инициативу" по обмену и переброске папирос, сигарет и других мелочей принял на себя. Глядя на него, стали подбирать и перебрасывать газеты, журналы, водку, папиросы и матросы СРТ "Коростень" тт. Н. и К.». Флагманский технолог «за недостойное поведение и нарушение правил поведения советского моряка» от должности отстранен, решено использовать его в должности рыбмастера на судах типа СРТ в местных водах. Матросы Н. и К. получили по строгому выговору и направления туда же [135, л. 54].

17 апреля на капитанском часе ОМЭ состоялся радиообмен по лучшему методу подготовки орудий лова. Выступили капитан СРТ «Полярник» Красников и тралмастер СРТ «Серпухов» Штирман, рассказавшие, как они вооружают тралы, каковы методы траления, скорость, сколько травится ваеров. Много дельных советов высказали другие капитаны и тралмастеры. Флот ОМЭ состоял из 11 траулеров. 19 и 20 апреля он почти не работал — мешал северо-западный семибалльный ветер. Вечером 20 апреля погода заметно улучшилась, но еще шла крупная зыбь. Все суда вышли на поиски. Утром 21 апреля на борт подняли первые тысячи центнеров рыбы. Ее запасы на западе Камчатки еще оценивались как большие, но уже наблюдалось снижение уловов. В это время на востоке Камчатки в районе острова Уташут находились два траулера УТРФ и несколько судов Сахалинрыбпрома. С 20 на 21 апреля СРТ «Сокол» сделал шесть тралений и поднял 800 ц крупного минтая. Этот район оказался более перспективным, к тому же он находился в два с половиной раза ближе к месту основной сдачи — Петропавловску. Поэтому встал вопрос о переходе всей флотилии к острову и постановке плавбаз в бухтах Вилючинской или Русской. Это могло незамедлительно сказаться на увеличении вылова [125, № 49].

18 апреля решением Петропавловского городского суда признаны умершими все члены экипажа затонувшего СРТ «Карага» [134, л. 123]. А 25 мая издан следующий приказ по флоту: «За период

работы с 18 января по 15 февраля 1966 г. судоэкипажем поискового СРТ "Карага" обследованы и рекомендованы промысловому флоту места скопления минтая и камбалы в районе Камчатки. Рейсовое задание, поставленное перед судоэкипажем, выполнено полностью. Приказываю выплатить судоэкипажу СРТ "Карага" премию в размере 20 % должностных окладов...» [134, л. 169]. Понятно, что деньги получили не сами моряки, а их родные.

23 апреля в минтаевой ОМЭ работали восемь траулеров, ловивших на траверзе Октябрьского комбината на глубинах 100—140 м. Погода не баловала моряков, но с начала месяца было выловлено 34 282 ц. Это превышало обычные цифры потому, что всю добычу сдавали на месте, не делая переходов в Петропавловск. Первые места в соревновании поделили СРТ «Серпухов» (капитан Железняк) и «Полярник» (Красников), взявшие соответственно 5 140 и 4 476 ц. Отличные успехи имели экипажи СРТ «Красное знамя» (Карюк), «Семипалатинск» (Семкин) [125, № 49].

25 апреля в Красном уголке управления шумело предвыборное собрание. Коллектив УТРФ выдвинул кандидатами в депутаты Верховного Совета СССР самого председателя Совета Министров СССР А. Н. Косыгина и своего коллегу — капитана-директора Н. В. Сотникова. Выборы намечены на 12 июня. Обсуждать, годится ли в депутаты советского «парламента» действующий предсовмина, в то время принято не было. А вот про Николая Владимировича отметили, что он, уже являясь депутатом, с честью оправдывает оказанное ему доверие, отдает все свои силы не только промыслу, но и делу служения советскому народу, делу борьбы за построение коммунизма. Обе кандидатуры единодушно поддержаны всеми присутствовавшими [125, № 50].

26 апреля межрейсовая гостиница УТРФ отнесена к четвертому разряду. Установлена плата за номера: для моряков УТРФ двухместный — 75, трехместный — 70, четырехместный — 70 коп. в сутки, но со «скидкой на неблагоустройство» — 60 коп. Для прочих клиентов вводилась «набавка для Крайнего Севера» в размере 20 коп. [135, л. 71].

27 апреля премиями по 100 руб. поощрены начальник радиостанции БМРТ «Узбекистан» Ю. А. Егоров и электрорадионавигатор А. И. Глущенко. С постановкой судна в плановый ремонт на ПСРВ они приняли на себя все ремонтные работы по радиочасти и отлично провели их, причем заметно перевыполнив действующие нормы. Кроме того, за время предыдущей эксплуатации судна на верфь с него не сдавался ни один прибор [132, л. 115].

28 апреля во Владивосток для оформления команды плавбазы «Чукотка» перед отправкой на «внешний» ремонт — в Японию выехал заместитель начальника УТРФ по кадрам А. А. Александров [132, л. 106].

2 мая ночью шторм нанес значительные повреждения корпусам ТХС «Тиличики», СРТМ № 8-410 и теплоходу «Завойко», стоявшим в ремонте на ПСРМЗ. В результате они на длительное время вышли из эксплуатации [135, л. 89].

На БМРТ «Куба» в 01.28 при набрасывании правого переходного конца на направляющий ролик тридцатидвухлетний матрос, работавший у правой траловой доски, нагнулся за ним и в момент качки упал за борт. Он плохо держался на воде, не сумел воспользоваться брошенным ему спасательным кругом и утонул [133, л. 50].

3 мая «Фрезе» приказано к 20 июня подготовить площадку для ремонта траловых досок, оборудовав ее стеллажами, узкоколейной дорогой и электрокраном. Для оценки степени деформации досок и последующей их отбраковки заводу следовало подготовить необходимые шаблоны и кондукторы, наладить вместе с отделом снабжения прием досок и определять, куда их направлять: в ремонт или в металлолом. Это решал представитель отдела на борту судна. Затем тралмастер сдавал доски на завод, выдававший ему соответствующий документ [131, л. 6].

6 мая признана удовлетворительной работа экипажа СРТ «Кекурный» (капитан Тихонов), добывавшего камбалу в Беринговом море с 7 января по 25 апреля. Себестоимость продукции за рейс снижена на 40,5 тыс. руб., в том числе на 3,7 тыс. — по орудиям лова, 5,7 тыс. — по топливу и 23,2 тыс. — по текущему ремонту. 25 января на винт намотался джильсон, судно простояло пять суток. Поймано 16 501 ц при 11 224 плановых [134, л. 18].

10 мая началась организация сельдяной ОМЭ. Ее срок — с 1 июля по 10 ноября. Для выяснения складывающейся в Охотском море промысловой обстановки решено с 15 по 20 июня направить туда пять СРТ с оперативным заданием по вылову 10 тыс. ц, с 20 по 30 июня — еще шесть судов. В июле в море уходили 30, с 7 августа — 34 СРТ [134, л. 69].

12 мая заработала комиссия по передаче СРТР «Козыревск» колхозу «Ударник» из Карагинского района [134, л. 72].

13 мая премирован экипаж поискового СРТМ № 8-410. Судно обследовало и рекомендовало флоту новые места скоплений окуня в районе залива Королевы Шарлотты, в районе пролива Хуан де

Фука. В результате этого промысловики выполнили план добычи на 114 %, взяв 410,6 тыс. ц [134, л. 78].

14 мая на СРТ «Камчатская правда», промышлявшем в Охотском море, произошел несчастный случай, в результате которого погиб матрос. Его тело отправлено для погребения в Хабаровск [134, л. 97]. «Подменял на турачке траловой лебедки матроса, отставшего от рейса и, не имея должных практических навыков, в 15.12 при постановке трала, когда начали брать ваера на стопоры, рукой в рукавице попал под трос на турачке. Услышав крик матроса, тралмастер пытался контроллером остановить лебедку. Одновременно из рулевой рубки пытался аварийным выключателем остановить лебедку капитан, но лебедка продолжала работать до тех пор, пока скоба мессенджера не уперлась в клюз фальшборта. Матрос... получил тяжелые повреждения и, не приходя в сознание, скончался» [131, л. 68].

17 мая установлена инвалидность третьей группы «с потерей 50 % профессиональной трудоспособности» бывшему помощнику тралмастера СРТ «Калыгирь», который 24 января 1964 г. получил сотрясение мозга и перелом височной кости, сорвавшись со штаг-карнака при производстве такелажных работ [134, л. 98].

23 мая принятый 28 марта в Николаеве БМРТ «Трудовые резервы» (строительный № 940) передан на баланс УТРФ [135, л. 240].

29 мая в Петропавловске заработала комиссия по приему БМРТ «Трудовые резервы», приведенного из Николаевска перегонной командой. В этот же день пришел еще один большой траулер — «Восход» [131, л. 14; 135, л. 210].

1 июня установлены новые месячные должностные оклады «первого пояса» капитанам-наставникам и механикам-наставникам в размере 170 руб. [137, л. 10].

7 июня началось внедрение единых норм времени на судоремонтные работы, разработанных Ленинградским институтом «Гипрорыбфлот». Ожидалось, что это существенно повысит производительность труда [137, л. 17].

11 июня решением научно-технического совета флота старший механик СРТР «Кременчуг» Николай Владимирович Дзюбенко освобожден от основной работы с сохранением среднего заработка для участия в доработке конструкции предложенного им окуне-разделочного станка [138, л. 45].

19 июня проходную СРЗ «Фреза» украсил плакат: «Поздравляем Владимира Васякина и Василия Руденко с присвоением звания мастера спорта СССР!» Вся спортивная, да и не только, Камчатка

знала тяжелоатлета Руденко. В конце прошлого года на соревнованиях по троеборью на первенство города он набрал 415 кг — мастерскую норму. А слесарь Васякин давно увлекался лыжным спортом, норматив на звание мастера спорта он выполнил на недавних гонках, прошедших в Свердловске [125, № 73].

20 июня зачислен на баланс УТРФ прибывший из Калининграда морской буксир № 6121 [137, л. 14].

30 июня в состав флота принят построенный в Хабаровске СРТМ № 8-450 [139, л. 25].

7 июля издан указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Социалистического Труда работникам рыбной промышленности и рыбакам-колхозникам. За выдающие успехи, достигнутые при выполнении заданий семилетнего плана по добыче рыбы и производству рыбной продукции, его присвоили капитану-директору БМРТ «Узбекистан» Георгию Васильевичу Мещерякову. Всего же высшей степени трудового отличия страны этим указом удостоены десять советских рыбаков [140, № 161].

12 июля организована аттестация рыбных мастеров-«практиков», не имевших удостоверений на право работы. Им выдавалось разрешение на занятие должности мастера на год. Аттестацию проводили В. А. Молчанов, исполняющий обязанности начальника отдела обработки, Л. Е. Гершенович, начальник отдела техники безопасности, Р. А. Лантухова, инженер отдела обработки [137, л. 44].

18 июля решено издать сборник приказов по УТРФ. «За истекшие годы семилетки промысловый флот пополнился новыми судами и качественно изменился. Пополнение флота судами из новостроя будет происходить и в текущей пятилетке. В связи с ростом флота на суда пришли и будут приходить, новые работники командного состава. Практика работы показала, что отсутствие на судах у комсостава многих руководящих документов отрицательно влияет на производственную деятельность экипажей». Вот в связи с этим и возникла необходимость отобрать наиболее важные материалы, не утратившие значения, и издать их в виде сборника для распространения на судах. Этим предстояло заняться комиссией под началом главного экономиста И. Ф. Сакуна [137, л. 77].

19 июля штурманскому составу БМРТ предписано начать внедрение хозрасчета и учета выполнения плана по типу Мурманского тралфлота. Для этого следовало учитывать технико-экономические показатели траулеров, «мобилизовав весь личный состав на использование имеющихся резервов по увеличению вылова рыбы, повышению качества и снижения себестоимости продукции».

Отныне на всех БМРТ вводилась единая форма формуляра технико-экономических показателей. Их бланки в количестве 200 шт. заказаны в областной типографии [137, л. 81].

Экипаж СРТР «Лещ» первым среди промысловиков Аляскинской экспедиции выполнил годовое задание — 16 000 ц. Воодушевленные ссобственными успехами рыбаки пообещали во втором году пятилетки дать трехлетний план [125, № 87].

21 июля из Николаева прибыл БМРТ «XV съезд ВЛКСМ», укомплектованный перегонной командой [137, л. 92, 94].

26 июля начальнику ПМРП А. И. Серге приказано произвести в бухте Русской прокладку от водоразборной плотины на левом рукаве ручья Удалого до парохода «Рылеев» линии из стальных цельнотянутых труб взамен ранее установленных сварных, которые, как показала практика, для местных условий не годились. Новый трубопровод следовало уложить на опорные подушки, построенные по проекту Гипрорыбпрома, старый пароход «Рылеев» укрепить дополнительными бриделями. Силами завода «Фреза» требовалось установить радиостанцию РТ-20 для связи с судами [137, л. 121—123].

27 июля для приемки от завода им. Носенко БМРТ «Петр Носенко» (строительный № 948) назначена комиссия от КРП под председательством капитана-директора В. В. Пыжьянова [141, л. 126].

28 июля от ВРХФ принято ТРС «Медведица» [139, л. 57].

29 июля БМРТ «Трудовые резервы» поставлен на экспериментальные работы по испытанию разноглубинных тралов [137, л. 126].

1 августа началось комплектование команды для перегона на Камчатку из Николаева строящегося БМРТ «Борис Горинский» (заводской № 950). Судно зачислено на баланс 31 августа [139, л. 71].

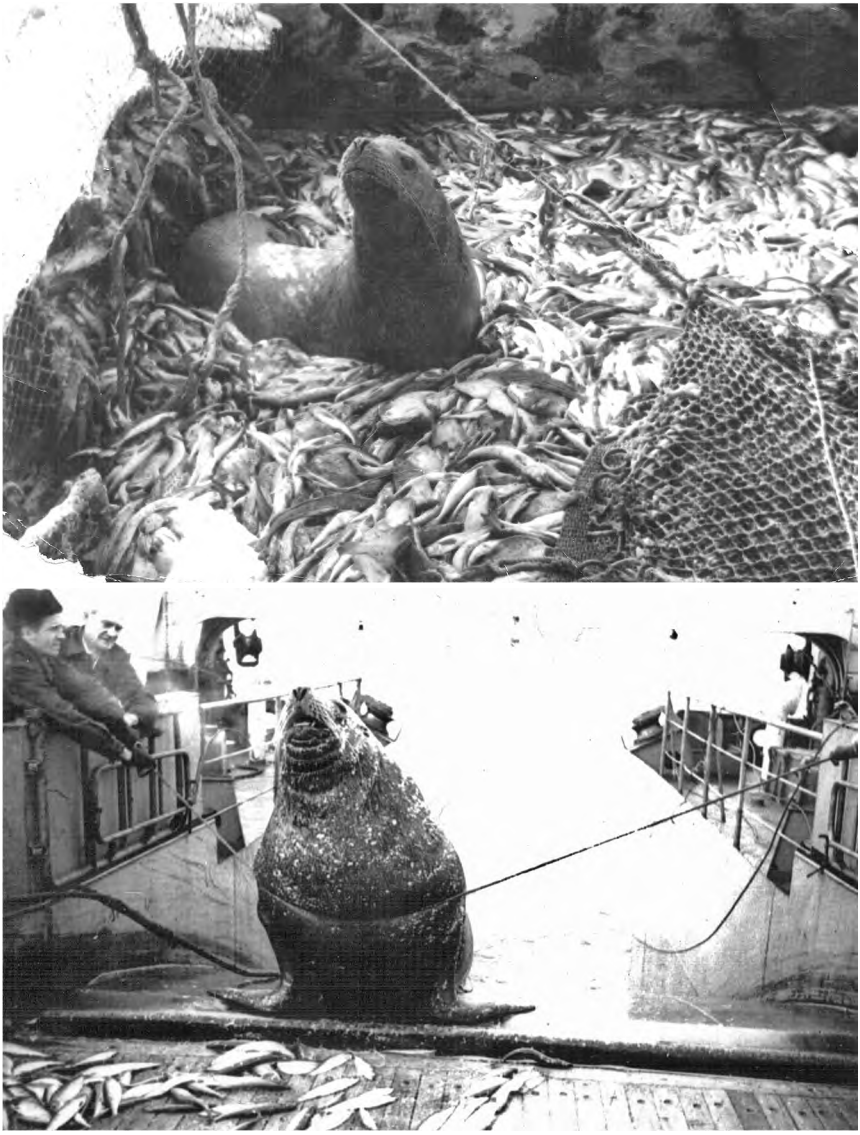
«В связи с производственной необходимостью» навигационная камера УТРФ выведена из флотского подчинения и передана в состав ПМРП [137, л. 108].

3 августа КРП передал на баланс УТРФ принятый 30 июля в Хабаровске СРТМ № 8-450 (строительный № 128) [141, л. 138].

4 августа на СРТ «Крузенштерн» во время швартовки к рефрижератору «Волчанск» лопнуло бревно, за которое ввиду отсутствия левых носовых кнехтов был заведен швартовый трос. В это время неожиданно из-за носовой тамбучины вышел двадцатидевятилетний повар, который был травмирован проводником из каната «Геркулес» диаметром 20 мм, прикрепленным к гаше швартового конца. Спустя два часа он скончался, не приходя в сознание, на рефрижераторе «Волчанск» [133, л. 51].

Плавбаза «Ламут»

БМРТ швартуется к «Ламуту» (из собрания Ю. Н. Коваленко)



Незваные гости на «Браславе» (из собрания Ю. Н. Коваленко)

5 августа за участие в подготовке брошюры, посвященной 30-летию УТРФ («От Магадана до Америки»), поощрены работники редакции многотиражки «За высокие уловы» Г. Д. Иноземцев и В. М. Иваницкий. Оба получили премии в 150 и 50 руб. соответственно [139, л. 19].

8 августа утверждены новые временные нормы расхода топлива для парохода «Эскимос». В 1958 г. это транспортное судно переоборудовали под плавбазу. На нем установили новые пароди-намо и различные насосы, мощность которых была в три-четыре раза больше прежних, развернули минтаевый и сельдевой цехи, провели дополнительное отопление служебных отсеков полубака и жилых помещений. Все это увеличило потребности в топливе. Теперь на ходу расход условного топлива в сутки не должен был превышать 27,4, на стоянке с грузовыми операциями — 12,9, а без них — 6,8 т [139, л. 35].

11 августа в столовой плавбазы «Орочон» прошло собрание, обсуждавшее указ Президиума Верховного Совета СССР «Об усилении борьбы с нарушителями общественного порядка». Сотрудник уголовного розыска познакомил моряков с документом, рассказал о случаях пьянства и хулиганства среди тралфлотовцев. Выступившие одобрили справедливые меры, намеченные партией и правительством, внесли конкретные предложения по претворению указа в жизнь. Моряки призвали всех включиться в борьбу с нарушителями общественного спокойствия и создать выпивохам и хулиганам «нетерпимые условия» [125, № 97].

31 августа флоту передан новый БМРТ «Борис Горинский» [141, л. 219].

1 сентября в Охотском море разразился жестокий шторм, уничтоживший дрифтерные порядки 17 траулеров. Имевшийся в экспедиции запас промснаряжения не позволил полностью восполнить потери, и до прихода снабжения эти суда всю первую декаду месяца выставляли не более 50 сетей. Гибель порядков привела к уменьшению вылова сельди [142, л. 79].

10 сентября в связи с положительными результатами испытаний окунеразделочного станка и необходимостью его опробывания на промысле решено сделать это на БМРТ «Куба». В штат судна в качестве дублера старшего механика зачислен его автор Н. В. Дзюбенко. Для проведения испытаний назначена комиссия под руководством начальника технического отдела В. А. Климова [143, л. 46].

15 сентября в нарушение правил техники безопасности матрос плавбазы «Ламут» бросил на борт СРТ «Синарск» бочку. При этом

был тяжело травмирован «в голову» матрос траулера. Ему оказали медицинскую помощь и отправили в больницу в Магадан [136, л. 83].

18 сентября во время стоянки БМРТ «Опала» у причала городского холодильника вышел из строя паровой котел КВС-30ПА № 1. В 17.30 на судне стал ощущаться запах гари, шедший из котельного отделения. Сыграли пожарную тревогу. «Вахтенным машинного отделения было обнаружено, что пузырится краска и коробится обшивка котла № 1, в связи с чем были приняты противопожарные меры по вспыхнувшей краске на наружной обшивке котла». При тушении найдено, что в топке и газоходах бушует пламя, действует топливный насос, секущие клапаны к форсункам закрыты не полностью, работает вентилятор котельного отделения. Остановив насос, закрыв клапаны и выключив вентилятор, четвертый механик погасил горящий котел с помощью огнетушителя и пожарного насоса. При вскрытии котла обнаружилось, что все его трубы выгорели или деформировались, и агрегат полностью вышел из строя. Убыток — 4 526 руб. Дело отправилось в следственные органы [136, л. 73]. Исходя из заключения ДГРФИ об этой аварии, 14 ноября всем старшим механикам БМРТ, плавбаз и пароходов еще раз запрещено сжигать в котлах дизельное топливо и использовать только мазут марки М-20 «под персональную ответственность» [136, л. 39].

Капитан СРТ «Кротон» К. А. Числов перешел на отстающий «Кошегочек». Экипаж этого судна хорошо поработал на минтае, а вот на селедке дело у него не заладилось. Советы и наставления по радио не помогали — капитан вышел на сельдь впервые. Вот и принял прославленный «сельдевик» Числов судно под команду, а прежний капитан остался у него за старпома, и без обид — у такого мастера было чему поучиться. А старпома «Кротона» П. Тимченко назначили его капитаном [125, № 114].

20 сентября «за хорошую работу на производстве и активное участие в общественной жизни коллектива флота» премированы футболисты команды «Тралфлотовец», завоевавшие в этом году первенство области и кубок спортивного общества «Спартак». В их числе моторист подменной команды А. С. Дмитриев, электрик СРЗ «Фреза» Г. В. Петрушин, боцман подменной команды В. Ш. Шестозуб, инструктор физкультуры Н. С. Решимов и другие [138, л. 83].

25 сентября на борту «Браслава» состоялось торжественное собрание, посвященное пятилетию с момента постройки судна, первенца камчатского большого океанского флота. 12 декабря 1961 г.

судно было принято от перегонной команды, и вскоре капитан-директор Н. В. Сотников повел его в первый рейс в район острова Св. Матвея в Беринговом море. Всего с 1962 г. на борт траулера было поднято 385 тыс. ц улова [125, № 114].

27 сентября разжалован в третьи второй механик «Опалы». Во время профилактики поршневой группы главного двигателя 8ДР 43/61 из-за нарушения правил технической эксплуатации и халатного отношения к своим обязанностям механика и моториста была сломана втулка пятого цилиндра. Механик не осмотрел детали движения и картер двигателя, где на гайке мотылевого подшипника находился торцевой ключ, оставленный мотористом, дал команду проворачивать машину. Этот случай за время его работы на «Опале» был уже третьим. В прошлом году также была сломана цилиндровая втулка, а в 1964 г. — погнуты мотылевые болты. Простой судна для замены втулки составил 12 часов, общие убытки — 3 987 руб. 50 коп. [138, л. 90].

30 сентября зачислен на баланс СРТМ № 8-454 пр. 502 (заводской № 132), построенный в Хабаровске [143, л. 17].

4 октября первый заместитель начальника УТРФ Г. В. Мещеряков командирован в Калининград и Клайпеду для знакомства с опытом работы добывающего и обрабатывающего флотов западных бассейнов СССР [143, л. 3].

13 октября главный инженер УТРФ своим распоряжением обязал капитанов и старших механиков БМРТ при ходе с тралом развивать частоту вращения главного двигателя не ниже 200 об/мин. Это сделано в результате наблюдения за машиной «Ительмена», показавшего, «что наиболее благоприятными для нормальной работы двигателя являются 200 об/мин при состоянии моря до пяти баллов. Работа на тралении при состоянии моря до восьми баллов производилась при 200 об/мин. Обороты двигателя всегда поддерживались постоянными. Изменение скорости производилось путем изменения показаний выносного указателя шага» [143, л. 22].

14 октября объявлен выговор капитану СРТ «Крузенштерн», грубо нарушившему правила радиотелефонных переговоров во время проведения капитанского часа. Он «вел себя в эфире развязано, допускал ненужные выражения и слова, вследствие чего начальником связи экспедиции Дальрыбы лишен права ведения радиотелефонных переговоров сроком на два месяца» [143, л. 27].

17 октября, «отмечая высокие производственные показатели экипажей промысловых судов, в течение пяти лет досрочно перевыполнявших государственные планы по добыче рыбы и завое-

вавших право в пятый раз участвовать в слете передовиков рыбной промышленности и рыболовецких колхозов Камчатки», ценным подарком — магнитофоном «Тембр» — награжден экипаж «Германа Титова» [143, л. 4].

20 октября принят от перегонной команды новый БМРТ «Петр Овчинников» [141, л. 59].

1 ноября по случаю наступающей 49-й годовщины революции поощрен ряд работников. «Праздник Великого Октября в этом году проходит в условиях большого трудового и политического подъема, вызванного историческими решениями XXIII съезда КПСС, величественными задачами нового пятилетнего плана, подготовкой к 50-летию советской власти». Почетные грамоты получили Иван Иванович Жучаев, тралмастер БМРТ «Куба»; Федор Герасимович Сметанкин, рыбмастер «Кубы» и Бронислав Филиппович Кузин, капитан-директор этого судна; Вадим Васильевич Сафонов, матрос-обработчик БМРТ «Ительмен»; Виталий Григорьевич Новик, третий помощника капитана СРТ «Крутогорово»; Газик Кабулатович Бекоев, моторист БМРТ «Ительмен»; Максим Дмитриевич Винтайкин, матрос 1-го класса СРТ «Камчатская правда» и другие. Благодарности объявлены Юрию Анатольевичу Тихомирову, второму помощнику капитана СРТ «Кошегочек» и Эрику Викентьевичу Зайгумсу, третьему механику этого же траулера; Валентину Ивановичу Сандолу, матросу СРТ «Крутогорово»; Ивану Федоровичу Панову, рыбмастеру СРТ «Портовик» и прочим передовикам флота [136, л. 16—17].

5 ноября решено создать при УТРФ военно-учебный пункт Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Это делалось в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 июля 1964 г. «О мерах дальнейшего улучшении подготовки молодежи допризывного и призывного возрастов к службе в Вооруженных Силах СССР». Занятия проводились один раз в неделю с 15 до 17 часов в кабинете военно-морской подготовки [136, л. 102].

15 ноября по приказу Дальрыбы БМРТ «Борис Горинский» решено направить в опытно-поисковую экспедицию в восточную часть Тихого океана к побережью Мексики сроком с 27 ноября 1966 г. по 18 мая 1967 г. Судно завершало ремонт, для него готовили снасти для лова скумбрии, ставриды, сардины, анчоуса, сайры, окуня и других ценных пород рыб в донном и разноглубинном вариантах. Отдел снабжения заготавливал снабжение на рейс продолжительностью 170 суток, в частности, продовольствие из

расчета бесплатного питания в 44 руб. 57 коп. в месяц на одного члена экипажа. Кроме того, при плавании в тропической зоне (от 23,5° с. ш. до 23,5° ю. ш.) морякам полагалось сухое виноградное вино из расчета 200 граммов на человека в сутки [136, л. 52].

16 ноября начался смотр-месячник состояния использования техники промышленного рыболовства для «дальнейшего совершенствования и внедрения прогрессивных способов и орудий лова». Этим занималась комиссия под руководством Е. Г. Орла. Проведение смотров оформлялось приказом по судам и рыбозаводу «Океанский». Обобщенные материалы предлагалось представить в комиссию до 15 декабря [136, л. 66—67].

Главным бухгалтером УТРФ назначен И. М. Ходов [136, л. 69].

18 ноября на всесоюзное совещание по технике промышленного рыболовства в Калининград на десять суток откомандированы заместитель начальник отдела добычи Ю. А. Тужилов, старший инженер отдела НОТ А. А. Михедов и капитан СРТ «Каюм» А. М. Рафайлович [136, л. 55].

19 ноября отмечено, что на близнецовом промысле сельди у судов СРТ-300 наблюдается перегрузка главных двигателей, «и по этой причине выходят из строя поршни». Для выявления оптимальных режимов работы машин в Олюторскую экспедицию отправлен старший инженер-теплотехник А. М. Козак. В течение месяца ему следовало провести всесторонние испытания энергетических установок траулеров [136, л. 73].

20 ноября стало известно о кончине на промысле 36-летнего капитана-директора БМРТ «Куба» Владимира Михайловича Лисицына. 21-го числа для организации его похорон назначена комиссия под председательством Г. И. Мещерякова [136, л. 75]. Похоронили прославленного рыбака на Халактырском кладбище. Спустя годы, 7 февраля 1971 г., на Камчатке был учрежден «Приз капитана Лисицына», которым награждался экипаж, добившийся наилучших годовых результатов, внедрявший передовой опыт, работавший без аварий, экономично и бережливо. «Непременным условием является выполнение социалистических обязательств». Вместе с призом экипажу вручались памятное свидетельство и премия в 5 тыс. руб. Капитану-директору судна-победителя предоставлялся ряд льгот (например, квартира вне очереди). Первый приз в апреле 1973 г. присужден экипажу БМРТ Управления океанического рыболовства «Кушка».

22 ноября по случаю 55-летия со дня рождения и безупречной работы в УТРФ в течение тридцати пяти лет групповой

механик МСС А. Е. Мамонтов награжден почетной грамотой, объявлением благодарности и ценным подарком стоимостью 90 руб. «Приобретение подарка поручить групповому электромеханику В. М. Затолоке» [136, л. 68].

24 ноября решено осуществить до 1 апреля 1967 г. переход на порейсовое планирование работы добывающих, обрабатывающих и поисковых судов и порейсовое же начисление зарплаты их экипажам. Отходящие в море суда следовало снабжать за двое суток до выхода рейсовыми планами-заданиями, без них не отправлять. После прибытия бухгалтерия должна начислять зарплату в срок: для БМРТ — в течение трех с половиной, для СРТР — полутора, для плавбаз — четырех суток [136, л. 72].

25 ноября в составе механико-судовой службы создана теплотехническая лаборатория в составе: начальника (оклад 135 руб.), старшего инженера-химика (100 руб.) и двух лаборантов (по 60 руб.) [136, л. 107].

29 ноября в 17.48 во время перехода из района промысла в Петропавловск для профилактического ремонта на БМРТ «Трудовые резервы» появилась вибрация корпуса, выросли с 235 до 250 обороты главного двигателя. Тотчас же сбавили частоту вращения до 180 оборотов, проверили валовую линию, перекладку лопастей. Замечаний не обнаружили, но предположили, что потеряна лопасть. Судно шло в порт с дефектом винта в течение почти 22 часов. В 15.17 ноября главный двигатель пришлось остановить из-за резкого увеличения поступления воды с примесью бронзовой пыли через сальник дейдвуда. 2 декабря БМРТ взял на буксир дизель-электроход «Ярославль». 14 декабря оба прибыли в порт. В доке выяснилось, что одна лопасть обломана, вторая согнута. При дальнейшей разборке гребного устройства обнаружилось, что набор носовой дейдвудной втулки имеет диаметральные сквозные трещины. Причиной поломки лопастей стал заводской дефект. Его устранение заняло свыше двадцати суток и обошлось в очень приличную сумму — 156 478 руб. [145, л. 64].

30 ноября выяснилось, что больше всех из БМРТ в ноябре выловил экипаж «Кубы» (теперь судном командовал капитан-директор Б. Ф. Кузин) — 13 805 ц. Рыбаки «Кубы» вслед за своими товарищами с «Ительмена» и «Хингана» перешли рубеж 100 000 ц. До выполнения годового плана им осталось добыть около 5 тыс. ц [140, № 282].

1 декабря на судах и предприятиях начался общественный смотр повышения культуры производства, улучшения условий труда

и санитарно-бытового обслуживания. Он шел до 1 марта 1967 г. Создавались смотровые комиссии с участием инженерно-технических работников, представителей судовых и местных комитетов профсоюза, врачей и передовиков производства. Они выявляли недостатки в содержании рабочих мест, давали свои предложения по их улучшению [146, л. 77].

2 декабря в связи с 55-летием со дня рождения, а также «учитывая долголетнюю и безупречную работу на нашем предприятии в течение тридцати пяти лет», награжден почетной грамотой и ценным подарком — магнитофоном «Яуза-5» — флагманский механик промысловой флотилии УТРФ Александр Александрович Черняев [146, л. 9].

5 декабря на плавбазе «Ламут» в далекой северной бухте Лаврова торжественно отмечали всенародный праздник — День Конституции. Редколлегия стенной газеты «Вымпел» порадовала читателей специальным выпуском. Свое стихотворение здесь опубликовал матрос-обработчик Рыков, заметку «Молодым везде у нас дорога» написала дневальная Устюжанина. По радиотрансляции прозвучала беседа о конституции, а вечером прошло торжественное собрание, с докладом на котором выступил член партбюро, заведующий библиотекой В. Я. Андреев. После торжественной части начались игры, танцы, аттракционы. Отличную программу номеров оригинального жанра показал товарищам электросварщик Смолин. Веселились до поздней ночи [125, № 146].

6 декабря организована техническая комиссия под председательством начальника механико-судовой службы А. И. Харичкина. Ей предстояло разобраться с причинами аварии на плавбазе «Советская Камчатка». Ее старший механик заявил, что паровые котлы имеют деформацию изоляции носовых топочных экранов, и их дальнейшая эксплуатация может привести к выходу из строя. Плавбазу отозвали в Петропавловск [146, л. 21].

7 декабря в большом зале Дома политического просвещения (на ул. Советской, 69) заседала XIII общефлотская профсоюзная конференция. С отчетным докладом базкома выступил его председатель А. И. Зайцев. Делегаты услышали и отчет ревизионной комиссии, озвученный Л. И. Лобченко. Обсуждение, как обычно, было бурным, но полезным. Избран новый состав базкома [125, № 146].

8 декабря в ПМРП звуками оркестра встречен БМРТ «Николай Островский». Его очередной рейс был необычным и трудным: впервые ловили окуня и хека в дальнем районе. Но рыбаки сумели

быстро приспособиться к особенностям новых широт. Под руководством капитана-директора П. А. Рязанова они добились замечательных результатов: при годовом плане 85 200 взяли на борт 90 358 ц. Коллективу судна вручена почетная грамота от имени управления, парткома и базкома флота [125, № 147].

11 декабря для участия в комиссии по испытанию очередного нового БМРТ (заводской № 956) в Николаев выехал инженер второго отдела Г. К. Павлов [146, л. 60].

20 декабря началась экономическая учеба руководящего состава, инженерно-технических работников и служащих аппарата управления флота «в свете выполнения решений XXIII съезда КПСС». Занятия проходили дважды в месяц по два часа в Красном уголке управления. «Всем слушателям на занятия являться без особых извещений и напоминаний» [146, л. 106].

26 декабря началась переаттестация траловых и рыбных мастеров-практиков. В основу переаттестации положено обязательное условие: повышение их квалификации «по заочной системе» через ПКМРПТ или УКК. «От заочного обучения могут быть освобождены практики по возрасту и состоянию здоровья, которые работают на флоте не менее пяти лет и имеют положительные результаты по добыче и обработке рыбы». Возглавил аттестационную комиссию заместитель начальника отдела добычи Юрий Александрович Тужилов [146, л. 133].

28 декабря на СРТ «Кедровый» в душевой было найдено тело матроса со следами ожогов на руке и теле [146, л. 144]. Для расследования этого чрезвычайного происшествия создана комиссия под председательством Н. В. Филимошина. Она выяснила, что моряк обварился паром, пытаясь нагреть им воду, чтобы помыться.

30 декабря списан с баланса СРТ «Карага» «в связи с его гибелью, исключив его из реестра действующего флота по состоянию на 1 января 1967 г.» [146, л. 156].

Выплачена премия экипажу ТХС «Орион» в размере 40 % заработка, начисленного по сдельным расценкам за рыбу. Моряки за время работы в сельдяной ОМЭ с 9 августа по 23 октября свою норму — план выпуска баночной сельди — выполнили на 193,3 %. Вместо 30 000 они приготовили 58 000 банок [146, л. 158].

По состоянию на 31 декабря 1966 г. в УТРФ имелись:

— промысловый флот из 86 судов, из них 12 БМРТ, 23 СРТР, 44 СРТ, шесть СРТМ и один СРТР-540. Кроме них на балансе уже числились БМРТ «Алексей Махалин» и СРТМ № 803, совершавшие

переход на Камчатку с заводов-строителей, а также старый траулер «Кишинев», использовавшийся как отопитель в порту;

— рыбообрабатывающий флот из пяти плавбаз, из них три имели охлаждаемые трюмы;

— транспортный флот из 47 единиц, в том числе семь пароходов, четыре танкера, восемь рефрижераторов, пять ТХС, 15 теплоходов, шесть морских буксиров, пассажирский теплоход и несамоходный лихтер;

— СРЗ «Фреза» с одноименной плавмастерской и еще одной, № 1117, береговыми цехами и заводоуправлением в ПМРП;

— рыбозавод «Океанский»;

— ПМРП;

— Владивостокское морское агентство;

— жилищно-коммунальный отдел.

Все перечисленные предприятия имели самостоятельные балансы и счета в Госбанке, а все суда находились на балансе управления [142, л. 199—200].

Имелось еще и ремонтно-строительное управление (РСУ), созданное в прошлом году. Его деятельность вызывала нарекания. Управление организовали для того, чтобы ускорить и улучшить возведение различных сооружений и ремонта зданий, рассчитывали, что это позволит сократить сроки ремонта, повысит его качество и снизит себестоимость. Но все это пока не получалось. «Руководство РСУ не считает деньги, работы выполняет любой ценой, стоимость возросла, качество низкое. Нет контроля расходования ремонтных материалов по нормам». При наличии 22 управленцев из общего числа 170 сотрудников трудовая и исполнительская дисциплина была низка. За год нерадивые строители прогуляли 777 дней, то есть по 4,6 дня на каждого работающего. Медицинский вытрезвитель «посетили», понятно, что не добровольно, 14 чел. Итогом всего этого стало невыполнение установленного задания [142, л. 22].

За год флот пополнился пятью БМРТ и тремя СРТМ, в то же время колхозникам продали пять старых СРТ-300. Остро ощущался недостаток плавбаз. Имевшиеся брали «калянусную» сельдь и обеспечивали выпуск из нее качественной малосольной продукции, в то время как плавбазы ВРХФ от такого сырца отказывались.

В конце 1966 г. в УТРФ трудились 9 053 чел., в том числе 5 923 моряков, из них 2 111 командиров. За год численность работавших выросла на 561 чел. Специалистов с высшим и средним образованием имелось 1 350 чел., или 15 % к общему составу.

За год на «большую работу» выдвинуто 270 чел. из числа комсостава, среди них капитаны-директоры БМРТ «Восход» А. Ф. Мердов и «Трудовые резервы» В. К. Косолапов, «XV съезд ВЛКСМ» М. И. Дектярев. Капитаном СРТМ № 8-454 стал В. А. Заварин, СРТ «Кит» — Н. П. Гостев. Стармехом «Восхода» назначен К. К. Печенкин, «Бориса Горинского» — А. К. Янов, СРТМ № 8-454 — М. Я. Яковлев, СРТ «Серпухов» — Э. Н. Броцкий. За счет «выдвиженцев» укомплектовали пять новых БМРТ и два СРТМ. «О хорошем подборе кадров свидетельствует слаженная работа экипажей этих судов».

Текучесть людей оставалась высокой (20,1 %). За год приняты 2 569, уволен 1 951 чел. Основные причины ухода с флота: разница в оплате сдаваемой рыбы гословом и колхозами, «поэтому рыбаки с большим стажем работы в УТРФ увольняются и уходят в колхозную систему». Вторая и уже привычная — отсутствие жилья. В его ожидании томились 2 500 семей. Молодежь в течение трех лет не имела возможности, да и надежды его получить, а по их истечении она уже не являлась «молспецами» и перемещалась в бесконечную общую очередь [142, л. 161—162].

При плане вылова на 1966 г. 2 667 000 взято 2 603 294 ц, то есть лишь 97,6 %. Продолжилось освоение новых объектов лова. Главным из них стал серебристый хек, впервые добывавшийся в Ванкуверо-Орегонском районе. Два СРТМ успешно брали сайру у Южных Курил. Продолжался промысел минтая в Охотском море, сельди в Охотско-Магаданском районе и Олюторском заливе, камбалы в Бристольском и окуня в Аляскинском заливах. Ввиду сокращения запасов окуня у ближних Алеутских и Командорских островов добыча здесь прекратилась. В 1966 г. продолжалось успешное освоение разноглубинного лова, близнецовый применялся не только на сельди, но и на хеке, а также на других породах. На добыче хека СРТР освоили новый разноглубинный трал, внедрили более прогрессивные методы вооружения уже привычных, обеспечив их большее вертикальное раскрытие и возможность поднимать над грунтом.

По биологическим особенностям хек относился к быстро портящейся рыбе с нежной консистенцией. Его для сохранения следовало транспортировать только охлажденным, иначе через 6—7 часов он превращался в нестандартную непищевую рыбу. СРТР имели маломощные рефустановки, льдом они не снабжались, поэтому охладить улов в трюмах не удавалось. «Экипажи были вынуждены

возить рыбу на палубе, поливая ее забортной водой. Но, учитывая, что забортная вода имела высокую температуру, практически никакого охлаждения не достигалось, а рыба, укрытая от солнцепека брезентами, наоборот, прела».

За последние годы качество парной рыбы, сдаваемой СРТ и СРТР, значительно повысилось. Но в 1966 г., впервые за пятилетку, УТРФ его не выдержало. Главной причиной этого называлась «неправильная со стороны управления Дальрыбы организация промысла новой породы рыбы — тихоокеанского хека». Линии на рефрижераторах ВРХФ не были приспособлены для качественной обработки этого нежного сырца. «Руководство рефрижераторов в основном принимало хек вторым сортом, даже живую рыбу».

Начальник экспедиции А. М. Арестов указывал по этому поводу: «Из-за большой влажности морозильщики вынуждены были часто дефростировать морозильные камеры. Ощущался недостаток холода на всех морозильщиках, так как при проектировке за основу брались более низкие температуры воздуха и забортной воды. По этой причине все морозильные суда были вынуждены нарушать технологию морозки и хранения хека. Вместо температуры −18 °С в теле, хек замораживался и хранился с температурой от −8 до −12 °С в теле, что заставляло их перестраховываться и не допускать приема хека от рыбаков первыми сортами» [147, л. 16, 50].

При обработке хека на собственном БМРТ «Трудовые резервы» (капитан-директор В. К. Косолапов) были допущены нарушения технологии: не производилась глазировка блоков, не применялись прокладки между блоками при тарировке их в ящик. Приморское краевое управление Государственной инспекции по качеству забраковало 465 т этой рыбы. «Отгрузка с БМРТ фактически неликвидной продукции привела к простою рефрижераторов и железнодорожных вагонов, а мороженый хек был отгружен из Владивостока по качественным удостоверениям Дальрыбсбыта». Кроме того, 24 т мороженого хека, сданные на рефрижератор «Декастри», были переведены из первого во второй сорт [144, л. 25].

Предложение об организации разделки крупной рыбы на борту СРТМ и СРТР воплощения не нашло. По мнению специалистов, сделать это было нельзя, так как могло привести к резкому сокращению добычи. Старые СРТ-300 имели ограниченный район плавания. Зимой их можно было использовать только на добыче минтая в Охотском море, хотя на них планировался лов в Бристольском и Аляскинском заливах. По этой причине на минтае работало больше судов, чем ожидалось, что привело к увеличению

его вылова и сокращению добычи пищевой рыбы, «что, в конечном счете, ухудшило наши экономические показатели».

Флоту планировался прием рыбы от колхозов. Такое сотрудничество считалось невыгодным. «Мы практически никакого влияния на их работу оказать не можем... Ловят рыбу там, где им выгодно и когда выгодно». Колхозы не справились с планом добычи в первом, втором и четвертом кварталах. Собственная программа УТРФ за это время была перекрыта, но из-за пролова колхозников в целом не выполнена. Более того, пришлось даже идти на жертвы: чтобы дать возможность хозяйствам справиться с планами, в третьем квартале пришлось ограничить прием сельди от своих траулеров на плавбазы и дать «зеленую улицу» колхозникам. Это тоже сократило возможности флота. «Мы ежегодно просим не планировать УТРФ прием рыбы от колхозов, но с нашими доводами руководство КРП не соглашается».

По сравнению с прошлым годом выросла добыча камбалы у островов Прибылова и минтая на Западной Камчатке, где его взяли на 108 961 ц больше, чем в 1965 г. По остальным районам вылов снизился, и довольно резко, особенно возле Алеут. Если в прошлом году БМРТ поймали здесь 457 200 ц окуня, то в этом — только 72 088. Зато был освоен новый — Ванкуверо-Орегонский — район, где впервые ловили хека [142, л. 69—80].

Среди СРТ-300 в 1966 г. наибольшего процента перевыполнения плана (161 %) добился экипаж «Кречета», поймавший 25 466 ц при задании 15 850. Среди СРТ-400 больше всех (131,4 %) взял «Кекурный» — 28 979 и 22 050 ц соответственно. В классе СРТР-400 равных (191,7 %) не было «Лещу» с его 30 956 ц. Из 62 ловивших СРТ и СРТР планы выполнили 40, недолов составил 105 832 ц. Из 12 БМРТ с заданиями справились 11, не сумел лишь «Опала» с недоловом 19 739 ц [142, л. 92—95]. А больше всех подняли (в ц): СРТР «Кратер» (капитан Власенко) — 41 099 при плане 29 850, СРТР «Кротон» (капитан Числов) — 39 138 и 23 900 и СРТ «Кошегочек» (капитан Павлуш) — 37 276 и 22 500 соответственно [142, л. 12].

Впервые по заданию КРП произведено 390 ц балычка окуня, еще 321 ц мороженой рыбы спецразделки: окуня, угольной и трески. «Затраты времени на выпуск продукции спецразделки значительные, процесс трудоемкий. Так, например, на БМРТ “Хинган” при переключении полностью двух смен на выпуск окуня спецразделки за сутки выработано только 60 ц. Для положительного разрешения вопроса выпуска продукции спецразделки необходимо

механизировать процесс съемки чешуи, обреза плавников». На «Петре Овчинникове» приготовлено 61 ц мороженого филе трески, палтуса и окуня, а также 64 ц филе кальмара. Здесь разделывали сырец вручную, так как филетировочные машины бездействовали из-за отсутствия специалистов.

План выпуска пищевой продукции выполнен на 100,8 % при резком превышении по непищевой. Это объяснялось тем, что плавбаза «Орочон» проработала на минтае на 60, а «Эскимос» — на 30 суток больше намеченного времени. К тому же на «Эскимосе» внедрили предложение старшего механика Савицкого и мастера Попова по повышению производительности оборудования, что дало увеличение суточной выработки на 10—13 %. А вот с сельдью спецпосола не справились, дав только 68 %. Причина — задержка в ремонте двух ТХС [142, л. 108].

Вместе с косяками хека поисковая аппаратура показывала наличие анчоуса, «который в основном держался днем выше хека». Его запасы оценивались как большие, в будущем можно было планировать его добычу, для чего с 1967 г. «необходимо приступить к освоению промысла. Нам кажется, что основное направление в освоении промысла анчоуса — близнецовый, с выпуском продукции пряного посола плавбазами типа “Советская Камчатка”, “Спасск”. Особенно эффективным промысел анчоуса будет тогда, когда запасы хека под влиянием промысла уменьшатся» [147, л. 51—52].

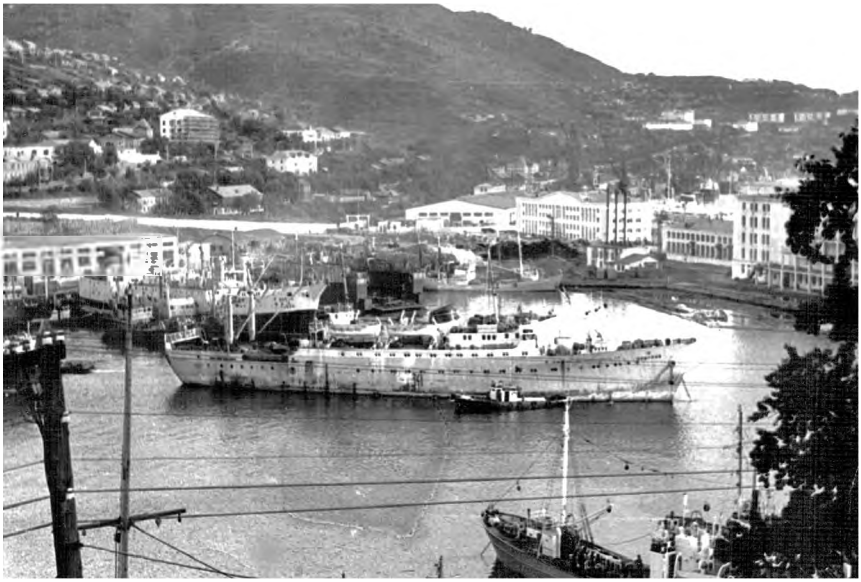
Имели записи и случайные уловы донными и близнецовыми тралами крупной ставриды, весом от 2 до 5 кг, от единичных экземпляров до 150 ц на траление, как прилов хека. Отдельные же траления приносили исключительно ставриду. В августе наши рыбаки стали свидетелями того, как эту рыбу с судов размером с РС-300 между широтами 46—48° на расстоянии от берега 20—50 миль разноглубинными тралами, кошельковыми неводами и буксируемыми крючковыми снастями ловили американцы. СРТ «Командор» и «Герман Титов» и поисковый СРТМ № 8-411 пробовали промышлять ее близнецовыми тралами, но эта попытка не увенчалась успехом. «Мы считаем, что для промысла ставриды близнецовыми тралами необходимо иметь более мощные промысловые суда, позволяющие доводить скорость траления до 7—8 узлов, или быстроходные промысловые суда, могущие работать кошельковыми неводами. Во всяком случае, отделу добычи необходимо приобрести и изучить всю литературу по вопросам ставриды, которая издается американскими рыбопромышленниками».

Из перспективных для промысла пелагических рыб отмечалась та, которую рыбаки условно назвали сайдой. Она имела длину 20—30 см, обитала в верхних слоях моря, поисковыми эхолотами не регистрировалась. Но визуально были замечены большие, довольно плотные косяки. Так же, как и сайра, эта рыба реагировала на свет, собираясь ночью вокруг судов под палубными светильниками. Предполагалось, что ее можно ловить плавными сетями или небольшими кошельковыми неводами. «В будущем нужно проверить возможность промысла ее на электросвет по типу сайры».

При траловом лове хека в прилов попадались шед (американская сельдь), мерлуза, зубатка в количестве от единичных экземпляров до 20 ц за замет. В июне и июле при использовании близнецовых тралов имелся прилов лососевых двух-трехлетнего возраста. Американцы промышляли лосось на расстоянии 3—8 миль от берега буксируемыми крючковыми снастями с небольших судов, имевших высокую скорость.

Богатый Ванкуверо-Орегонский район следовало использовать комплексно: наряду с увеличением добычи хека нужно было заниматься и другими породами, для чего уже в 1967 г. думать об отправке сюда обрабатывающих судов для выпуска широкого ассортимента продукции. «Если же мы основную тяжесть перенесем только на промысел хека, то в ближайшие два-три года запасы его будут полностью уничтожены. Особое внимание в будущем промысле нужно уделить полному использованию добываемого сырца».

Поисковые работы с июня по сентябрь вели суда перспективной разведки ТИНРО «Адлер» и «Огонь». Камчатцы отмечали, что они, ввиду низкого уровня подготовки экипажей, «практической помощи нам не оказывали. Зачастую районы, считавшиеся по оценке перспективной разведки малоценными, в действительности оказывались весьма богаты рыбой». Несмотря на то, что перспективная разведка занималась хеком второй год, ее представители не могли ответить на интересующие рыбаков вопросы, «более того, нас неправильно ориентировали о биологических особенностях хека». Наука пока не изучила пути его миграции, время и места нереста, причины, влияющие на смещение к берегу. «Более того, нас ориентировали, что в начале августа хек начнет смещаться на юг и к октябрю уйдет к параллели 37°. Однако до самого последнего времени заметного смещения хека на юг не обнаружено. Есть основания предполагать, что хек держится в районах южнее параллели 48° в течение всего года, с похолоданием отходит на большие глубины».



БМРТ «Браслав» в Петропавловском морском рыбном порту
(из собрания Ю. Н. Коваленко)

«Браслав» у причальной стенки порта
(из фондов ККОМ)

«Браслав» в море (из фондов ККОМ)

Гораздо больше рыбакам помогла оперативная разведка, особенно СРТМ № 8-411. Но «отрицательной чертой» в его деятельности назывались «неповоротливость и нежелание подкреплять рекомендации поисковыми тралениями». Поэтому промысловики зачастую сами вели поиски, благо хека было много во всех районах, да и ловецких судов хватало. На будущее рекомендовалось вменить в обязанность судам оперативной разведки подкреплять свои рекомендации продуктивными тралениями, вести широкие экспериментальные работы по освоению новых снастей и объектов промысла.

Основным орудием лова были близнецовые тралы, к концу июня завершилось освоение ими промысла хека. Ввиду недостатка приемщиков флот перешел на работу с ними отрядами со сдачей на одну квитанцию. В зависимости от возможностей морозильщика за ним закрепляли определенное количество траулеров, ввели ограничение добычи на каждый не выше 150 ц. Приемные акты выписывались в конце суток всем судам отряда поровну, независимо от того, имели они или нет в течение этих суток сдачу. Это позволило в максимально сжатые сроки освоить новый вид промысла и незнакомые многим орудия лова — близнецовые тралы, так как все суда одного отряда были материально заинтересованы в хорошей работе каждой единицы в отдельности. Но морозильщики полностью загрузить сырцом не удалось ни в июне, ни в июле, ни позже. Дело заключалось в том, что хек держался косяками у грунта и в толще воды примерно восемь часов в сутки с 8—9 до 17—18 часов, затем рассеивался и поисковыми приборами не регистрировался. В пасмурные и особенно туманные дни рыба пребывала в толще воды незначительными косяками, а на грунт вообще не ложилась. В такие дни можно было ловить только близнецовыми тралами. В ясную солнечную погоду хек находился у грунта, в отдельные дни регистрировался только чувствительными приборами «Кальмар» и «Палтус». «Если учесть, что мы совершенно не имели опыта промысла хека, то станет ясно, что не всегда имели рыбу тогда, когда она наиболее была нужна морозильщикам» [147, л. 49—56].

Как уже отмечалось, наиболее эффективным являлся близнецовый лов, дававший за одно траление 30—70 т. Максимальный вылов за траление — около 90 т. Применялся следующий порядок: внутри одного отряда утром с близнецовым тралом шли два судна. При успешном тралении часть рыбы поднимали на палубу флагмана (около 150 ц), затем трал с рыбой передавали близнецу,

который также брал на борт порядка 150 ц, затем трал брало одно из судов отряда, принимавшее на борт остальной улов. Если он составлял 300— 360 ц, то рыбу передавали двум судам отряда, не занятым в этом тралении, а флагман и близнец продолжали ловить. Таким образом, была введена «узкая специализация», вроде как у китобоев: одни суда занимались только тралением, а другие только транспортировкой, сдачей улова и наводкой близнецов на косяки. В связи с особенностями хека лучшее качество имела рыба, перелитая из близнеца первым судном, на второе и третье шла рыба худшего качества, так как загонять ее в куток «приходилось ходом, от чего нарушался кожный покров». Рыбаки пробовали сделать отстегивающиеся кутки, чтобы большой улов разделить на две части еще до переливки, но эти попытки не увенчались успехом. Улов, бравшийся из близнеца третьим судном, в морозку не шел ввиду того, что консистенция мяса ослабевала, а сразу подать ее на морозильщики не могли, так как к этому времени их занимали суда, перелившие первыми. Таким образом, из пойманных 500—700 ц в производство шли только около 300 ц, остальная рыба выпускалась из трала и в добычу не включалась. «Мы пытались регулировать вылов за траление временем траления, но даже двадцати-тридцати минутное траление по косяку давало тот же результат...»

Как правило, капитаны траулеров занижали количество рыбы, взятой на борт для сдачи. Подсчеты показали, что за июль суда подняли из морских глубин 68 823, а сдали 61 329, то есть 7 500 ц было выброшено за борт как нестандарт. Значительное время (122 суток) промысловые суда простояли в ожидании разрешения на лов и сдачу. Кроме этого, как известно, вводилось ограничение добычи — не более 150 ц на судно. При полном удовлетворении потребности флота в морозильщиках он мог бы сдать хека в июле более 100 000 ц [147, л. 55—58].

Осенью и зимой БМРТ под общим руководством капитана-наставника А. И. Беляева промышляли хека в районе побережья США между параллелями 37 и 48° с. ш., иногда переходя на окунь. Хека брали в основном донными тралами, хорошо зарекомендовали себя 30- и 31,2-метровые. «Южную» группу составляли «Куба», «Трудовые резервы», «Николай Островский», «Восход», «Хинган», «XV съезд ВЛКСМ». Их результаты сильно отличались друг от друга. В «северную» группу входили «Ительмен», «Узбекистан», «Браслав» и «Петр Овчинников». Они находились в одном районе, имели стабильные и почти одинаковые показатели.

Самых лучших результатов добился экипаж «Кубы», в течение всего времени находившийся на одном месте. Имея среднесуточный вылов 500 ц, он в октябре и ноябре добился самой большой добычи среди судов этого класса Дальневосточного бассейна (37 730 ц, из которых выпустил 19 859 ц мороженой продукции). Хек и почти весь окунь шли в морозку разделанными. Из хека выходило не менее 60 % продукции от веса, из окуня же — не более 47 %. Камбала и терпуг не обрабатывались. Морозилки БМРТ, рассчитанные на 30 т в сутки, пропускали лишь 27,2 из-за ухудшения промысловой обстановки. Суда не всегда имели уловы, обеспечивавшие их полную загрузку.

Совсем неважно сработали хинганцы, за три месяца справившиеся только с двухмесячным заданием. Ниже своих возможностей действовали «Восход» и «XV съезд ВЛКСМ», взявшие каждый по 33 500 ц. Неблагоприятное положение сложилось со снабжением судов тарой. Она приходила нерегулярно, зачастую приходилось брать ее взаймы у экспедиций других управлений с последующей отдачей. Тару доставляли в основном на перегрузчиках. В ноябре они подошли в балласте. Забрали продукцию быстро, а тару дали частично. В декабре пришли перегрузчики «Сибирь», «Яна» и «Курган», полностью загруженные тарой. Пока ее не сняли, продукцию сдать не могли. Возникли сложности с вывозом муки, которую пришлось отгружать в основном на своих ТРС, СРТ и СРТР. «Только во второй половине декабря, после настойчивого требования флагманов территориальных экспедиций и капитанов судов, руководство Дальрыбы обязало транспортные рефрижераторы принимать к перевозке кормовую муку». Снабжение дизельным топливом, мазутом и водой было налажено плохо. За все время суда полностью не бункеровались, им выдавали, как правило, по 100—200 т дизтоплива, что было явно недостаточно для нормальной работы. В течение месяца каждому судну приходилось минимум дважды в месяц швартоваться для бункеровки. Имелись случаи, когда БМРТ были вынуждены прекращать лов из-за нехватки топлива.

Прилов для снабжения жителей Петропавловска вывозили ТРС, «которые не только не облегчали работу промыслового флота, но и создавали ему помехи» тем, что имели недостаточный запас топлива. При следовании в дальний район их приходилось бункеровать несколько раз. ТРС могли швартоваться к БМРТ только в кормовой части, а это создавало затруднение в складировании прилова. Для него обычно предназначался трюм № 3, но заполнять его было не всегда возможно.

Помполит С. Н. Скорлыгин, 1966 г.

Стармех Г. И. Окроперидзе, 1966 г.

Начальник рации Д. Бушков, 1967 г.

Гидроакустик В. С. Ефремов, 1967 г.

Экипаж СРТ «Кекурный» по-ударному трудился в эту путину над выполнением рейсового задания. Рыбаки «Кекурного», где капитаном В. Горячев, перевыполнили рейсовое задание по вылову сельди.

НА СНИМКЕ: 3-й штурман Александр Войт (слева) и старший матрос Александр Леонов.

Фото Ю. ДМИТРИЕВА.

НА ТРАУЛЕРЕ «Андриян Николаев» комсомольско-молодежный экипаж. Замечательно потрудились ребята в рейсе длиною почти в год. Экипаж добыл 33 тысячи центнеров рыбы.

В юбилейном году молодые рыбаки обязались — к 7 ноября иметь на счету с начала пятилетки 50 тысяч центнеров рыбы, а к концу года выполнить план первых трех лет.

НА СНИМКЕ: капитан траулера «Андриян Николаев» В. Чанцев (слева) и старший механик Ю. Клыпин.

Фото Е. НАЗАРОВА.

Фотографии из газеты «Камчатская правда», 1967 г.

Неблагополучно обстояло дело со снабжением флота свежими овощами. Капуста приходила в полусгнившем состоянии. Имелись случаи завышения веса. В конце октября «Восход» получил по бумагам 1 000 кг картофеля. Но в каждом месте, вес которого по документам значился 40 кг, не хватало 7—10 кг. Всего недостача составила 350 кг [147, л. 1—7].

За год все БМРТ при общем плане добычи в 870 000 подняли 884 241 ц, или 101,7 %, но за счет роста числа судов [142, л. 80].

Плавбазами в 1966 г. являлись «Эскимос», «Орочон», «Щорс», «Советская Камчатка», «Чукотка», «Ламут» и «Красноярск». При выработке кормового фарша на них собирали и консервировали печень минтая как полуфабрикат для жировитаминного цеха Петропавловского комбината. На БМРТ тоже наладили сбор витаминного сырья: 2 258 ц мороженой печени с внутренностями и 678 ц чистой печени хека и окуня. «Сбор витаминного сырья можно значительно увеличить, но не обеспечен регулярный съем этого сырья и установлены одинаковые расценки на сбор внутренностей с печенью и на чистую печень, хотя процесс обработки чистой печени более трудоемкий, поэтому у судоэкипажей нет материальной заинтересованности». На «Опале» топили пищевой жир из «чистой» печени, но платили за него так же, как за технический [142, л. 17—19].

Ход политико-массовой работы с рыбаками и их настроения можно показать на примере Аляскинской экспедиции. Главное ее направление — увеличение добычи рыбы, выполнение планов и взятых обязательств, разъяснение текущих решений ЦК КПСС и правительства. В начале июля теплоход «Смольный» доставил экипажам смену. На судах прошли выборы председателей судовых комитетов, редколлегий, хозяйственных комиссий. Было создано восемь партийных, тринадцать смешанных партийно-комсомольских и девять комсомольских групп, восстановлены профсоюзные организации. Всего в экспедиции пребывало 57 членов КПСС, 14 кандидатов в члены партии и 80 комсомольцев. К 15 сентября из-за замены членов экипажей осталось всего семь партийных групп, а на «Андрияне Николаеве» коммунистов и комсомольцев не было вовсе.

Партийная, комсомольская и профсоюзная работа шла под общим руководством секретарей партгрупп. Хорошо она была поставлена на «Германе Титове», «Крутом», «Клине», «Каховке», «Леще», «Кузачине», «Штиле», «Коростене» и СРТМ № 8-411.

На них регулярно шли собрания, привычно решавшие различные производственные вопросы, имелась наглядная агитация: стенгазеты, графики, отражавшие ход промысла. На «Коростене», «Штиле», «Каховке», «Леще» периодически проводились политинформации, делались обзоры жизни страны по материалам газет, журналов и радиовещания. «К сожалению, мы не могли добиться, чтобы на всех судах была поставлена так политработа». Бывший секретарь партгруппы «Кавачи» в мае получил замечание флагманского помполита о неудовлетворительной постановке дела: он не имел планов работы, не учитывал проведение политзанятий, не занимался наглядной агитацией, не подшивал газеты. Вторичная проверка в августе показало, что за это время ничего не изменилось: капитан «Кавачи» и уже новый секретарь партийно-комсомольской группы не приняли никаких мер к устранению «ранее выявленных недостатков».

На «Раздоле» секретарь партгруппы «не пользовался авторитетом у членов экипажа, капитан... по своему складу слабохарактерный. Это явилось причиной низкой трудовой дисциплины на судне. Остальной штурманский состав имел недостаточный навык в промысле. Отсутствие воспитательной работы и трудовой дисциплины сказывалось на настроении экипажа и, в конечном счете, на результате работы судна. Судно было всегда в числе отстающих, и только после замены экипажа результаты работы улучшились». В начале июля на «Раздоле» прошло общесудовое собрание с повесткой дня «Результаты работы экипажа за июнь». В прениях выступило двенадцать человек, подвергших резкой критике своих штурманов и судовой комитет.

Бывший капитан «Кихчика» при проверке состояния политико-воспитательной работы сказал флагманскому помполиту, что «рыбакам нужна только рыба, а политикой они не интересуются». Примерно «такого же настроения» придерживался и капитан «Ильичевска». При проверке состояния профсоюзных дел он заявил инструктору о своем безразличном отношении к профсоюзу. «Подобное отношение отдельных капитанов к работе партийных, комсомольских и профсоюзных организаций создает неблагоприятную обстановку на судах, что не может не отражаться на результатах работы».

А вот комсомольцы трудились успешно и в большинстве своем активно участвовали в общественной жизни экипажей. Особенно хорошо комсомолия действовала на «Каховке» и «Андрияне Николаеве». Старшие товарищи помогали комсомольским группам

составлять планы деятельности, вести учет, беседовать по материалам XV съезда ВЛКСМ. Но отмечена необходимость, «чтобы представители комитета комсомола выезжали в районы промысла, особенно в дальние районы, для оказания практической помощи на месте».

На всех судах экспедиции имелись профсоюзные организации. Экипажи «Клина», «Германа Титова», «Леща», «Каховки» и «Андрияна Николаева» нередко становились инициаторами соревнования. Все суда были «охвачены» соцсоревнованием, но зачастую экипажи не могли выполнить свои обязательства, так как все летнее время вылов на каждое судно был ограничен из-за недостатка морозильщиков. Как общее пожелание, моряки говорили о том, что в дальние районы нужно больше присылать лекторов с материалами по разным отраслям знаний, не ограничиваясь только плановыми политзанятиями [147, л. 73—75].

Продолжалась и рационализаторская работа. В ней активно участвовали, например, стармех «Узбекистана» Г. М. Иванцов, механик завода этого же судна Л. Н. Климченко, старший механик «Советской Камчатки» В. П. Лабут и многие другие. В течение года на флоте прошли три тематических конкурса: на лучшую конструкцию станка для шкерки окуня; на организацию пересадки людей с судна на судно в открытом море; на удобнейший способ укладки сельди в бочки и ящики. Было предложено пять конструкций станка, рассмотренных на расширенном совете научно-технического общества. Их авторы получили поощрительные премии. Решением главного комитета по наградам ВДНХ СССР в ноябре новаторам «Фрезы» В. И. Болдинцеву, Б. Ямщикову и Ю. П. Бородину присуждены серебряные медали и выплачена премия в 300 руб. за разработку и внедрение на флоте форсунок с гидрозапором [142, л. 160].

ЧАСТЬ 3
«ВАШИ ДОСТИЖЕНИЯ ЯВЛЯЮТСЯ ВДОХНОВЛЯЮЩИМ ПРИМЕРОМ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ОТНОШЕНИЯ К ТРУДУ И СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ О БОЛЬШИХ ВОЗМОЖНОСТЯХ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ» (1967—1968 гг.)

Характерными этапами деятельности УТРФ в обозначенные выше два года стал выход из него Петропавловского морского рыбного порта и транспортного флота «Камчатрыбфлот», образование 1 апреля 1968 г. путем выделения группы хорошо освоенных БМРТ нового флотского предприятия — Управления океанического рыболовства и освоение прибывшей в августе 1968 г. новейшей многоцелевой плавучей рыбообрабатывающей базы «50 лет Октября» пр. В-69. За это время камчатские промысловики окончательно «оторвались» от прибрежного рыболовства, освоив отдаленные от берегов полуострова Камчатки районы добычи, успешно работали у берегов США, спускались в южные широты к Гавайским островам, а впоследствии — к Новой Зеландии и Антарктике. Обработчики наладили выпуск не только привычной соленой рыбы, но и ранее не производившихся на судах кормовой муки и жира, пресервов и мороженой продукции в широком ассортименте.

1967

1 января на основании приказа по Дальрыбе от 5 ноября 1966 г. «О пополнении оперативных разведок территориальных управлений поисковыми судами» в распоряжение Управления промысловой разведки КРП выделены 12 единиц среднего флота: девять СРТМ, один СРТР и два старых СРТ. На части этих судов приборы «Палтус» заменены более совершенными «Палтус-М». СРТМ установлен план, равный одной трети от задания промысловых собратьев [144, л. 113].

Для помощи БМРТ и повышения их эффективности решено перевести на транспортные работы плавбазы «Чукотка» и «Советская Камчатка» [148, л. 48].

4 января для производства наблюдений и съемки положения ледовой кромки в Беринговом море, производства гидрологических работ в районе промысла зимующей сельди и камбалы в первом квартале начавшегося года флоту и промразведке приказано подготовить и отправить в патрулирование с расчетом выхода в рейс

9—10 января СРТМ № 8-414. На судне в море отправлялись семь специалистов гидрометеорологической обсерватории [149, л. 2].

5 января премирован за время работы в ОМЭ с 12 августа по 21 октября 1966 г. экипаж ТХС «Мизар» (капитан Т. М. Кривоногов), выполнивший норму выпуска сельди баночного посола на 193,7 %, выдавший ее 61 200 банок [148, л. 16].

6 января в районе Бристольского залива СРТ «Ильичевск» сдавал сырец на рефрижератор «Вологда». С усилением ветра на последнем оборвало два кранца, а один из них не был опущен к воде вообще. При расхождении судов «Ильичевск» получил ряд повреждений корпуса и надстроек. Стоимость восстановительных работ превысила 500 руб. [150, л. 148].

9 января КРП распорядился зачислить на баланс УТРФ прибывший 28 декабря завершившегося года «на борту теплохода "Капитан Бондаренко"» рейдовый ледокольный теплоход типа РБТ-300 (заводской № 222) с машиной мощностью 300 л. с., построенный в Архангельске [149, л. 3].

10 января передан флоту прибывающий из Волгограда траулер СРТМ № 8-438 пр. 502 (строительный № 803) [149, л. 4].

Объявлен выговор капитану СРТ «Кекурный» И. В. Тихонову. Судно, находившееся в Охотском море у западного побережья Камчатки, 2 января, не запросив разрешения руководства, самовольно снялось в порт. Капитан, «зная положение о групповом плавании судов типа СРТ в период тяжелой навигации», следовал в порт в одиночестве. «Прогноз погоды в этот период: ветер северо-западный 10—11 баллов, обледенение. Данные нарушения... создали реальную угрозу для судна и жизни экипажа». Все капитаны предупреждались, что за нарушение положения о плавании судов в период тяжелой навигации к ним будут применены «самые строгие меры, вплоть до отстранения от занимаемой должности» [148, л. 58].

Предупреждение было не напрасным. Утром СРТ «Крутой» возвращался с промысла в Петропавловск. Погода резко ухудшилась, на судне протянули штормовые леера. В 07.42 разбудили вахту рулевых, боцман и матрос поднялись на палубу из носовых помещений, чтобы идти в кормовую надстройку. «Матрос дошел нормально, а боцман остановился на палубе в районе второго трюма, был настигнут нашедшей на палубу волной и при крене судна на правый борт оказался смыт за борт. Меры по его спасению успеха не имели, так как в воде боцман не подавал признаков жизни, не реагировал на крики, не воспользовался сброшенными спасательными кругами» [148, л. 177].

11 января в Петропавловск прибыл СРТМ № 8-438. На баланс флота судно зачислено 16-го числа [148, л. 59].

13 января объявлены правила подготовки судов к перегону на «внешний» ремонт. Начальнику отдела снабжения требовалось обеспечить личный состав новой спецодеждой, хорошим постельным бельем, столовой посудой, покрасочными материалами для приведения судна в надлежащий вид, а также другим необходимым снабжением. Капитанам следовало обеспечить «надлежащий вид» судов. Перед отправкой их осматривала специальная комиссия с участием представителей ДГРФИ и портового надзора. О готовности судна она подписывала специальный акт [148, л. 77].

Утверждено «Положение о подменной команде УТРФ», ее штатное расписание и должностные оклады работников. Для подмены экипажей БМРТ предусмотрены две команды по 32 чел.; для СРТМ — одна из 17 чел.; для СРТ и СРТР на текущий ремонт — десять по 13 чел., а на капитальный — еще три. Для частичной подмены экипажей всех судов на время стоянки в порту предназначены четыре команды по 15 чел. В связи с переходом экипажей промысловых судов на порейсовые планирование и расчет зарплаты ожидалось, что это позволит сократить резерв для замены людей в море при некотором увеличении численности подменной команды в порту. Все это будет способствовать улучшению отдыха моряков. Команды комплектовались с расчетом несения трехсменной круглосуточной вахты и обеспечения судовых работ. Их капитаны, штурманы, механики и электроспециалисты должны были иметь дипломы на морские звания [148, л. 82, 88].

17 января объявлено замечание капитану СРТМ № 8-454 В. А. Заварину. 24 декабря прошлого года судно приступило к лову камбалы в Кроноцком заливе 27-метровым окуневым тралом, приспособленным под селедку. Дул шестибалльный северо-западный ветер, шла средняя зыбь. По записи в судовом журнале траление длилось полтора часа, улов превысил 5 т. Подсушка кутка трала производилась «попеременно с помощью джильсона и шкентеля грузовой стрелы, под конец подсушки, когда нагрузка была передана на шкентель, стрела, не выдержав чрезмерной нагрузки, получила излом в средней части». Расследование показало, что излом случился от несоблюдения техники лова и правил технической эксплуатации, а именно: старший тралмастер должен был переоборудовать трал, поставить дополнительно к сушилке с удавным стропом вторую сушилку с дележным концом, уменьшить размер кутка. В ходе промысла в новом районе капитан не ограничил

время траления до 10—15 минут, а для подъема кутка при качке использовал грузовую стрелу, превысив ее рабочую нагрузку. Проявился и конструктивный недостаток СРТМ пр. 502. У них фокмачта располагалась на одной линии с носовой траловой дугой, что создавало трудность при подъеме на палубу кутка с рыбой, особенно при больших уловах. В этих случаях делать это можно было только с помощью оттяжки через барабан траловой лебедки, использовать грузовую стрелу запрещалось. Ремонт стрелы и ее последующее испытание обошлось в 165 руб. [148, л. 122].

19 января подведены итоги прошлогоднего смотра по изобретательству, рационализации и патентной работе. По его итогам приказом МРХ СССР и ЦК профсоюза пищевиков представлены к награждению грамотами умельцы УТРФ: старший механик БМРТ «Браслав» Яков Михайлович Картожинский, групповой инженер-электромеханик Владимир Михайлович Затолока и мастер по ремонту палубных механизмов СРЗ «Фреза» Валентин Федорович Черемянский. Всего за период смотра на флоте было подано 439 предложений, из них принято 405 и внедрено 398 с годовым экономическим эффектом 634 тыс. руб. [150, л. 111].

21 января распоряжением КРП на баланс УТРФ передан принятый 20 декабря 1966 г. в Николаеве БМРТ «Алексей Махалин» (строительный № 956) [149, л. 20]. Судно названо в честь пограничника лейтенанта Алексея Ефимовича Махалина, начальника заставы, Героя Советского Союза, погибшего в бою с японцами у озера Хасан в 1938 г.

23 января по распоряжению Дальрыбы от 6 января началась процедура продажи Магаданскому межколхозному объединению активного морского лова «в технически исправном состоянии» СРТ «Альбатрос». 1 февраля судно снято с баланса флота [148, л. 168; 149, л. 21].

24 января в районе острова Нунивак во время передачи продукции с БМРТ «XV съезд ВЛКСМ» на плавбазу «Советский Сахалин» оба судна получили ряд серьезных повреждений корпуса и надстроек по вине судоводителей плавбазы [151, л. 147].

26 января плавбаза «Чукотка» прибуксировала в Петропавловск СРТМ № 8-410. Еще 21 декабря прошлого года в 10.13 в Аляскинском заливе на нем при подготовке к постановке трала пошел вразнос главный двигатель 8НВД-48, работавший на задний ход. При осмотре кормы со шлюпки обнаружено отсутствие гребного винта. Это 23 декабря подтвердили водолазы спасателя «Декабрист» [152, л. 11].

За хорошую работу и качественную подачу сведений в бюро погоды Управления гидрометеослужбы объявлены благодарности командирам БМРТ «Ительмен» Б. Н. Писаревскому, БМРТ «Трудовые резервы» В. К. Косолапову, БМРТ «Узбекистан» А. Г. Гаврилову, танкера «Вега» А. И. Ковалеву, парохода «Щорс» Б. С. Петухову и ТРС «Соболево» Н. В. Антонову. А вот капитанам-директорам «Кубы», «Хингана», «Чукотки» и некоторых других судов вынесены предупреждения за низкое качество наблюдений и пропуски информации. Им предписано «перестроить свою работу, и все замечания инспектирующих лиц устранить в самый ближайший срок». Всего гидометеорологические станции третьего разряда, где наблюдения вел штурманский состав, действовали на 39 судах УТРФ [148, л. 164—165].

31 января в связи с 60-летием награжден почетной грамотой и магнитофоном «Яуза-5» с памятной гравировкой безупречно трудившийся на флоте Г. М. Боголепов, начальник радиостанции парохода «Красноярск» [148, л. 176].

2 февраля приказано в срок до 10 февраля продать СРТ-400 «Сом» рыболовецкому колхозу им. Ленина Олюторского района [149, л. 87].

4 февраля УТРФ предписано «непосредственно в районе промысла судовой администрацией» передать в распоряжение Сахалинрыбпрома СРТР-540 «Командор». Взамен по прибытии в Петропавловск принимался СРТР-400 «Подосиновец» [149, л. 90; 153, л. 22]. Передача «Командора» оформлена 23 марта [150, л. 68].

8 февраля дискуссию на тему «Нужен ли на СРТР рефмеханик?» открыл стармех «Николая Вилкова» В. А. Чернышев. Он привел пример своего судна, уже пятый месяц промышлявшего хека и окуня у берегов Северной Америки. За это время холодильную установку МАК-2ФБ-15 запускали один раз и всего на двенадцать часов. Это на хеке, а для лова окуня судно перешло значительно севернее, где температуры воздуха и воды были гораздо ниже. Здесь сама природа способствовала сохранению улова без искусственного охлаждения. Рефмеханик и второй механик имели одинаковую оплату труда, а электромеханик с более сложным хозяйством — заметно ниже. Это вызывало нарекания некоторых моряков. Стармех «Николая Вилкова» предлагал упразднить должность рефмеханика, взамен ввести в штат рефмашиниста с окладом моториста, заведование рефустановкой передать второму механику, как это было сделано на многих транспортных судах. Зарплату же электромеханика довести до уровня второго механика. По его

словам, жизнь требовала отказа от угольного отопления камбузной плиты и перевода ее на электричество. Для этого надо было увеличить мощность электростанции, особенно с учетом того, что на судах давно перешли на электроотопление помещений с целью экономии воды для парового котла. Подобная модернизация, безусловно, должна была повысить значимость электромеханика. Это мнение поддержал начальник МСС А. И. Харичкин, указавший, что его служба давно предлагала разобрать рефустановки СРТР. «Положительное решение этого вопроса значительно сократит эксплуатационные расходы судов такого типа». Что же касается увеличения мощности электростанции, то это признавалось невозможным. Перевод же камбузов на электричество спецы из МСС намеревались вскоре рассмотреть. Возражал начальник отдела обработки И. Г. Медведев, утверждавший, что обеспечить высокое качество сырца при сдаче можно только при наличии постоянно действующей рефустановки: «Если, как указывает тов. Чернышев, хек перевозится на палубе, то в охлажденном трюме должен храниться лед, которым следует пересыпать хек при транспортировке, чего, к сожалению, не делалось в путину прошлого года. И, как следствие, качество сдаваемого сырца оказалось крайне низким — 36,3 %. Столько хека было сдано первым сортом вместо 50 %, предусмотренных планом» [154, № 17]. Как видно, два руководителя имели противоположные мнения. Качество же рыбы с охлаждением и без него сравнивать было сложно, так как установки все-таки не действовали.

10 февраля в 14.00 в Петропавловске в помещении областного драматического театра прошло собрание партийно-хозяйственного актива УТРФ с повесткой дня «Итоги работы за 1966 г. и задачи в юбилейном 1967 г.» [148, л. 159].

13 февраля группа судов, в том числе СРТ «Синарск», оказалась зажатой во льду на западном побережье Камчатки. В другой район их вывела плавбаза «Северодонецк». В ходе операции она навалила на траулер, нанеся ему ряд повреждений корпуса, рангоута, такелажа и сигнальных огней. «Ремонт был произведен членами судокоманды с участием электросварщика плавбазы “Северодонецк” в сжатые сроки. Команда за время ремонта работала, не считаясь со временем». Она получила оплату за время этого аварийного ремонта с 13-го по 18-е число из расчета 100 % [151, л. 75].

15 февраля сроком до 1 октября в честь 50-летия советской власти объявлен смотр постановки работы по изобретательству и рационализации на предприятиях Дальрыбы. В УТРФ создана

смотровая комиссия под председательством главного инженера Н. В. Филимошина [153, л. 63].

20 февраля из Николаева в Петропавловск прибыл БМРТ «Алексей Махалин», укомплектованный перегонной командой. Судно принято в состав флота 23 февраля [153, л. 108].

23 февраля службе мореплавания приказано включить в аттестационный лист комсостава предметы «Техника лова» и «Военно-морская подготовка». Выяснилось, что «на добывающих судах флота комсостав плохо знает промысловое дело, слабо занимается военно-морской подготовкой». Теперь поверка знаний этих предметов производилась при ежегодной переаттестации [153, л. 144].

24 февраля вышел приказ, объявивший, что СРТ «Сом» считается проданным рыболовецкому колхозу им. В. И. Ленина Олюторского района с 10 февраля [153, л. 124].

В связи с предстоящим выделением из состава УТРФ транспортного флота, из здания на ул. Ленинской, 59 «с вводом дома № 49» переселялись девять семей, а «с вводом дома № 28» — еще восемь. Высвободившиеся помещения передавались под управление вновь организуемого Камчатрыбфлота [153, л. 154].

1 марта оплачена стоимость полета от селения Пахачи до Петропавловска членам экипажа морского буксира «Маячный», сокращенным на период зимовки. Судно оставлено в реке Пахача до 15 апреля. После окончания грузовых работ в Олюторской экспедиции в связи с тяжелой ледовой обстановкой решено буксиры «Капитан Загорский» и «Маячный» в Петропавловск не перегонять, а оставить на месте. За время вынужденной стоянки оставшимся на буксирах морякам выплачивались полные должностные оклады «с сохранением бесплатного питания» [155, л. 5].

3 марта технический совет флота (председатель А. И. Харичкин) высказался по содержанию нового издания книги Е. М. Соловьева «Пособие мотористу крупнотоннажного рыбопромыслового судна». Ее предыдущие издания были популярны среди механиков и мотористов, использовались в мореходном училище, в системе курсовой и технической учебы. Поступление на флот новой техники требовало изменения этого учебного пособия включением подробных описаний новых мощных двигателей, судовых систем. Автору следовало учесть требования Регистра СССР к их основным узлам, новые стандарты на топливо и смазку, рассмотреть систему охлаждения двигателя забортной водой в аварийных случаях [127, л. 79—80].

4 марта КРП предписал продать рыболовецкому колхозу «Путь Ленина» Усть-Камчатского района СРТ «Крутогорово» на льготных условиях «с оплатой в госбюджет с рассрочкой семь лет» [149, л. 302].

7 марта в Николаев на завод им. Носенко «для приемки допварианта БМРТ, заводской № 962», командирован капитан-наставник по ВМП Ю. Н. Марочкин [155, л. 30].

СРТ «Кавран» ловил минтая в районе юго-западного побережья Камчатки в условиях ледовой обстановки и малой зыби. В 14.30 при выборке отмечено чрезмерное натяжение ваеров, а во время выхода трала обнаружено попадание в него чужого «с рыбой большой давности». Для подъема трала использовали шкентель, проходивший через блок штаг-карнака, предельная нагрузка которого была превышена в несколько раз. В результате оборвались кормовые бакштаги грот-мачты, из-за чего мачта изогнулась на шесть градусов на высоте одного метра от палубы в сторону носа. Своевременно принятые экипажем меры позволили продолжить промысел. С постановкой на межрейсовый ремонт судно было предъявлено инспектору Регистра СССР, разрешившему дальнейшую эксплуатацию при условии замены бакштагов и установки дополнительного крепления мачты [152, л. 59].

10 марта плавбаза «Чукотка», получившая распоряжение начальника отдела эксплуатации флота взять в бухте Русской воду и снабдить ею ОМЭ, подошла к группе судов экспедиции в районе Озерновского комбината. Начальник ОМЭ, несмотря на девятибалльную ледовую обстановку и разбросанность судов на расстояние более 35 миль, предложил доставить воду к каждому судну. 13 марта плавбаза, выдав 1 250 т воды пяти траулерам, снялась в Петропавловск. 20 марта, перед ее отправкой в дальний район, винто-рулевую группу осмотрели водолазы. Они выяснили, что края лопастей правого гребного винта обломаны по длине на 180, 220 и 270 мм. Инспектор Регистра СССР ограничил плавание сроком до 30 апреля. С заходом во Владивосток винт был отбалансирован срезанием дефектных частей всех трех лопастей на длину 280 мм. 30 мая, после возвращения в Петропавловск, прошел осмотр, показавший, что выработка дейдвудной втулки из-за вибрации не превышает допустимых пределов [152, л. 57].

11 марта в Бристольском заливе на СРТР «Каюм» во время промысла разъединился гребной вал в ступице полумуфты главного двигателя, судно лишилось хода. До подхода помощи «Каюм» удерживался на ваере. 12 марта его приняла на буксир плавбаза

«Ламут». Переход проходил при шестибалльном ветре и крупной зыби, в пути несколько раз обрывался трос, выбирать который без буксирной лебедки было сложно. Караван благополучно прибыл в Петропавловск 14 марта [155, л. 143].

14 марта правительство США установило рыболовные зоны и закрытые для промысла акватории. Это обстоятельство по сравнению с прошлым годом сузило возможности выбора районов лова. Основным объектом промысла у северо-западного побережья США по-прежнему являлся хек, но не на шельфе, а на свале глубин в толще воды [156, л. 88].

18 марта для улучшения руководства работой БМРТ введены должности капитана-наставника — начальника группы флагманских специалистов (месячный оклад на промысле 252, вне него — 210 руб.) и его помощника (оклад на промысле 198, на берегу — 165 руб.) [155, л. 87].

20 марта для участия в работе коллегии Дальрыбы и на совещание по вопросам эффективности использования БМРТ выехали заместитель начальника флота Г. В. Мещеряков и капитан-директор БМРТ «XV съезд ВЛКСМ» М. И. Дектярев [155, л. 86].

21 марта КРП распорядился списать три старых СРТ: «Капитан Закхеев», «Северянин» и «Камчатская правда» [156а, л. 33].

На «Ительмене», стоявшем в ремонте на ПСРМЗ, состоялся митинг по случаю занесения его комсомольско-молодежного экипажа в «Летопись трудовых дел комсомола в честь 50-летия Великого Октября и 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», учрежденную ЦК ВЛКСМ. Поздравил рыбаков и вручил свидетельство о занесении секретарь обкома ВЛКСМ Петр Резников. Такую высокую честь экипаж завоевал в минувшем году, добившись самого высокого вылова среди советских больших траулеров [154, № 36].

22 марта распоряжением по УТРФ образована комиссия по выделению из его состава транспортного флота и ПМРП в подчинение КРП под председательством И. Ф. Сакуна. Ей до 1 апреля следовало подготовить проект соответствующего приказа [155, л. 97].

Списан с баланса флота СРТ «Крутогорово». С 16 марта он считался проданным рыбколхозу «Путь Ленина» из Усть-Камчатского района [155, л. 96].

29 марта по итогам социалистического соревнования по рационализации за четвертый квартал 1966 г. УТРФ присвоено звание «Лучшее предприятие Дальрыбы» и присуждены первое место и премия в 600 руб. [150, л. 123].

30 марта приказом по флоту № 267 списаны «в связи с их непригодностью» СРТ «Капитан Закхеев», «Северянин» и «Камчатская правда». Они исключены из реестра с 1 января 1967 г. [155, л. 134].

1 апреля из состава УТРФ выделены в «самостоятельное плавание» Петропавловский морской рыбный порт и транспортный флот, отныне снова обретший свое привычное название «Камчатрыбфлот» [156а, л. 71].

Для подготовки к переходу рабочих и служащих на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными днями создана «центральная комиссия» под началом главного инженера в составе 9 чел. Ей следовало приступить к работе с 10 апреля и не позднее 31 мая представить свои предложения руководству управления и базкому [150, л. 67].

Капитану-директору БМРТ «Хинган» В. А. Дубовицкому разрешено для помощи в проведении ремонта выделять с их согласия членов экипажа в распоряжение ПСРВ на работы в свободное от несения вахт время и в соответствии с их квалификацией [150, л. 1].

4 апреля за многолетнюю работу в рыбной промышленности Камчатки, умелое руководство многочисленным коллективом УТРФ, активное участие в общественной жизни флота и Петропавловска и в связи с переводом на работу в МРХ СССР Петр Илларионович Анода награжден ценным подарком на сумму 300 руб. [150, л. 22].

Базовый комитет профсоюза флота изучал, в числе прочего, состояние массово-организационной работы на БМРТ «Узбекистан». Деятельность судового комитета признана удовлетворительной. Экипаж (капитан-директор А. Г. Гаврилов, предсудкома Осенний) успешно справился с выполнением квартального плана второго года восьмой пятилетки по добыче рыбы: вместо 26 000 добыл 36 179 ц. Судком в составе семи человек был избран 23 октября 1966 г. Он провел шесть заседаний и пять общих профсоюзных собраний, посвященных производству и быту. На судне шло соцсоревнование между бригадами и вахтами, итоги которого регулярно подводились на расширенных заседаниях судкома и собраниях, что способствовало успешному выполнению рейсового задания и взятых обязательств. Отмечена большая помощь членов Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов (ВОИР) в повышении производительности труда. Среди членов экипажа в обществе состояли аж 66 чел. (из 110). Они внесли 24 рацпредложения с экономическим эффектом 22 тыс. руб. При судкоме действовали: редколлегия, товарищеский суд, хозяйственная комиссия, комиссия народного контроля. Опираясь на них, судком

и боролся за укрепление трудовой дисциплины, выполнение плана и обязательств. За год в члены профсоюза приняты 22 чел., сейчас их насчитывалось 95 чел., внесших в кассу 1 315 руб. взносов. Должное внимание уделялось воспитанию рыбаков. За хорошие производственные показатели награждены почетными грамотами пятеро, премиями — шестеро, снято четыре ранее наложенных взыскания, объявлено 17 благодарностей, судовую Доску почета украсили портреты девятерых передовиков. Всего на судне трудились 18 ударников коммунистического труда. Наряду с явными успехами, имелись, как водится, и «отдельные недостатки»: судком не заслушал ни одного бригадира, мастера или других руководителей производства по организации соревнования за коммунистический труд, ни разу не рассматривал вопросы охраны труда и техники безопасности. Вывод: «плановости в работе судовой комитет не имеет» [156, л. 138].

5 апреля на баланс от Сахалинрыбпрома принят СРТР «Подосиновец», пришедший в ПМРП два дня назад [150, л. 37].

10 апреля к исполнению обязанностей начальника УТРФ приступил новый руководитель — Иван Павлович Черниговский [150, л. 69]. До этого он возглавлял промразведку КРП.

На СРТ «Капитан Закхеев» и «Северянин» установлен штат из 10 чел. «до полной разделки судов на металлолом» [150, л. 72].

12 апреля вышло распоряжение КРП о продаже колхозу «Октябрь» Соболевского района СРТ «Карагинский» с оплатой в госбюджет с семилетней рассрочкой. Продажа оформлена 26 апреля по окончании текущего ремонта и получения документов Регистра СССР [150, л. 143; 157, л. 165].

25 апреля решено списать с баланса траулер «Кишинев», стоявший в ПМРП [156а, л. 256].

6 мая перегонная команда привела из Николаева в Петропавловск новый БМРТ «Юность». Начальнику отдела кадров А. А. Александрову приказано в двухдневный срок укомплектовать его командой флота согласно штатному расписанию. Судно принято в состав флота 11 мая [151, л. 8, 57].

Обязанности дозиметристов по проверке на БМРТ радиационного состояния рыбы-сырца, морепродуктов, готовой продукции и внешней среды возложены на заведующих производством, которые теперь отвечали за качество и своевременность измерений. За ними закреплены дозиметрические приборы. В случае обнаружения повышенной радиоактивности следовало сообщать в УТРФ радиограммой с «закрытым текстом» [151, л. 24].

7 мая за успешное руководство плавбазой «Ламут», хорошую подготовку экипажа к решению всех поставленных задач премией в размере должностного оклада отмечен капитан-директор В. И. Пермяков. План выпуска готовой продукции в 1966 г. судно выполнило на 115 %, задание по грузоперевозкам в первом квартале 1967 г. — на 167 % [151, л. 38].

13 мая на «Браславе», совершавшем испытательный пробег после ремонта на ПСРМЗ до мыса Шипунского и обратно, побывал знаменитый советский писатель Константин Симонов, гостивший на Камчатке. Так что это число несчастливым назвать было нельзя. Вечером в кают-компании собрались хозяева судна и сопровождавшие высокого гостя лица, завязалась непринужденная беседа. Константин Михайлович искренне и с удовольствием отвечал на вопросы моряков, рассказывая о том или ином своем произведении, словно погружался в воспоминания о прожитых годах, особенно о военных. Великая Отечественная война была главной темой его творчества [154, № 57].

16 мая СРТ «Север» ловил минтай у юго-западного побережья Камчатки. На вахте с 20.00 до 24.00 при постановке трала «произошел случай попадания траловой доски под гребной винт, в результате чего лопасти винта получили повреждения». Теперь при полных оборотах машины корпус сильно вибрировал. Для предупреждения разрушения дейдвудного устройства 7 июня судно отозвано в Петропавловск, где в доке произведен ремонт гребного винта. Стоимость стоянки в доке и работ составила 399 руб. [152, л. 72].

Списан и исключен из реестра действующего флота траулер «Кишинев» [151, л. 27].

23 мая в 08.20 петропавловского времени БМРТ «Трудовые резервы» (капитан-директор В. К. Косолапов) тралил на границе двенадцатимильной рыболовной зоны. На вызовы по радиотелефону флагманского капитана объединенной экспедиции длительное время не отвечал, чем «нарушил... руководящие указания и поставил под угрозу задержания судна таможенными властями США и наложения штрафа в инвалюте». Сумма возможного штрафа — 5 тыс. долларов. «За преднамеренную попытку нарушения рыболовной зоны США» капитану-директору объявлен строгий выговор, он предупрежден, что за повторный случай будет отстранен от должности [151, л. 162].

24 мая комсомольцы и молодежь БМРТ «Восход» провели диспут на тему «Каким ты представляешь человека коммунистического общества?» Его план был продуман заранее. Предварительно

секретарь судового бюро ВЛКСМ Алла Шевченко прочитала лекции «Из чего складывается культура человека» и «Человек коммунистического общества». Диспут открыл штурман Василий Троянов. Свои соображения по поводу того, каким же, по их мнению, будет обещанное партией к 2000-му году коммунистическое общество, каким — отношение в нем к труду, учебе, семье высказали одиннадцать членов экипажа. Шумный спор разгорелся вокруг вопросов любви и брака. Долго потом в коридорах и каютах шло обсуждение услышанного. Моряки решили, что до окончания рейса нужно собраться еще раз и поговорить на тему «Твое рабочее место в жизни» [154, № 61].

26 мая на заседании технического совета обсуждены и одобрены проекты положений о присвоении звания «Лучший старший механик» и конкурса на лучшую организацию технической эксплуатации судна. Эти документы решено опубликовать в газете «За высокие уловы», а итоги конкурса за текущий год подвести к 1 ноября. «В канун пятидесятилетия советской власти лучшие из лучших будут премированы памятными подарками с вручением диплома» [127, л. 96, 100].

30 мая в Ленинграде на конференцию по водообработке и использованию горюче-смазочных материалов командирован начальник теплотехнической лаборатории А. М. Козак [151, л. 163].

1 июня с целью изучения трудозатрат судоводителей и радиоспециалистов, а также проведения исследований по передаче радиограмм с большой скоростью при помощи магнитофона на плавбазу «Ламут» на месяц командирован инженер лаборатории НОТ Г. М. Курсаков [151, л. 188].

2 июня плавбаза «Ламут» готовилась к обслуживанию лососевой путины. Впервые УТРФ выделило на помощь Хайлюлинскому комбинату обрабатывающее судно для приема улова прямо с неводов. За месяц намеревались взять и обработать 12 тыс. ц лосося, выпустить 300 ц икры, получить прибыль в 300 тыс. руб. Если бы «Ламут» совершил за это время обычный транспортный рейс, то заработал бы всего 100 тыс. 5 июня ожидался его подход в Усть-Камчатск, где он должен был получить первую рыбу и выпустить из нее продукцию для Петропавловска [154, № 64].

3 июня на «Юности» состоялось показательное учение по борьбе за живучесть судна для руководящего состава управления флота, КРП и комсостава судов, стоявших в порту. Оно прошло организованно и целеустремленно, что «обеспечило его поучительность». Успешному исходу способствовала серьезная подготовка, прове-

денная работниками УТРФ, командным и личным составом «Юности». За добросовестное выполнение своих обязанностей объявлена благодарность начальника флота капитану-наставнику по ВМП Ю. Н. Марочкину, капитану-директору М. А. Васильеву, старшему штурману Н. М. Комиссарову, его дублеру Р. Б. Бранду, третьему механику И. В. Осипову, тралмастеру А. В. Соловьеву, матросу-обработчику А. И. Жукову, мотористу В. Ф. Довгополу и матросу-рулевому Ю. Н. Теплюкову [152, л. 68].

5 июня начальник флота И. П. Черниговский сообщал начальнику Дальрыбы М. И. Дроздову о крайне тяжелой обстановке, складывавшейся с перегрузом камчатских БМРТ, как в дальних, так и ближних районах. Со 2 июня простаивали «Восход», «Опала», через двое суток должен был остановиться «Браслав». Руководство объединенной экспедиции решало вопросы освобождения судов от продукции крайне неоперативно. «Убедительно просим помочь с перегрузом “Браслава” на теплоход “Балтийск”, так как ближайший следующий перегрузчик, на который намечается перегруз этого судна, “Краматорск”, будет в районе ближних островов не раньше, чем через 7—10 суток. Просим также обратить внимание руководства объединенной экспедиции на более оперативное решение вопросов перегрузов БМРТ и недопущения их простоев» [157а, л. 66].

7 июня для участия в работе технического совета Дальрыбы по рассмотрению нового проекта расположения цеха на БМРТ пр. 394А во Владивосток выехал групповой механик по технологическому оборудованию Ю. Н. Коваленко. Опыта ему было не занимать: еще в 1961 г. он стал первым механиком-наладчиком первого же камчатского большого траулера «Браслав» [152, л. 33].

12 июня назначена комиссия по проведению смотра «для определения лучшего технического состояния судна». «На промысловых и обрабатывающих судах флота на протяжении ряда лет добросовестно трудятся специалисты-ветераны, воспитываются и растут молодые кадры, пришедшие на флот после окончания средних и высших учебных заведений. Коллективы, возглавляемые опытными и авторитетными механиками, как правило, содержат хозяйство в образцовом техническом и санитарном состоянии, обеспечивают бесперебойную и безаварийную работу флота». Для популяризации и распространения передового опыта судомехаников утверждено «Положение о порядке присвоения звания “Лучший старший механик флота”» и «Положение о смотре на лучше судно УТРФ по общему техническому состоянию». «В канун пятидесятилетия

советской власти лучшие из лучших будут отмечены приказом по УТРФ с занесением на Доску почета и награждены дипломами». Окончание смотра намечено на 1 ноября [152, л. 49—51].

13 июня разжалован во вторые старший механик, получил строгий выговор второй механик БМРТ «Куба». 22 апреля судно встало в текущий ремонт на ПСРВ. При разборке в доке механизма изменения шага гребного винта выявлено грубое нарушение правил технической эксплуатации, «выразившееся в отсутствии должного контроля масляной системы механизма. Машинной администрацией допускалась работа непригодных масляных фильтров системы, отстой из полостей гидроцилиндра не удалялся неопределенное время». В результате длительного воздействия воды и твердых примесей детали этого сложного и ответственного механизма были приведены в негодность, а дальнейшая его эксплуатация без капитального ремонта стала недопустимой [152, л. 64].

15 июня на экспериментальные работы по испытанию недавно сконструированного нового разноглубинного трала направлен БМРТ «Алексей Махалин» [158, л. 98].

17 июня СРТР-400 «Подосиновец» присвоен промысловый № 87 [152, л. 86].

26 июня службе мореплавания приказано довести до сведения всех судоводителей, начальников промысловых экспедиций и флагманских специалистов приказы МРХ СССР и Дальрыбы, вышедшие в апреле и мае. Речь в них шла об обеспечении выполнения соглашения между правительствами СССР и США по некоторым вопросам рыболовства в северо-восточной части Тихого океана у американского побережья. На суда, находившиеся в море, эти документы следовало отправить с первыми транспортами, от капитанов получить телеграфные подтверждения о вручении. В месячный срок требовалось провести внеочередную проверку причастных лиц на знание текста соглашения. Начальникам флотилий Ю. М. Грачеву, М. Г. Чекаленко и К. В. Боброву в своих штабах предписано организовать оперативный контроль за судами путем нанесения на карту их координат [152, л. 112—113].

Авторским вознаграждением в размере 500 руб. отмечен старший механик СРТ «Кременчуг» Н. В. Дзюбенко. Он еще в 1962 г. разработал и внедрил рацпредложение «Бочкотряска к рыбопосольной машине». С 1963 г. его использовали на всех промысловых судах. Это позволило размещать в бочке больше сырца — до 78 кг. «Внедрение данного предложения создало непрерывную цепь механизации посола и укладки сельди в бочки, значительно облег-

чило труд рыбаков, сократило расход бочек по сравнению с фактическим до внедрения предложения». Это позволило только за 1963—1964 гг. сэкономить 26 065 бочек «со стоимостью износа в сумме 50 127 руб. 40 коп.» [158, л. 112].

29 июня стали известны результаты проверки главной бухгалтерией КРП правильности расходования в УТРФ иностранной валюты. Выяснилось, что отдельные командиры судов, совершавшие загранрейсы, «злоупотребляли своим служебным положением, производили покупку на инвалюту предметы, которые не должны были приобретать на валюту, многие из них были вообще конфискованы пограничными властями по возвращении в порт приписки». Так, бывший капитан «Советской Камчатки» купил три радиотелефона, канцелярские принадлежности, волейбольные и футбольные мячи, 197 т дизтоплива. Телефоны во Владивостоке изъяли пограничники. «В целях получения инвалюты в повышенных размерах за период ремонта камбуза некоторые капитаны не принимали мер к организации котлового довольствия судокоманд на берегу. Вследствие этого перерасход иностранной валюты на выплату командировочных расходов составили по плавбазам: "Советская Камчатка" — 14 052 руб., "Ламут" — 8 750 руб., "Чукотка" — 19 319 руб.». Для устранения отмеченных замечаний начальнику флота приказано взыскать переплаченное экипажам и стоимость купленных за валюту запрещенных предметов с проштрафившихся капитанов. Одному из них в придачу объявлен строгий выговор. Начальник финотдела УТРФ освобожден от занимаемой должности «за необеспечение контроля в расходовании инвалюты и другие недостатки в работе» [159, л. 169—172].

3 июля для разработки типового плана НОТ на БМРТ «Хинган» на месяц отправлена группа специалистов: начальник сектора Е. Г. Додонов, старший инженер-механик, «исследователь по дизелям» Н. С. Шиншинов, старший инженер по судоремонту Центральной лаборатории НОТ Ю. И. Павленко и инженер по добыче Н. С. Аникин. Капитану-директору «Хингана» В. А. Дубовицкому предписано всячески им содействовать [158, л. 7].

5 июля началось создание флотской студии звукозаписи. Ее возглавил старший радиотехник В. И. Нечаев, он же назначен материально ответственным с доверенностью «получать все ценности со складов УТРФ» [158, л. 16].

7 июля начался систематический облов окуня близнецовым тралом. До этого его добывали только донными. В районе 44-й параллели у банки Хесета на глубинах 110—120 м рыбопоисковые

приборы зафиксировали плотные столбообразной формы косяки рыбы, оторванной от грунта на 20—50 м. Донным тралом ее взять было нельзя, решили попробовать близнецовым. Это сделали «Коростень» и «Крузенштерн». Первые два траления принесли 700 ц крупного серого окуня. Район, обнаруженный у банки Хесета (западное побережье Северной Америки), оказался небольшим. Подошедшие сюда экипажи СРТ быстро истощили запасы рыбы, которой здесь взяли примерно 10 тыс. ц. По сообщению начальника экспедиции Ю. М. Грачева, наибольшего вылова достигли 20 июля, когда четыре пары судов подняли на борт 2 700 ц. Максимальной добычи за одно траление добилась «Кинешма» — 700 ц, «Конус» взял 600 ц. Это были чрезвычайно высокие показатели, особенно применительно к обычным уловам, достигавшимся испытанным способом — донными тралами. Предыдущая шестилетняя практика работы СРТ в окуневых экспедициях таких рекордных уловов еще не знала. Поднимать за одно траление 700 ц не удавалось еще ни одному БМРТ. Среднесуточная добыча такого судна при 8—10 тралениях колебалась в пределах 500—600 ц. А вообще-то камчатцы и положили начало близнецовому лову на Дальнем Востоке, впервые испытав его на осеннем промысле охотской сельди в 1963 г. Сделали это экипажи СРТР «Кит» и «Казбек». Затем в списке облавливаемых так пород рыб появились минтай и хек. Строить радужные прогнозы на будущее, основываясь на первых результатах близнецового лова окуня, было бы явной ошибкой, по той простой причине, что один район лова был далеко не схож с другим ни по сырьевым запасам, ни по прочим условиям. Но было понятно и другое — надо шире и смелее внедрять его, тем более, что никаких дополнительных затрат при этом не требовалось. Близнецовый трал оснащался так же, как и на хека, на тяжелых грунтах использовались прицельные траления. Эксперимент у банки Хесета обогатил рыбацкий опыт и позволил расширить границы ведения более эффективных и результативных тралений [154, № 57].

Для расследования причин несчастного случая со смертельным исходом с бондарем на плавбазе «Ламут» в командировку в район промысла выехал начальник отдела техники безопасности Л. Е. Гершенович [158, л. 20]. 6 июня после обеда в трюме № 4 плавбазы шли работы по приведению готовой продукции в ликвидное состояние. Около 14.40 бондарь взял ведро с инструментом и хотел поставить его в клеть лифта-бочкоподъемника, и, видимо, сам подняться с ним. А в это время лифтер пустил механизм в ход... «По характеру выполняемой работы [бондарь] не должен

был подходить лифту, тем более залезать в клеть. Следовательно, он является ответственным за происшедший случай». Попутно отмечен конструктивный недостаток самого лифта: кнопка пуска располагалась в месте, откуда лифтер не видел момент страгивания клети [160, л. 94—95].

9 июля — День рыбака, официально праздновавшийся уже третий год. «Вместе со всем советским народом многочисленный коллектив УТРФ вступил во всесоюзное соревнование за досрочное выполнение социалистических обязательств, взятых в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции, и добился значительных успехов в труде, обеспечив вылов 1 730 тыс. ц рыбы, и выполнил при этом свои социалистические обязательства по вылову 1 млн 550 тыс. ц рыбы к празднику». Успешно справились со своими обещаниями, взятыми в честь славного юбилея — завершить два годовых плана, экипажи траулеров «Кротон» (капитан Слинкин), «Кратер» (Власенко), «Лещ» (Гречушкин), «Кит» (Киселев), «Крильон» (Харевич), «Кошегочек» (Павлуш), «Камчатская правда» (Воровинов), «Валерий Быковский» (Майчуб), «Синарск» (Деркач), «Полярник» (Красников), «Коростень» (Хорольский), «Кекурный» (Тихонов), «Андриян Николаев» (Чанцев), плавбазы «Эскимос» (капитан-директор Артыш). Эти коллективы занесены в Книгу трудовой славы УТРФ. Многие моряки справились со своими программами досрочно. На общефлотскую Доску почета занесены: капитаны-директоры БМРТ «Браслав» и «Николай Островский» Н. В. Сотников и П. А. Рязанов, капитан СРТ «Соликамск» К. А. Числов, боцман плавбазы «Чукотка» Г. П. Захаров, капитан СРТ «Полярник» О. И. Красников, начальник ОМЭ В. А. Чувочин, инженер по технике безопасности О. А. Кобрисева, второй механик БМРТ «Хинган» И. И. Возный, бригадир маляров СРЗ «Фреза» Н. И. Старовойтова, заведующий производством БМРТ «Трудовые резервы» Г. С. Чиж, старший механик СРТ «Лосось» С. М. Зраев, шофер РСУ И. И. Сергунин. Большое число работников флота отмечено ценными подарками, благодарностями и денежными премиями [158, л. 21—24].

Утром горожане стали свидетелями смотра-конкурса на лучшую строевую песню подразделений Петропавловского гарнизона, прошедшего по улицам Ленинской и Набережной. Было многолюдно в парке культуры и отдыха на Никольской сопке. Состоялись состязания по волейболу и городкам. На «Спартаке» в футбол играли команды «Рыбак» и «Дорожник», первая победила со счетом 5 : 0. В половине третьего на стадионе при переполненных

трибунах начался праздничный концерт. Те, кому не хватило места, поднялись над возвышающийся над ним, словно амфитеатр, склон сопки. Главный камчатский праздник открылся парадом победителей строевого смотра. Чеканя шаг, солдаты и матросы с песнями прошли мимо трибун, образовав большой сводный хор, начавший концерт революционной песней «Смело, товарищи, в ногу!» Гимном советскому человеку прозвучала песня «Родина» в исполнении народного артиста СССР, солиста Большого театра Павла Лисициана. Громом аплодисментов, восторженными возгласами и приветствиям встречена появившаяся перед зрителями в открытой машине всеобщая любимица — киноактриса, народная артистка СССР Марина Ладынина. Затем выступали другие столичные знаменитости: киноартисты Зоя Федорова, Владимир Трещалов, Владимир Земляникин, пели солистка Московской филармонии Капитолина Лазаренко и лауреат Государственной премии Владимир Трошин. Концерт завершился выступлением Камчатского народного хора [154, № 81].

12 июля премирован экипаж СРТМ № 8-415, с 14 января по 2 июля искавший окуня и хека в Ванкуверо-Орегонском районе. Моряки ежедневно давали рекомендации промысловому флоту, занимались наводкой судов, выполняли экспериментальные работы. Теперь в соответствии с положением об оплате труда экипажей поисковых судов им полагались выплаты в размере 40 % должностных окладов [158, л. 49].

Оценена как удовлетворительная деятельность экипажа «Рыбинска», ловившего минтая в Охотском море и окуня у ближних Алеутских островов с 22 марта по 26 июня. Судном руководил капитан Юрий Степанович Плеганов. При плане добычи 10 344 взято 14 097 ц, или 136,2 %. Себестоимость «товара» удалось снизить на 4,3 тыс. руб. за счет экономии снастей, но допущен небольшой (700 руб.) перерасход средств на текущий ремонт. Нарушений трудовой дисциплины за рейс не отмечено. Моряков ждала премия в 40 % сдельного заработка за проработанное время [158, л. 56].

Премированы специалисты по результатам смотра состояния эксплуатации и совершенствования техники промышленного рыболовства и внедрения прогрессивных способов и орудий лова в рыбной промышленности Дальнего Востока. Коллектив УТРФ завоевал в нем первое место и премию 2 000 руб. За разработку и внедрение новых конструкций тралов премированы начальник отдела добычи Ю. А. Тужилов, его заместитель А. Г. Пащенко, начальник Аляскинской промысловой флотилии Ю. М. Грачев,

флагманский мастер-наставник по добыче А. Г. Шахтарин, старший мастер по добыче и третий штурман «Трудовых резервов» В. В. Топчий и И. А. Кузнецов, мастера добычи «Узбекистана» Г. Т. Тимофеев и Ю. К. Малыгин, старший мастер добычи «Семипалатинска» В. Н. Быков, начальник сетепошивочного цеха Хан Ден Сик, сетевязы Р. К. Шеховцова и С. И. Сошина [158, л. 52—53].

Из системы планово-предупредительных ремонтов выведены 15 старых СРТ, построенных в ГДР в 1951—1952 гг. На них решено вести только поддерживающие работы с минимальными затратами [158, л. 43—44].

13 июля решено направить в опытные рейсы на добычу жирующей сельди в Охотское море СРТ-300 «Соликамск», «Полярник», СРТ-400 «Валерий Быковский», СРТР-400 «Лосось», «Кротон» и «Кумроч» с оплатой по новой системе, предусматривавшей выпуск продукции по сдельным расценкам, различавшимся в зависимости от «степени выполнения рейсового плана». Новое положение об оплате было утверждено Дальрыбой 20 июня. На лов окуня и других пород в Аляскинском заливе по этой системе намеревались отправить и БМРТ «Куба», «Трудовые резервы» и «Ительмен». Начальнику отдела труда и зарплаты П. Я. Ичуаидзе следовало разъяснить экипажам все интересующие их вопросы [158, л. 58].

16 июля СРТ «Каменный», «Канск» и «Калыгирь» обнаружены патрульным спасателем «Бдительный» в рыболовной зоне США. «При разборе этих случаев у начальника объединенной Аляскинской экспедиции нарушители не смогли дать сколь-нибудь правдоподобных объяснений фактам нарушений. Все это свидетельствует о том, что факты группового нарушения рыболовных зон стали возможными лишь из-за полного отсутствия ответственности у капитанов судов-нарушителей, их низкой дисциплины и непонимания серьезности последствий». За несоблюдение советско-американского соглашения виновные капитаны отстранены от должностей, материалы по делу предоставлены в КГРФИ «на предмет лишения дипломов на один год» [160, л. 112].

18 июля на конференцию по вопросам повышения надежности и долговечности дизелей в г. Первомайск Николаевской области на завод имени 25-летия Октября выехал механик-наставник А. А. Федоровский [158, л. 85].

17 июля указом Президиума Верховного Совета СССР за достижения в хозяйственном и культурном строительстве Камчатская область награждена орденом Ленина. Собравшийся на митинг по этому поводу экипаж плавбазы «Ламут» с большим восторгом

воспринял эту радостную весть. Он встретил ее, по словам первого помощника капитана В. Сухомутова, выпуском 15 000 ц готовой продукции и выполнением плана июля на 135 %. Выступавшие призвали еще более производительным трудом оправдать высокую награду родины, ознаменовать день открытия слета передовиков рыбной промышленности Камчатки досрочным выполнением плана юбилейного года. Экипаж СРТ «Конус» в лице капитана Новикова и парторга Деревдеева поздравлял всех тружеников Камчатки с высокой правительственной наградой и желал больших успехов в осуществлении творческих планов по дальнейшему социалистическому преобразованию полуострова.

20 июля отделу добычи предписано распространить передовой опыт экипажа БМРТ «Трудовые резервы» на других судах. Этот траулер первым из подобных в Дальневосточном бассейне внедрил лов хека разноглубинным тралом, в чем была «большая заслуга штурманской и тралмастерской служб» [158, л. 88].

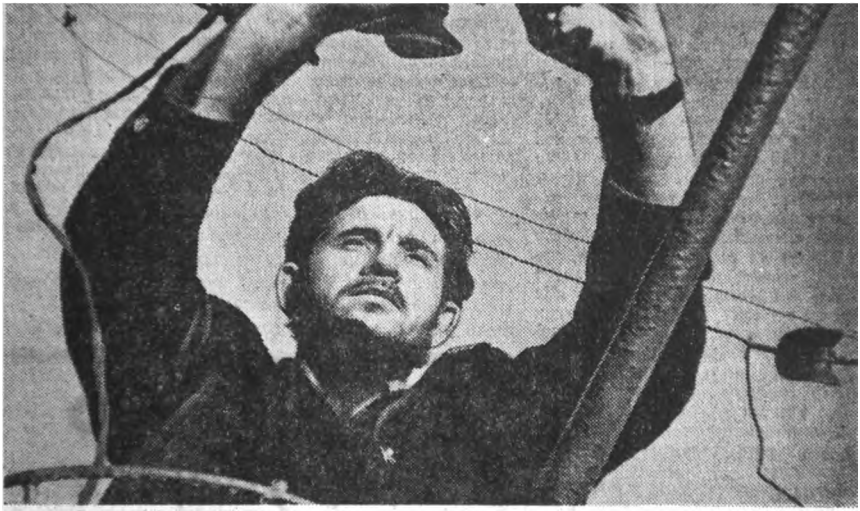
Преданы гласности результаты инспекторских осмотров некоторых судов, выявившие серьезные нарушения организации хранения имущества и конвенции по охране человеческой жизни на море. Так, на многих СРТ и БМРТ при опросе личного состава выяснилось, что почти треть моряков не умеет пользоваться спасательными средствами, много жилетов раскомплектованы, не имеют батареек и свистков. На «Кубе» в результате небрежного хранения жилетов оказалось, что 55 из них непригодны. На «Трудовых резервах» сопрели брезентовые чехлы двух спасательных плотов, а один шестиместный имеет «два прожженных отверстия такого размера, что плот ремонту не подлежит» [158, л. 122].

24 июля на баланс зачислен БМРТ «Штурман Елагин» (строительный № 967) [160, л. 108].

25 июля флот пополнился СРТМ № 8-466, построенным в Хабаровске [160, л. 98].

26 июля за умелую организацию работы отряда судов Орегонско-Ванкуверской экспедиции, инициативу и добросовестное отношение к своим обязанностям объявлена благодарность с занесением в трудовую книжку флагману отряда судов, капитану СРТ «40 лет ВЛКСМ» Григорию Игнатьевичу Журбе [158, л. 117].

1 августа в Москву на организуемую на ВДНХ встречу со знатными капитанами ФРП решено отправить капитана-директора БМРТ «Ительмен» Бориса Никитовича Писаревского. Для этого его, отдыхавшего в Геленджике, отзывали из отпуска с последующим продлением [158, л. 132].



За 180 меридианом, в западном полушарии, на траулере «Крильон» трудится этот человек — Николай Фомин, начальник судовой радиостанции.

Радиоаппаратура «Крильона» всегда в порядке, всегда в работе. И это способствует тому, что экипаж «Крильона» имеет на счету около 15 тысяч центнеров рыбы при квартальном плане 12.600.

Фото В. ВОРОБЬЕВА.

Фотография из газеты «Камчатская правда», 1967 г.

Капитан-директор В. М. Лисицын, 1966 г.

Старший механик В. И. Можара, 1968 г.

Тралмастер Н. С. Ковресьев, 1967 г.

Штурман А. Н. Шкарбут, 1967 г.

Капитан-директор Ю. И. Екимов, 1967 г.

Капитан О. И. Красников, 1967 г.

5 августа освобожденными партийными, профсоюзными и комсомольскими работниками в УТРФ трудились: секретарь парткома А. В. Симонов, его заместитель В. И. Козлов, лектор парткома Л. И. Маслов, заведующая сектором парткома Н. М. Ситникова, статистик парткома В. М. Лазаренко, инструкторы парткома Г. Д. Иванова и Н. А. Ненашева, заведующий кабинетом политпросвещения Н. А. Козлов, председатель базкома А. Д. Леушин, его заместитель А. М. Сорокин, старший бухгалтер базкома М. И. Лунева, инструктор базкома М. Т. Фадеев, секретарь комитета ВЛКСМ П. И. Калашников, его заместитель Ю. Н. Львов, заведующий сектором учета комитета ВЛКСМ Г. Г. Коваленко, заведующая библиотекой Л. Я. Жукова, библиотекари Т. А. Абрамова и Л. А. Отдельнова, заведующая складом Л. А. Кузнецова, кассир А. П. Долгова и директор Дома культуры рыбаков В. Ф. Ларин [160, л. 55—56].

7 августа БМРТ «Юность» (капитан-директор М. А. Васильев) промышлял окуня в районе острова Кыска. В 07.30 на вахте старшего помощника Н. М. Комиссарова трал зацепился за грунт, а в 09.07 при выборке на борт куток намотался на гребной винт. В итоге потеряно трое суток промыслового времени, кроме того, за помощь по очистке винта водолазами спасателя «Зевс» выплачено экспедиционному отряду Камчатского морского пароходства 36 тыс. руб. Из материалов расследования: «Решение выбрать трал при одновременной работе главного двигателя было неправильным, тем более что судно не могло противостоять течению. Выборка трала могла быть произведена с работой двигателя при условии, если другое судно с помощью буксирного троса развернуло бы БМРТ “Юность” носом на течение. В любом случае зацепа прежде всего останавливается главный двигатель. После выхода судна на ваер экипаж приступает к попыткам выбрать трал. На БМРТ “Юность” трал выбирался при работе полным передним ходом 200 об/мин с подходом трала к слипу, куток последнего течение поднесло под корпус, где он и оказался намотанным на гребной винт» [161, л. 122].

19 августа для постановки на баланс УТРФ центрального городского стадиона «Спартак» создана комиссия под председательством заместителя начальника УТРФ А. А. Александрова [160, л. 121].

28 августа суммой в 100 руб. премирован групповой механик морского агентства С. И. Миронов. В мае при стоянке плавбазы «Чукотка» во Владивостоке он способствовал применению метода подводной обрезки концов поврежденных лопастей винта, не требовавшего

постановки в док. Благодаря этому плавбазу не выводили из эксплуатации. О поощрении механика ходатайствовал судовой комитет [160, л. 156].

30 августа на плавбазе «Ламут» без предварительного обучения на перевооружение стрелы был поставлен проходивший практику курсант ПКМУ. Он попал ногой в колышку троса и в результате полученной травмы стал инвалидом [162, л. 105].

1 сентября осуществлен перевод на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными днями рабочих, инженерно-технических специалистов и служащих СРЗ «Фреза», рыбозавода «Океанский», РСУ, ЖКО и аппарата УТРФ. Это делалось по правительственному решению «в целях облегчения условий труда рабочих и служащих, расширения возможности для дальнейшего повышения их квалификации и культурного уровня, а также в целях более рациональной организации, дальнейшего роста производства» [160, л. 114].

В управлении флота прошло расширенное совещание комсостава, на котором обсуждалось предотвращение возможных случаев нарушения рыболовной зоны США. Решено, что служба мореплавания продолжит соответствующие инструктажи судоводителей «под роспись» и отбор подписок по установленной форме с «обязательством строгого соблюдения режима плавания в водах, прилегающих к границам рыболовных, таможенных и других зон иностранных государств». В практику вводилось парное плавание БМРТ в этих районах с возложением соблюдения его режима на одного из капитанов-директоров. В районах промысла СРТ на каждые десять траулеров ежесуточно выделялся один патрульный, освобождавшийся от лова. Его капитан отвечал за соблюдение режима плавания судами закрепленной десятки наравне с возможным капитаном-нарушителем. Для обеспечения своевременного ремонта локаторов в группе СРТ дальнего района требовалось обеспечить постоянное нахождение электрорадионавигатора [163, л. 9—10].

2 сентября после вынужденного перерыва экипаж БМРТ «Хинган» продолжил глубоководный лов палтуса и угольной рыбы. Успешное решение этой задачи открывало большие перспективы для дальнейшего освоения богатств мирового океана. Прервать эксперименты хинганцам пришлось в связи с тяжелой промысловой обстановкой, сложившейся в августе для других камчатских БМРТ. Теперь «Хинган» переключился на привычную добычу окуня, получив задание взять его 6 800 ц. Несмотря на отсутствие достаточной сырьевой базы, хинганцы все же справились с поставленной задачей. Они провели интенсивный поиск, обследовали

акваторию окуневых банок от острова Шумагина до острова Королевы Шарлотты. За двадцать дней августа на борт поднято 9 414 ц окуня, из которого выпущено 4 151 ц готовой продукции. Отлично потрудились штурманы Головин, Назаркин, матросы-добытчики Третьяков, Верный, Смородов, обработчики Захаров, Мустафин, Попель, Мельников, мотористы Машуков, Луднегов, кочегар Гузь, сварщик Климов. Теперь же хинганцы заверяли петропавловчан, что те получат к юбилею СССР новые виды рыбной продукции из палтуса, угольной и крупного окуня специальной разделки, а экипаж справится и с заданием на экспериментальный рейс [154, № 104].

8 сентября главный инженер флота утвердил рекомендованные технико-экономическим советом временные нормы расхода топлива на центнер выловленной рыбы для различных районов. Это потребовалось сделать в связи с изменением мест промысла для возможности оперативного планирования требуемых запасов топлива и анализа экономичности работы флота [163, л. 31].

13 сентября с годовым планом справились промысловики СРТР «Конус», дав стране 17,8 тыс. ц рыбы. Отлично трудились все, но, пожалуй, наиболее отличились старший помощник капитана Степаненко, боцман Егоров, матросы Чукалин, Малин, Кавук, Петров, второй механик Деревлев, рефмеханик Сивушенко. Экипаж решил в качестве подарка к юбилею страны взять 23 тыс. ц, то есть по тысяче на каждого члена. Машинная команда делала все от нее зависящее, чтобы обеспечить бесперебойную работу механизмов, провела профилактику стосильному дизельгенератору, двум цилиндрам главного двигателя. Но моряки опасались, что их старания могут оказаться напрасными: после ухода во Владивосток рефрижератора «Вологда», бесперебойно принимавшего у них уловы, сдача заметно ухудшилась. Производственные возможности оставшегося рефрижератора «Михаил Янко» были относительно небольшими [154, № 111].

15 сентября в ОМЭ было выловлено уже 770,3 тыс. ц сельди при годовом плане 756 тыс. При этом задание двух лет пятилетки было перекрыто на 21 тыс. ц. Успех достигнут упорным трудом: экипаж «Ропши» взял сверх программы 11, «Полярник» и «Кротон» — по 10 тыс. ц., наивысший же с начала года улов имел «Соликамск» — 43,7 тыс. ц. Но достижение высоких результатов сдерживалось отсутствием свободной емкости на плавбазах. «Чукотка», «Ламут», «Советская Камчатка», «Эскимос» были забиты полностью, в трюмах «Орочона» свободного места осталось на три дня работы.

Всего базы возили с собой уже 100 тыс. ц готовой продукции. Перспективы с перегрузом пока были неутешительны [154, № 111].

21 сентября начальник флота объявил строгий выговор старшему помощнику капитана-директора БМРТ «Алексей Махалин» А. А. Амирбекяну. 26 июля в Ванкуверо-Орегонском районе судно на его вахте нарушило рыболовную зону США, войдя в нее на 0,4 мили. На месте происшествия флагманский капитан объединенной экспедиции Дальрыбы составил соответствующий акт. «Весь штурманский состав БМРТ своевременно был ознакомлен с порядком плавания в нейтральных водах и необходимостью соблюдения рыболовных и других режимных зон иностранных государств, в том числе и старший штурман т. Амербекян А. А. Проступок... 15 сентября с. г. обсуждался на совете капитанов УТРФ. Совет капитанов сурово осудил проступок т. Амербикяна». При определении наказания учтены его прошлые заслуги [163, л. 82].

12 октября начальник флота приказал все БМРТ, приходящие на ремонт в Петропавловск, переоборудовать на одноблочную систему проводки ваеров по методу Рижской базы тралового флота. Так уже работали «Трудовые резервы», а накопленный ими опыт позволял улучшить некоторые детали этой системы [164, л. 44].

17 октября подведены итоги смотра по экономии и бережливости. Он показал, что определенные результаты в этом достигнуты. Активное участие флотской общественности в производственной деятельности и принятые меры позволили за девять месяцев сократить расходы по топливу на 850 тыс. руб., по орудиям лова — на 50 тыс., по промысловому снаряжению — на 110 тыс., по гофтаре — на 128,3 тыс. Особенно хороших результатов добились экипажи СРТР «Кострома», «Кит», «Кротон», «Кременчуг», СРТ «Рыбак» [161, л. 58].

19 октября в Москву на ВДНХ командированы капитан «Ропши» П. Е. Алешкин и капитан-директор «Петра Овчинникова» И. Д. Стоногин для участия в «Неделе Дальрыбы», проводимой с 23 по 27 октября [161, л. 70].

21 октября постановлением ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС за победу во всесоюзном социалистическом соревновании в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции УТРФ награждено Памятным знаменем [154, № 126].

В момент сильного крена упал с ботдечной палубы за борт и утонул боцман СРТМ № 8-402 Николай Федорович Мироненков. Расследование этого несчастья показало, что его причиной стало

грубое нарушение правил техники безопасности в штормовую погоду [165, л. 175].

24 октября из Николаева прибыл БМРТ «Илларион Рябиков», укомплектованный перегонной командой. Его приняла комиссия под председательством главного инженера Ю. П. Бородина, судно в трехдневный срок укомплектовано камчатским экипажем [164, л. 97].

25 октября рассмотрена работа СРТ «Ропша» (капитан П. Е. Алешкин), добывавшего сельдь в Охотском море с 18 июня по 18 октября. Знаменитый рыбак — один из первых камчатских Героев Социалистического Труда — остался верен себе: при плане 8 516 поймано 15 586 ц, или 183 % задания. При этом сортность превышена на 4,9 %. Себестоимость улова снижена на 396,2 тыс. руб., получено 211 тыс. руб. сверхплановой прибыли. Работа моряков признана удовлетворительной, им причиталась премия в размере 40 % сдельного заработка [164, л. 107].

Премированы и команды ТХС Камчатрыбфлота, арендованных УТРФ на период ОМЭ. Они успешно справились с заданием по выпуску сельди баночного посола. За время работы на промысле с 21 августа по 11 октября выпущено 151 088 банок при норме 68 800. Суточные нормы выпуска составили: «Плутон» — 218, «Хоста» — 203, «Мизар» — 235, «Орион» — 218 %. Качество продукции хорошее [164, л. 110].

26 октября Памятное знамя торжественно передано флоту на вечное хранение. На сцене переполненного зала Камчатского областного драматического театра в президиуме собрания сидели ветераны флота, прославленные капитаны и механики, судоремонтники и бондари, представители городской общественности и военные моряки. Собрание открыл секретарь парткома управления А. В. Симонов. Под гром аплодисментов избирается почетный президиум в составе Политбюро ЦК КПСС во главе с генеральным секретарем Л. И. Брежневым. Звучит Гимн СССР, затем раздается команда: «Знамя внести!» Его держит прославленный капитан А. Н. Усков, грудь которого густо украшают боевые и трудовые ордена и медали. Ему ассистируют старейший траловый мастер А. Е. Шкуратов и первый матрос камчатского тралового флота И. Н. Рохлецов. На знамени золотом вышиты слова: «Победителю в социалистическом соревновании в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции» и ленинский портрет. На обороте — герб СССР и годы «1917—1967» (ныне оно хранится в музее истории рыбной промышленности Камчатки и КамчатГТУ).

Слово предоставляется первому секретарю Камчатского обкома КПСС М. А. Орлову. Затем он передает знамя начальнику УТРФ И. П. Черниговскому. Собрание единодушно одобрило текст письма работников флота ЦК КПСС, Президиуму Верховного Совета СССР и ВЦСПС. В нем, в частности, говорилось: «Принимая это знамя, многотысячный коллектив рыбаков и наши семьи первые слова любви и безграничной преданности обращают к ленинской партии, ее ЦК, чью заботу и поддержку о непрерывном развитии рыбной промышленности Камчатки мы, жители Крайнего Севера, постоянно ощущаем». В адрес собрания поступило множество обращений и поздравлений. С «Петра Овчинникова» радировали, что экипаж радуется и гордится, что коллектив флота, частицей которого он являлся, удостоен такой высокой правительственной награды. Экипаж пообещал приложить максимум усилий, чтобы подойти к 50-летию СССР с самыми высокими производственными показателями. Ительменцы тоже восприняли весть о награждении «как большой праздник». Сообщение об этом пришло на судно, когда ему до выполнения соцобязательств, взятых в честь 50-летия родной советской власти, оставалось поднять из глубин океана менее трех тысяч центнеров рыбы. Они заверяли управление флота, партком, базком и комитет комсомола, что с честью справятся со своей задачей и дадут стране в юбилейном году не менее 90 тыс. ц улова. Пришло поздравление и от руководителя отрасли — министра А. А. Ишкова: «Коллектив МРХ СССР, ЦК профсоюза работников пищевой промышленности горячо, сердечно поздравляют вас с высокой юбилейной наградой. Желаем всему коллективу новых высоких трудовых успехов на благо нашей Родины!» [154, № 126—128].

1 ноября из районов промысла в управление флота шел поток праздничных телеграмм. Экипажи судов сообщали о своих трудовых успехах, посвященных предстоящему 50-летию Страны Советов. Рапортовал «Соликамск», сдавший на «Советскую Камчатку» последние центнеры улова в счет рекордных 50 тысяч! *Этот улов стал наивысшим в стране*. С «Каврана» докладывали о завершении годового задания — здесь взяли на борт 33 тыс. ц. Экипаж «Ламута» передавал всем свой рыбацкий привет и сообщал о выполнении своих соцобязательств по выпуску сельди спецпосола: сверх плана приготовлено 40 тыс. банок [166, № 261].

3 ноября, в преддверии главного государственного праздника, флот сделал себе подарок. Организована комиссия, да не просто, а с подкомиссиями, по приемке в эксплуатацию клуба на 600 мест

в квартале Петропавловска № 4, возведенного СМУ-6 треста «Камчатрыбстрой» [167, л. 39]. Вскоре это здание получило название «Дворец культуры рыбаков».

Опубликован праздничный приказ по флоту: «Приветствую и поздравляю всех моряков, рыбаков, рабочих, инженерно-технических работников и служащих УТРФ и членов их семей с 50-летием Великой Октябрьской социалистической революции. Желаю вам отличного здоровья, успеха в работе, учебе и большого счастья в личной жизни! Выражаю уверенность, что многотысячный коллектив высоко понесет знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС, присужденное нам на вечное хранение, и также пойдет в первых рядах строителей коммунизма в нашей стране!» [167, л. 60].

Из приказа: «Отвечая на заботу партии и правительства, коллектив УТРФ взял повышенные социалистические обязательства по вылову до конца года 3 млн 200 тыс. ц рыбы и по выполнению пятилетнего плана к 7 ноября 1970 г... В ознаменование 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции, отмечая достижения в труде по выполнению соцобязательств и учитывая представления общественных организаций приказываю: на основании решения базкома занести в Книгу трудовой славы УТРФ коллективы СРТР “Космос”, “40 лет ВЛКСМ”, плавбазы “Орочон”, БМРТ “Петр Овчинников”, “Узбекистан”, СРТ “Каменный”, СРТР “Канск”, “Кихчик”, “Камчадал”, “Раздол”, “Кречет”, “Калыгирь”, “Портовик”, БМРТ “Николай Островский”, “Браслав”, СРТ “Серпухов”, “Кавача”, “Север”, “Рыбинск”, плавбаз “Ламут”, “Чукотка”, СРТ “Красное знамя”, “Крузенштерн”, “Камбальный”, “Семипалатинск”, плавбазы “Советская Камчатка”, СРТ “Кавран”, СРТР “Лосось”, “Беркут”, “Пикша”, “Рыбак”». В общефлотскую галерею передовиков производства занесены: заведующий производством «Чукотки» П. Г. Подгорный, старший механик «Ропши» С. М. Васильев, капитан-директор «Орочона» А. А. Гимильштейн, капитан «Андрияна Николаева» Б. П. Чанцев, начальник экспедиции Ю. М. Грачев, старший механик «Советской Камчатки» В. А. Супрунчик, капитан-директор «Опалы» В. Т. Бутримов, начальник объединенных котельных ЖКО А. И. Екимцев, бондарь рыбозавода «Океанский» В. И. Селезнев, капитан «Ропши» П. Е. Алешкин, слесарь «Фрезы» П. Г. Суслов и капитан «Кошегочка» В. П. Павлуш. Многие передовики награждены почетными грамотами флота [167, л. 42—44].

4 ноября в торжественной обстановке в зале Дома политического просвещения комсомольской организации УТРФ вручено

памятное Красное знамя ЦК ВЛКСМ. По поручению высшего комсомольского органа страны это сделал первый секретарь обкома ВЛКСМ Петр Резников. Он произнес короткую приветственную речь, в которой подвел итоги работы моряков-комсомольцев. Затем собравшихся поздравили первый секретарь горкома КПСС Д. И. Качин, секретарь комитета комсомола городского колхоза им. В. И. Ленина Валерий Громов, пионеры.

6 ноября за активное участие в проведении сельдяной экспедиции, оказание промысловому флоту большой помощи по выполнению социалистических обязательств, взятых в честь 50-летия советской власти, награждены почетными грамотами экипажи морского буксира «Сигнальный» и лихтера «Повенец» КРФ [167, л. 73].

12 ноября завершено выполнение годового плана по выпуску валовой продукции. До конца года вместо плановых 2 388 900 добыто 2 522 907 ц рыбы.

18 ноября старший помощник капитана подменной команды Федор Александрович Алехин до 28 ноября командирован в Москву на творческую конференцию самодеятельных художников [167, л. 104].

22 ноября смыт за борт и утонул старший мастер добычи СРТ «Каменный» Б. И. Пискунов [168, л. 166].

28 ноября за многолетнюю и добросовестную работу почетной грамотой и ценным подарком — именными золотыми часами стоимостью 150 руб. — награжден главный бухгалтер управления И. М. Ходов [167, л. 153].

29 ноября создана комиссия под началом главного инженера флота Ю. П. Бородина, которой в связи с задержкой Дальрыбой списания требовалось оценить возможности эксплуатации летом 1968 г. старых СРТ «Алупка» «Рыбак», «Кречет», «Красное знамя», «Север» и «Беркут». Заключение о целесообразности проведения поддерживающего ремонта нужно было выдать до 10 декабря [167, л. 154].

30 ноября премией в 1 400 руб. поощрен коллектив «Фрезы», обеспечивший в октябре досрочный выпуск из ремонта СРТ «40 лет ВЛКСМ». Все работы с хорошим качеством завершены на 15 суток раньше [167, л. 181].

1 декабря БМРТ «Браслав», проходивший испытания после ремонта на ПСРВ, при развороте с полного хода за час до наступления полной воды сел на песчаную бровку лайды Авачинской губы. При этом судно потеряло 70 см своей осадки. В течение пяти часов капитан-директор С. Н. Андреев пытался сняться самостоятельно,

не ставя в известность о случившемся диспетчерскую УТРФ и службу наблюдения за флотом, и только видя бесполезность дальнейших усилий, с наступлением отлива сообщил о посадке. Спустя сорок часов после подмыва грунта с обоих бортов в носовой части судно удалось стянуть с мели. В оказании помощи участвовали два БМРТ и три буксира. Обошлось без повреждений. Ориентировочные затраты по съемке «Браслава» с мели, выразившиеся в непроизводительном простое судов и оплате стоимости буксиров, составили 21 857 руб. [169, л. 67].

6 декабря УТРФ выполнило годовой план добычи рыбы по гослову. При задании 2 388 900 поймано 2 390 143 ц. До завершения программы с учетом приема сырца от колхозов оставалось взять еще 69 тыс. ц [154, № 144].

18 декабря КРП распорядился о списании СРТ «Алупка», «Рыбак», «Кречет», «Красное знамя», «Север» и «Беркут» [159, л. 466; 169, л. 80].

19 декабря прибыл СРТМ «Тавричанка», построенный в Волгограде, укомплектованный перегонной командой. Принят в состав флота 22 декабря [169, л. 78, 109].

22 декабря перегонная команда привела из Ярославля СРТМ № 8-486 «Дубрава», в этот же день зачисленный в состав флота [169, л. 95].

26 декабря для дальнейшего освоения разноглубинного лова начальнику отдела связи Д. И. Кузнецову приказано обобщить использование траловых зондов ФНЗ-5НЦ и разработать инструкции по их эксплуатации. На всех судах, где эти устройства были смонтированы временно, во время очередных ремонтов следовало сделать это капитально с подключением их к эхолоту «Кальмар». Эти приборы, определявшие глубину хода трала, как показывал опыт, позволяли увеличить вылов на 20—30 %. Их использование обещало стать перспективным, особенно с учетом того обстоятельства, что истощение придонных скоплений рыб делало необходимым развитие разноглубинного лова [169, л. 117].

29 декабря на баланс УТРФ приказом по КРП зачислены БМРТ «Александр Максутов» (строительный № 975) и СРТМ пр. 502 (строительный № 35), построенный в Ярославле, с присвоением последнему судну бортового № 8-487 [159, л. 475].

20 декабря на БМРТ «Борис Горинский» в 12.00 упал в туковый трюм и получил тяжелую травму старший матрос. Он «появился на палубе в нетрезвом состоянии, где до этого производились грузовые работы. Трюм оставался открытым, хотя бригады грузчиков

ушли на обеденный перерыв». 25 декабря на этом же судне матрос в свободное от вахты время пытался проникнуть в сетевой трюм. Открывая его крышку, не удержал ее, уронил на руку и получил травму — перелом пальцев левой руки [165, л. 86].

30 декабря в Доме культуры рыбаков прошел новогодний вечер коллектива «Фрезы». На это из фонда предприятия потрачены 610 руб. (оплата концертного ансамбля — 300 руб. и эстрадного оркестра — 200 руб., «артистам по трудовому соглашению — 50 руб.», ресторану «Космос» за «бой посуды» — 117 руб.). Деньги выплачены наличными через кассу завода [168, л. 44].

По состоянию на 31 декабря 1967 г. УТРФ имело на балансе флот общим тоннажем 4 527 тыс. т. В его состав входили пять плавбаз, 16 БМРТ (семнадцатый — «Александр Максутов» — на перегоне), 11 СРТМ (еще один, строительный № 35, тоже совершал переход с завода), 62 СРТ и СРТР, всего 94 единицы. В течение года пришли пять БМРТ и пять СРТМ. Сахалинрыбпрому передан СРТР-540 «Командор», взамен принят СРТР-400 «Подосиновец». Рыболовецким колхозам проданы три СРТ и девять судов этого типа списаны по износу.

Кроме флота, имелись выделенные на самостоятельный баланс предприятия [162, л. 152; 170, л. 5—6]:

— СРЗ «Фреза» с плавучим доком (директор Юрий Александрович Гончаров, главный инженер Юрий Тарасович Жуков, заместитель директора Владимир Иванович Дмитриченко);

— рыбозавод «Океанский» с цехами бондарным, сетепошивки и обработки сельди (директор Николай Алексеевич Долгов, главный инженер Николай Дмитриевич Кузин, заместитель директора Иван Борисович Невзоров);

— ЖКО с четырьмя домоуправлениями и гостиницей на 440 мест (начальник Иван Милентьевич Бурмакин, заместитель начальника Надежда Александровна Коротенко, директор гостиницы Василий Павлович Белов);

— Владивостокское морского агентство.

Непосредственно управлению флота были подчинены РСУ, выделенное на подрядный баланс (начальник Николай Александрович Михайлов, главный инженер Альберт Сергеевич Шерменев), и хозрасчетный отдел снабжения (начальник Николай Васильевич Науменко, заместитель Валентин Ильич Фоминых). Имелся еще и стадион «Спартак», способный вместить 10 200 болельщиков или зрителей — главное место проведения массовых спортивных

состязаний и городских зрелищ. Им руководил директор Надим Садирович Решимов.

Районы работы флота в 1967 г. оставались в основном теми же, что и в 1966 г. [162, л. 32; 171, л. 22—28] (он не направлялся только на сельдь в Олюторский, зато на Восточной Камчатке СРТ «Ропша» ловил камбалу для Петропавловска и минтая):

— Бристольский залив на промысле камбалы (в основном в первом квартале). План камбальной экспедиции был выполнен на 120 %. Во втором квартале флот действовал только в апреле, ловили 12 СРТ и два БМРТ. Камбальная экспедиция закрыта 22 апреля;

— Западная и Восточная Камчатка на добыче минтая (в первом полугодии). В первом квартале сложилась тяжелая ледовая обстановка. В начале января дули северные ветры, вызвавшие резкое похолодание, уловы носили переменный характер, средние за час траления составляли 100 ц. В середине февраля лед полностью закрыл район, все 11 СРТ перешли из Охотского моря на океанскую сторону. Часовой улов достиг 300 ц. Основной помехой для флота оказались частые штормы, заставлявшие переходить в Охотское море для укрытия во льдах, перемещаться на юг. Весь минтай должен был сдаваться на берег первым сортом, но из-за дальних перевозок его сортность снизилась на 2,1 %. 15 мая в связи с ухудшением промысловой обстановки флот перешел к Алеутам на окуня;

— Ближние Алеутские острова на окуне (четыре СРТ в мае). Сюда промысловики снялись из минтаевой экспедиции 19 мая, находились на лове 35 суток, из них на поиски ушло семь, а на простой в ожидании разрешения лова и перегрузчиков — десять. Поймано 728 ц;

— Аляскинский залив на хеке. В мае 15 СРТ работали на банке Хесета, где взяли около 60 тыс. ц. В июне суда сосредоточились в районе Колумбии, где также добыли 60 тыс. ц. Промысловая обстановка была благоприятной. В августе, до установления американцами 30-мильной зоны, СРТ успешно вели близнецовый лов;

— Ванкуверо-Орегонский район на хеке и окуне. К 31 октября было поймано 266 680 ц хека;

— район Алеутской гряды. Здесь БМРТ промышляли окуня. За девять месяцев общая добыча составила 940 233 ц, план выполнен на 99,98 %. Лучших результатов добился экипаж «Петра Овчинникова», при плане 90 900 поймавший 112 454 ц;

— Охотское море на добыче жирующей сельди. Лов начался раньше обычного, уже в третьей декаде июня. Первые суда за

десять дней взяли от 200 до 800 ц. Средний вылов на судно в августе составил 4 640 ц. Переход с дрифтерного лова на близнецовый состоялся в начале октября. В середине октября заштормило, в ноябре флот работал всего пять дней, остальное время стоял в укрытии. Сельдяная ОМЭ закрыта 17 ноября;

— Юго-Восточная Камчатка на камбале. Здесь в первом полугодии трудился СРТ «Ропша».

«Юбилейный год пятилетки коллектив УТРФ закончил с высокими производственными показателями». С заданиями по добыче и приему сырца справились на 103 %, в том числе гословом добыто 2 522,9 тыс. ц, или 105,6 % плана. Рыбопродукции выдано на 107,2 %, сверх плана приготовлено 127,3 тыс. ц. Вместе с тем, мороженой рыбы и филе произведено 646 тыс. ц, или 94,8 % заданного, снизилась доля использования сырца на выпуск пищевой продукции. Помимо привычных пород было поймано 200 ц акул, 500 ц сайры, 300 ц креветки и 800 ц кальмара, еще экзотических в то время. Производительность труда выросла против плана на 8,4 % и по сравнению с 1966 г. — на 15,8 %. Затраты на рубль товарной продукции составили 76,3 коп.

Установленное на БМРТ «Борис Горинский» и «Петр Овчинников» филейное оборудование не действовало «из-за нерасторопности техотдела», отсюда и невыполнение программы по филе. Не справились с заданием по выпуску рыбы «спецразделки юбилейного ассортимента»: при задании в 8 выдано лишь 1,1 тыс. ц, не сделано 9 486 ц «витаминного сырья». Резко снизилось качество кормовой рыбной муки из-за повышения ее жирности.

Отмечена бесхозяйственность в использовании материальных ценностей. Перерасходовано 20 т стального троса, 80 тралов для БМРТ, 200 т обручной бочечной стали, 6 т проволоки, 1 726 т соли, в общей сложности более чем на 407 тыс. руб. Орудия лова готовили «без учета их спроса», поэтому множество снастей лежали в складах «мертвым капиталом». Ценности зачастую хранились неудовлетворительно, что приводило «к постоянной порче и большим убыткам». Сорвалась сдача в эксплуатацию детского садика на 280 мест и пионерского лагеря на 320 мест, «по которому при сроке ввода еще в 1966 г. освоено 78 % от сметной стоимости». В течение года имелись четыре аварии, одно промысловое происшествие, 11 аварийных происшествий и пять ледовых случаев с общим убытком 192,2 тыс. руб. По механической части отмечены шесть аварий и пять аварийных происшествий с техническим ущербом 27 тыс. руб. и простоем 46 суток. Убытки же от

простоя определились в 105 тыс. руб. [162, л. 98]. С учетом всего вышесказанного КРП признал итоги финансово-хозяйственной деятельности УТРФ за 1967 г. удовлетворительными, отметив, что год завершен со сверхплановой прибылью в 3 653 тыс. руб. [162, л. 10—13].

Из имевшихся в составе флота 16 БМРТ («Браслав», «Хинган», «Опала», «Николай Островский», «Узбекистан», «Куба», «Ительмен», «Восход», «Трудовые резервы», «XV съезд ВЛКСМ», «Петр Овчинников», «Борис Горинский», «Алексей Махалин», «Юность», «Штурман Елагин», «Илларион Рябиков») план выпуска валовой продукции выполнили только шесть, товарной — три. Причиной невыполнения послужили «породные сдвиги добытого сырца». Ввиду слабой сырьевой базы на промысле окуня большие траулеры отправили на лов камбалы, не предусматривавшейся заданием [162, л. 23, 56].

В числе положительных показателей в работе экипажей БМРТ отмечалось бережливое отношение к расходованию картонной тары и джутовых мешков, в которые убиралась вырабатываемая продукция. Всего сэкономлено 117 327 картонных ящиков № 55 и 17 101 мешков на общую сумму 192 тыс. руб. К числу «провалов» в работе БМРТ относилось недостаточное внимание к выпуску мороженого филе из крупных экземпляров рыб, невыполнение неоднократных указаний управления флота о заготовке и отгрузке рыботоваров для населения Петропавловска, неполное использование отходов от разделки — печени и жиросодержащих внутренностей как полуфабриката жировитаминного производства.

Обработкой рыбы и выпуском продукции на БМРТ занимались 16 инженеров и 23 техника-технолога со специальным образованием и 15 «практиков», имевших большой опыт и прошедших курсовое обучение. Однако «претензии и рекламации по качеству отгруженных рыботоваров наглядно говорят о том, что в погоне за количеством они ослабляют внимание к качеству продукции, допускают нарушение технологических режимов, упрощают требования к ликвидности». Замечания по качеству отгруженной продукции имелись по всем судам, но больше всего их пришлось на «Браслав», «Петр Овчинников» и «Восход» [162, л. 96—97].

Звания «Коллектив коммунистического труда» носили 25 экипажей судов среднетоннажного флота, среди них СРТ «40 лет ВЛКСМ», «Валерий Быковский», «Кедровый», «Кратер» и другие. БМРТ «Петр Овчинников» и «Браслав» заняли по вылову первое и второе места в соревновании по Дальнему Востоку среди больших

траулеров, а СРТ «Соликамск» добыл 50 тыс. ц и занял *первое место в СССР среди судов этого типа* [170, л. 83].

Коллектив УТРФ в юбилейном году советской власти в ходе предоктябрьского социалистического соревнования завоевал первое место среди флотов страны, за что ему вручили на вечное хранение юбилейное Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, Верховного Совета СССР и ВЦСПС. Также навечно вручены Красные знамена рангом пониже: Камчатского обкома КПСС, облисполкома и облпсовпрофа — коллективам БМРТ «Браслав» и СРТ «Кротон». Далее знаменопад продолжился: стяги Петропавловского горкома КПСС достались СРЗ «Фреза», плавбазе «Чукотка», БМРТ «Петр Овчинников», СРТ «Кошегочек». Присвоено почетное звание в честь 50-летия советской власти плавбазе «Ламут», СРТ «40 лет ВЛКСМ», «Коростень» и «Калыгирь». Памятные вымпелы Дальрыбы украсили столовые команды плавбазы «Чукотка», БМРТ «Петр Овчинников» и «Ительмен», СРТ «Соликамск», «Валерий Быковский», «Ропша», «Полярник» и «Кит». Наконец, памятные вымпелы КРП и обкома профсоюза работников пищевой промышленности достались рыбозаводу «Океанский» и механическому цеху СРЗ «Фреза» [170, л. 84].

Для обслуживания сельдяной ОМЭ служба эксплуатации привлекла 17 судов КРФ, восемь транспортов и рефрижераторов ММФ и ВРХФ. Из ПМРП было погружено и доставлено в море 11 373 т соли, 1 778 кубов «сепарации», 350 672 пятилитровых банки, 3 000 т угля, 2 400 т дизтоплива и смазочного масла, более 1 000 т разного снабжения и 314 618 «бочкоцентнеров». Из экспедиции снято: 8 353 т судами КРФ в порт Маго, 14 000 т судами ВРХФ во Владивосток и 14 400 т полуфабриката на Петропавловский комбинат. Всего перевезено 34 593 т сельди и 326 357 банок пресервов. Наблюдались большие простои в ожидании перегруза готовой продукции. Минтаевая экспедиция работала относительно ритмично и больших перебоев в доставке бочки и вывозе готовой продукции не испытывала. В нее доставлено 148 581 «бочкоцентнер», 4 500 т угля и сепарации, привлеченным транспортом снято 19 716 т продукции. В дальнюю экспедицию завезено 62 186 т продовольствия, тары, топлива, воды, разного снабжения, снято 89 733 т мороженой рыбы, муки и жира [162, л. 119—120].

Внедрение современной рыбопоисковой и навигационной аппаратуры сэкономило за год 450 тыс. руб. Меры, предпринятые для улучшения эксплуатации энергетических установок, сберегли топлива еще на 170,6 тыс. руб. Нашла применение и новая техника:

на плавбазе «Советская Камчатка» установили оборудование по выработке фарша из минтая, давшее годовой экономический эффект в 101 тыс. руб. Имелись и другие резервы. Так, в конце 1967 г. ПСРМЗ завершал изготовление комплекса технологического оборудования для доработки полуфабриката кормовой муки непосредственно на БМРТ. От его внедрения в следующем году ожидали годовую экономию в 104 тыс. руб. [162, л. 117].

По состоянию на 1 апреля 1967 г., на день выделения транспортного флота и рыбного порта, в УТРФ трудились 8 914 чел. В состав КРФ перешли 46 судов с 1 168 чел. плавсостава и управленцами. В ПМРП переданы 694 чел. После этого в УТРФ осталось 87 единиц добывающих и обрабатывающих судов с 4 610 чел. плавсостава и 2 542 работника береговых предприятий. Общая численность на 1 апреля 1967 г. — 7 152 чел., а по состоянию на 31 декабря 1967 г. — 7 950 чел., в том числе 5 369 моряков [162, л. 110].

В течение 1967 г. повышено в должностях 476 чел. При этом учитывалось образование, наличие рабочего диплома, стаж, результаты аттестации, деловая и политическая характеристики, а также организаторские способности. Все капитаны и капитаны-директоры, старшие механики БМРТ, начальники отделов управления являлись номенклатурой парткома флота и утверждались им. В числе 1 313 специалистов имелось 252 чел. с высшим образованием и 422 «молспеца».

Для полного покрытия потребности в комсоставе требовались еще 347 чел.: 22 механика, 60 судоводителей, 65 мастеров по добыче и обработке рыбы, 29 радиоспециалистов и других. С учетом ожидавшихся в 1968 г. шести новых БМРТ и четырех СРТМ флот дополнительно нуждался в 224 командирах и 786 рядовых моряках.

В числе работавших имелось 1 163 члена и кандидата в члены КПСС (то есть 13 % общей численности), 1 525 членов ВЛКСМ (17,1 %) и 1 256 женщин (14,1 %).

Очень много инженерно-технических должностей замещали практики, особенно в плавсоставе (44 %), много их трудилось на СРЗ «Фреза» и в управлении флота (более половины). «Отделу кадров в своей дальнейшей работе в подборе кадров и замещении вакантных инженерно-технических должностей необходимо это учесть».

В 1967 г. прошел аттестацию 1 271 командир, 379 из них повышены в должностях. Особенно хорошие знания показали

капитан-директор «Николая Островского» Александр Епифанович Колесников, третий штурман «Узбекистана» Виктор Павлович Гуськов, второй штурман «Кубы» Виктор Алексеевич Мищенко, стармех «Кедрового» Валерий Халмуратович Хаджимухамедов, второй механик «Опалы» Евгений Васильевич Шаврин, стармех «Кинешмы» Анатолий Алексеевич Ярош, начальник радиостанции «Леща» Александр Тимофеевич Назарчук. Первые рабочие дипломы или дипломы на высшие звания получили 188 специалистов [170, л. 11—14].

На должности капитанов-директоров БМРТ впервые выдвинуты И. И. Барецкий, Н. П. Соколов, А. Е. Колесников, капитанами стали Б. И. Роленко, старшими механиками — А. Б. Соломашкин, В. В. Бемме, И. С. Добринский, А. М. Сикритов и другие. Лучшие капитаны СРТ выдвинуты на должности старпомов судов типа БМРТ: П. И. Яроцкий, Н. М. Комиссаров, В. П. Яковлев. Стармехи среднетоннажных судов становились вторыми и третьими механиками больших траулеров. Так создавался кадровый резерв. Этот подход давал результаты. Начиная с 1963 г. камчатские БМРТ обеспечивали самые высокие среднесписочные уловы на одно судно не только в Дальневосточном бассейне, но в СССР. Так, в 1963 г. «Хинган» (капитан-директор В. А. Дубовицкий) выловил 110, в 1964 г. «Николай Островский» (П. А. Рязанов) — 150, в 1965 г. «Узбекистан» (Г. В. Мещеряков) — 130, в 1966 г. «Ительмен» (Б. Н. Писаревский) — 128,8 и в 1967 г. «Петр Овчинников» (Н. С. Проценко) — 131 тыс. ц.

Комсостав больших траулеров комплектовался в основном лицами со среднетехническим образованием. «Это технически грамотные люди, имеющие большой стаж работы на рыбодобывающих и обрабатывающих судах». Все капитаны-директоры имели звания капитанов дальнего плавания со стажем работы в должности не менее семи лет. «Вместе с тем, необходимо отметить, что еще большой процент капитанов и старших механиков работает с курсовой подготовкой, особенно на СРТ и СРТР. Также много капитанов и старших механиков беспартийных. В будущем отделу кадров в своей работе необходимо учесть и выдвигать капитанами и старшими механиками имеющих среднетехническое или высшее образование и членов КПСС». Всего за год сменилось 17 капитанов и 13 стармехов. Три капитана переведены на береговую работу по состоянию здоровья, четверо сняты с должности как «не обеспечившие руководство», за личную недисциплинированность и нарушение территориальных вод США. В КРФ пере-

ведены 57 капитанов и 58 стармехов транспортных судов. Они утверждались в должности на партийном комитете флота и на бюро горкома КПСС, а для БМРТ — в КРП и на борю обкома КПСС.

В УТРФ ежегодно приходили 12—15 молодых технологов и столько же промышленных рыбаков с высшим и среднетехническим образованием. Но они, как правило, после оформления на работу или же после первого рейса призывались на срочную службу, и предприятие вновь оставалось без этих крайне востребованных специалистов [170, л. 19—20].

В течение года заново обучены и подготовлены 1 455 чел., в том числе индивидуально 62 моториста, 28 машинистов, 12 поваров, шесть электросварщиков, 64 слесаря. Бригадно обучены 843 чел. — 25 кочегаров, 426 рыбообработчиков, 28 бондарей, 63 судовых лебедчика, 231 матрос. В школах и на курсах с отрывом от производства занимался 381 чел., в том числе 24 мастера добычи, 26 мастеров обработки, 25 машинистов рыбомучных установок, 27 рефмашинистов, 24 судовых повара, 228 матросов и 28 радиооператоров [170, л. 30—31].

Заочно учились 628 работников УТРФ. «Крайне мало обучается заочно мастеров по добыче и обработке рыбы, а их работает 80 % практиков, кончивших краткосрочные курсы. За последнее время отдел кадров правильно стал делать: не направляет на курсы мастеров, радистов и других специалистов, если они не поступают в средние учебные заведения на заочные отделения. Это заставляет многих поступать в техникум и мореходное училище. Но часто еще отдел кадров не предоставляет своевременно подмену заочникам для сдачи экзаменов». Число моряков, занимавшихся заочно в общеобразовательной школе, считалось весьма недостаточным — всего 98 чел. Например, на БМРТ «Борис Горинский» учились всего девять моряков, в то время как на этом судне около сорока членов экипажа не имели восьмиклассного образования [162, л. 114—115].

На командирской учебе читались лекции и доклады, посвященные внедрению новой техники, организации судовождения, новым орудиям лова и районам промысла, технологии обработки рыбы, организации труда и экономики производства. Разбирались аварии и аварийные происшествия, случившиеся как в своем управлении, так и на других флотах различных бассейнов. С докладами выступали начальники отделов и служб, флагманские специалисты, юрисконсульты, экономисты, руководители управления. Материалы по обмену опытом работы озвучивали лучшие капитаны и старшие механики, заведующие производством и мастера

добычи и обработки. В их числе: капитан опорно-показательного СРТ «Герман Титов» А. А. Амирбекян, флагманский капитан-наставник В. А. Буркин, флагманский мастер обработки П. А. Бондаренко и другие. Лекции и доклады, например, по организации добычи и обработки хека, окуня и сельди, звучали не только в управлении, но и по радио в экспедициях.

Большое внимание уделено политическому и экономическому образованию, особенно в связи с предстоящим в 1968 г. переходом на новые условия планирования и экономического стимулирования. Всего действовали 125 различных политических и экономических кружков, «охватывавших» 4 592 чел. Большей частью кружков и школ руководили капитаны, их первые помощники, старшие механики или начальники отделов и цехов. Хорошо была организована учеба в кружке конкретной экономики при управлении флота. Здесь под руководством главного инженера Ю. П. Бородина занимались 35 руководящих и инженерно-технических работников. С докладами выступали сами слушатели, на занятиях разбирались конкретные отдельные вопросы организации труда, экономики, финансирования на примерах работы отдельных подразделений УТРФ [170, л. 36].

Озвучивались вот такие темы: «Повышение эффективности общественного производства — одна из узловых проблем коммунистического строительства», «Ускорение темпов роста производительности труда — важнейший фактор повышения эффективности», «Экономное расходование материальных ресурсов — крупный резерв повышения эффективности производства». Некоторые доклады печатались в газете «За высокие уловы», а затем они использовались как пособие для пропагандистов экономических кружков, организованных на судах и в цехах. Хорошо шла учеба на СРТ «Соликамск», где кружком «У карты мира» руководил капитан К. А. Числов.

Как одна из форм экономического образования рассматривались экономические отчеты руководителей за каждый квартал и капитанов судов за рейс, так называемые балансовые комиссии. Они проходили при обязательном присутствии всего комсостава и ответственных работников.

В УТРФ уже несколько лет действовал совет молодых специалистов, где председательствовал старший инженер механико-судовой службы Г. Г. Переверзев [170, л. 51]. Деятельность «молспецев» отслеживал отдел кадров, способствовавший быстрейшему набору плавательного ценза. Молодежь «в основном использовалась пра-

вильно и непосредственно на производстве», до получения рабочих дипломов занимая рядовые должности. Так, матросами в 1967 г. побывали 36, мотористами — 57 чел. «С первого же дня прибытия молодых специалистов в УТРФ к ним проявляется отеческая забота и должное внимание со стороны руководства, партийного, базового комитета и комитета ВЛКСМ управления. На судах они сразу же вливаются в дружную семью моряков. Многие прибывшие молодые специалисты из ПКМУ, рыбопромышленного техникума направляются работать на те суда, где они проходили практику. Для них знакомы члены экипажа и условия труда, что во многом помогает правильно найти свое место, как специалиста, в знакомом коллективе».

После набора плавценза отдел кадров немедленно заменял молодежь и направлял ее на командные должности. На БМРТ «Юность» трудились 13 «молспецев», из них девять — мотористами и матросами, набиравшимися опыта и стажа. Механиком завода был Л. Н. Егоров, выпускник Дальрыбвтуза 1967 г., четвертым механиком — А. И. Носков, окончивший в 1966 г. Астрыбвтуз, третим помощником капитана — А. В. Сусский, окончивший ПКМУ в 1966 г. Всех их выдвинули на должности в течение 1967 г.

Использовалась и такая мера поощрения: хорошо проявившим себя выпускникам судоводительского отделения мореходок выдавались рабочие дипломы судоводителей до 200 рег. т. Это позволяло им на полгода раньше занять должности третьих помощников капитанов СРТ. Таких оказалось 15 чел. Дисциплинированные и исполнительные «молспецы» в порядке поощрения направлялись на БМРТ, а многие из них — на прием и перегон новых судов с выходом в загранплавание [170, д. 49]. Так, на перегоне БМРТ «Пахача» находились А. В. Шевченко и В. И. Смирнов, окончившие ПКМУ в 1966 г. Матросом на «Штурмане Елагине» был А. В. Острецов, также воспитанник петропавловской мореходки, и другие. «Большинство из них вели себя достойно, как требует положение “О поведении советского моряка за границей”».

Активными рационализаторами были 29 «молспецев», например, механик завода плавбазы «Чукотка» В. Н. Куртовой, в 1966 г. окончивший Дальрыбвтуз, внесший четыре предложения, направленные на улучшение действия технологических линий. Станислав Николаевич Яблоков окончил в 1967 г. ПКМРПТ, вначале трудился мастером добычи СРТ «Фиорд», добивался высоких уловов. Затем был направлен стажером мастера добычи на БМРТ «Борис Горинский». Дмитрий Моисеевич Андросович, окончивший в 1965 г.

ПКМУ, трудился радистом на «Браславе». «К работе относится добросовестно, обеспечивает бесперебойную связь, всегда в курсе промысловой обстановки». Геннадий Иванович Ермаков, выпускник ПКМУ 1965 г., мастер по ремонту дизелей на «Фрезе», заслужил деловой авторитет среди рабочих.

Но имелись случаи нарушений «молспецами» трудовой дисциплины, недостойного поведения в быту, кое-кто показывал скверные теоретические знания. Некто Ш., окончивший ПКМУ в 1966 г., работая матросом на «Узбекистане», пьянствовал, прогуливал, за что «разбирался» на совете молодых специалистов, неоднократно наказывался, был исключен из комсомола, и как итог подобной жизнедеятельности: «отказано ему в выдаче рабочего диплома». Судоводитель С., питомец камчатской мореходки, окончивший ее в 1965 г., в декабре 1967 г. отказался пойти в рейс на «Кавране», «мотивируя тем, что это "старая галоша", он достоин более порядочного судна». За это разжалован в матросы на три месяца. А один молодой судоводитель в мае 1967 г., находясь в отгулах в Петропавловске, пьянствовал, учинил драку, избил милиционера, оскорбил начальника морского вокзала, за что народным судом был приговорен к четырем годам лишения свободы.

В 1967 г. для УТРФ было выделено всего 105 квартир, 15 из них предоставили молодежи [170, л. 48]. Но 168 семейных молодых специалистов не могли получить жилплощадь, «устроить свой квартирный вопрос на берегу».

Из 2 897 чел., пришедших в УТРФ в 1967 г., 2 625 приняты «вольным наймом», в том числе 82 командира, 29 инженеров и техников и 2 596 рабочих и рядового плавсостава. По направлению КРП зачислено 255 чел., в том числе 227 командиров, а из числа последних — 144 молодых специалиста.

За год уволены (без курсантов-практикантов) по разным причинам ровно 4 000 чел. Такая большая цифра объяснялась отделением КРФ и ПМРП (всего 1 890 чел.). Число уволившегося в 1967 г. рядового плавсостава (в основном матросов и обработчиков) выросло из-за снижения расценок на добычу рыбы. Так, в 1967 г. понизилась оплата за окуня на 15, хека — на 22 и сельдь — на 4 %. Если в 1964 г. средняя месячная зарплата капитана равнялась 515, а матроса 324 руб., то в 1967 г. — 486 и 253 руб. соответственно. При этом производительность труда ежегодно росла.

Значительное число рядовых моряков были демобилизованы из рядов Советской Армии. До трети их уходило после первого же

промыслового рейса. Причина — тяжелые условия труда, «приходится работать 10—12 часов в сутки на протяжении всего рейса — четырех-пяти месяцев, и многие не выдерживают такой большой физической нагрузки, часть подвержена морской болезни и непригодна для работы в море». Много бывших воинов, особенно из Петропавловского гарнизона, шли в один-два рейса, чтобы заработать и уехать домой к родным [170, л. 61].

В общественной работе с тружениками большое место уделялось физическому воспитанию. Физкультурников в управлении насчитывалось аж 3 169 чел., их них 1 180 являлись членами добровольного спортивного общества «Спартак», в том числе 11 мастеров спорта, пять кандидатов в мастера, 118 перво- и 250 второразрядников. В 1967 г. мастерами спорта СССР по лыжным гонкам стали В. Вагин и Б. Кузьмин.

Это — спорт высших достижений, а вот и массовый — 430 чел. сдали нормы на значок «Готов к труду и обороне!» Секцией тяжелой атлетики руководил мастер спорта СССР В. Руденко, на протяжении шести лет являвшийся чемпионом города. Лыжниками занимался мастер спорта СССР О. Мамаев, под его наставничеством тоже мастером стал В. Вагин, а кандидатом в мастера — В. Чумакова. Неплохо проявляли себя и баскетболисты, ведомые тренером-перворазрядником Б. Бровенко.

Стало традицией проводить флотские спартакиады по всем видам спорта. Так, в спартакиаде в честь 50-летия советской власти участвовали более 500 спортсменов береговых предприятий и стоявших в порту судов. В летней комплексной спартакиаде, охватившей легкую атлетику, волейбол, стрельбу, настольный теннис, городки, состязались уже более 800 чел. Команды УТРФ завоевали за год 11 переходящих кубков, 15 вымпелов и множество грамот. За такую постановку дела Центральный совет общества «Спартак» присудил флоту переходящее Красное знамя. Футбольная команда УТРФ в 1967 г. завоевала кубок Камчатской области, выиграла первенство Петропавловска и заняла второе место во всероссийских соревнованиях на первенство «Спартака».

В 1967 г. УТРФ получило замечательный подарок — Дворец культуры рыбаков со зрительным залом на 600 мест и спортивным залом. «Он будет центром всей культурно-массовой работы для моряков флота, где будут проводиться лекции, доклады, кино, концерты». Все суда были снабжены «культинвентарем», то есть настольными играми, музыкальными инструментами, магнитофонами, радиоприемниками, киноустановками, библиотечками.

Этого инвентаря имелось на 145 тыс. руб. В течение 1967 г. его приобрели на 20 тыс. руб.

Плавсоставу предназначались специальные радиопередачи «Для тех, кто в море». В них по заказу звучали любимые песни, голоса родных и знакомых. В 1967 г. открылась студия звукозаписи, где близкие моряков и их друзья могли подготовить «говорящие письма». На судах их с большим удовольствием воспроизводили на магнитофонах.

В экспедиции неоднократно направлялись концертные группы. В ОМЭ побывал эстрадный ансамбль «Гейзер», в БМЭ и Аляскинской — группа Дальрыбы «Волна». Успешно поработала и агитбригада флота. Только в феврале в ОМЭ она дала в море 12 концертов. На всех судах действовали киноустановки, на БМРТ и плавбазах — по две. Уходя в рейс, экипажи брали 25—30 кинокартин. В течение года получено 400 новых лент (всего более 3 000 копий).

Дети рыбаков, рабочих и служащих летом отдыхали в пионерском лагере «Дружба» на 14-м километре. Здесь побывали 400 ребятишек. Строился еще один пионерлагерь на озере Микижа в районе Паратунки, где зимой намеревались разворачивать профилакторий для плавсостава.

В 1967 г. было уделено большее внимание обеспечению моряков свежими ранними овощами. Из Хабаровского края и Приморья в экспедиции доставили 38 т капусты, 86 т картофеля, 10 т огурцов, 15 т помидоров, 1,6 т лука. Но и этого было недостаточно для удовлетворения полной потребности. К тому же в море не завозились молочные продукты, доставлялось мало яиц и фруктов. Морской рыбкооп, снабжавший рыбаков, зачастую отправлял продукты без расфасовки и неходовые промтовары. «В сентябре флот обеспечивался только тремя видами фруктовых консервов (слива, абрикосы, ассорти). С сентября по декабрь не имел консервированных томатов. На всех плавбазах и БМРТ рыбкоопом открыты магазины, в которых продавались продовольствие и промтовары. Утвержден их ассортиментный минимум. Однако рыбкооп отказался торговать молочными и цитрусовыми товарами, необходимыми для моряков. Редко бывают в них балычные и колбасные изделия». К Новому году, Первомаю, Дню рыбака, ноябрьским праздникам в море посылались посылки, расфасованные из расчета на четыре-пять человек. В общей сложности за год их приготовили около 17 тыс. штук на сумму 135,8 тыс. руб. Такой заботой о себе рыбаки были весьма довольны.

Флотские колонны на демонстрации в Петропавловске,
начало 1960-х гг. (из фондов ККОМ)

Встреча экипажей СРТ в Петропавловске (из фондов ККОМ)

Поздравление передовиков социалистического соревнования. На переднем плане справа — председатель базкома флота К. Г. Просвиркин, 1960 г.

1968

1 января новогодний праздник на БМРТ «Штурман Елагин», пребывавшем у берегов США, прошел интересно и весело, словно дома. В празднично украшенной столовой рыбаков поздравил Дед Мороз, почему-то похожий на моториста Разуваева. С успехом выступили самодеятельные артисты, особенно бурные овации сорвал танцор — повар Сергей Кисляков. Пришлось морякам по душе и исполнение популярных песен дневальной Людмилой Журдиновой, номеров струнного трио в составе Анатолия Острецова, Владимира Можева и Феликса Лебедева [172, № 2].

3 января КРП напомнил подведомственным предприятиям, в том числе и УТРФ, об одновременном переходе с 1 июля 1968 г. на новую систему планирования и экономического стимулирования [173, л. 1]. (Эти меры позже были названы «Косыгинской реформой» по имени ее вдохновителя — председателя Совета Министров СССР А. Н. Косыгина.)

9 января в минтаевой ОМЭ при неблагоприятном прогнозе погоды капитан СРТ «Семипалатинск» В. Д. Кузовлев, «несмотря на неоднократное объявление по судовой трансляции плавбазы “Североуральск” и замечания капитана-наставника Рычкова Ю. А. о необходимости перейти на борт СРТ, так как выгрузка закончена», остался на плавбазе, где находился по 11 января. Получается, что его траулер лишился командира. Наблюдение за «Семипалатинском» поручено вести СРТ «Соликамск» (капитан К. А. Числов). «Семипалатинск» и его экипаж «были поставлены в опасные условия». Начальник флота за безответственное отношение к своим обязанностям объявил капитану строгий выговор [165, л. 93].

10 января принят на баланс флота БМРТ «Александр Максутов» (строительный № 975) [165, л. 38].

15 января перегоном из Ярославля прибыл СРТМ № 8-487 пр. 502, укомплектованный перегонной командой. Судно зачислено на баланс 19 января [165, л. 60, 94].

17 января указом Президиума Верховного Совета РСФСР за плодотворную творческую деятельность звание «Заслуженный рационализатор РСФСР» присвоено старшему механику плавбазы «Эскимос» Леониду Константиновичу Савицкому. На флоте он трудился восемнадцатый год. Экономический эффект от его предложений превысил 87 тыс. руб. [172, № 9].

ЖКО флота, владевший 86 470 кв. м жилой площади, отнесен к первой группе предприятий по оплате труда инженерно-технических и руководящих работников [165, л. 65].

24 января наложены взыскания на некоторых сотрудников отдела кадров управления флота. Еще в июле прошлого года в Николаеве во время приема БМРТ «Штурман Елагин» выявилась необходимость замены повара. Была предложена кандидатура Н., при этом руководство не было предупреждено о том, что ее списали с двух БМРТ за скандалы, драки и несколько взысканий. На перегоне Н. «вела себя грубо, часто не выполняла распоряжения капитана и старшего помощника, за что была списана с судна и из района промысла направлена в порт». С прибытием сюда выяснилось, что в личном деле нет материалов о ее проступках. Старший инспектор рядового сектора знал, что Н. была раньше наказана, и что документы об этом находились в ее личном деле, но никого об этом не предупредил и не обеспечил их сохранность. При разборе происшествия выяснилось, что эти бумаги изъяла и уничтожила инспектор отдела кадров, «которая категорически это отрицает». Допуск «посторонних лиц» к личным делам запрещен, старшему инспектору объявлен выговор за «халатное отношение к хранению дел и безразличное отношение к подбору кадров, направляемых в загранплавание» [165, л. 107].

25 января в 13.05 СРТ «Ильичевск» вышел на ходовые испытания для предъявления электромеханической части Регистру СССР. В 15.55 при работе главного двигателя на режиме полного хода при частоте вращения 340 об/мин послышался стук в районе восьмого цилиндра. Машину тут же остановили. При осмотре обнаружили разбитый смотровой люк картера, отколотую часть блока в районе лючка и трещину картера в носовом торце в районе крепления рамового подшипника. Двигателю требовался капитально-восстановительный ремонт. Причиной аварии стало усталостное изменение структуры материала корончатой гайки мотылевого болта. Гайка разрушилась, а все остальные повреждения стали следствием этого. Но отмечено, что аварии предшествовал ряд нарушений правил технической эксплуатации, в частности попадание траловой доски под гребной винт и работа двигателя с перегрузкой в 1966 г. [174, л. 128].

27 января СРТ «Серпухов» в 01.00 после сдачи улова шел в район промысла минтая в мелкобитом льду при хорошей видимости и северном пятибалльном ветре. В 01.47 в трех кабельтовых справа по курсу были замечены ходовые огни встречного судна, ход уменьшен до малого. Об опасном сближении судов капитан траулера предупрежден не был. Несмотря на дачу заднего хода, столкновения избежать не удалось. Почувствовав изменение режима работы

машины, капитан запросил мостик, вахтенный помощник сообщил ему, что расходится со встречным судном. После столкновения он, не установив его названия и не выяснив состояния, последовал далее, однако «потерпевшее судно настигло СРТ "Серпухов" и потребовало сообщить название. Будучи не в состоянии разобрать световые сигналы, вахтенный помощник... вызвал на мостик капитана, последний установил, что столкновение произошло со спасательным судном "Декабрист"». Спасатель получил пробоину в носовой части левого борта размером 1,55 на 0,73 м, на нем были смяты три шпангоута, повреждена обшивка и мебель двух кают [174, л. 97].

1 февраля комсомольско-молодежный экипаж «Хингана» объявил «поход за экономию» по случаю предстоящего 50-летия Ленинского комсомола. Комсорг — электрик Владимир Волобуев — организовал «посты бережливости» в траловых вахтах и машинном отделении. Здесь тщательно следили за расходованием промыслового инвентаря, своевременно чинили снасти, эксплуатировали двигатели на наиболее выгодных режимах. Хинганцы обязались сберечь орудий лова на 12, топлива — на 1,2 и гофтары — на 7 тыс. руб. Они обратились ко всей комсомолии судов и предприятий с призывом «широко развернуть патриотическое движение молодежи за экономию трудовых и материальных ресурсов». Этот почин был одобрен и поддержан, в первую очередь флотским комитетом ВЛКСМ [172, № 14].

5 февраля КРП приказал подготовить и направить в БМЭ для несения ледовой патрульной службы СРТМ № 8-410, а в его штат до 15 апреля включить пять сотрудников Приморского управления гидрометеослужбы [173, л. 214].

7 февраля на рассвете, покрыв две тысячи миль, «Борис Горинский» подошел к банке Милуоки, расположенной недалеко от Гавайских островов. Так началось изучение еще неведомого камчатцам района. Вскоре в управление пошла радиограмма: «Температура воздуха восемнадцать градусов, волнение шесть баллов. Подняли первый трал с уловом в пятнадцать центнеров солнечной рыбы, батерфиша, пристипомы и берикса. Поиск продолжается» [172, № 17]. Экипаж «Бориса Горинского» *первым среди дальневосточных БМРТ начал осваивать лов малоизвестных субтропических рыб*.

10 февраля по указанию начальника Дальрыбы М. И. Дроздова был запрещен промысел камбалы. Поэтому КРП решил перевести часть флота на окуня к Алеутской гряде. Но из-за плохой сырьевой базы здесь траулеры «Николай Вилков», «Космос», «Штиль»,

«Подосиновец» потеряли много времени на хождение из одного района в другой [174, л. 85].

13 февраля в 18.45 на «Каховке» во время обхода судна капитаном и вахтенным матросом был замечен дым, выходивший из носовой тамбучины. Благодаря умелым действиям экипажа, в 19.15 возгорание удалось устранить, но в носовой четырехместной каюте местами обгорела обшивка, «прожжены три матраца, бывшие в употреблении». Стоимость восстановительного ремонта составила 53 руб. 30 коп., пришедшие в негодность два матраца стоили еще 20 руб. «Причиной пожара явилось то, что боцман и второй помощник проявили халатность при размещении в каюте брезентовых чехлов и матрацев, которыми завалили включенную электрогрелку» [174, л. 27].

14 февраля во время профилактического ремонта аммиачного компрессора на «Советской Камчатке» рефмеханик дал распоряжение вахтенному машинисту отдать нижнюю половину мотылевого подшипника цилиндра № 3. Тот выполнил указанную работу и пошел в трюм для проверки температуры хранившейся там продукции. В компрессорную вошел рефмеханик. Несмотря на наличие на компрессоре и кнопке пуска таблички «Не включать», не осмотрев агрегат и не проверив его, он пустил электродвигатель, «в результате чего шатуном был разбит картер компрессора на десять частей в районе смотрового люка цилиндра № 3, а также отколота часть блока цилиндров. Мотылевая шейка коленчатого вала задрана на глубину 1—1,5 мм. Разрушена юбка поршня третьего цилиндра, погнут шатун, а также шатунный болт с левого борта». Компрессор полностью вышел из строя и ремонту не подлежал [174, л. 111].

21 февраля СРТМ № 8-444 занимался поисковыми работами южнее острова Уналашка. Руководивший постановкой трала второй помощник капитана, не выполнив инструкцию, разработанную отделом добычи, предварительно не отпустив необходимую длину ваеров, приказал тралмастеру травить ваер с кормовой доской в воду с борта. Находившийся на мостике капитан «даже не попытался вмешаться в неправильные действия вахтенного помощника, доказав тем самым, что и сам он слабо знает правила работы с тралом». В 14.05 кормовая доска попала под гребной винт. После выборки трала обнаружили ее повреждение и вибрацию валопровода при работе двигателя на частотах вращения свыше 200 об/мин. Замечаний по перекладке лопастей винта не отмечено. Осмотр показал, что все лопасти вин-

та сильно повреждены. 8 марта судно взял на буксир БМРТ «Штурман Елагин» и 14 марта благополучно привел его в Петропавловск [175, л. 31].

22 февраля в связи с получением *первого задания по выпуску мороженой продукции на экспорт* и необходимостью указывать на трафарете такой реквизит, как «номер завода», всем БМРТ присвоены промысловые номера, начиная с «Браслава» и кончая «Борисом Горинским», с 1 по 19. Последующие решено присваивать по мере поступления судов из новостроя [165, л. 195]. В оригинале документа выражение «на экспорт» не только взято в кавычки, но и набрано заглавными буквами, что подчеркивает новизну и необычность этого дела. Об этом еще 19 января распорядился КРП, обязавший флот приготовить 5 тыс. ц потрошеного обезглавленного окуня и 100 ц потрошеной мороженой акулы-катрана. Поставку окуня следовало обеспечить не позже марта начавшегося года [173, л. 107].

23 февраля в 06.00 на СРТ «Корф» на вахте третьего механика при работе вспомогательного двигателя 4НВД-24 под нагрузкой послышался резкий стук, двигатель был остановлен. Отмечено, что давление масла в системе смазки в момент возникновения стука отсутствовало. При осмотре машины найдено, что вкладыши рамовых подшипников выплавлены, а от вкладышей мотылевых второго и третьего цилиндров отслоился баббит. Убыток составил 250 руб., но без простоя судна, так как оно пребывало в плановом текущем ремонте [174, л. 48].

27 февраля в Петропавловске находился руководитель рыбацкой отрасли страны — министр рыбного хозяйства СССР Александр Акимович Ишков. Он побывал в крупнейшем колхозе страны — городском им. В. И. Ленина, встречался с капитанами, отвечал на многочисленные вопросы рядовых тружеников [176, № 25].

28 февраля поощрены члены экипажа БМРТ «Трудовые резервы». В рейсе с 16 августа 1967 г. по 30 января 1968 г. при задании 41 480 судно добыло 45 725 ц, внедрило новый метод оснащения промвооружения: «прогрессивную» одноблочную систему проводки ваеров, освоило разноглубинный лов хека. За освоение новшеств в технику рыболовства отмечены капитан-директор Вячеслав Харитонович Федосеев, его старший помощник Илья Иванович Семкин, второй помощник Иннокентий Алексеевич Кузнецов, старший мастер добычи Владимир Михайлович Степин, мастер добычи Николай Григорьевич Большак, матросы-добытчики Михаил Григорьевич Рубанов и Виктор Карпович Димедков [165, л 213].

7 марта СРТ «Каменный» (капитан А. Т. Поляков) ловил в районе острова Уналашка. В 13.30 при очередной постановке трала под гребной винт попала траловая доска. Ударом были срезаны болты, соединявшие гребной вал с маховиком двигателя. Судно потеряло ход и оказалось в аварийном состоянии. Спасатель «Исполнительный» отбуксировал его в ближайшую бухту. Здесь водолазный осмотр не показал повреждений гребного и рулевого устройств. Вместо срезанных болтов поставили новые, промысел продолжили. Вся операция по устранению аварии заняла трое суток и пять часов. Траловая доска попала под винт по вине помощника тралмастера. Он задержал стопор кормового ваера при травлении, в результате чего кормовая доска раньше времени начала работать на распор и попала под винт. Убыток от простоя составил 3 072 руб., стоимость работы спасателя — 6 000 руб., вознаграждение его экипажу — еще 794 руб. [177, л. 241].

12 марта увеличена на 10 % доплата за переработку рабочего времени членам экипажей, обслуживающим киноустановку и показывающим команде фильмы. При этом доплаты не должны были превышать 60 % должностного оклада. Капитанам следовало подавать на этих лиц в бухгалтерию отдельные табели [174, л. 36].

13 марта на рыбокомбинат «Попов» для укомплектования сететрясных машин, передаваемых флоту, во Владивосток на десять дней отправился групповой механик механико-судовой службы Юрий Николаевич Коваленко [174, л. 42].

Начальник флота отметил, что в последнее время на БМРТ размещение комсостава в каютах зачастую не соответствует проектному. Так, на «Браславе», «Петре Овчинникове», «Трудовых резервах» и других в каютах вторых механиков обитали электромеханики, «что является грубым нарушением визы согласования Регистра СССР при утверждении проекта». Всем капитанам-директорам приказано переселить комсостав и «впредь не допускать подобного рода нарушений» [174, л. 61].

Зачислены на баланс принятые в Николаеве суда, совершавшие переходы в Петропавловск, — БМРТ «Иван Середа» (строительный № 979) и «Пахачи» (№ 981) [173, л. 300].

18 марта СРТР «Кротон» (капитан Г. И. Осьминин) промышлял в районе острова Уналашка. При очередной постановке трала в 07.15 под гребной винт попала траловая доска, была обломана одна лопасть винта, а остальные повреждены, началась сильная вибрация судна. Была дана аварийная телеграмма спасателю «Стерегущему», траулер лег в дрейф в ожидании его подхода. Погода

стояла благоприятная. В 22.00 СРТР был взят на буксир и отведен в бухту Отер-Ков, где поврежденный винт заменили запасным [177, л. 106].

19 марта объявлен строгий выговор с денежным начетом в размере трети должностного оклада капитану и выговор вахтенному помощнику капитана СРТМ № 8-466. 24 октября 1967 г. капитан А. Н. Усков решил пополнить запас пресной воды из водопада, расположенного в юго-восточной части бухты Моржовой. Во время швартовки кормой к берегу траулер коснулся днищем каменного грунта, в результат чего были повреждены обтекатель и вибратор эхолота «Палтус-М» и вибратор эхолота «Кальмар». О посадке капитан и вахтенной помощник записей в журнале не сделали, в службу мореплавания о происшествии не сообщили. О нем стало известно лишь 1 марта 1968 г. после водолазного осмотра. «Капитан Усков не выполнил рекомендаций по постановке судна для приема воды в бухте Моржовая, объявленных в приказе по УТРФ № 47 от 13 января 1967 г., где сказано: "Постановка судна в районе приема пресной воды должна быть обеспечена отдачей двух якорей с канатом не менее шести смычек с двумя швартовыми концами. Судоводители должны учитывать, что подход кормой к берегу в районе водопада весьма опасен, он ограничен каменной плитой, поэтому необходим тщательный замер глубин ручным лотом с кормы"». Стоимость восстановления аппаратуры составила 1 485 руб. [174, л. 99].

26 марта решено членам экипажей промысловых и производственных судов и подменных команд за время нахождения в ремонте, на отстое или в консервации выплачивать зарплату не ниже минимального оклада 60 руб. в месяц [174, л. 124].

«За высокие показатели по поиску и добыче зимующей сельди в трудных метеорологических условиях Берингова моря и выполнение важного задания» премированы капитан-директор и старший мастер добычи БМРТ «Узбекистан» А. Г. Гаврилов и Г. Д. Тимофеев. Также поощрены члены экипажа СРТМ № 8-402: капитан А. Д. Большанин, начальник рейса Б. И. Митащев, старший мастер добычи В. К. Дейнека, старший помощник капитана И. И. Захарчук и тралмастер С. Б. Ермаков [174, л. 126].

27 марта начальник КРП распорядился в течение ближайших десяти дней продать по остаточной стоимости СРТ «Ильичевск» колхозу им. XXII съезда КПСС из Пенжинского района. 4 апреля этим начала заниматься комиссия под руководством Ю. П. Бородина [178, л. 76].

К отходу на промысел готовился БМРТ «Восход». На нем слаженно поработали как судоремонтники «Фрезы», так и члены экипажа. Итог — траулер подготовлен к рейсу раньше срока. Впервые в УТРФ на «Восходе» установили новый сепаратор для очистки рыбьего жира. На камчатских больших траулерах вырабатывался его полуфабрикат. В ходе приготовления в него попадали белковые вещества, и в таком виде обычно он и отправлялся потребителю. Теперь же решили делать жир без примесей. Расчеты показали, что в этом случае стоимость его центнера вырастет на 10 руб. Экипажи всех БМРТ могли приготовить 3,5 тыс. ц жира, значит, можно было дополнительно заработать не менее 35 тыс. руб. В заводе «Восхода» установили дополнительный транспортер для глазировки рыбы. Раньше ее опускали в ванны и вынимали оттуда вручную. Транспортер должен был облегчить эту работу. БМРТ выпускали муку в брикетах. На ПСРМЗ собрали установку для ее доработки, состоявшую из дробилки, мельницы, транспортера, магнитного сепаратора и расфасовочного устройства. Теперь муку намеревались сдавать на перегрузчики не в брикетах, а в готовом виде, причем без посторонних предметов, как бывало раньше. Первую такую установку применили на «XV съезде ВЛКСМ», а сейчас намеревались обеспечить ими все суда. Один центнер доработанной муки стоил на 11 руб. дороже [172, № 36].

31 марта принят на баланс БМРТ «Иван Середа» (строительный № 979) [174, л. 108].

1 апреля опубликован приказ КРП № 108 об организации Управления океанического рыболовства (УОР) путем выделения из состава УТРФ группы судов типа БМРТ [175, л. 23].

2 апреля в Доме культуры рыбаков состоялась общефлотская экономическая конференция. Шел большой разговор о том, как флот готовится к переходу на новые условия планирования и экономического стимулирования. Обсужден доклад начальника УТРФ И. П. Черниговского «Итоги работы за 1967 г. и задачи по повышению рентабельности и экономической работы в управлении». Он, в частности, заявил: «В новых условиях планирования, когда одним из основных показателей работы предприятия будет являться выполнение плана реализации и достижение заданного уровня рентабельности, надо с еще большей настойчивостью и активностью проводить в жизнь режим экономии, полнее использовать внутренние резервы, решительнее устранять недостатки в организаторско-хозяйственной деятельности... Характерным для нашего управления является то, что ежегодные темпы прироста производствен-

ных фондов резко опережают темпы прироста валовой продукции. Это говорит о том, что нам в первую очередь необходимо принять самые решительные меры по резкому улучшению всей нашей хозяйственной деятельности, по выявлению и реализации всех имеющихся дополнительных резервов». С содокладами «Хозяйственная реформа и задачи аппарата управления по переходу на новый порядок планирования и экономического стимулирования», «Пути повышении эффективности использования основных производственных фондов и оборотных средств и УТРФ», «Хозрасчет как метод экономического хозяйствования на социалистическом предприятии, укрепление его на судах флота в условиях нового порядка планирования и экономического стимулирования» выступили начальник ПЭО Ф. М. Кондратюк, начальник финотдела Ф. С. Норкина и главный бухгалтер М. С. Сукало. В обсуждении услышанного участвовали работники отделов и служб управления, капитаны судов, руководители береговых предприятий. Начальник отдела добычи Ю. А. Тужилов рассказал о мерах по повышению рентабельности БМРТ, заместитель начальника УТРФ по кадрам А. А. Александров — о роли людей в улучшении экономической эффективности работы предприятия, директор «Фрезы» Ю. А. Гончаров — о мерах по снижению себестоимости судоремонта, капитан-директор плавбазы «Орочон» А. А. Гимильштейн — о возможных путях повышения экономичности своего судна, старший юрист А. Т. Каминская — о состоянии претензионно-правовой работы [172, № 39].

3 апреля решено включить в штаты БМРТ должность инженера-химика с окладом 125 руб. в месяц, с повременной системой оплаты труда [175, л. 12].

4 апреля вышел приказ по УТРФ № 220 следующего содержания: «Передать из состава УТРФ на баланс Управления океанического рыболовства на 1 января 1968 г. рыбодобывающие и обрабатывающие суда типа БМРТ в количестве 19 единиц, в том числе: БМРТ "Браслав", "Хинган", "Опала", "Николай Островский", "Куба", "Узбекистан", "Ительмен", "Восход", "Трудовые резервы", "XV съезд ВЛКСМ", "Петр Овчинников", "Борис Горинский", "Алексей Махалин", "Юность", "Штурман Елагин", "Илларион Рябиков", "Иван Середа", "Пахачи", "Александр Максутов" со всем отдельно числящимся оборудованием, находящимся на борту судов...» В УОР переведено 2 390 чел., в том числе 94 управленца [175, л. 23; 181, л. 12].

Неосвобожденными флагманскими специалистами группы из 12 судов, работавших у Южных Курил и юго-восточного побережья

Камчатки, назначены капитан СРТ «Сокол» Юрий Александрович Пронышев и начальник радиостанции Геннадий Петрович Ильин. Теперь им полагалась доплата в размере 15 % должностных окладов [174, л. 53].

11 апреля за высокие производственные показатели, достигнутые в феврале, в соответствии с действующими условиями социалистического соревнования премированы экипажи: БМРТ «Илларион Рябиков» — 600 руб., СРТР «Лосось» — 200 руб., плавбазы «Орочон» — 700 руб.; коллектив СРЗ «Фреза» — 1 000 руб. Из сумм для премирования экипажей капитанам и их старшим и первым помощникам, а также старшим механикам причиталось по 15 % должностных окладов [174, л. 52].

Для освещения жизни экипажей БМРТ, осваивавших новый район промысла у Гавайских островов, на тридцать дней командирован ответственный секретарь редакции газеты «За высокие уловы» В. М. Гончаров [175, л. 54].

15 апреля завершились прием сырца и выпуск фарш из минтая на плавбазе «Эскимос». Судно становилось под погрузку снабжения и готовилось к выходу на промысел [174, л. 136].

17 апреля предназначенные для КРП три новых траулера типа СРТМ пр. 502 переданы УТРФ, два из них (строительные № 166 и 170) — закреплены за Управлением промысловой разведки [178, л. 200].

20 апреля, в связи с выделением БМРТ в самостоятельную хозрасчетную организацию, начальник флота приказал перевести в УОР их личный состав. Упразднялись химическая и теплотехническая лаборатории, утверждалось новое штатное расписание УТРФ. При этом штаты лаборатории НОТ и редакции газеты «За высокие уловы» оставались неизменными [174, л. 96].

Штатное расписание управления флота было утверждено 5 апреля. Оно предусматривало 203 должности (МСС — 20, СМ — 9, служба эксплуатации и коммерческая группа — 7, отдел снабжения — 36, студия говорящих писем (инженер и методист) — 2, конструкторское бюро — 8, АХО — 13, отдел кадров — 16, главная бухгалтерия — 31, финансовый отдел — 4, технико-экономический совет — 2, ОКС — 4, ОТиЗ — 3, планово-экономический отдел — 8, отдел связи и электрорадионавигации — 5, отдел техники безопасности и охраны труда — 3, технический отдел — 8, производственный отдел по добыче рыбы — 5, производственный отдел по обработке рыбы — 6, претензионно-правовая группа — 2, третий сектор — 1, второй отдел — 3). Управленцам установлены

следующие оклады (руб.): начальнику флота — 320, его первому заместителю — 285, заместителю — главному инженеру — 270, заместителю начальника — 260, начальникам ведущих отделов и главному бухгалтеру — 180, старшим бухгалтерам — 90—120, старшему экономисту — 120, начальнику финансового отдела — 165, секретарю-машинистке — 65, инженеру 100—110, старшему инженеру — 120, светокопировщице — 60, товароведу — 75, старшему приемосдатчику — 78, заведующему центральным складом — 105, начальнику СМ — 190, главному штурману — 165, капитану-наставнику — 170, морскому инспектору — 135, начальнику МСС — 190, групповому инженеру-механику — 140, старшему инженеру-кораблестроителю — 120, редактору многотиражки — 170, его заместителю, заведующему отделом партийной жизни — 135, литературным сотрудникам — 93, корректору — 70 [174, л. 102—109].

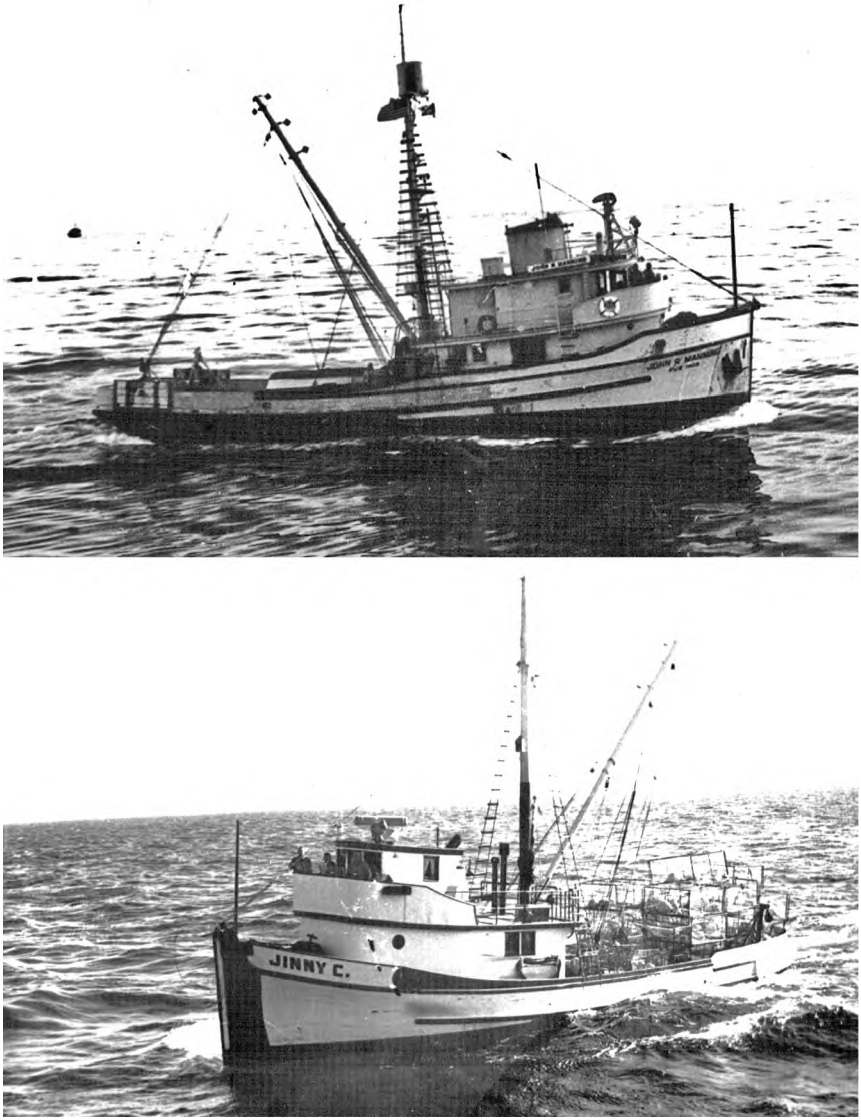
22 апреля электрик плавбазы «Чукотка» вернулся с берега на судно, в своей каюте вскрыл ракетницу, высыпал порох и зачем-то «пытался его поджечь, получив при этом ожоги первой и второй степени лица, рук, груди». Несчастный случай признан бытовым.

23 апреля для повышения качества ремонта радиоаппаратуры решено выделить до 15 мая из состава электроцеха «Фрезы» самостоятельный радиоучасток. Туда переводилась бригада специалистов по монтажу радиооборудования и ремонту преобразователей, в штат участка дополнительно вводилась одна должность мастера. Отныне работникам МСС запрещалось закрывать документы об окончании ремонта судов без согласования со специалистами отдела связи управления [175, л. 115].

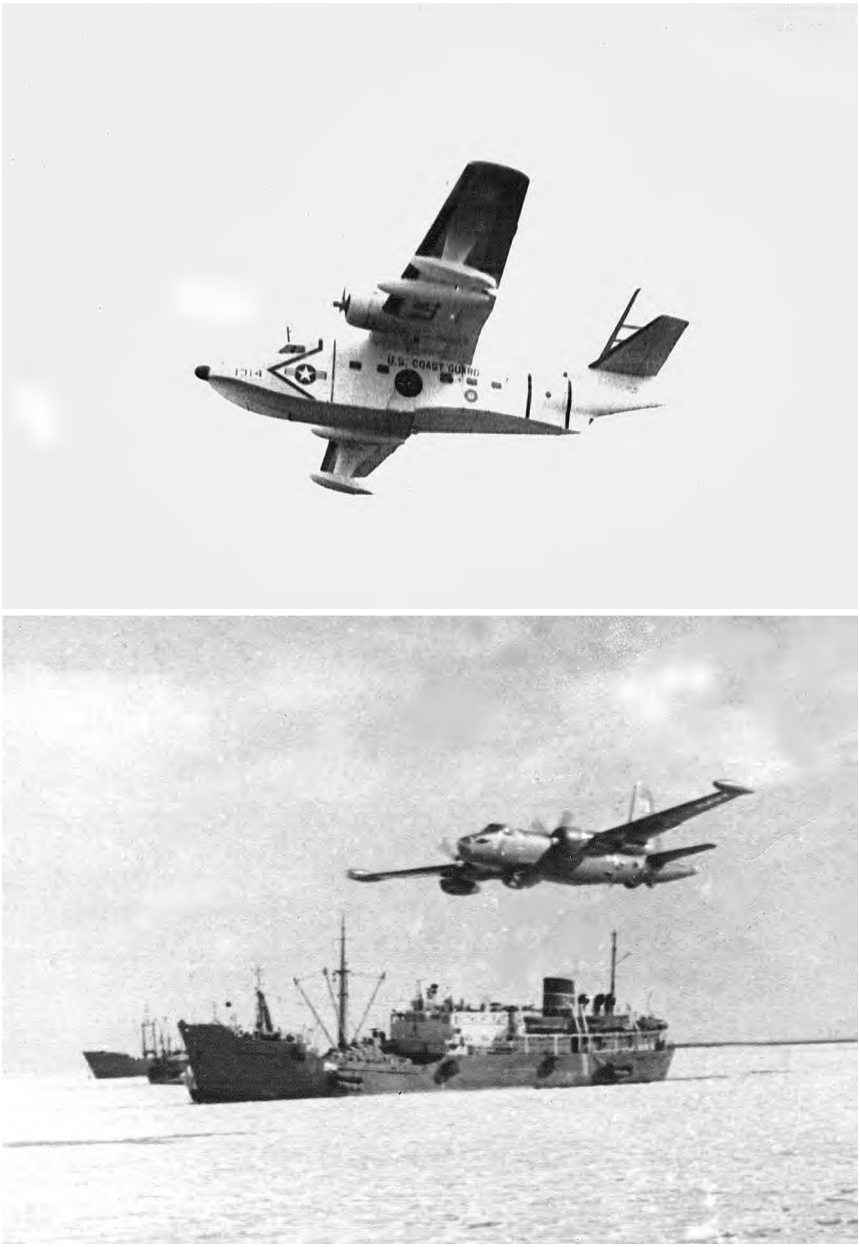
24 апреля заработала комиссия под председательством начальника ОКС В. М. Киселева по приему в эксплуатацию завершенного строительством 60-квартирного жилого дома № 2 в квартале № 23 на ул. Пограничной [174, л. 120].

25 апреля для обеспечения нормальной работы вновь созданного УОР началось разделение материальных ценностей, хранившихся на складах по состоянию на 1 апреля [174, л. 119].

Для повышения знаний в области обработки рыбы, обеспечения выпуска высококачественной продукции, ознакомления с новыми способами разделки сырца начался месячный семинар для 30 мастеров СРТ, СРТР и плавбаз. Заботы по его организации возложены на инженера отдела обработки В. Н. Тюкова. Для принятия зачетов создана комиссия под председательством начальника отдела обработки И. Г. Медведева [174, л. 122].



Американские сейнеры. Аляскинский залив, 1962 г.
(из собрания Ю. Н. Коваленко)



Американские патрульные самолеты выполняют облеты советских судов, 1962—1963 гг. (из собрания Ю. Н. Коваленко)

28 апреля в 15.30 СРТМ № 8-450 стоял на швартовах у борта БМРТ «Илларион Рябиков». Погода была хорошая, с легким ветром и зыбью. При переходе на свой траулер по штормтрапу упал за борт старший механик. Заметивший это дублер радиста В. В. Степанов спрыгнул на пневматический кранец, пытался помочь стармеху, но «от неустойчивости кранца не удержался и упал, кранцем ему придавило грудную клетку. Несмотря на оказанную врачом БМРТ медицинскую помощь, в 23.00 дублер радиста Вячеслав Васильевич Степанов скончался». Расследование этого трагического происшествия показало, что стармех «самовольно покинул СРТМ, принял участие в распитии на БМРТ спиртных напитков и при возвращении на свое судно в нетрезвом состоянии упал за борт. Для спасения матрос БМРТ и дублер радиста прыгнули на кранец, он подвернулся, оба оказались в воде. Матрос успел отплыть, а радиста прижало кранцем к борту». Через семь часов он умер от кровопотери «во внутренние органы в связи с разрывом печени». Стармех снят с должности, капитану траулера объявлен строгий выговор [174, л. 157; 177, л. 3].

30 апреля КРП передал на баланс новому УОР принятый на заводе 10 апреля и находившийся на пути в Петропавловск БМРТ «Камчатская правда» (строительный № 985) [178, л. 243].

Завхозу АХО Марии Григорьевне Толдиной выданы в подотчет 50 руб. из фонда предприятия для приобретения праздничных первомайских подарков работникам флота, лечившимся в областной больнице [174, л. 156].

7 мая УОР переданы легковые автомашины ГАЗ-21 «Волга», УАЗ-450 и ГАЗ-69 [179, л. 2].

В связи с выделением УОР заработала комиссия по списанию основных средств УТРФ под председательством главного инженера Ю. П. Бородина [179, л. 4].

8 мая приказано создать добровольную пожарную дружину на базе Малой Океанской для усиления противопожарной безопасности складского хозяйства, территории хранения материалов и оборудования отдела снабжения. Командиром дружины назначен Н. Г. Волошин, его заместителем — К. Ф. Мотов, рядовые дружинники: Н. И. Саднов, П. А. Дарвяшин, М. А. Сахаров, Н. П. Рык. Командир и заместители прошли необходимый инструктаж в пожарной команде ПМРП. Учения дружины следовало проводить не реже одного раза в месяц, первое — не позднее 20 мая [179, л. 37].

Утверждены мероприятия по обеспечению выполнения плана добычи и обработки жирной сельди в ОМЭ с 15 июня по 15 нояб-

ря. Для организации промысла и выяснения промысловой обстановки в первой декаде июня решено направить в будущий район промысла 12 СРТ с заданием взять до конца июня 14 тыс. ц. Исходя из государственного плана в 509 тыс. ц, экспедиции следовало поймать 550 тыс. ц, для чего устанавливалось оперативное задание на один траулер в 16,7 тыс. ц. При необходимости промысловый флот отсюда мог быть переставлен в Олюторо-Наваринский район [179, л. 44].

Экипажи СРТ «Синарск» и «Раздол» начали экспериментальный лов минтая близнецовым тралом. Опыты шли до 10 мая [179, л. 183].

Утверждены мероприятия по подготовке и проведению профессионального праздника — Дня рыбака. В этом году он приходился на 14 июля. Встретить славную дату решили «под знаком мобилизации всех работников на выполнение принятых социалистических обязательств и развертывание соревнования за досрочное выполнение пятилетнего плана» и ознаменовать ее «досрочным выполнением плана первого полугодия по добыче и обработке рыбы и морепродуктов, выработкой высококачественной рыбной продукции, выявлением резервов производства, широким распространением опыта работы передовых судов и предприятий» [179, л. 32].

12 мая отдел обработки отправил на плавбазу «Орочон» радиограмму о порядке нанесения трафарета на бочки с готовой нерестовой сельдью. Второй радист, принимая ее, грубо исказил текст. В итоге «был нанесен неправильный трафарет... в результате чего Дальрыбсбыт при приемке продукции может предъявить штраф УТРФ в размере 5 % от ее стоимости». Расследование установило, что этому способствовало невнимательное отношение радиста к служебным обязанностям и слабый контроль его деятельности со стороны начальника радиостанции [177, л. 135].

19 мая официально завершилась работа минтаевой ОМЭ [179, л. 123].

21 мая за многолетнюю и безупречную работу в рыбной промышленности и УТРФ, в связи с уходом на пенсию по возрасту почетной грамотой флота и премией в 95 руб. награжден капитан СРТ «Кошегочек» Василий Павлович Турянский [179, л. 120].

23 мая рефмеханик СРТМ № 8-438, остановив аммиачный компрессор № 1 типа ДАУ-50, неплотно закрыл нагнетательный клапан ступени низкого давления. Жидкий аммиак из промежуточного сосуда попал в картер компрессора и вызвал застывание смазочного масла. Затем рефмеханик пустил компрессор без предварительного

прогрева, проворачивания вручную и прокачки масляной системы. Работа без смазки привела к выплавлению и выкрашиванию вкладышей двух мотылевых подшипников [177, л. 10].

24 мая в Находку на японскую рыбохозяйственную выставку, показывавшую современные средства добычи, обработки и упаковки рыбы и морепродуктов, командирован заместитель начальника флота Юрий Михайлович Грачев. Вместе с ним поехал групповой инженер Л. С. Миронцев [179, л. 133].

27 мая заработала комиссия по приемке в эксплуатацию жилого дома № 51 на 60 квартир в квартале № 3а на ул. Дачной. Его сдавало СМУ-2 треста «Камчатрыбстрой» [179, л. 160].

28 мая лишен рабочего диплома на год капитан СРТ «Крутой», и вот за какие «подвиги». 16 апреля он пошел на швартовку к СРТ «Палех», «однако гидрометеорологической обстановки не оценил, не учел действия ветра и сильного течения. В результате при швартовке навалил кормовой частью судна на фальшборт СРТ и повредил наружную обшивку площадью десять квадратных метров, но ошвартоваться не смог. Стоимость ремонта составляет 2 000 руб.». 17 апреля капитан съехал на берег, чтобы договориться о бункеровке. «Вернулся на судно с властями и оформил отход на 22.00. Ни воды, ни угля судно не получило, в 22.00 по назначению не снялось, [капитан] занялся пьянкой». 18 апреля в 01.30 он, «будучи в нетрезвом состоянии, пошел на швартовку к дизельэлектроходу “Волчанск”, стоявшему у борта плавбазы “Дзержинский”, чтобы высадить пассажирку, привезенную с берега. При отходе от дизельэлектрохода судно попало под форштевень плавбазы, у которой был приспущен правый якорь, зацепилось вантами за него. В результате были порваны ванты, деформирована фок-мачта, оборваны антенны, выломана дверь рулевой рубки. Стоимость ремонта мачты составила 1 350 руб.». После отхода судно было поставлено на якорь, чтобы приготовиться к переходу в Петропавловск. В управление флота капитан о происшествиях не сообщил, а телеграмму флагмана подписать отказался. «В дальнейшем от управления судном самоустранился, пьянствовал до прихода в порт». 18 апреля в 08.00 при следовании в Петропавловск в непосредственной близости от опасностей старший помощник капитана место судна не определял и сдал вахту нетрезвому третьему помощнику, впервые вышедшему в должности штурмана. «Вахтенный матрос был совершенно пьян. В 08.30 третий помощник покинул мостик, спустился в каюту старпома, оставив на мостике одного пьяного матроса». По требованию флагмана руле-

вого заменили, определили место судна, курс проложили дальше от опасностей. В порт траулер привел и ошвартовал флагманский капитан. «Все вышеизложенное говорит о том, что на СРТ "Крутой" крайне неудовлетворительно поставлена судовая служба». Судно встало в очередной ремонт [179, л. 165—166].

29 мая на промысле в дальнем районе на СРТ «Калыгирь» при работе главного двигателя 8НВД-36 на полном ходу вышел из строя привод навешенных механизмов: воздушного компрессора, осушительного и охлаждающего насосов. Двигатель перевели на резервное охлаждение, и судно продолжило лов. 12 июня, когда двигатель развивал 350 об/мин, вахтенный механик обнаружил повышение температуры картерного люка четвертого цилиндра и падение давления масла. Но судно продолжило движение. В 20.00 после остановки и вскрытия картера выявлено выплавление баббита четвертого мотылевого подшипника до стального основания вкладыша, шейка коленвала получила задиры глубиной 0,7 мм по всей длине. Двигатель вышел из строя, судно на буксире доставлено в Петропавловск и поставлено на «Фрезу». Технические убытки равны 4 646 руб. 93 коп., но простой не отмечен, так как аварийные работы уложились во время, отведенное на плановый ремонт [180, л. 234].

1 июня «в связи с производственной необходимостью», то есть для усиления идеологической борьбы на промысловых судах непосредственно в море, в штат промысловой флотилии введены две должности флагманских помполитов [177, л. 5]. Но 4 июля взамен этих «комиссаров» в штате флотилии появились две должности флагманских старших мастеров по добыче рыбы с окладом на промысле 144, а вне него — 115 руб. в месяц. Ими стали Вячеслав Владимирович Медоев и Владимир Михайлович Чепелев [177, л. 131].

12 июня по распоряжению заместителя начальника Дальрыбы запрещен промысел хека. В связи с этим группа судов, работавшая в дальнем районе, перешла на окуня к острову Атту. На это затрачено пятнадцать дней (с 19 июня по 3 июля). Проработав здесь всего два дня, по указанию заместителя начальника УТРФ Ю. М. Грачева суда переставлены на промысел трески в Анадырский залив. Этот переход занял четыре дня (с 6 по 9 июля). Туда-сюда бесцельно бродили «Каховка», «Клин», «Крузенштерн», «Каменный» и «40 лет ВЛКСМ» [177, л. 211].

20 июня суммой 4 250 руб. поощрены работники «Фрезы», обеспечившие в мае досрочный выпуск из ремонта СРТР «Андриян

Николаев», «Конус», «Николай Вилков», «Кумроч», СРТ «Кекурный», «Корф» и «Пикша» [177, л. 60].

24 июня силами СМУ КРП завершено строительство пионерского лагеря на 320 мест в районе озера Микижа. Заработала комиссия по приему объекта в эксплуатацию под руководством заместителя начальника УТРФ А. А. Александрова [177, л. 73]. До конца 1968 г. здесь отдохнули более 450 детей рыбаков. «Этот пионерский лагерь был построен на средства фонда предприятия... Имеет канализацию, паровое отопление, электроосвещение и отличный пищеблок» [181, л. 49].

26 июня за многолетнюю и безупречную работу в рыбной промышленности и в УТРФ, в связи с уходом на пенсию по возрасту почетной грамотой флота и ценным подарком — транзисторным приемником с памятной надписью награжден капитана СРТ «Ропша» Герой Социалистического Труда Павел Егорович Алешкин [177, л. 93].

1 июля для поднятия уровня экономической работы в штатное расписание управления введена должность главного экономиста — заместителя начальника с месячным окладом 260 руб. На нее назначен Платон Кобеевич Ичуаидзе, до этого трудившийся начальником ОТиЗ [177, л. 104].

Введены в действие временные максимальные сроки непрерывного пребывания рыбопромысловых судов и их экипажей в море и продолжительность рейсооборотов, установленные приказом МРХ СССР от 19 июня 1968 г. № 195. Для крупных рыбопромысловых судов (БМРТ, плавбазы) разрешенное время нахождения в море на Восточной Камчатке и в Охотском море — 125—127 суток (рейсооборот 135 суток); в восточной части Тихого океана — 165—167 (175); для СРТМ в Беринговом море, Аляскинском заливе и Южно-Курильском подрайоне — 129—130 (135); в восточной части Тихого океана — 144—149 (150—155); для СРТ и СРТР — 129—130 (135) соответственно [180, л. 32].

3 июля в Польше, в порту Гданьск на судоверфи им. В. И. Ленина Государственный флаг СССР поднят над новой плавбазой пр. В-69 «50 лет Октября», построенной для УТРФ [172, № 146].

8 июля впервые начат промысел трески в Анадырском заливе. Состоялась первая Анадырская экспедиция, завершившаяся 17 августа (начальник В. В. Самсонов). Больше всех трески — 2 619 ц выловил СРТР-400 «Каховка» (капитан В. М. Михайлов). Всего в новых районах взято 11 680 ц улова [156, л. 46—48].

10 июля по случаю приближающегося Дня рыбака к награждению знаком «Отличник социалистического соревнования рыбной

промышленности СССР» представлены: старший мастер корпусного цеха «Фрезы» Алексей Аркадьевич Щукин, бывший начальник ОТиЗ Платон Яковлевич Ичуаидзе, старший слесарь бондарного цеха Николай Михайлович Карасев и капитан СРТ № 8-466 Алексей Нифантьевич Усков. К награждению почетной грамотой МРХ СССР представлен капитан «Соликамска» Константин Андреевич Числов [177, л. 149].

12 июля утверждено новое штатное расписание 12 береговых бригад плавсостава. Одна из 35 чел. предназначалась для подмены экипажей плавбаз на время стоянки в межрейсовом ремонте, еще одна из 18 чел. — для СРТМ и десять по 14 чел. в каждой — для СРТ и СРТР [177, л. 195].

15 июля на пенсию торжественно проводили грузчика склада ГСМ Василия Васильевича Краюшкина, трудившегося в тралфлоте с 1941 г. Он отмечен памятным подарком стоимостью 50 руб. «из средств фонда по всесоюзному социалистическому соревнованию» [177, л. 201].

22 июля в 13.00 СРТ «Семипалатинск» вышел из Петропавловска в ОМЭ. В 20.00 23 июля и 08.00 24 июля сообщения с него в управление флота не поступили. Начались поиски: объявлен радиорозыск, сняты с лова четыре траулера и самолет промразведки. Все это не дало результата, теперь решался вопрос о расширении района поиска с привлечением бо́льшего количества судов и авиации. Но 24 июля в 21.20 «Семипалатинск» вдруг «доложил свою обстановку». Расследование этого происшествия показало, что капитан «диспетчерские подавал, а начальник радиостанции не передавал и не докладывал об этом капитану. Начальник радиостанции международную вахту, согласно правилам радиосвязи, не нес и циркулярные не принимал, аппаратура находилась в запущенном состоянии... Перед выходом судна в рейс пьянствовал, ранее разбирался на совете радиоспециалистов». Капитан же «не обеспечил выполнение возложенных на него обязанностей, не контролировал работу начальника радиостанции, вследствие чего была нарушена радиосвязь. При стоянке судна на рейде рыбокомбината “Озерная” отправил на берег отдельных членов экипажа для приобретения спиртных напитков, после чего на судне была организована коллективная пьянка. Допустил дезинформацию по местонахождению судна». Радист лишен диплома на год, капитан на этот же срок разжалован в младшие помощники [180, л. 66].

26 июля для знакомства школьников с вопросами гражданской обороны и проведения военно-спортивной игры «Зарница»

в пионерский лагерь «Рыбак» откомандирован инженер второго отдела. С «Фрезы» туда же отправлен начальник штаба гражданской обороны, ему в подотчет переданы 150 противогазов, четверо санитарных носилок, дозиметрический прибор, фильмоскоп [177, л. 243].

5 августа утверждено положение о постоянно действующем дегустационном совете УТРФ под председательством Ю. М. Грачева. Капитанам-директорам плавбаз, капитанам траулеров требовалось предоставлять на его рассмотрение новые образцы продукции и консервов. Совет давал оценку и выносил заключения по их качеству, внешнему виду, вкусовым достоинствам, а также выборочно проверял уже вырабатываемое плавбазами и СРТМ. Контрольные образцы предъявлялись в следующих количествах: консервы и пресервы в банках весом до 0,5 кг — по 20 шт., более 0,5 кг — по 8 шт., рыба и морепродукты — в упакованном виде по 8 кг [180, л. 7].

6 августа в Ленинграде работала международная выставка «Инрыбпром-68». Камчатцы показали на ней разноглубинный трал 20,5 на 20,5 м. Это изобретение признавалось значимым. Его идея принадлежала В. И. Каманину и Ю. А. Шевченко, погибшим при его опробовании в 1966 г. Воплотили ее инженеры экспериментального конструкторского бюро КРП В. Н. Симонов и А. С. Боренков. В 1966 г. завершился экспериментальный период, и с этого же года трал был внедрен на флотах не только Камчатки, но и всего Дальневосточного бассейна. Разноглубинный трал оказался более выгодным по сравнению с другими, поэтому его безоговорочно приняли все суда. Им также заинтересовались рыбаки Мурманска и Балтики. На выставке прошло всесоюзное совещание рационализаторов. В нем участвовали еще трое камчатцев — заслуженные рационализаторы РСФСР механик А. И. Многосмыслов, бригадир слесарей В. Л. Нароушвили, старший механик «Эскимоса» Л. К. Савицкий. На это совещание они повезли не только свои, но и предложения других изобретателей [172, № 79].

9 августа утром бригада обработчиков плавбазы «Ламут» начала сортировать бочки для подачи их на СРТ «Рыбинск», стоявший у левого борта. «Матросы-обработчики сняли трос леерного ограждения с левой стороны стензелей, ограждение ослабло. Бочкотару сбрасывали на сетку, натянутую под углом к палубе. Бочки выбирали из середины штабеля, штабель развалился, одна из бочек проскочила между леерным ограждением и упала на голову матроса-обработчика Николая Михайловича Богданова, который находился у дверей входа в кормовое помещение на главной палубе правого

борта». Матрос скончался от кровоизлияния в мозг через восемнадцать часов [180, л. 206].

11 августа на СРТ «Камчадал» начались двухдневные испытания силового блока для выборки дрифтерных сетей с приводом от выбираемого вожака конструкции Камчатского филиала Дальневосточного центрального экспериментального бюро. Предварительные пробы дали обнадеживающие результаты, но в их ходе порвали десять хлопчатобумажных дрифтерных сетей, «которые к дальнейшему использованию не пригодны». Их списали с подотчета тралмастера В. Н. Абрамова [180, л. 151].

15 августа за победу во всесоюзном соцсоревновании за второй квартал текущего года коллективу УТРФ присуждено переходящее Красное знамя Дальрыбы и ЦК профсоюза работников пищевой промышленности и первая премия в 28 100 руб. Переходящие вымпелы и первые премии завоевали экипажи «Германа Титова» и «Орочона», вторые взяли моряки «Рыбинска», «Камчадала» и «Соликамска» [180, л. 69].

21 августа в связи с необходимостью укомплектования производственным персоналом ожидавшейся новой плавбазы «50 лет Октября» для работы в ОМЭ на выпуске продукции из жирной сельди на судно заведующей лабораторией назначена старший инженер-технолог отдела обработки В. Н. Тюкова [180, л. 116].

22 августа создана комиссия по приемке в состав флота от перегонной команды Мортрансфлота МРХ СССР плавбазы «50 лет Октября». Судно зачислено на баланс 27-го, приемка окончилась 30 августа [180, л. 117, 148; 182, л. 272].

28 августа курсант ПКМУ, проходивший производственную практику на плавбазе «Ламут», при подъеме стрелы правого борта был захвачен колышкой топенанта, «в результате чего произошла травматическая ампутация правой стопы». Молодой человек остался инвалидом третьей группы [183, л. 17].

3 сентября для ТХС «Мизар» и «Плутон» установлены новые суточные нормы выпуска готовой продукции — 500 физических банок сельди специального посола в сутки. Определены сдельные расценки за одну банку — 9,04 коп. Они заметно снизились — до этого за нее давали 11,1 коп. Премия за выполнение и перевыполнение плана теперь считалась на заработок по сдельным расценкам с учетом 50 % должностного оклада за время нахождения на промысле [184, л. 1].

13 сентября издан приказ по флоту № 6026: «В связи с тяжелой сложившейся обстановкой по заготовке металлолома в третьем

квартале 1968 г., нецелесообразностью содержания на СРТ "Рыбак" команды приказываю: 1. Начальнику отдела эксплуатации тов. Заволипинскому П. М. в недельный срок снять с СРТ "Рыбак" имеющееся там дизтопливо, обеспечить пропаривание танков. 2. Капитану подменой команды тов. Козыреву Г. А. после сдачи СРТ "Рыбак" пожарной инспекции снять с судна команду. 3. Директору СРЗ "Фреза" тов. Гончарову Ю. А. принять СРТ для разделки на металлолом, обеспечить непотопляемость и противопожарную безопасность» [180, л. 201].

17 сентября за многолетнюю и безупречную работу в рыбной промышленности и УТРФ, по случаю 50-летия со дня рождения награжден ценным подарком главный механик плавбазы «50 лет Октября» Константин Константинович Печенкин [180, л. 215].

19 сентября в Каунас на завод «Пяргола» для изучения опыта монтажа, настройки и ремонта винтов регулируемого шага судов пр. 502 выехали механик-наставник Анатолий Тимофеевич Дриголенко, бригадиры слесарей СРЗ «Фреза» Анатолий Иванович Семещенко и Иван Елисеевич Исаев [180, л. 216].

25 сентября на СРТ «Крильон», стоявшем в капитальном ремонте на ПСРВ, в сушилке, смежной с радиорубкой, шла сварка. Помещения для огневых работ подготовлены не были, в радиорубке валялись отходы ремонта — крошеная пробка. Искры через отверстие в переборке попали в рубку, пробка загорелась. В 10.00 капитан В. Т. Финашин, «услышав, что на судне ведутся сварочные работы, поднялся в рулевую рубку и увидел в помещении радиорубки горящую пробку. К этому времени пробка уже настолько разгорелась, что при помощи имевшейся воды и огнетушителей ликвидировать очаг пожара не удалось, и только с помощью подошедшей пожарной машины в 10.30 пожар был ликвидирован». В радиорубке и рулевой рубке обгорела обшивка, дверь и две иллюминаторные рамы. Причинами пожара, в том числе, стали отсутствие разрешения пожарной инспекции верфи на производство огневых работ и «абсолютная безответственность, бесконтрольность за ходом ремонта судна со стороны капитана, что может привести к более тяжелым последствиям» [183, л. 59].

26 сентября объявлены результаты проверок дежурными по управлению и работниками службы мореплавания организации вахтенной службы. Выяснено, что на некоторых судах, стоявших в порту, она несется неудовлетворительно. Вахтенные матросы находятся в помещениях, а не палубе, и должного наблюдения за судном не ведут. Вахтенные помощники не осуществляют надзора

за ними, иногда и сами уходят с судна по личным делам, нарушая требования устава службы. Расслабились и отдельные капитаны. Халатное отношение вахтенных к исполнению обязанностей способствовало проникновению на суда посторонних лиц, что зачастую влекло за собой порчу или хищение судового имущества, личных вещей моряков и иногда ставило под угрозу безопасность экипажа и судна в целом. Так, в ночь с 26 на 27 апреля на борт СРТ «Кременчуг» проник некто «гражданин Чернышев». Он сорвал замок на кладовой и украл приготовленные для отправки в экспедицию посылки для рыбаков на сумму 700 руб. Злоумышленника задержали на проходной ПМРП, позже осудили. Суд вынес частное определение в адрес УТРФ о плохой организации несения службы, как о причине, способствовавшей хищению государственного имущества. 30 августа работники отряда военизированной охраны обнаружили, что на СРТ «40 лет ВЛКСМ» вахтенная служба пьяна, а следовательно, судно оказалось брошенным «на произвол судьбы», и лишь благодаря случайности обошлось без происшествий [180, л. 232].

2 октября КРП передал на баланс флота принятый 19 сентября в Хабаровске от завода-строителя усовершенствованный СРТМ «Орель» пр. 502М (строительный № 165) [185, л. 97].

15 октября выполнен годовой план добычи рыбы — 1 180 тыс. ц. К 1 декабря с ним справились уже на 108,3 % [181, л. 9].

24 октября за большую воспитательную работу среди комсомольцев и молодежи флота и в связи с 50-летием Ленинского комсомола ценными подарками от имени начальника флота награждены секретарь комитета ВЛКСМ П. И. Калашников, его заместитель Я. В. Ларионова и заведующая сектором учета Г. Г. Коваленко [183, л. 74].

25 октября коллектив УТРФ с досрочным завершением годового плана добычи рыбы и выпуска готовой продукции поздравил министр рыбного хозяйства СССР А. А. Ишков. Он писал: «Выполнение пятилетнего плана экипажами судов “Камчадал”, “Кавран”, “Полярник”, “Портовик”, “Валерий Быковский”, “Крузенштерн”, “Лещ”, где капитанами товарищи Будаев, Басов, Брицкий, Фирсов, Воронцов, Павленкович, Мильхер, а также 41 судном своих трехлетних планов, замечательные достижения экипажей СРТ “Соликамск”, “Кошегочек”, “Ропша”, “Кременчуг”, выловивших с начала года от 38 до 52 тысяч центнеров рыбы на траулер, хорошие результаты работы плавбаз “Ламут”, “Орочон”, “Советская Камчатка” — все это является крупным достижением рыбаков в социалистическом

соревновании за достойную встречу столетия со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Министерство выражает твердую уверенность, что ваш коллектив приложит все силы к безусловному перевыполнению плана четвертого квартала, также принятых повышенных социалистических обязательств. Желаю вам дальнейших успехов в работе, отличного здоровья, счастливого плавания!» [172, № 125].

4 ноября для обеспечения сохранности Почетного памятного знамени начальнику АХО И. М. Линкову приказано передать его на постоянное хранение директору Дома культуры рыбаков Д. П. Вайлю. Вместе со знаменем хранилось постановление ЦК КПСС, Совета Министров и ЦК ВЦСПС о награждении [183, л. 111].

7 ноября — главный государственный праздник СССР. Встречали его с хорошим настроением: годовой план по добыче и приему рыбы выполнен на 110 %: вместо 1 180 взято уже 1 245,4 тыс. ц. С заданием по выпуску готовой продукции управление справилось на 106,4 %, дав ее 1 158 263 ц.

Праздничный день омрачен взрывом газов в топке котла на СРЗ «Фреза». Но здесь, к счастью, обошлось без жертв [183, л. 224].

9 ноября СРТР «Каховка» (капитан В. М. Михайлов) по распоряжению начальника экспедиции В. А. Чувочкина отправился в бухту Нагаево. В 06.00 старший помощник капитана Ю. П. Москвич, определив место, вышел на створ знаков бухты Нагаево и последовал к месту якорной стоянки, указанному дежурным диспетчером порта, в район Марчикана, где уже стояло на якорях несколько судов. Радиолокатор и эхолот работали исправно. В 07.05 машине был дан самый малых ход, судно продолжало двигаться в глубь бухты, подгоняемое попутным западным семибалльным ветром. Хотя траулер уже находился в непосредственной близости от стоявших на якорях судов, брашпиль приготовлен к действию не был, боцман на баке отсутствовал, капитана о подходе к месту якорной стоянки не предупредили. В 07.10 судно прошло мимо стоянки, якорь отдан не был. Чтобы избежать навала на траулеры, стоящие впереди, старший помощник попытался развернуть его вправо, но маневр не удался из-за сильного ветра и большого скопления судов. В 07.20 «Каховка» была выброшена на камни. Попытки сняться самостоятельно результатов не дали. Только в 10.27 с помощью сейнера «Комсомольский» траулер сошел с камней. Водолазный осмотр показал повреждения подводной части корпуса. Убыток от аварии определен в 18 тыс. руб., судно надолго вышло из строя [183, л. 224; 186, л. 21—22].

12 ноября новый СРТМ «Орель» вышел из Петропавловска на промысел в дальний район. Встретив на пути непогоду, капитан М. К. Сапожников решил переждать ее под прикрытием острова Медного без постановки на якорь, периодически подходя к берегу и ложась в дрейф. Одновременно на палубе шла подготовка промыслового вооружения. 18 ноября при приближении к берегу судно ударилось носом о прибрежный камень, получив рваную пробоину в форпике. Через две минуты оно самостоятельно сошло и 20 ноября благополучно вернулось в Петропавловск. События развивались так. 18 ноября в 03.00 капитан ушел в каюту, дав указание штурманам не подходить к берегу ближе 50-метровой изобаты. В 05.30 судно сдрейфовало далеко от берега, качка увеличилась, и старший помощник решил подойти ближе к суше. При прохождении заданной глубины не застопорил машину и не лег в дрейф, а продолжал двигаться. В 06.25 судно врезалось носовой частью в камень, послышались два удара в средней части. Только после этого застопорили машину, дали задний ход. На мостик поднялся капитан, была объявлена общесудовая тревога, проверено состояние трюмов и танков. «Авария... явилась следствием низкой дисциплины среди штурманского состава судна, нарушения капитаном и старшим штурманом устава службы... и руководства по плаванию в штормовую погоду». Капитан и его старший помощник сняты с судна, их решили использовать в подменной бригаде на прежних должностях на время расследования аварии ДГРФИ [184, л. 39, 224].

13 ноября издан приказ по флоту о начале работ по организации минтаевой ОМЭ с заданием по вылову в ноябре и декабре 160 тыс. ц силами 18 средних траулеров и двух плавбаз [183, л. 156].

18 ноября капитан СРТ «Пикша» Владимир Иванович Кулабухов командирован в Таганрог на завод «Прибой» на всесоюзную конференцию по радиопоисковой технике [183, л. 160].

19 ноября промысловый совет КРП рассматривал вопрос о возможной передаче ему из Запрыбы 20 судов типа СРТ-400. Решено для их осмотра, отбора и подготовки перегона в Петропавловск откомандировать в Москву, Ригу, Калининград и Клайпеду начальника механико-судовой службы Семена Давыдовича Ярошевского, группового электромеханика Владимира Михайловича Затолоку и инженера-гидроакустика Владимира Михайловича Костерина [184, л. 193].

20 ноября во исполнение приказов МРХ СССР № 313 от 20 сентября и Дальрыбы № 381 от 24 октября, а также «в целях наведения

должного порядка в правилах ношения форменной одежды плавсоставом и работниками аппарата вверенного мне управления», начальник флота в очередной раз приказал ввести форму личному составу подразделений и служб управления — с 15 декабря, экипажам судов — с 15 января 1969 г. «Установить, что работники флота и управления, для которых установлена форма одежды и знаки различия, при исполнении служебных обязанностей должны быть одеты по форме. Запретить смешивание форменной одежды (летней и зимней или другой), также изменение цвета, фасона и покроя» [183, л. 186].

28 ноября завершилась эксплуатация плавбазы «Эскимос», ее перевели в разряд транспортов. Теперь старому пароходу следовало доставить промысловое снаряжение в район лова, затем отправиться в Находку, а оттуда в Японию на «гвозди». На нем для последнего перехода оставлен экипаж из расчета несения двухсменной вахты. 11 декабря дополнительно решено, что кочегары будут нести трехсменные вахты [184, л. 26, 43].

30 ноября зачислен в состав флота СРТМ «Софийск» пр. 502М (строительный № 166) [184, л. 47].

1 декабря утверждено и введено в действие «Положение о хозяйственном расчете на судах УТРФ». Образована постоянно действующая хозрасчетная комиссия под председательством заместителя начальника управления по экономическим вопросам П. Я. Ичуаидзе в составе руководителей отделов и служб. На нее возложены заботы об общем руководстве хозрасчетом на судах и постоянном его совершенствовании на основе получаемого опыта, рассмотрение отчетов хозрасчетных судов, определение размера премий, подлежащих выплате экипажам за достигнутые результаты. Предложения и рекомендации комиссии становились окончательными после их утверждения начальником УТРФ. Из положения: «Внутрихозяйственный расчет является формой планового руководства производственно-хозяйственной деятельностью промысловых и обрабатывающих судов управления. Он основан на доведении до каждого судна заданий народно-хозяйственного плана и учета затрат на производство в сопоставлении с плановыми нормативами. Суда, переведенные на хозяйственный расчет, осуществляют свою производственно-хозяйственную деятельность на основе принципов внутризаводского (цехового) хозрасчета. Внутрихозяйственный расчет означает ответственность и материальную заинтересованность экипажей в выполнении производственных заданий, повышения сортности и максимальном снижении затрат». Для оценки деятельно-

сти судна и повышения заинтересованности экипажа в результатах его работы использовались следующие показатели: объем вылова и выпуска продукции по породам и сортам; расход орудий лова, соли, материалов, тары, топлива; фонд заработной платы; себестоимость. Эти показатели определялись соответствующими отделами и службами через три-пять дней после завершения рейса [183, л. 199—205]. Один из первых протоколов заседания хозрасчетной комиссии, 24 декабря оценивавшей работу СРТР «Подосиновец», утвержден начальником управления 27-го числа [184, л. 151].

10 декабря утром, когда еще не совсем рассвело, на причале ПМРП у холодильника № 30 собирались люди. Они ждали швартовки пришедшей из первого рейса новейшей камчатской плавбазы «50 лет Октября», теперь флагмана УТРФ. И вот грянул духовой оркестр мореходного училища. Будущие моряки звуками труб и литавр встречали своих старших братьев. Спущен трап, и по нему, торопясь, взбегают на борт самого большого камчатского судна встречающие. На палубе начался митинг. Его открыл председатель базкома УТРФ А. Д. Леушин. Начальник флота И. П. Черниговский поздравил экипаж с первыми производственными успехами: рейсовое задание выполнено на 110 %, выпущено 37 тыс. ц готовой продукции, несмотря на многочисленные трудности, сопровождавшие это первое плавание. По словам заместителя начальника КРП В. А. Головкина, первый блин вовсе не оказался комом. Затем слово предоставлено ученице подшефной школы № 7 Гале Шатуновой. Она тоже поздравляет шефов с трудовой победой: «Большое спасибо вам, дорогие моряки, за ваш нелегкий труд!» Секретарь комитета комсомола УТРФ П. И. Калашников вручил комсоргу плавбазы четвертому помощнику капитана Владимиру Алешину почетную грамоту обкома ВЛКСМ. Ею награждена молодежь экипажа за трудовые достижения и общественную работу. Затем выступил заместитель начальника ОМЭ по политчасти П. Я. Рыбкин, он пожелал коммунистам, всему коллективу базы в следующем рейсе потрудиться еще лучше. Ответную речь произнес капитан-директор Ю. И. Екимов, заверивший всех собравшихся, что экипаж сделает все от него зависящее, чтобы выполнить поставленные задачи [172, № 144]. Митинг окончен, теперь моряки вместе с родными и друзьями сходят не берег. Впереди их ждет короткий отдых — и снова в море.

В соответствии с решением промыслового совета Дальрыбы от 1 ноября начата подготовка к экспедиции «в дальнем районе», то есть в Бристольском заливе. Для ведения здесь промысла камбалы

и «прочих малоценных пород рыб» выделялись 10 СРТР-400. Решено организовать комплексный метод работы плавбазы «50 лет Октября» совместно с промысловым флотом. Плавбаза отправлялась для приема рыбы с 1 января 1969 г. [184, л. 54]. В ее первом рейсе возникли большие трудности из-за того, что судно еще с перегона было загружено в транспортном варианте: на борту находилось 28 тыс. бочек и 2 тыс. т соли. Поэтому в ходе плавания пришлось высвобождать необходимую емкость (часть груза отдали на промысловые суда, сделали несколько перевалок). Кроме этого, в августе и сентябре в трюмах складировалась продукция ТХС «Мизар» и «Плутон» — более 25 тыс. банок сельди. Учитывая уроки первого рейса, загрузку базы решили вести только в промысловом варианте. В соответствии с начавшейся экономической реформой будущий рейс должен был пройти под знаком хозрасчета. Плавбазе обещана большая самостоятельность. Она и прикрепленные СРТР составили отдельную хозрасчетную единицу, своеобразную «экспедицию в экспедиции». Траулеры получали от базы снабжение, взамен сдавали уловы. В материальном отношении между ними тоже устанавливалась взаимосвязь. Рассматривался вопрос о закреплении за этой единицей, по сути, целой флотилией, отдельного поискового судна [172, № 146].

12 декабря признана неудовлетворительной работа экипажа СРТ «Портовик». Несмотря на то, что моряки добились перевыполнения планов вылова сельди и ее сортности, они допустили удорожание плановой себестоимости на 5,1 тыс. руб. Кроме низких экономических показателей, обнаружились серьезные нарушения. Так, капитан самовольно заходил в бухту Веселую и порт Нагаево, причем при последнем заходе судно вели помощники, так как командир и старпом «находились в тяжелом опьянении». По вине капитана был допущен перегруз судна на 19 т, потерян якорь и нанесены повреждения корпусу [184, л. 50].

13 декабря на проходной ПМРП задержан старший мастер добычи СРТ «Серпухов», выносивший сетку, взятую у себя на судне. «Этот факт является хищением государственного имущества». За совершенный проступок виновный получил строгий выговор от начальника флота, материалы по хищению переданы в товарищеский суд при управлении [184, л. 152].

20 декабря «для наведения должного порядка и дисциплины на судах» разжалован ряд лиц комсостава, допустивших грубейшие нарушения правил несения вахтенной службы, уставных требований и трудовой дисциплины. Так, 6 декабря на «Андрияне

Николаеве» старпом «пригласил на судно двух женщин и организовал пьянку совместно с другими членами судоэкипажа... Женщины были доставлены в отделение милиции». 14 декабря на «Ките» третий помощник капитана стоял на вахте нетрезвым, был отстранен от несения службы. На «Ропше» в этот день отсутствовал вахтенный второй помощник капитана. На плавбазе «50 лет Октября» в каюте № 14 у матроса — «посторонние женщины и пьянка, в каюте № 115 — пьянка, в каюте № 114-Г старший мастер в мужской каюте находилась в постели пьяная с двумя мужчинами» [184 л. 108].

25 декабря для обеспечения безопасного перехода в камбальную БМЭ «Кекурного», «Кумроча», «Кита», «Клина», «Костромы» и «Лосося» старшим назначен капитан-директор плавбазы «50 лет Октября» Ю. И. Екимов. Колонна собиралась в бухте Русской. Судам надлежало двигаться на расстоянии не более полумили друг от друга в пределах прямой видимости [184, л. 138].

26 декабря вышел приказ по флоту о выделении из его состава СРЗ «Фреза». Разделение балансов назначено на 1 января 1969 г. [184, л. 139].

За внедрение новой техники, в частности, за применение в траловых лебедках СРТ капроновых вкладышей подшипников, сэкономившее за год 12,5 тыс. руб., директору «Фрезы» Ю. А. Гончарову и главному инженеру завода Ю. Т. Жукову выплачены премии в 100 и 150 руб. соответственно [184, л. 142].

Началась приемка нового 64-квартирного жилого дома № 27 и детского сада-яслей в квартале № 2 по проспекту 50 лет Октября [184, л. 146].

27 декабря за освоение промысла трески в Наваринско-Анадырском районе (Анадырский залив) в завершавшемся году премированы: капитан и начальник рейса СРТ «Академик Книпович» И. П. Шевашкевич и В. Е. Иванов, начальник рейса СРТ «Кедровый» Г. К. Ибрагимов, начальник экспедиции В. В. Самсонов, флагманский капитан-наставник А. А. Сивик, флагманский мастер добычи П. С. Серостанов, капитан СРТ «Клин» Г. И. Журба, капитан СРТ «Каховка» В. М. Михайлов, тралмастера СРТР «Клин» В. Н. Иванов, тралмастер СРТР «Каховка» Л. С. Кузьмин, начальник отдела добычи А. Г. Пащенко, инженер отдела добычи И. З. Злыгостев, заместитель начальника отдела добычи Б. И. Селиванов [184, л. 143].

31 декабря в связи с 50-летием со дня рождения и за безупречную работу почетная грамота администрации, парткома и базового

комитета флота вручена старшему экономисту-ревизору Владимиру Ивановичу Гайдукову [184, л. 164].

Зачислен на баланс флота СРТМ пр. 502Г, построенный в Киеве (заводской № 1314), совершавший переход в Петропавловск [185, л. 293].

По состоянию на 31 декабря 1968 г. УТРФ имело в своем составе [181, л. 5—6]:

— рыбодобывающий и обрабатывающий флот (всего 74 единицы) из 22 СРТ-300, девяти СРТ-400, 24 СРТР, 13 СРТМ (в том числе девять поисковых) и шесть плавбаз с общим количеством плавсостава 3 514 чел., в том числе 1 283 командира;

— хозрасчетный СРЗ «Фреза» с плавдоком, где трудились 849 рабочих, инженерно-технических специалистов и служащих;

— хозрасчетный рыбозавод «Океанский» (460 чел.);

— морское агентство (21 чел.);

— хозрасчетное ремонтно-строительное управление (294 чел.);

— хозрасчетный жилищно-коммунальный отдел (518 чел.), ему подчинялись Дворец культуры рыбаков и стадион «Спартак»;

— хозрасчетный отдел снабжения (116 чел.);

— управление флота с 16 отделами и четырьмя службами.

По состоянию на 1 января 1968 г. в УТРФ имелось 90 судов. В апреле в УОР переданы все 17 БМРТ, в рыболовецкий колхоз — СРТ-300 «Ильичевск». В течение года получены плавбаза «50 лет Октября» и четыре СРТМ (№ 8-487, «Орель», «Софийск», № 1314).

По сроку службы суда разделились так: до пяти лет — 14, от пяти до десяти — 30, от десяти до пятнадцати — 20, от пятнадцати до двадцати — восемь, свыше двадцати лет — два. По техническому состоянию: хорошее — 31, удовлетворительное — 39, ограниченно годное — четыре. К последним отнесены подлежащие списанию в 1969 г. плавбазы «Орочон» и «Эскимос», СРТ «Пикша» и «Портовик».

Флот пребывал в ремонте 9 459 судосуток, или 35,9 % календарного времени, затраты на все виды работ составили 12 616 тыс. руб., превысив плановые на 2 217 тыс. Базы ремонта традиционные — ПСРВ им. В. И. Ленина, ПСРМЗ, «Фреза» и владивостокский Дальзавод. Наибольший объем работ пришелся на ПСРВ и «Фрезу». Перерасход времени и средств вызван, главным образом, тем, что верфь систематически задерживала выход судов из капитального ремонта. Это и привело к его удорожанию на 1 529 тыс. руб. Кроме подрядчиков, суда ремонтировали экипажи, потратив-

шие на это 1 938 тыс. нормочасов и 505 тыс. руб. Это позволило сэкономить 161 тыс. руб. на заводских услугах.

В 1968 г. УТРФ добыло 1 363 тыс. ц сырца, выполнив план вылова на 116, выпуска товарной продукции — на 118, а ее реализации — на 122 %. Из 50 работавших промысловых судов с рейсовыми заданиями справились 49 (не сумел лишь СРТМ № 8-467). Из шести плавбаз план недовыполнила только «Чукотка». Годовой план добычи закрыт еще 15 октября, план трех лет пятилетки выполнен на 108,5 %. Вся готовая продукция передана Дальрыбсбыту. Соленая сельдь, кормовой фарш, соленые печень и икра упаковывались в деревянные бочки, а мороженая рыба — в картонные ящики. Выпущено 1 284,5 тыс. ц готовой продукции и 3 214 туб консервов (последних 178 % от плана).

Места промысла остались традиционными: острова Прибылова (камбала и прочие породы), Ванкуверо-Орегонский район (хек), Охотское море (сельдь), Западная и Восточная Камчатка (минтай), Курильские острова (терпуг), Наваринский район (треска), Берингово море (сельдь, но всего 2 тыс. ц). Ассортимент улова (в тыс. ц): 591,1 сельди, 555,3 минтая, 14,9 трески, 95,9 камбалы, 17,3 окуня, 48 хека, 0,2 палтуса, 2,3 угольной, 33,9 терпуга и 4,1 прочих пород [188, л. 22—34].

Как видно, в 1968 г. основной облавливаемой породой была сельдь. Сельдяная ОМЭ (начальник В. А. Чувочин) планировалась с 15 июня по 15 ноября, но на деле промысел начался 1 июня и продолжался до 25 ноября. Максимальное количество работавших траулеров достигло 39 в августе. При плане 550 000 добыто 526 374 ц, наибольший улов — 191 327 ц — пришелся на август. Как и в прошлые годы, подъемы на одну сеть составляли 0,5—1,5 ц, отдельные — до 3 ц. Опыт показывал, что повторные дрейфы в одном и том же районе были малоэффективными. Те суда, которые ежедневно меняли место постановки порядков, избегая большой скученности, всегда имели хорошие уловы. Но в связи с малым количеством приемных баз многие из них после сдачи не успевали рассредоточиться, образовывалась «свалка», и траулеры, оказавшиеся в центре группы, имели низкие результаты, а зачастую — и проловы. Чтобы в какой-то степени избежать большой скученности, руководство объединенной экспедиции расставляло флот по квадратам. Для каждой флотилии ежедневно указывались их координаты и количество судов, которое могло здесь находиться. В августе поведение рыбы изменилось, ее скопления стали малоподвижны, что способствовало выгодной расстановке.

Улов на сеть достиг 20 ц. Простои по метеопричинам в августе составили 11 суток.

В сентябре начались простои в ожидании сдачи и получения снабжения, план месяца выполнен не был. С 1 по 5-е число из-за отсутствия бочки потеряно 200 судосуток, по этой причине недолов при средней добыче на сутки 170 т составил 34 тыс. ц. На протяжении всей сельдяной экспедиции ввиду отсутствия перегрузчиков и полной занятости плавбаз сдерживалась работа промысловиков, а, следовательно, и добыча. Тем не менее, вылов на одно среднесписочное судно возрос на 752 ц против прошлого года.

В октябре уловы сетями стали «пестрыми» — от 0,5 до 6 ц. Сельдь начала собираться в косяки и уходить на глубину 50—80 м от поверхности, в отдельные дни опускаться на грунт. Увеличение длины верхних поводцов дрифтерных порядков ничего не дало. Работавшие в начале месяца близнецовыми тралами СРТ «Клин» и «Каховка» имели почти одинаковые суточные подъемы по сравнению с дрифтерными сетями, в среднем по 100—150 ц. В связи с этим с 10 октября 14 судов перешли на близнецовый лов, остальные — к 19 октября. Всего за октябрь сделано 365 дрейфов и 498 тралений. В конце октября рыба начала смещаться на юго-восток. В первой декаде ноября разыгрались шторма, но в отдельные дни подъемы достигали 350 ц на траление. С 12 по 26 ноября погода стояла хорошая, уловы держались постоянными. 26 ноября в связи с усилением северо-восточного ветра до 10 баллов и понижением температуры до −15 °С экспедиция была закрыта [156, л. 1—9].

За 1968 г. на флоте произошло 14 аварий и аварийных происшествий, повлекших потерю 60 судосуток и убытки в 64,8 тыс. руб. Все они рассмотрены на командирской учебе, советах капитанов и старших механиков. Виновные подверглись наказаниям: шестеро лишены дипломов, девятеро получили выговоры и строгие выговоры, с одиннадцати взыскана треть оклада в счет частичного покрытия нанесенного ущерба.

Продолжилось внедрение новой техники и технологии. В этой области предусматривалось 21 мероприятие с затратами 330 тыс. руб. и условной годовой эффективностью в 423 тыс. руб., но получилось не все задуманное. Так, не стали применять рекомендованные Дальрыбой глубоководные кухтыли из сплава АМГ (500 шт.) ввиду экономической нецелесообразности. Вместо них поставили кухтыли из более дешевого черного металла. Не использовали рекомендованные красители из-за их отсутствия. Не выполнено и задание КРП по применению лакированных и литографирован-

ных банок — их не поставила ПЖБФ. Важнейшими же новшествами стали: установка для приготовления фарша на «Советской Камчатке» и вторая линия в бондарном цехе завода «Океанский», увеличившая выпуск тары на 85 тыс. руб. в год.

Рационализаторской работой занимались 302 работника флота, подавшие 313 и внедрившие 207 предложений с годовой экономией в 418,6 тыс. руб. Наиболее ценными явились «Устройство компенсирующей реактивной мощности», задуманное на «Фрезе» Б. И. Косториным, П. П. Никольским и Л. Н. Соколовым, а также «Изготовление кутков к тралам 33,5 на 33,5 м» и «Метод посадки сетного полотна на каркас тралов и кутков». Общий эффект от них выразился в сбережении 31,8 тыс. руб. [188, л. 38—39].

По состоянию на 31 декабря 1968 г. в УТРФ трудились в общей сложности 5 649 чел. Средняя годовая зарплата составляла 4 288 руб. при выработке 22 361 руб. на человека. Работники береговых предприятий в среднем получали: рыбозавод «Океанский» — 3 165 (при выработке 18 630 руб.), СРЗ «Фреза» — 3 284 (17 844 руб.) [188, л. 35].

В течение 1968 г. повышение по службе получили 236 чел., из них 24 стали капитанами и 12 — старшими механиками. Прошли аттестацию 422 судоводителя, 297 судомехаников, 30 электромехаников и других специалистов. Ощущался серьезный недостаток командного плавсостава — 198 чел. и рядовых моряков — 400 чел. При плане подготовки новых кадров в 825 чел. на деле обучено 952, из них 15 мотористов, 38 бондарей, 30 поваров, 48 слесарей, 30 кочегаров, 120 матросов, 230 обработчиков, 35 мастеров добычи, 50 мастеров обработки, 20 боцманов, 20 рефмашинистов и других. Повышение квалификации прошли 2 114 чел. из числа действующих кадров.

За год на работу принято 1 833, уволено 1 668 чел. За нарушения трудовой и производственной дисциплины наказано 853, а за хорошую работу поощрено разными способами 3 088 чел. На предприятиях и судах произошло 56 несчастных случаев с потерей 1 763 дней нетрудоспособности. Два человека погибли.

Хорошо поработали экипажи СРТ «Камчадал» (капитан И. П. Будаев), «Кроноцкий» (В. М. Михайлов), «Кошегочек» (В. П. Павлуш), «Ропша» (А. Т. Поляков), «Соликамск» (К. А. Числов), «Лосось» (А. И. Брицкий), «Каюм» (П. Е. Бойко»). Отличных производственных успехов добились коллективы плавбаз «Ламут» (капитан-директор В. И. Пермяков), выпустивший

87,3 тыс. ц рыбопродукции при задании 55,4 тыс. ц; «Советская Камчатка» (О. И. Устав), давший, соответственно, 163,9/114,5 тыс. ц; «Орочон» (А. А. Гимильштейн) — 196,1/124,7 тыс. ц и «50 лет Октября» (Ю. И. Екимов), произведший за период освоения этого новейшего судна 39,1 тыс. ц [188, л. 43].

В течение 1968 г. на областную и городскую, КРП и общефлотскую Доски почета занесены 53 передовика. Знак «Отличник социалистического соревнования» вручен семи работникам, почетные грамоты МРХ СССР, Дальрыбы, КРП, обкома КПСС и облисполкома, горкома КПСС и горисполкома получили 55 чел.; награждены почетными грамотами УТРФ 400 чел., денежными премиями — 216 чел., объявлены благодарности 630 работникам.

На флоте и на берегу шло соревнование за коммунистический труд. Звания «Коллектив коммунистического труда» присвоено 22 экипажам промысловых судов, одной плавбазе, девяти цехам и 12 бригадам. В них в общей сложности трудились 1 338 чел. «Коммунистическими» стали экипажи СРТ «40 лет ВЛКСМ», «Валерий Быковский», «Кременчуг», «Калыгирь», «Кречет», «Каменный», «Кедровый», «Фиорд», «Соликамск», СРТР «Николай Вилков», «Кротон», плавбазы «Ламут», бондарного и сетепошивочного цехов. Звания ударников носили 829 чел. [188, л. 44].

Впервые выдвинуты капитанами В. М. Поспелов, выполнивший на СРТ «Кавача» план добычи на 103,8 %, Н. П. Будаев (СРТ «Камчадал», 128 %), А. И. Скворцов (плавбаза «Ламут», план выпуска продукции выполнен на 128 %). Заместителем начальника флота назначен Ю. М. Грачев, главным экономистом стал П. Я. Ичуаидзе.

В 1968 г. «руководящие кадры флота в своем качественном составе несколько стали хуже». Это объяснялось тем, что лучшие судоводители, механики, мастера добычи и обработки с высшим и средним специальным образованием и большим опытом работы перешли вместе с БМРТ в новообразованное УОР. На среднем флоте остались в большей степени «практики», окончившие УКК, ШУККПС и краткосрочные курсы [181, л. 16—17].

Капитанов насчитывалось 106 чел., из них четверо имели высшее, 55 — среднетехническое образование, а 47 были «курсовиками» и выпускниками мореходных школ. По рабочим дипломам капитаны делились так: 17 КДП, 47 ШДП, 42 КМП; по партийности: 68 членов и кандидатов в члены КПСС, один комсомолец и 31 беспартийный; по стажу работы в должности: до двух лет — 34, от двух до трех лет — 15, от трех до пяти лет — 13, свыше пяти лет —

44; по возрасту: от 26 до 30 лет — 21, от 31 года до 40 лет — 62, от 41 года до 50 лет — 18, свыше 50 лет — пятеро.

Старших механиков имелось 98 чел., из них четверо с высшим, 56 со среднетехническим образованием и 38 «курсовиков». Они имели следующие рабочие дипломы: МД-1 — 10, МД-2 — 60, МД-3 — 28; партийность: 40 членов и кандидатов в члены КПСС, три члена ВЛКСМ, 55 беспартийных; стаж работы в должности: до двух лет — 18, от двух до трех лет — 16, от трех до пяти лет — 15, свыше пяти лет — 49; возраст: от 26 до 30 лет — 26, от 31 года до 40 лет — 50, от 41 года до 50 лет — 15, старше 50 лет — семеро [181, л. 18—19].

Состав капитанов и старших механиков «помолодел» по стажу, среди них значительно выросла партийная прослойка. Число «практиков» в комсоставе увеличилось до 56 %, особенно большая их доля приходилась на электромехаников (70 %), радиоспециалистов (73 %), мастеров добычи (91,8 %) и обработки (87 %).

С лицами, попавшими в резерв «на выдвижение», проводили учебу (семинары, экономические занятия, аттестации). Их приглашали на совещания, шедшие с капитанами и старшими механиками по вопросам организации труда, соцсоревнования, хозяйствования, звали на балансовые комиссии, подводившие итоги работы судов за рейс. «Следим за их политическим ростом, партийностью, поведением в быту». Старшие помощники капитанов, вторые механики, мастера, намеченные к повышению, направлялись на суда на стажировку в подчинение к лучшим специалистам. Так, у прославленного капитана «Соликамска» К. А. Числова старшим помощником трудился В. Н. Бочкарев, затем ставший капитаном «Кратера», у Героя Социалистического Труда, капитана «Ропши» П. Е. Алешкина стажировался, тоже будучи старпомом, А. М. Платонов, возглавивший коллектив этого судна после ухода Алешкина на пенсию.

К концу 1968 г. УТРФ стало одним из трех камчатских рыбацких флотов, организационно замкнутых на бассейновое управление рыбной промышленности — КРП. Основные результаты деятельности управления за десятилетие 1959—1968 гг. представлены в табл. 2.

Таблица 2

Показатель	1959	1960	1961	1962	1963
Вылов рыбы, тыс. ц	751 617	982 111	1 059 108	1 156 000	1 350 000
Выполнение плана, %	144,5	101,0	105,6	103,7	115,0
Флот, ед.*	78	85	92	86	80
Работающих, чел.	7 260	6 310	—	7 863	7 839

Продолжение табл. 2

Показатель	1964	1965	1966	1967	1968
Вылов рыбы, тыс. ц	1 862 000	2 191 780	2 603 294	2 984 236	1 363 000
Выполнение плана, %	115,5	101,3	97,6	102,9	116,0
Флот, ед.*	84	90	86	94	74
Работающих, чел.	8 197	8 500	9 053	7 950	5 649

*Общая численность добывающих и обрабатывающих судов

Как видно, при сопоставимой численности судов в 1959 и 1968 гг. в 78 и 74 единицы соответственно, вылов рыбы вырос в 1,81 раза. Количество работающих за это же время уменьшилось на 1 611 чел., или на 22,1 %, но произошло это в основном за счет ухода части людей в ПМРП и УОР. Наибольшего улова — 2 984 тыс. ц — УТРФ достигло в 1967 г., до разделения флотов. Это почти вчетверо превысило результат, полученный в 1959 г.

Камчатский траловый флот, формальной датой основания которого считается 19 января 1936 г., прекратил свое существование в середине 2000-х гг.

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 1.
2. Там же, д. 6.
3. Там же, д. 10.
4. Там же, оп. 5, д. 36.
5. Там же, д. 39.
6. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 88.
7. Там ж е, д. 13.
8. Там же, оп. 5, д. 40.
9. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 10.
10. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 11.
11. Там же, д. 8.
12. Там же, д. 4.
13. За высокие уловы. Комплект за 1959 г.
14. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 3.
15. Там же, д. 71.
16. Там же, оп. 5, д. 45.
17. Там же, оп. 1, д. 134.
18. Там же, оп. 4, д. 35.
19. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 37.
20. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 62.
21. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 38.
22. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 66.
23. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 39.

24. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 88.
25. Там же, д. 145.
26. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 40.
27. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 69.
28. Там же, д. 118.
29. Там же, д. 70.
30. Там же, д. 109.
31. Там же, оп. 5, д. 22.
32. За высокие уловы. Комплект за 1961 г.
33. ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 176.
34. Камчатская правда. Комплект за 1961 г.
35. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 121.
36. Там же, д. 119.
37. Там же, д. 122.
38. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 178.
39. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 126.
40. Там же, д. 129.
41. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 179.
42. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 125.
43. Там же, д. 124.
44. Камчатский комсомолец. Комплект за 1961.
45. ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 180.
46. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 129.
47. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 360.
48. За высокие уловы. Комплект за 1962 г.
49. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 188.
50. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 361.
51. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 189.
52. Там же, д. 180.
53. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 192.
54. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 333.
55. Там же, ф. Р-610, оп. 1, д. 16.
56. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 182.
57. Там же, д. 185.
58. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 334.
59. Там же, ф. Р-610, оп. 1, д. 17.
60. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 335.
61. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 179.
62. Камчатская правда. Комплект за 1962 г.
63. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 251.
64. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 336.
65. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 319.
66. Там же, д. 247.
67. За высокие уловы. Комплект за 1963 г.
68. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 253.

69. ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 508.
70. Там же, д. 509.
71. Камчатская правда. Комплект за 1963 г.
72. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 258.
73. Там же, д. 256.
74. Там же, д. 255.
75. Там же, д. 257.
76. Там же, д. 258.
77. Там же, д. 324.
78. Там же, д. 265.
79. Камчатский комсомолец. Комплект за 1963 г.
80. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 264.
81. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 361.
82. Там же, д. 677.
83. За высокие уловы. Комплект за 1964 г.
84. ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 676.
85. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 325.
86. Камчатский комсомолец. Комплект за 1964 г.
87. ГАКК, ф. Р-494, оп. 1, д. 267.
88. Там же, ф. Р-275, оп. 5, д. 46.
89. Там же, оп. 4, д. 358.
90. Там же, д. 375.
91. Там же, д. 328.
92. Там же, д. 327.
93. Там же, д. 332.
94. Там же, д. 329.
95. Там же, д. 330.
96. Там же, д. 331.
97. Камчатская правда. Комплект за 1964 г.
98. ГАКК, ф. Р-470, оп. 1, д. 678.
99. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 358.
100. Там же, д. 354.
101. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 379А.
102. Там же, д. 334а.
103. Там же, д. 333.
104. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 679.
105. Там же, д. 679.
106. За высокие уловы. Комплект за 1965 г.
107. ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 822.
108. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 379.
109. Там же, ф. Р-610, оп. 1, д. 19.
110. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 290.
111. Там же, д. 405.
112. Там же, д. 380.
113. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 823.

114. ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 841.
115. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 380А.
116. Там же, д. 417.
117. Там же, ф. Р-470, оп. 1, д. 382.
118. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 381.
119. Там же, оп. 1, д. 383.
120. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 824.
121. Там же, ф. Р-275, оп. 1, д. 383А.
122. Там же, д. 384.
123. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 401.
124. Камчатский комсомолец. Комплект за 1965 г.
125. За высокие уловы. Комплект за 1966 г.
126. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 463.
127. Там же, д. 440.
128. Там же, ф. Р-470, оп. 1, д. 969.
129. Камчатский комсомолец. Комплект за 1966 г.
130. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 464.
131. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 467.
132. Там же, д. 465.
133. Там же, д. 443.
134. Там же, д. 466.
135. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 970.
136. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 472.
137. Там же, д. 468.
138. Там же, д. 470.
139. Там же, д. 469.
140. Камчатская правда. Комплект за 1966 г.
141. ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 971.
142. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 460.
143. Там же, д. 471.
144. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 972.
145. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 516.
146. Там же, д. 473.
147. Там же, д. 435.
148. Там же, д. 514.
149. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 1106.
150. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 517.
151. Там же, д. 518.
152. Там же, д. 519.
153. Там же, д. 515.
154. За высокие уловы. Комплект за 1967 г.
155. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 516.
156. Там же, д. 530.
156а. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 1107.
157. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 477.

157а. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 482.
158. Там же, д. 520.
159. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 1108.
160. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 521.
161. Там же, д. 523.
162. Там же, д. 509.
163. Там же, д. 522.
164. Там же, д. 523.
165. Там же 4, д. 569.
166. Камчатская правда. Комплект за 1967 г.
167. ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 524.
168. Там же, д. 281.
169. Там же, д. 525.
170. Там же, д. 513а.
171. Там же, д. 481.
172. За высокие уловы. Комплект за 1968 г.
173. ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 1242.
174. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 570.
175. Там же, д. 571.
176. Камчатский комсомолец. Комплект за 1968 г.
177. ГАКК, ф. Р-275, оп. 1, д. 573.
178. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 1243.
179. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 572.
180. Там же, д. 574.
181. Там же, д. 568.
182. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 1244.
183. Там же, ф. Р-275, оп. 4, д. 575.
184. Там же, д. 576.
185. Там же, ф. Р-470, оп. 2, д. 1245.
186. Флот рыбной промышленности. Справочник типовых судов. — Изд. 2-е. — Л., 1972. — 244 с.
187. Флот рыбной промышленности. Справочник типовых судов. — Л., 1960. — 460 с.

ДОКУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ О РАБОТЕ УМАР — УТРФ в 1959—1968 гг.

Приказ по УМАР № 119 от 14 февраля 1959 г.

Рассмотрев материалы по итогам областного социалистического соревнования предприятий и организаций Камчатского СНХ за IV квартал 1958 г., СНХ и президиум облсовпрофа постановили:

1. Присудить переходящий вымпел Камчатского СНХ и Камчатского облсовпрофа и выдать первую денежную премию в размере 7 030 руб. коллективу СРТ «Рыбак» (капитан т. Бородовский, предсудкома т. Коновалов), выполнившему план добычи рыбы на 200,6 % (план 3 800, факт 7 620 ц) и выполнившему план по сортности.

2. Отметить хорошую работу и выдать вторую денежную премию в размере 4 050 руб. коллективу теплохода «Вега» (капитан т. Артыш, предсудкома т. Попов), выполнившему план грузоперевозок по тоннам на 408,4 % и тонно-милям на 228,9 %.

3. Отметить хорошую работу и выдать третью денежную премию в размере 4 690 руб. коллективу СРТ «Альбатрос» (капитан Овчинцев, предсудкома т. Ефремов), выполнившему план добычи рыбы на 182,3 % и выполнившему план по сортности.

На основании настоящего постановления приказываю: 1. Итоги соревнования довести до сведения всех членов судокоманд промысловых и транспортных судов. 2. Бухгалтерии произвести выплату денежных премий членам судокоманд указанных судов.

Начальник УМАР *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 1, л. 159

Голосует экипаж «Камчатки»

Весь месяц в Охотском море бушевали штормы, весь месяц упрямо боролся с ними экипаж «Камчатки». Пенящиеся волны бросали судно с борта на борт, но на траулере продолжалась обычная жизнь: все так же шел на глубину трал, все так же лилась в трюмы камбала. Правда, в непогоду работать труднее — тут уж гляди в оба: то трал завернется, то еще какая-нибудь неприятность. Но трудности лишь закаляли промысловиков. Рыбацкая вахта продолжалась.

Промысловые сутки длились без перерыва. Ловили днем и ночью, лишь менялись вахты. Уловы были невелики — 30—40 ц. Но из малого складывается большое. И трал шел на глубину снова и снова... Почти без отдыха работал траловый мастер Алексей Степанович Фомин.

Туда, в штормовое Охотское море, радио принесло радостную весть: коллектив УМАР выдвинул Фомина кандидатом в депутаты Верховного Совета РСФСР. Это была большая честь для всего экипажа. Рыбаки

поздравляли с большим событием Алексея Степановича, друг друга. Собрание на траулере было коротким, но бурным. Решили: экипажу, удостоенному такого высокого доверия, — быть только в числе передовых.

...Охотское море бушевало, но рыбаки «Камчатки» упорно продолжали промысел. В начале февраля траулер вернулся в порт. На его счету было более 2 000 ц рыбы, взятой в счет семилетки.

— Полтора месячных плана есть, — рапортовали рыбаки.

Траулер стал на ремонт. Предстоял заслуженный отдых. Но промысловики не отдыхали: потерять на ремонте три месяца — значит упустить сотни тонн рыбы. За план экипаж не волновался: 12 тыс. ц они возьмут, но ведь обязательство — вдвое больше. В минувшем году экипаж «Камчатки» взял более 21 тыс. ц рыбы, в нынешнем обязался добыть 25 тыс. А слово людей, решивших работать и жить по-коммунистически, — твердое слово.

Уже в порту рыбаки своими силами завершили ремонт трех вспомогательных двигателей, приступили к палубным работам. Со временем никто не считался, каждый, чем мог, помогал судоремонтникам. Работали все — от капитана до матроса. И если у кого-то что-то не ладилось, на помощь спешили все.

На траулере рассказывают о таком случае: заболел боцман, а на судне срочно понадобилась вода. Вахту нес молодой матрос Александр Мефодьев, полмесяца назад впервые пришедший на судно. Шланги, протянутые к водонапорной колонке, на сильном морозе лопнули. Тогда на помощь товарищу пришел Селиверст Михайлов. До поздней ночи оставался он на судне, несколько раз чинил шланги. Одежда матроса покрылась коркой льда, пальцы почти не гнулись, но вода был взята. Дружба, рожденная в бушующем море, не ослабела и в тихой гавани.

День выборов на траулере ждали как большой праздник.

— Хоть и не на промысле, а тоже не с пустыми руками встречаем знаменательный день, — с гордостью говорили рыбаки.

Да, в том, что «Камчатка» более чем на полтора месяца раньше срока выйдет в море, есть немалая заслуга экипажа.

Накануне дня выборов на судне произошло еще одно радостное событие: передовому коллективу, победителю в социалистическом соревновании, на торжественном митинге был вручен красный вымпел Камчатского совнархоза. А на рубке траулера появилась звезда — это значит, что экипаж «Камчатки» — в числе ведущей пятерки траулеров, добывших в 1958 г. боле 20 тыс. ц рыбы.

И вот оно наступило, 1 марта. Ровно в шесть утра судовая избирательная комиссия выдала первые бюллетени. Голосуют второй механик Юрий Волчаренко, помощник тралмастера Виктор Стешкин, третий штурман, комсорг судна Павел Тимченко. Выпускник мореходного училища, Тимченко пришел на «Камчатку» полгода назад, Алексей Степанович Фомин учил его работать с тралом, вводил в курс рыбацкой жизни. Долгие годы будет благодарен юноша своему наставнику за науку. А сколько

таких, как Тимченко, обучил за свою жизнь Фомин! Сколько сердечного тепла отдает он товарищам! Вот почему так единодушно голосуют за него рыбаки.

На родной траулер, чтобы выполнить свой гражданский долг, пришел Станислав Лепин, бывший электрик судна. Сейчас он сдает государственные экзамены в школе усовершенствования кадров командного плавсостава.

— Получу диплом электромеханика, и снова на «Камчатку», — говорит Станислав и улыбкой обращается к капитану: — Примете, Борис Никитич?

Пройдет еще несколько дней, и «Камчатка» снова выйдет в море. Свой семилетний план экипаж решил выполнить за пять лет. Рыбацкая вахта продолжается. Вместе со всеми ее будет нести депутат Верховного Совета РСФСР траловый мастер Алексей Степанович Фомин.

М. Соколинская

Камчатская правда, 3 марта 1959 г., № 52

Приказ по УМАР № 252 от 26 марта 1959 г. «О наложении взыскания на старшего механика СРТ "Капитан Закхеев"»

В связи с заявлением капитана и старшего механика СРТ «Капитан Закхеев» о неудовлетворительном техническом состоянии главного и вспомогательных двигателей, гребного винта и дейдвуда было дано указание капитану СРТ «Капитан Закхеев» тов. Чиркову следовать в порт. СРТ «Капитан Закхеев» прибыл в порт 9 марта. С приходом судна в порт комиссией в составе главного инженера УМАР тов. Фролова, директора СРБ «Фреза» тов. Бирюкова, группового механика тов. Филимошина 11 марта произведен инспекторский осмотр судна.

Как выяснилось при осмотре, главный двигатель не развивает на передний ход более 320 об/мин, на задний ход 280 об/мин по причине плохой регулировки топливной аппаратуры, двигатель 100 л. с. — в запущенном состоянии, второй цилиндр двигателя не работает; двигатель ДМ-20 — в нерабочем состоянии, паровой котел — в нерабочем состоянии по причине нарушения футеровки топки.

Журнал технического состояния не ведется, а к приходу в порт техническая документация на ремонт механизмов старшим механиком тов. Елисеевым не была подготовлена.

На основании вышеизложенного и акта инспекторского осмотра от 11 марта 1959 г. приказываю: 1. Старшему механику СРТ «Капитан Закхеев» тов. Елисееву В. А. объявить строгий выговор и предупредить, что впредь за подобное нерадивое отношение к своим обязанностям будет снят с работы и уволен из системы УМАР. 2. Приказ объявить всему личному составу машинных команд флота.

Заместитель начальника УМАР *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 10, л. 98

Штурман коммунистического

Еще совсем недавно рядовым матросом-ловцом начал свою трудовую жизнь Дмитрий Халов. Ничем не примечательный траулер — один из десятков пахарей моря, бороздящих камчатские воды. Ничем не примечательный матрос — один из сотен выпускников Петропавловского мореходного училища...

Прошел год. Много воды утекло за это время. Экипаж СРТ «Крутогорово» добился самых высоких в Союзе уловов. За 1958 г. добыто 29 171 ц рыбы — более двух годовых планов! Комсомольско-молодежный экипаж только орудий лова сэкономил на 350 тыс. руб., дал сверхплановой прибыли два миллиона рублей.

Переходящие Красные знамена обкома и Петропавловского горкома КПСС украсили судовую кают-компанию. «Крутогоровцы» первыми среди рыбаков Камчатской области завоевали почетное право называться экипажем коммунистического труда.

Весь январь траулер простоял в ремонте, а в феврале в лаконичных сводках добычи флота одна за другой появлялись записи: «Крутогорово» — 890 ц сдано на жестянобаночную фабрику, 462 ц — на «Пищевую индустрию», еще 1 000 ц — петропавловским консервщикам.

Март. Дальняя экспедиция в восточную часть Берингова моря. И вновь успех. «22 марта сдали 920 ц камбалы на рефрижератор «Геленджик». Выполнили план первого квартала, — сообщает капитан «Крутогорова» Геннадий Сиднин. — Лов продолжаем».

Рыбаки первого коммунистического экипажа ведут промысел не только в погожие дни, но и в штормовую погоду. А если разгулявшееся море и заставит поднять тралы на борт, то при первой же возможности «крутогоровцы» начнут промысел первыми. Звание обязывает!

...Год прошел с тех пор, как пришел новый матрос на новый, никому не известный траулер, слава о котором загремела сейчас на всю страну, — матрос Дмитрий Халов...

Недавно Совет народного хозяйства наградил двенадцать рыбаков траулера «Крутогорово» значком «Отличник социалистического соревнования РСФСР». Четвертой в списке стоит фамилия Дмитрия Халова, ныне второго помощника капитана, штурмана коммунистического экипажа.

Ю. Муравин

Камчатская правда, 3 апреля 1959 г., № 79

Письмо в редакцию газеты «Камчатская правда» от 5 апреля 1959 г.

СРТ «Семипалатинск» уходит скоро в море на ловлю рыбы. Экипаж в двадцать с лишним человек готовит судно, происходит покраска, ремонт машины. Капитан СРТ большую заботу проявляет к личному составу, чтобы все предусмотреть, пока находится в бухте.

31 марта 1959 г. присутствовал у них на обеде. Команда пришла на обед в двенадцать часов дня. Висело меню, что на обед. Старший помощ-

ник Палагин нечутко относится к команде, а именно: на первое была квашеная капуста, на второе — соленые помидоры, на третье — соленая селедка. Когда боцман судна Ищенко Иван Николаевич спросил: «Товарищ Палагинов, чем объяснить, что такой обед?» Он ответил, что печь неисправная, обеда нет и не будет.

Я с такого обеда не могу заставить команду, что они работали со всей отдачей на судне. Там имеется повар, которая не хочет работать. Команда говорит, что мы уходим в море на один месяц, и с таким поваром мы больше не пойдем, не может готовить пищу, варить не умеет. Если капитан ее взял, то он тоже мучился с ней в море. Пока мы стоим на подготовке, начальник отдела кадров тов. Щур может подобрать повара на СРТ «Семипалатинск».

Не хочет начальство заниматься таким делом, но команда не должна страдать из-за одного человека, когда ей много предстоит дел по лову рыбы, за выполнение и перевыполнение исторических решений XXI съезда, за досрочное выполнение семилетнего плана.

Идя навстречу с непогодой и штормом, экипаж этого судна борется в короткий срок закончить ремонт и выйти в море. Хорошо работают матрос Соколов Николай, боцман Ищенко и ряд других. Экипаж просит заменить повара. Прошу редакцию поместить маленькую статью.

Член КПСС *Мезин*
(«Зоркий глаз»)

ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 40, л. 391—392

Примечание автора: 6 апреля редакция газеты отправила это письмо с сопроводительной карточкой «Контроль действенности газетных материалов» в отдел кадров УМАР с предложением принять меры и сообщить о них не позднее 11 апреля 1959 г.

Приказ по УМАР № 294 от 9 апреля 1959 г.

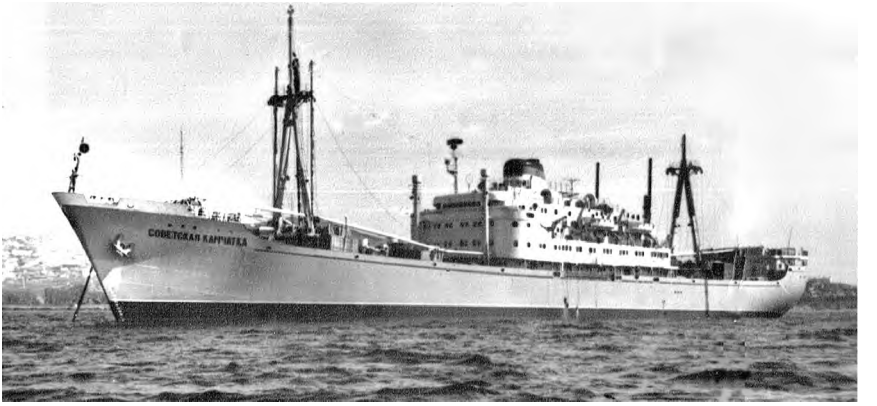
В целях рентабельной работы судов флота управления приказываю: в случаях, когда из-за недостатка дипломированных специалистов отдел кадров не имеет возможности комплектовать суда дипломированными третьими помощниками капитана и третьими механиками, а также в целях приобретения практических навыков и опыта, отделу кадров назначать лиц, окончивших учебные заведения по штурманской и механической части: а) лиц, окончивших учебные заведения по штурманской специальности и не имеющих рабочих дипломов, — на должности штурманских учеников с оплатой по должностным окладам матросов 1-го класса, б) лиц, окончивших учебные заведения по механической специальности и не имеющих рабочих дипломов, — учениками механиков по уходу за судовыми механизмами и с оплатой мотористов 1-го класса...

Начальник УМАР *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 10, л. 151

Перегруз в море

Теплоход «Корсаков» пришел в экспедицию. Аляскинский залив, траверз острова Уналашка, 15 июля 1962 г.
(из собрания Ю. Н. Коваленко)



Плавбаза «Советская Камчатка»

«Советская Камчатка» в Петропавловске
(из фондов ККОМ)

Плавбаза «Ламут» и первые тралфлотовские БМРТ в Петропавловском морском рыбном порту
(из фондов ККОМ)

Приказ по УМАР № 303 от 15 апреля 1959 г.

24 февраля с. г. СРТ «Ястреб», имея повреждение лопастей винта при тралении в ледовых условиях в районе Кихчика, следовал в Петропавловск на буксире танкера «Баргузин». Буксир имел длину 300 м стального троса, укрепленного за одну смычку отклепанной от якоря правой якорной цепи, в свою очередь укрепленной в клюзе продетыми в звено и обвязанными 9-мм стальным тросом двумя ломиками. Вследствие отсутствия условленности, суда не пользовались на переходе сигнализацией, на них не велось непрерывного наблюдения за буксиром.

При выходе на мелководье Первого Курильского пролива буксир не был укорочен, и в 04.20 от задевания провеса буксира за препятствие на грунте произошел сильный рывок, ломики были вырваны из клюза, и цепь начала вытравливаться. Растерявшийся капитан Финашин дал своей машине ход.

Прибежавшие с мостика вахтенные помощник и матрос зажали стопоры, но в 04.22 произошел второй сильный рывок буксира, вырвало щеку винтового стопора, подушка ленточного стопора воспламенилась, и якорь-цепь вытравилась до жвака-галса. После этого якорь-цепь успели закрепить у клюза за веретено якоря, прошли пролив и в таком же состоянии — с пятью смычками якорь-цепи за бортом — вошли в Авачинскую бухту, и только в силу счастливой случайности не произошло более крупной аварии. В результате нарушения правил буксировки и хорошей морской практики судоводителями обоих судов, а также беспечности, самоустранения и передоверия судовождения в сложных условиях плавания и промысла капитаном Финашиным судно было выведено из эксплуатации на ремонт с постановкой в док. Сумма убытков составила свыше 18 300 руб.

Из материалов расследования и проверки работы капитана Финашина и взаимоотношений лиц командного и рядового состава на СРТ «Ястреб» установлено наличие склочности и нарушений устава и промысловой дисциплины. Несмотря на самоустранение и передоверие судовождения, капитан Финашин был несправедливо придирчив к подчиненным, в результате за непродолжительный период допустил ряд аварийных происшествий, большинство из которых вследствие непредоставления материала, либо предоставления неполного и противоречиво запутанного материала остались не разобранными.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. Вышеописанный случай считать аварийным происшествием и убытки принять на счет УМАР. 2. Финашина В. Т. — капитана СРТ «Ястреб» понизить на должность старшего помощника капитана и в счет частичного погашения причиненных убытков удержать единовременно треть месячного должностного оклада. 3. Капитана танкера «Баргузин» лишить премии, полагающейся за оказание помощи СРТ «Ястреб»...

Начальник УМАР *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 36, л. 12—13

Приказ по УМАР № 395 от 12 мая 1959 г.

На основании постановления Совета народного хозяйства Камчатского экономического административного района от 24 апреля 1959 г. № 45 переименовать УМАР в УТРФ — Тралфлот (УТРФ).

Начальник УМАР *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 6, л. 97

Приказ по УТРФ № 409 от 16 мая 1959 г.

Судокоманда поискового СРТ «Крузенштерн» в рейсе с 22 января по 28 апреля 1959 г. в юго-восточной части Берингова моря провела большую исследовательскую работу, результаты которой положили начало круглогодичному использованию этого промыслового района.

В связи с вышеизложенным приказываю: 1. Объявить благодарность всей судокоманде поискового СРТ «Крузенштерн» за успешное выполнение работы по освоению нового промыслового района. 2. Премировать в размере двух месячных должностных окладов членов судокоманды поискового СРТ «Крузенштерн», работавших в рейсе с 22 января по 28 апреля.

Основание: письмо председателя совнархоза т. Ваняева № 30313 от 13 мая 1959 г.

Начальник Тралфлота *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 11, л. 55

Из морского...

Волна бросает траулер, как щепку,
Вздымая по носу белесые усы,
Но руль на курсе держат крепко
Обычных вахт обычные часы.
Мелькнул на горизонте остров Медный,
Мигнул мне вспышкой света и погас,
И снова ночь сменилась утром бледным,
И снова шквал опутывает нас...
Мы сейчас у берегов Канады,
И поверь, что в этом долгом плаваньи
Будет самой лучшею наградой
Верность девушки в далекой гавани!

Матрос СРТ «Крутогорово» *А. Митин*

Камчатский комсомолец, 29 мая 1959 г., № 63

Рейсовое задание флагманскому добытчику О. Потапову от 17 сентября 1959 г.

Вам необходимо выйти в рейс на РТ «Палтус» в район промысла окуня, то есть мыса Шипунского. На Вас возлагается общее руководство промысловым флотом, находящемся в указанном выше районе. Кроме общего

руководства флотом, Вам дается следующее задание: 1. Проверить эффективность лова окуня промысловыми судами с передачей улова в кутках другому промысловому судну, занимающемуся сбором и обработкой уловов. Для сбора и обработки уловов выделить СРТ с рефрижераторной установкой. Проверка эффективности нового метода лова должна быть окончена к 1 октября сего года. Результаты должны быть срочно сообщены подробно отделу добычи. 2. Проверить, какой из одношкивных блоков (с открытым или закрытым шкивом) более пригоден для горденей № 1 и 2, также траловые ключи и ключи «Крокодил».

Начальник отдела добычи УТРФ *Губин*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 88, л. 185

Мы работаем так

Смекалка и труд в рыбацком деле — залог успеха. Мы, старые рыбаки, никогда об этом не забываем. Особенно часто вспоминаешь об этом, когда сталкиваешься на практике с молодым матросом, впервые пришедшим на море. Так было у нас на траулере «Кедровый», когда в начале августа палубную команду нашего судна укомплектовали еще «не нюхавшими моря» матросами. Что греха таить, поначалу многие из нас волновались: выдержит ли молодежь длительный и тяжелый переход до Олюторского залива, сумеет ли удержать судно на заданном курсе, не спасует ли перед морскими трудностями, неизбежно связанными с добычей рыбы в открытом море?

6 августа мы вышли в район лова. Перед нами стояла трудная задача — за самое короткое время обучить молодых моряков, включить их в общий ритм жизни на судне. Мне, капитану траулера, взялись помогать тралмастер Четверкин, боцман Кригин, матросы Бородин, Быков, Новиков, Семенов. Трудов пришлось положить немало. Часто приходилось отказываться от отдыха: хотелось, чтобы каждый из новичков научился крепко держать руль, знал назубок правила выметки, подъема и вытруски сетей, умел обрабатывать сельдь.

И молодежь не подвела. На лету ловили матросы каждое слово товарищей, быстро смекали, в чем соль суровых морских законов. А 9 августа, когда «Кедровый» прибыл в район лова, они были впервые по-настоящему вознаграждены: в первый же день мы взяли хороший улов. Нам попался большой плотный косяк сельди, обнаруженный с помощью эхолота. Закинули 35 сетей, с утра начали выборку. Трудилась вся команда, и новички не отставали. Парни они крепкие, сильные, задорные. Помогли им и товарищи. В этот день команда траулера взяла 216 ц жирующей сельди! Так началась трудовая жизнь молодых моряков.

Начинать жизнь с успеха хорошо и радостно. А успех нам сопутствовал в продолжении всей путины. В течение первых трех дрейфов мы выловили 617 ц, затем направились к Корфскому комбинату для сдачи улова.

Сельдь нам попалась отборная, обработали мы ее быстро и качественно. Когда пришли в Корф, нашу сельдь на 80 % приняли первым сортом.

Быстро получив тару, соль и продовольствие, мы вышли в очередной рейс, по окончании которого сдали на теплоход «Беринг» 664 ц сельди для отправки в Петропавловск. Без задержки и высоким сортом вторично приняли у нас рыбу и корфские рыбообработчики.

Каким же образом мы организуем свою работу? Первый этап начинается на месте выхода в рейс. Здесь необходимо как можно скорее запастись всем необходимым: продовольствием, бочками, солью. Опыт наших взаимоотношений с береговой службой свидетельствует о том, что в этой части можно добиться положительных результатов.

Крайне важно, не задерживаясь в пути, прибыть в район промысла и тщательно изучить его. Обнаружив косяк, необходимо исследовать концентрацию рыбы для определения количества сетей, нужных для наиболее успешного лова. Для плотного большого косяка достаточно поставить 20—25 сетей, учитывая при этом, что на обработку вылавливаемой рыбы должно уходить не более 10—12 часов. Только при этом условии можно сохранить качество сельди. При встрече с разреженным косяком мы забрасываем до 60 сетей, как это было, например, 20 сентября.

Большое значение имеет и правильный выбор глубины, на которую ставится сеть. До середины сентября глубина залеганий косяков была небольшой. Это позволяло ставить сети с поводцами от полу до трех метров. Сейчас навигационные поисковые приборы все чаще обнаруживают концентрацию сельди в придонных слоях. Причем необходимо учесть, что в ночное время, то есть в обычное время лова, рыба теперь уже не поднимается на поверхность, это заставляет нас удлинять поводцы до 15—20 метров. 21 сентября, к примеру, мы обнаружили большой косяк сельди в придонных слоях. Установив с помощью эхолота глубину залегания косяка, мы поставили сеть с таким расчетом, чтобы она находилась в центре его концентрации. Расчеты нас не обманули. На второй день мы взяли 220 ц, в то время как другие суда, не увеличивавшие длины поводцов, оказались в этот день в пролове.

Опытом многих судов, в том числе и нашего, доказано, что в деле повышения производительности труда, качества вылавливаемой рыбы, сохранения сетей очень важную роль играет заблаговременная подготовка рабочего мест. Обычно у нас рабочее место в готовности с вечера. Кстати, и начинаем мы работу не в четыре-пять часов, как это делается на многих соседних судах, а в семь. Рыба в это время еще очень хорошо идет в сеть. А труд матросов, хорошо отдохнувших за ночь, становится наиболее производительным. Наша практика доказывает, то при подобной организации рабочего дня затрачивается меньше времени, уловы выше. Все это вместе взятое и обусловило успех нашей команды. Еще в начале сентября мы рапортовали о досрочном выполнении годового плана. Сейчас мы уже намного превысили годовое задание.

Слаженность в работе, товарищеская выручка помогают нам успешно трудиться в счет второго года семилетки.

А. Белый, капитан траулера «Кедровый»

Камчатская правда, 7 октября 1959 г., № 237

Письмо Петропавловск-Камчатскому горвоенкому от 15 октября 1959 г.

...Сообщаем: в отдел кадров УТРФ принято на работу демобилизованных воинов Советской Армии всего 67 чел., из них: радистов — 9, грузчиков — 2, кочегаров — 1, водолазов — 2, мотористов — 5, матросов — 49. Можем принять на работу матросами, рабочими на строительство 100—150 чел. Все принятые и работающие жильем обеспечены на судах, а грузчики — общежитием.

Помощник начальника УТРФ по кадрам *А. Щур*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 40, л. 269

Новый плавучий рыбозавод

Петропавловчан, пожалуй, трудно удивить морскими судами. Ежедневно десятки их — транспортных и рыболовных — приходят и уходят из порта. И все-таки белоснежный красавец-теплоход, ставший позавчера утром у причала рыбного порта, заинтересовал многих. На корме крупно выведено название «Ламут» и несколько ниже — «Петропавловск-Камчатский».

Десятки новых первоклассных судов получила за последние годы рыбная промышленность Камчатки. В их числе траулеры, океанские сейнеры, плавучие ремонтные заводы и, наконец, «Ламут» — плавучая сельдяная база.

Экипаж, принимавший новое судно, по достоинству оценил его высокие мореходные качества. Теплоход может развить скорость до пятнадцати узлов, мощность его главной машины — более трех тысяч лошадиных сил.

— Хорошее судно, — говорит капитан по перегону Илья Иосифович Баклаг.

Мы идем по теплоходу. Очень многое отличает его от обычных морских судов. Вдоль палубы уходит вдаль кажущаяся бесконечной лента транспортера. Установлены механизмы, бункера — все, что необходимо для приемки и обработки сельди. Объяснения дает старший помощник капитана Павел Александрович Рязанов — один из лучших капитанов-промысловиков УТРФ.

...Заглянем немножко вперед. Район лова. Здесь, смело бороздя морские просторы, ведут добычу десятки рыбацких судов. Уловы неплохие. Дрифтерные сети, поднимающиеся из водной пучины, полны сельди. То одно, то второе судно швартуется к необычному с виду теплоходу, гордо взметнувшему вверх мачты-стрелы.

«Ламут» принимает уловы. Рыба поступает в бункер. Их на палубе три, объем каждого — 24 кубометра. Бункеры разборные, при необходимости их можно снять, и тогда на палубу можно взять дополнительно сотни тонн груза. Но вернемся к сельди. По конвейеру и элеватору она подходит к машине, ее обслуживает один человек. Короткий, мгновенный

удар механического пальца, и сельдь, очищенная от жабр, идет дальше по транспортеру — к люку. Первичная обработка рыбы закончилась.

Дальнейшие операции происходят в трюме, где оборудована основная часть сельдяной базы — посольный цех. В цехе на мощном конвейере рыба принимает водяной «душ», тузлучную ванну и попадает на засольный конвейер. Двадцать рабочих, обслуживающих этот конвейер, смешивают сельдь с солью и укладывают в бочки. Дальше бочки заливаются тузлуком, закупориваются, маркируются. Продукция готова, можно спускать ее по элеватору на хранение в рефрижераторные трюмы, где поддерживается постоянная температура — два градуса.

Сто двадцать тонн в сутки, тысяча двести центнеро-бочек — такова производительность плавучего рыбообрабатывающего завода. Основные процессы здесь механизированы, затраты ручного труда невелики.

Сельдяная база сможет принимать от рыбаков и полуфабрикат. Для этого на палубе будет установлен механизм для опрокидывания бочек и моечная машина. 147 человек будут обслуживать плавучий завод. На судне созданы все условия для жизни и отдыха экипажа и обработчиков. Комфортабельные одно-, двух- и четырехместные каюты, комнаты отдыха, электрическая хлебопекарня, механизированный камбуз...

Рыбообрабатывающая база имеет свою станцию погоды. Оригинальный прибор чертит синоптическую карту, дает контуры берега. В открытом море все это имеет немаловажное значение. Пройдет еще немного времени, и «Ламут» выйдет в свой первый рейс на промысел.

М. Соколинская

Камчатская правда, 16 октября 1959 г., № 295

Приказ по УТРФ № 934 от 23 октября 1959 г.

1. Прибывшую из Японии плавбазу «Ламут» постройки японской фирмы «Хитачи» 1959 г. принять на баланс УТРФ с 14 октября 1959 г. 2. Для дооборудования прибывшей новой плавбазы «Ламут» применительно к условиям промысла Камчатского бассейна вывести из эксплуатации с постановкой на ПСРВ на срок с 16 октября по 1 ноября 1959 г...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 4, л. 324

Говорят рыбаки «Корфа»

Как мы добились успеха. Большее время этого года наше судно находилось в Бристольском заливе, занимаясь промыслом камбалы. Работать в данном районе труднее, чем, скажем, в Олюторке или на западном побережье. Здесь несколько раз в сутки меняются направления течений, а из-за частых туманов нелегко держаться на «банке». Но даже и в таких условиях штурманский состав траулера добился бесперебойной работы. Приходилось вести точный учет течений и ветра. Нередко определяли место нахождения судна по пеленгам ближайших рефрижераторов. Чтобы увеличить вылов на одно траление, мы пробовали ловить

на разных скоростях. И как показал опыт, самые большие подъемы рыбы были в тех случаях, когда траление производилось при 175—200 оборотах двигателя в минуту. Немалую роль сыграла регулировка длины ваеров.

В последнее время промысла у нас вышли из строя многие радионавигационные приборы. А держаться на «банке» без локатора и эхолота очень трудно. В этот период чаще всего тралили вблизи судов или между ними.

Большую помощь штурманскому составу оказывал радист Виктор Емец. Он всегда поддерживал связь с другими судами, знал, какие из них берут хорошие уловы. Так мы имели возможность определять, где находятся большие скопления рыбы. Все это дало положительные результаты.

Отрицательно сказалась на работе команды плохая организация сдачи. Из-за этого потеряно много промыслового времени. Не перенимается моряками УТРФ опыт работы японских рыбаков. Передавать улов на рефрижераторы или плавбазы в кутках, как делают они, выгодно. Это хороший метод. Он дает возможность не только ускорить работу, но и избежать излишних швартовок, что, в конечном счете, увеличит срок эксплуатации судов.

Плохо налажена у нас также работа и поисковых судов. Они больше занимаются промыслом, чем поисками. Иначе делают приморцы. У них поисковик, обнаружив хорошее скопление рыбы, становится на якорь или держится в этом районе до прихода нескольких траулеров.

При хорошей организации приемки и внедрении передовых методов труда экипажи многих наших судов могли бы выловить в полтора-два раза больше рыбы, чем они взяли за этот же период.

Н. Карюк, старший помощник капитана.

Человек осознал ошибку. За время путины на нашем траулере проведено три комсомольских собрания, намеченных по плану, и одно внеплановое. На нем разбирался особый вопрос. В этот раз не говорилось о работе команды, о выпуске стенной газеты, о том, как проводят моряки свой досуг. На этом собрании разбирался вопрос о поведении комсомольца Вадима Дорохина. И вот почему.

Однажды, когда траулер находился в море, начался шторм. Нужно было быстро задраить трюм: в него стала попадать вода. Старший помощник капитана Николай Карюк приказал всем свободным выйти на палубу. Но матрос Вадим Дорохин не пошел вместе с товарищами. На следующий день в приказе капитана говорилось: «За совершенный проступок матроса Дорохина уволить с судна». Несмотря на это, мы решили на комсомольском собрании просить капитана изменить приказ. Капитан согласился с мнением комсомольцев. Матросу Вадиму Дорохину был вынесен строгий выговор. С тех пор прошло более трех месяцев, и за это время Вадим не имеет ни одного замечания. Он осознал свою ошибку.

В. Шульгач, комсорг

За высокие уловы, 3 ноября 1959 г., № 126

Приказ по УТРФ № 1003 от 11 ноября 1959 г. «О намотке на винт СРТ "Карагинский" и оказании помощи ему СРТ "Ястреб"»

23 сентября с. г. СРТ «Карагинский» (капитан т. Кузьминенок С. И.), находясь на промысле сельди в Олюторском заливе, при очередной установке дрифтерных сетей... работая машиной толчками, производил перевязку и укорачивание поводцов (вместо того, чтобы укорачивание произвести до выметки сетей). В силу того, что за частотой прохождения сетей за кормой не велось достаточно внимательного наблюдения, в 00.05 при ветре от зюйд-веста 4—6 баллов, намотал сети на винт. Спустив человека в противодымной маске, подавая воздух из баллонов, проворачивая машину, очистить винт не смогли.

В 22.00 т. Кузьминенок сообщил об аварийном состоянии начальнику экспедиции т. Зейналову, который на капитанском часе дал указание капитану СРТ «Кострома» т. Кузнецову по окончании выборки сетей взять на буксир СРТ «Карагинский» и отбуксировать его в бухту Южную Глубокую. Так как Кузнецов вступил в препинания с т. Зейналовым, то находившийся в это время на плавбазе «Эскимос» главный капитан флота т. Никольцев подтвердил это же распоряжение. Но, несмотря на это, т. Кузнецов выполнить его отказался, мотивируя тем, что ожидается усиление ветра, а его судно имеет перегруз уловом.

Капитаны, участвовавшие в проведении капитанского часа и слышавшие отказ Кузнецова оказать помощь судну в море, были возмущены этим, а капитан старого 300-сильного СРТ «Ястреб» предложил свои услуги, в 04.00 24 сентября взял его на буксир и в 21.00 благополучно прибуксировал его в бухту Южную Глубокую, а на шесть часов раньше туда же прибыл СРТ «Кострома», и при проверке его главным капитаном флота наличие перегруза не подтвердилось.

Убытки от намотки сетей СРТ «Карагинский» выразились в сумме свыше 2 800 руб.

На основании вышеизложенного приказываю:

1. Рафайловичу А. М., капитану СРТ «Ястреб», за поступок, достойный подражания, проявление инициативы и успешное оказание помощи судну в море в сложных условиях — объявляю благодарность и премирую двухнедельным заработком. 2. Ковтуну, старшему механику СРТ «Ястреб», объявляю благодарность и премирую однонедельным заработком. 3. Выделяю в распоряжение капитана СРТ «Ястреб» для премирования наиболее дисциплинированных, проявивших себя и принявших непосредственное участие членов экипажа, — 5 000 руб. 4. Кузнецову А. А., капитану СРТ «Кострома», объявляю строгий выговор. 5. Кузминенок С. И., капитану СРТ «Карагинский» объявляю выговор, и в счет частичного погашения причиненного ущерба удержать единовременно треть месячного оклада...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 4, л. 271—272

Приказ по КРП № 1 от 19 ноября 1959 г. «Об организации Камчатского управления рыбной промышленности (Камчатрыбпром)»

В соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР от 19 октября 1959 г. № 1700 и приказом начальника Главного управления рыбной промышленности Дальнего Востока при Совете Министров РСФСР от 1 ноября 1959 г. № 1, приказываю:

1. Принять в ведение Камчатского правления рыбной промышленности (Камчатрыбпром) предприятий и организаций согласно приложению...

Начальник Камчатрыбпрома *В. Каленов*

Приложение к приказу по КРП № 1 от 19 ноября 1959 г. «Список предприятий и организаций Камчатского управления рыбной промышленности (Камчатрыбпрома)»

...Управление тралового и рефрижераторного флота, в его составе: Владивостокское морское агентство, морской рыбный порт, плавмастерская «Фреза»...

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 10, л. 1—2

Капитан «Корфа»

Карлу Валю до мелочей памятен тот рейс, когда он, молодой моряк, впервые стал на капитанский мостик. Судно вело тогда промысел в Охотском море, в районе Ичи. На тяжелых грунтах промысел был не из удачных. Как-то при спуске трал задел за что-то на дне. Натянулись ваера, как струны, и вдруг ослабли. Авария... Вытянули мешок, так и есть — трал порван.

Кто-то из матросов крикнул:

— Что же, капитан, может, в порт вертать будем? Если камни собирать по дну — рыбы не жди!

Сразу после того, как трал был освобожден, рыбаки стали внимательно осматривать орудие лова. Тралмастер дернул сетку — дыра.

— А сеть-то гнилая, — протянул кто-то из рыбаков.

Снарядили запасной трал и спустя час взяли хороший улов. Этот случай научил Валя: чтобы не потерять доверия экипажа, завоевать авторитет, нужно и доверять, и проверять, вникать во все детали промысла.

Характерная черта молодого капитана — он работает в тесном контакте с коммунистами траулера, членами судового комитета профсоюза. Все основные вопросы лова, воспитания экипажа решаются на судне коллективно.

...Последний рейс экипажа «Корфа», который возглавлял Валь, длился около трех месяцев. Тогда рыбаки-моряки досрочно завершили годовой план, добыв 12,5 тыс. ц рыбы. Задание третьего квартала было перекрыто в три раза, «Корф» занял первое место среди промысловых судов, завоевав

переходящее Красное знамя обкома КПСС и облисполкома. Имя капитана занесено на областную Доску почета.

Карлу Валю — двадцать семь лет. Его жизненный путь похож на путь многих его сверстников. Школа, Херсонское мореходное училище, потом морская служба. Плавал Валь на транспортных судах, потом перешел на промысловый флот. Вместе с ним учились в Херсоне и другие знатные камчатские капитаны: Король, Азимов, Бородовский. В один год однокашники приехали на Камчатку. Когда земляки собираются вместе (бывает это нечасто — такова служба рыбацкая), от них часто можно слышать: «Херсонцы, не отставать!» Но слово «херсонцы» говорится по привычке. И Валь, и Король полюбили Камчатку, суровые моря, омывающие ее берега, стали дальневосточниками по призванию.

В. Пикалов

Камчатская правда, 20 ноября 1959 г., № 275

Капитан Карл Валь

С Валем мы встретились в капитанской каюте траулера «Корф», который только что вернулся из Бристольского залива. С палубы доносится равномерный гул — там моряки поднимали доски из трюмов, готовили судно к ремонту. В последнем рейсе экипаж передового траулера перевыполнил годовой план. Задание третьего квартала моряки перекрыли почти вдвое. При плане 4 600 они взяли 8 826 ц.

Молодой капитан вначале был категорически против того, чтобы о нем писали.

— Что вы! — убеждал он. — Есть люди, более заслуживающие этого. Вот хотя бы Леонид Иванович Кужель. Это капитан! Мне посчастливилось плавать с ним вместе пять лет помощником на транспортных судах «Иртыш», «Гомель» и «Якут». Это он меня обучил штурманскому делу. А если я полюбил промысел, то этим, безусловно, обязан бывшему капитану траулера «Корф» Николаю Сергеевичу Проценко. Или капитан Юрий Бильевич Азимов, который сейчас работает флагманским капитаном в Бристольском заливе. У него многому можно поучиться.

После перечисления всех тех лучших капитанов тралового флота, которые были в свое время учителями Карла Валя как командира и просто как человека, уже не так бросается в глаза его молодость. Несмотря на свои двадцать семь лет, капитан «Корфа», перенявший от своих товарищей морские традиции и умение, накопил порядочный опыт в промысловом деле, завоевал авторитет у команды.

Моряки, довольные результатами своей работы, проделанной под руководством молодого командира, верят в него. У любого из них спроси, и почти каждый ответит: «С таким не пропадешь!» А иной, может, и другими словами выразит, но смысл обязательно будет тот же. Вера эта тверда, потому что рождалась и крепла на за бокалом водки и не в кичливых разговорах, а в тяжелом рыбацком труде, в борьбе с трудностями, которых немало в капризном Охотском и Беринговом морях.

В углу каюты капитана висит на гвозде старенькая фуражка. Этот обычный в рейсе головной убор командира корабля красноречивее всех слов говорит о том, что он не белоручка, что он не только командует с мостика, но и работает на палубе вместе с моряками, коллективом.

Для капитана Карла Валя характерно то, что он работает в тесном контакте с коммунистами, членами профсоюзной организации. Это важно, особенно для такого молодого руководителя, как он.

В Беринговом море нередко бушуют сильные штормы. В таких условиях рискованно швартоваться к рефрижератору. Но если каждый раз выжидать погоду, то вполне можно потерять много промыслового времени. Как же быть?

В таких, да и других случаях, когда требовалось разрешить серьезный вопрос, Карл Валь собирал активистов. С ними и вожаком коммунистов помощником тралового мастера Юдиным, председателем судового комитета третьим механиком Зарубиным и другими капитану почти всегда удавалось выйти из затруднительного положения.

Капитан Валь — опытный штурман. Он хорошо ориентируется в море и строго соблюдает правила судовождения. Некоторые суда возвращаются с моря с помятыми и поцарапанными бортами. Когда спрашивают капитанов, почему их суда находятся в таком состоянии, они заявляют, что, дескать, при сдаче уловов на рефрижератор в открытом море побои бортов неизбежны. Эти заявления несправедливы. При любой погоде можно содержать судно в образцовом техническом состоянии. Об этом свидетельствует тот факт, что траулер «Корф», проработавший в Бристольском заливе четыре с лишним месяца, вернулся в порт без единой царапины на борту.

Наша беседа с Карлом Валем была короткой. И, действительно, много ли требуется времени для рассказа о себе молодому человеку? Жизненный путь его прям и ясен, как у большинства его сверстников.

Десять лет тому назад Карл поступил учиться на штурманское отделение Херсонского мореходного училища. Годы учебы пролетели незаметно. Из впечатлений тех лет самые яркие — месяцы производственной практики. После первого курса Карлу пришлось плавать на стареньком траулере «Бурун» Балтгосрыбтреста матросом. Дисциплина на нем была неважная. Страшно тяжелым показался рыбацкий труд. Некоторые из практикантов, работавших на других судах, после первого же рейса насовсем отреклись от моря. Но не из породы «летунов» оказался Карл Валь. Зубами порой скрипел, а своей заповеди не нарушал. А заповедь эта правильная, он и сейчас ее повторяет: «От добра добра не ищут, трудись там, куда тебя поставили».

Часто, когда речь заходит о моряке, особенно о капитане, любят подчеркивать, что-де море он любит с детских лет и мечтает о нем чуть ли не с колыбели. Нельзя сказать этого о Карле Михайловиче Вале. Он не помнит, когда полюбил море, когда сдружился с ним.

— Все работа, работа, об этом как-то некогда было и подумать, — говорит капитан, — Да ведь главное для нас в другом, как бы рыбы больше выловить — этого от нас ждет родина.

На торжественном собрании, проведенном накануне праздника — 42-й годовщины Великого Октября, экипажу траулера «Корф», занявшему первенство в соревновании среди промысловых судов, было вручено переходящее Красное знамя горкома КПСС и горисполкома. Портрет капитана помещен на областную Доску почета.

В. Пикалов

За высокие уловы, 29 ноября 1959 г., № 132

Условия социалистического соревнования команд рыбопромысловых судов УТРФ на 1960 г.

Победителем в социалистическом соревновании будет считаться команда судна, которая выполнит следующие обязательства:

1. Наибольшее выполнение плана добычи рыбы.
2. Наибольшее выполнение плана сортности сдаваемого рыбосырца.
3. Выполнение плана по себестоимости добываемого сырца.
4. Выполнение плана накоплений по судну.
5. Наибольшее выполнение плана по выпуску валовой продукции.
6. Наименьший расход топлива и смазочных материалов на один центнер добытой рыбы.
7. Безаварийная работа судна.
8. Внедрение передовых методов труда и рационализаторских предложений в производстве.

При подведении итогов по соцсоревнованию будет учитываться: а) наличие случаев травматизма на судне, б) состояние трудовой и производственной дисциплины, в) наличие непроизводительных простоев, г) санитарно-техническое состояние судна.

Начальник УТРФ *П. Анода*, председатель базкома *К. Просвиркин*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 22, л. 204

Приказ по УТРФ № 132 от 29 января 1960 г. «О выжиме ветром в бухте Южной Глубокой плавбазы “Ламут”, СРТ “Раздол” и “Капитан Закхеев”»

Плавбаза «Ламут» под командованием капитана И. И. Баклага 6 ноября 1959 г. вошла в бухту Южную Глубокую и по указанию начальника экспедиции ошвартовалась под левый борт плавбазы «Орочон», принимавшей воду и стоявшей на двух якорях и швартовах, заведенных с кормы на берег косы комбината.

При швартовке капитаном было допущено нарушение хорошей морской практики, выразившееся в том, что в бухте с весьма сложным гидрометеорологическим режимом он, швартуясь к плавбазе «Орочон», имеющей отданными два якоря, отдал свои два якоря. Якорь с цепями переложил якорь-цепи плавбазы. Несмотря на замечание, сделанное капитаном-наставником Пионтковским и капитаном плавбазы «Орочон» Писаревским, а также на плохой прогноз погоды, Баклаг не выбрал заблаговременно

в условиях тихой погоды свои якоря. В результате чего, когда в ночь с 9 на 10 ноября при прохождении над районом Камчатки глубокого циклона, ветер зашел к осту и стал резко усиливаться, суда оказались лишенными возможности сняться с якоря и отойти на рейд. Когда ветер достиг ураганной силы, а часть бриделей на берегу были вырваны, плавбаза «Ламут» оказалась прижатой левым бортом, главным образом кормовой частью, к каменистому крутому берегу.

В эту же ночь ураганным ветром и в результате нарушения устава службы, неправильных действий по маневрированию в сложных условиях были выброшены на песчаную отмель СРТ «Раздол» и СРТ «Капитан Закхеев». В момент, когда сила ветра достигла 10—11 баллов, и «Раздол» запросил помощи, СРТ «Кавача» под командованием капитана Андреева и с участием флагманского капитана Заварина в очень сложных условиях снял СРТ «Раздол» с мели, не допустив его обмеления с отливом, отвел и поставил в безопасное место...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 71, л. 32

«Обстановку флота понял...»

Залив Бристоль, апрель. Каждый день все радисты настраивают свои рации на одну волну. И в определенное время каждый, кто окажется в тесной радиорубке или рядом, в рулевой, слышат:

— Всем судам камчатской группы... Начинаем капитанский час...

В ответ раздается:

— С добрым утром, Олег Антонинович, капитаны, радисты, все слушают капитанский час! Докладываю обстановку первого отряда...

У Олега Антониновича Заварина, флагманского капитана камчатской группы судов, ведущих промысел камбалы в Бристольском заливе, уже все готово. Он быстро записывает координаты, бункер, сколько камбалы на борту, сколько сдано. После того, как доложат обстановку траулеры, начинается капитанский час с морозильщиками, а поздно ночью — регулярный разговор с «Пищевой индустрией», где находится руководство Беринговоморской экспедиции.

Оба отряда доложили обстановку: «Синарск», «Каменный», «Красное знамя» и другие на банке, ловят. И неплохо. Много судов на сдаче. В журнале пишется: «Кошегочек», «Семипалатинск», «Рыбак» и другие. В другую графу журнала заносятся суда, которые готовы передать свой улов рефрижератору, а пока стоят во льдах.

Особое беспокойство вызывает состояние «Полярника», в корпусе которого образовалась течь. Поэтому после вопросов следует приказ Заварина: «“Книпович”, держитесь ближе к “Полярнику”!» С поискового траулера «Академик Книпович» ответили: «Вас поняли, добро!»

С многих судов разными голосами спрашивают: «Нужна сварка... Сварка необходима... Где заварить турачки...» Нужна, нужна в Бристоле сварка. На «Меркурии» прислали сварочный аппарат, но, очевидно, неисправ-

ный, никак не могут наладить. С горечью приходится объяснять положение дел. Сегодня впервые ответил танкер с топливом. Его здесь ждут. Правда, с танкером налажена пока только связь. Еще суток трое он будет идти до района промысла. Но связь уже установлена. Теперь как-то надежней: топливо будет. Затем с «Кроноцким» выясняется вопрос о перчатках для работы на палубе. На одном судне никак не могут понять какой-то приказ, полученный из управления. Заварин растолковывает. А с другого идет совсем недобрая весть: не принимают рыбу.

Больные, отправка людей в порт, снабжение горючим, пропавшие наволочки и прочее — самые различные и даже неожиданные вопросы приходится решать флагману. Одно объединяет все эти просьбы и проблемы — решать их нужно сразу же, не опуская микрофона. Отсрочка может быть лишь минут на двадцать, до конца капитанского часа. Когда тебя слушают на расстоянии сотен миль десятки людей, слышно ожидающее дыхание, нужно не колебаться и нужно обязательно дать правильный приказ людям. Ошибки здесь исправить трудно — дело ведь происходит в море. Так начинается обычный день в жизни камчатских судов в далеком Бристоле.

А вот такие дни, несмотря на их повторяемость, не кажутся обычными. Короткое перечисление звучит, как донесение:

— «Ястреб» штормует...

— «Синарск» штормует...

— «Комсомолец» штормует...

Штормуют все суда, оказавшиеся на банке. Шторм чувствуется и здесь, во льдах. Волны, скованные смирительным полотном льда, неторопливо покачивают траулер. Хорошо, если ветер не свыше шести баллов. А если шторм продолжится два-три дня? Тогда флагманский капитан услышит от морозильщиков:

— Рыбы осталось на два часа работы.

А рыбы нет. Надо ждать, когда шторм стихнет, когда заловятся, когда подойдут к месту сдачи, когда начнут сдавать. А время идет. Приходится снимать с банки суда, в трюме которых 40—50 тонн и даже меньше. Команды их недовольны. Это понятно. Хотелось бы больше, заловиться как следует, и уж потом идти на сдачу. Как-то так получилось, что траулер «Кошегочек» три раза подряд снимали с лова раньше времени после подобных штормов. В результате не сдали верных сто тонн. Однажды страсти на судне особенно накалились. О Заварине говорили, что он не любит «Кошегочек», что это судно ходит в пасынках, Заварин такой-сякой. Словом, громы и молнии в адрес флагмана. Даже ужин не смягчил накала страстей. На некоторых других судах тоже очень ругают Заварина, особенно, когда он их судно снимет с лова, чтобы не простаивали рефрижераторы. Но ведь так нужно было сделать флагману.

А тут еще одно дело. Сразу же после шторма суда, заловившись, идут на сдачу. И здесь сахалинские и приморские траулеры обгоняют на переходе камчатцев, у которых мощность машин слабее на сто сил. Соседи успевают занять и те рефрижераторы, которые морозят рыбу, добытую

камчатцами. Это значит, что наши СРТ потеряют сутки, ожидая, пока разгрузят соседей. В такие дни Заварин чувствует себя так, словно он сам виноват в простое. Во время шторма одно из судов зашло в лед и оказалось в стороне от всех. Много острот пришлось тогда на долю того судна и его капитана. Не выдержал и Заварин. Пока виновные долго и непонятно объяснялись по радио, флагманский капитан бросил находившимся тогда в радиорубке: «Америку ходили открывать».

Все-таки очень тяжело отдавать такой приказ: «Всем судам ловить по одному трюму». Один трюм — это 70—75 тонн камбалы. А если заловиться под жвак (а это мечта и желанная цель каждого рыбака в Бристольском заливе), то почти на 1 200 центнеров команда станет ближе к выполнению своего годового плана. А этот приказ приходится отдавать. Не надо особого воображения, чтобы понять, как на судах встретят его: там безнадежно присвистнут. В другой рубке, услышав его слова, в сердцах чертыхнутся. На третьем... Заварин знает по себе это: совсем недавно рыбачил на «Северянине». Плохо со сдачей. Флагманский капитан чувствует давление рыбаков, требующих, чтобы наладили дело со сдачей. Но ведь нет больше рефрижераторов, что он может сделать? Не от него это зависит, не от него...

К судну, где находится Заварин, подходят траулеры. Их капитаны хотят выяснить какой-то вопрос, побеседовать с флагманом, да и просто поговорить. Это случается в любое время суток. Приходится вставать с узкого диванчика... И вообще, хлопотливая должность — быть флагманским капитаном!

Вот уже четвертый месяц Заварин в море. Вышел из порта в 20 часов 31 декабря. Второй раз в своей жизни руководит рыболовной экспедицией. Несмотря на небольшой опыт (флагманскому капитану Олегу Антониновичу Заварину идет двадцать девятый год) успешно руководит он этой экспедицией. После того, как Заварин примет обстановку с судов, следуют его слова: «Обстановку флота понял...» Да, Заварин понял обстановку флота!

Л. Левин

Камчатский комсомолец, 4 апреля 1960 г., № 42

Приказ по КРП № 162 от 15 апреля 1960 г. «Об итогах хозяйственно-финансовой деятельности УТРФ за 1959 г.»

УТРФ за 1959 г. план добычи рыбы не выполнило. При годовом плане 752 тыс. ц добыто 665 278 ц (88,5 %). Из числа 62 плановых РТ и СРТ выполнили годовые планы только 20 промысловых судов. Причиной невыполнения является недостаточная организация промысла, несвоевременное маневрирование флотом в зависимости от промысловой обстановки. В течение года слабо анализировалась работа каждого промыслового судна. Недостаточно передавался опыт передовых судов отстающим. Двадцать судов, перевыполнивших годовые планы, дали сверх плана

51 тыс. ц, а недолов остальных 42 составил 163,4 тыс. ц. В результате этого недовыполнен годовой план добычи рыбы на 86 722 ц.

Около десяти СРТ в четвертом квартале находились в пролове в Олюторском заливе. Переключение этого флота на добычу сельди проходило крайне медленно. Слабо осваивался лов новых пород рыбы...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 1, д. 134, л. 2

Рядовой великой гвардии коммунистов

СРТ «Командор» шел по заданному курсу. Вдали, почти у самого горизонта, виднелись огни других промысловых судов. Вахтенные матросы помощника тралмастера Михаила Тимофеевича Подкидышева при свете прожекторов готовили палубу. Скоро подъем трала. Проходят минуты, и с мостика в машину телеграф сообщил: «Стоп!» Заскрежетала лебедка, начали выборку ваеров. Рыбаки напряженно вглядывались в темноту, стараясь угадать место всплытия кутка. Все-таки он вынырнул внезапно с богатым уловом. Поднять на борт десятитонный куток не так-то легко. Вахтенные сделали несколько попыток перелить рыбу, но все безрезультатно.

— Надо бы Василия Дмитриевича позвать, — предложил кто-то.

— Жаль будить, ведь только уснул.

Михаил Тимофеевич снова взялся за дележный трос.

Но тралмастеру Василию Дмитриевичу Четверкину не спалось в эту ночь. Всеми мыслями он был там, на палубе. Трудно давался экипажу лов морского окуня. В прошлый раз вернулись в порт ни с чем, а поисковики сообщили: есть рыба у мыса Пираткова. Значит, в чем-то ошиблись, что-то не учли. Вот теперь утяжелили нижнюю подбору. Взяли улов. Но то было днем, притом он сам руководил тралением и подъемом. Помощник хороший, знающий свое дело, но опыта маловато. Прислушался: лебедка умолкла. Что могло случиться?

И хотя не спал почти сутки, Василий Дмитриевич встал, быстро оделся и вышел из каюты. Ему навстречу шел матрос Федор Степанов.

— Что-нибудь случилось? Как трал, цел?

— Цел-то цел, а вот поднять не можем.

Не прошло и получаса, как сделали первый подъем, за ним второй, третий...

Матросы работали без устали, помощник тралмастера Подкидышев сам наловчился переливать окуня, но Василий Дмитриевич не ушел, пока последний центнер не подняли на палубу. Только перед заступлением на вахту удалось ему вздремнуть часа полтора.

— С Василием Дмитриевичем работать легко, — с чувством глубокого уважения говорят о тралмастере матросы.

Следующий день принес командорцам много огорчений. О камни порвали трал, рыба вышла почти вся, если не считать трехсот центнеров, оставшихся в маленьком кутке. Тень набежала на лица рыбаков.

— Что приуныли, хлопцы? Выше головы да за дело — будем вооружать новый трал.

Глядя на тралмастера, повеселели матросы. С палубы то и дело доносился голос Василия Дмитриевича Четверкина:

— Вадим, вяжи гужи.

— Петр, ставь кухтыли по верхней подборе, а ты, Валентин, помогай ему.

Василий Дмитриевич Четверкин, овладев мастерством траления, снаряжения трала, неустанно обучает новичков.

— Вооружать трал должен уметь каждый матрос, — говорит он.

Но тралмастер Четверкин не только передает знания, но и совершенствует свое мастерство.

— Василий Дмитриевич всей душой болеет за производство, — говорит о нем капитан В. Е. Король. — Человек беспокойного характера, творческой мысли. Стремится внести усовершенствования. Не удавались у нас траления, поднимали пустые тралы, и тралмастер поднимается на мостик за советом.

Трудно спускать трал за борт — много уходит на это времени и труда. Тралмастер задумался: как облегчить работу?

— А что, если трал набирать частично на планшире? — предложил он.

Попробовали, предложение оправдало себя.

За честное отношение к своему дела, за чуткость к товарищам коммунисты «Командора» избрали тралового мастера Четверкина своим вожаком.

Честный, прямой, принципиальный парторг всегда является примером для членов команды. Эти качества в нем воспитал военный флот. Здесь он, уральский паренек, получил закалку. За хорошую службу он не раз имел поощрения от командования, а в 1955 г. комсомольцы рекомендовали специалиста 1-го класса Четверкина в кандидаты коммунистической партии.

В траловый флот пришел после демобилизации, оформился матросом на СРТ «Рыбак». Капитан заметил подтянутость матроса с военной выправкой, и через два дня В. Д. Четверкин стал выполнять обязанности боцмана, хорошо справлялся со своими обязанностями. И где бы он ни работал: на «Рыбаке», «Караге», «Кедровом» — всюду Василий Четверкин в первом ряду, как и подобает коммунисту-ленинцу.

М. Савченко

За высокие уловы, 22 апреля 1960 г., № 33

Приказ по УТРФ № 530 от 3 мая 1960 г. «О ледовом дрейфе и полученных повреждениях судами Олюторско-Корфской экспедиции в навигацию 1959—1960 г.»

В первой декаде февраля в районе Олюторско-Корфской экспедиции гидрометеообстановка настолько улучшилась, что оставшийся на промысле флот из шести СРТ и плавбазы «Ламут» приступил к интенсивному лову сельди. Если 9 февраля погода благоприятствовала лову, и все шесть судов занимались промыслом, то 10 февраля погода резко изменилась, ветер зашел от востока, началась подвижка льда, все суда в основном прекрати-

ли лов. Сложившаяся обстановка заставила начальника экспедиции и капитанов судов использовать непромысловое время для сдачи улова и пополнения запасов.

В 00.00 11 февраля ветер достиг силы восемь баллов, 12 и 13 февраля преобладающим ветром был восточный и северо-восточный с отклонением к северо-востоку и востоку, сила достигла десяти баллов. Таким образом, 11 февраля можно считать началом подвижки льда из Олюторского залива в сторону побережья северной части Карагинского залива. Прогноз погоды предсказывал, что ветры восточной четверти удержатся в ближайшие трое суток. Несмотря на это, 11 февраля бюро погоды передало штормовое предупреждение с переходом ветра на северо-запад силой 10—11 баллов, фактически этого не произошло, восточный ветер не изменился. Такое сообщение все же возымело отрицательное влияние на судоводителей, но не на всех в одинаковой мере.

Капитан СРТ «Курима» Амирбекян А. А. 10 февраля, будучи в районе лова, решил выждать погоду у кромки льда. Принять такое решение капитана заставил случай, который с ним произошел с 19 на 20 января. Будучи в десяти милях южнее мыса Говена, при восточном ветре 10—11 баллов оказался затертым льдом, сдрейфовал к кекуру Неупокоева, но сумел отойти от опасности форсированным ходом. Об этом Амирбекян говорил на капитанском часе, но его никто не поддержал.

Капитан СРТ «Клин» Матюшков Б. И., будучи участником дрейфа с 19 на 20 января, не извлек урока. Вместо того чтобы выйти из опасной зоны ледового дрейфа и переждать непогоду в море, либо укрыться в районе мысов Песчаный — Чаячий, 11 февраля попал в сильное сжатие льдов, в период с 11 по 18 февраля находился в ледовом дрейфе, который прошел по опасным для плавания районам, где получил повреждение корпуса, рулевого устройства и гребного винта. Мало того, в течение суток операцией по выводу изо льда СРТ «Клин» занималась плавбаза «Ламут».

Капитан СРТ «Командор» Король В. Е. решил отстояться за мысом Говена, но решение это принял слишком поздно, в период дрейфа льда, в результате чего 12 февраля вышел на путь дрейфа СРТ «Клин», повторив его с той лишь разницей, что отставал по времени от «Клина» на шесть часов. Второй ошибкой капитана было то, что он 15 февраля, оказывая помощь СРТ «Кротон», не воспользовался советом самолета «Рыба», который правильно подсказал направление, что подтвердилось благополучным выходом изо льда «Кротона», несмотря на его аварийное состояние.

Капитан СРТ «Кротон» Кузнецов А. А. полностью повторил ошибку капитана СРТ «Клин» тем, что остался в зоне ледового дрейфа, из-за чего продрейфовал в опасном для плавания районе, получив при этом повреждение рулевого устройства и гребного винта.

Капитан СРТ «Кунжик» Гатилов В. Ф. решил переждать непогоду в море, где находился вплоть до 14 февраля, что и решило благоприятный исход. Судно прибыло в порт без повреждений, кроме того, смогло прибуксировать аварийный СРТ «Кротон».

СРТ «Кивак» под командой капитана Арестова А. М. по стечению обстоятельств в опасное время сжатия и подвижки льда находился вблизи юго-западного берега полуострова Говена. К 18 февраля сдрейфовал во льду на юг, откуда был выведен спасательным судном «Орел», при этом получил незначительные повреждения корпуса.

Анализируя сложившуюся обстановку, можно сделать выводы, что главной причиной образования опасного дрейфа судов и, как следствие, полученных повреждений, явилось то, что основная группа капитанов не учла опыт дрейфа в январе. Кроме того, не смогла разобраться в синоптической ситуации, ежедневном и долгосрочном прогнозах погоды, а слепо верили штормовому предупреждению, что явилось технической ошибкой гидрометеослужбы. Второй причиной является тот факт, что руководство экспедицией не смогло дать правильных рекомендаций флоту во время выхода ветра от восточной четверти и не приняло всех мер по предупреждению опасного дрейфа промысловых судов. Одновременно необходимо отметить, что отделы главного капитана флота и эксплуатации недостаточно хорошо следили за работой экспедиции, не обеспечили ее специализированными прогнозами, а для безопасности мореплавания не выделили капитана-наставника. В результате ледового дрейфа три судна: «Командор», «Кротон» и «Клин» получили значительные повреждения в корпусе, рулевом и гребном устройствах, ликвидация которых потребовала ремонта и докования. Ориентировочная стоимость составила сумму в 61 297 руб.

Приказываю: данные убытки классифицировать как ледовые аварийные случаи, убытки отнести за счет судовладельца — УТРФ...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 71, л. 178—179

Постановление КРП и областного Совета профсоюзов от 29 апреля 1960 г. «О занесении передовиков производства на областную Доску почета»

...По УТРФ:

1. Влазнева Геннадия Яковлевича — капитана СРТ «Красное знамя», выполнившего квартальный план добычи рыбы на 336 %.

2. Олейникова Георгия Ильича — тралмастера СРТ «Красное знамя», выполнившего план 1-го квартала по добыче рыбы на 336 %.

3. Сотникова Николая Владимировича — капитана СРТ «Култушный», выполнившего квартальный план добычи рыбы на 186,5 %.

4. Шикитова Дмитрии Яковлевича — тралмастера СРТ «Култушный», выполнившего квартальный план добычи рыбы на 186,5 %.

5. Губанова Виктора Павловича — капитана танкера «Иртыш», выполнившего квартальный план перевозок на 168 %.

6. Суслова Павла Григорьевича — слесаря завода «Фреза», выполняющего нормы выработки на 200 %.

7. Немчинова Александра Ивановича — бригадира грузчиков рыбного порта, выполняющего нормы выработки на 123 %.
ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 22, л. 4

Приказ по УТРФ № 656 от 2 июня 1960 г. «О выжиме льдом на мель в районе Озерной СРТ "Кичига"»

2 апреля с. г. СРТ «Кичига» под командованием капитана Сыпле В. Ф. пробился из района промысла через прибрежную полосу крупнобитого льда и при низком барометре и маловетрии в 19.45 стал на якорь у Озерновского рыбокомбината на глубине десяти метров, приступил к выгрузке рыбы на поданную с берега баржу. Кромка льда держалась от судна мористее около одной мили. Ясная до этого погода с 17.00 стала ухудшаться. В 21.00 установился ветер от норд-веста, а в 24.00 — от норд-оста и стал усиливаться, судно развернуло, и глубина стала восемь метров.

Пошел снег, и барометр стал повышаться, что в совокупности с метеопрогнозом и синоптической ситуацией свидетельствовало о приближении левой тыловой части циклона, неизбежности усиления северо-западного ветра и должно было насторожить судоводителей, поскольку сдача улова в данных условиях являлась производственной необходимостью, а берег продолжал подавать баржи.

3 апреля в 02.45 выгрузка из трюма № 1 была окончена, и груженая баржа уведена к берегу. По просьбе рыбокомбината капитан Сыпле снялся с якоря и вывел изо льда катер типа «Ж» и РС-300, и в 04.15 снова стал на якорь и две смычки каната на глубине одиннадцать метров, и выгрузка возобновилась.

В 09.30 груженая баржа была уведена к берегу, и из-за усиливавшегося ветра выгрузка был прекращена. В 14.00 ветер перешел к весту и продолжал усиливаться при все возрастающей положительной барометрической тенденции. Кромка льда, ранее только видимая на горизонте, стала быстро приближаться, однако Сыпле, видя бесполезность дальнейшей стоянки и явно неминуемую надвигающуюся опасность, продолжал стоять на якоре, и только в 16.10, когда лед отдельными полосами, минуя судно, стало подносить к берегу, снялся с якоря и сделал запоздалую попытку удалиться от берега. Однако уже в 16.25, несмотря на работу во льду машиной полным ходом, судно оказалось зажато льдом. Чтобы сдержать скорость дрейфа, в 18.00 был отдан правый якорь, а в 10.00 и левый на глубине четыре метра, и судно стало испытывать толчки корпусом о грунт. К 16.00 3 апреля северо-западный ветер достиг силы семи-восьми баллов. Только 4 апреля в 16.40, когда судно с отливом обсохло и полностью сидело на грунте, судну и экипажу угрожала опасность гибели, Сыпле запросил помощи других судов. И только смена ветра к 23.00 к юго-западу облегчила положение судна. К этому времени подошел на помощь СРТ «Кумроч», подал свои ваера, которые были соединены с ваерами СРТ «Кичига».

В полночь 3 апреля с приливом СРТ «Кичига» всплыл, а с начавшимся разряжением льда при отливе и с ослаблением и переходом ветра через зюйд до зюйд-оста был отведен от берега и в 20.00 5 апреля последовал в Петропавловск, где в связи с касанием грунта вынуждены были сделать водолазный осмотр, которым было обнаружено повреждение обоих бортовых килей. Фактически же характер повреждений может быть уточнен только при постановке в док.

Из материалов расследования установлено, что выжим СРТ «Кичига» льдом на мель явился следствием нарушения капитаном Сыпле устава службы на судах флота рыбной промышленности, хорошей морской практики и наставления судоводителям по плаванию в дальневосточных морях...

Учитывая вышеизложенное, а также письмо капитана Петропавловского моррыбпорта Бережкова за № 20/166 от 15 марта с. г., в котором он настаивает перед Госрыбфлотинспецией о лишении капитана Сыпле диплома сроком не менее шести месяцев, приказываю: 1. Вышеописанный случай выжима на мель классифицировать ледовым аварийным происшествием. 2. Сыпле В. Ф., капитану СРТ «Кичига», объявить выговор и в счет частичного возмещения причиненных убытков удержать треть месячного должностного оклада...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 62, л. 5—6

Приказ по УТРФ № 735 от 20 июня 1960 г.

13 января 1960 г. СРТ «Северянин», имея на борту 50 т камбалы, которая пришла в негодность из-за отсутствия емкостей на рефрижераторе «Красногорск», решил выбросить ее за борт. Грузовые операции производились при следовании судна в Беринговом море при малых оборотах и при штилевой погоде. На палубе работала бригада помощника тралмастера Г. В целях ускорения выгрузки Г. направил в трюм дополнительно матроса З., а сам вместе с боцманом остался у турачек, вместо того, чтобы находиться на контроллере и управлять лебедкой. При подаче первого стропа с камбалой из трюма № 2 Г., находясь у правой турачки, на оттяжке стропа за борт по личной неосторожности попал левой рукой в брезентовой рукавице под трос на вращающуюся турачку и был переброшен через нее. В результате чего Г. получил перелом левого плеча с обширным размозжением мягких тканей и сосудов, размозжением левого легкого, кровоизлиянием в левую плевральную полость и скончался...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 62, л. 109

Приказ по УТРФ от 19 июля 1960 г. «О фактах выбрасывания тушки минтая судами, работающими на промысле минтая»

Несмотря на неоднократные требования о сдаче всей тушки минтая рыбокомбинатам, также на строгое предупреждение всех капитанов судов, работающих на промысле минтая, о персональной ответственности

в случае несдачи тушки, только два судна — «Дальневосточник» (капитан т. Кухнин Г. А.) и «Клин» (капитан т. Лубчинский В. М.) выполнили это требование. Остальные суда за весь период промысла минтая по 10 июля не сдали 4 440 ц тушки добытого минтая, нанеся тем самым материальный ущерб управлению в сумме 133 200 руб... Все это говорит об укоренившейся безответственности капитанов, рыбных и траловых мастеров за финансовые результаты работы судов, о грубом нарушении ими государственной дисциплины.

В целях недопущения указанных недостатков в дальнейшем приказываю:

1. Обратить внимание экипажей промысловых судов на негосударственный подход к выполнению поставленной задачи по обязательной сдаче тушки минтая для выпуска кормовой муки. Капитанам судов и рыбным мастерам обеспечить стопроцентную сдачу тушки минтая, ни в коем случае не допускать ее потерь. 2. Капитану СРТ «Кунжик» Гатилову В. Ф., допустившему выбрасывание 365 ц минтая, объявить выговор и в частичное возмещение нанесенного ущерба удержать из заработной платы треть месячного оклада... 3. Капитанам, допустившим выбрасывание большого количества тушек минтая: РТ «Буревестник» — т. Бусину И. Ф., РТ «Топорок» — т. Ускову А. Н., РТ «Лебедь» — т. Бирюкову Э. Б., СРТ «Кроноцкий» — т. Белому А. С., СРТ «Кумроч» — т. Кузьмину Ю. А., СРТ «Крутогорово» — т. Мердову А. Ф. — объявить выговор. Юрисконсульту управления т. Непомнящему предъявить иск в народный суд о взыскании полной стоимости нанесенного ущерба, причиненного должностными действиями вышеуказанных лиц...

Заместитель начальника УТРФ *Рафаевич*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 62, л. 257—258

Приказ по УТРФ № 281-к от 29 июля 1960 г. «Об увольнении Т.»

6 июля 1960 г. на партийном бюро УТРФ Т. был снят с должности капитана СРТ «Кихчик» за плохую организацию работ по подготовке к выходу судна в рейс и за пьянку в рабочее время. Решено использовать его только в должности старшего помощника капитана, что было подтверждено приказом по УТРФ от 18 июля 1960 г. После сдачи СРТ «Кихчик» Т. в отдел кадров явился только 12 июля, позднее он в отдел кадров являлся не ежедневно, но и появляясь в отделе кадров, он направление на должность старшего помощника капитана теплохода «Крашенинников», выписанное 12 июля 1960 г., не принял, требуя должность капитана.

23 июля 1960 г. Т. был назначен старшим помощником капитана СРТ «Каховка», но это направление он взял только 27 июля 1960 г. Получив направление, Т. СРТ не принял, продолжал совершать прогулы. СРТ «Каховка» в 12.00 18 июля был готов к выходу в рейс, но стоит в ожидании старшего помощника Т.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. Т. уволить с 29 июля 1960 г. за совершенные им прогулы с 7 июля по 29 июля 1960 г. и отказ

от работы. 2. Бухгалтерии начислить и выплатить за время работы по договору... Удержать вербовочные расходы пропорционально недоработанному времени.

Основание: согласие базкома.

И. о. начальника УТРФ *Н. Фролов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 62, л. 323

Отчет о командировке в Олюторскую сельдяную экспедицию (июль-август 1960 г.)

...Промысловые суда после выборки порядка имели мало времени для поиска сельди, а специальных поисковых СРТ камчатский флот не имел. Так, в середине июня при наличии на лову около 30 СРТ, мы не имели ни одного поискового судна. В это время 18 приморских СРТ имели два поисковых судна. Наши СРТ использовать рекомендации приморских поисковых судов в основном не могли, так как они рекомендовали флоту в 20.30 местного времени, то есть тогда, когда у нас происходит циркуляр, и все радиостанции заняты работой с городом (Петропавловском.— *С. Г.*). Поисковая перекличка в 18.30 мало чего давала, так как до дрейфа было еще далеко. Многие наши капитаны, полагаясь на свой опыт работы на лове сельди, зачастую не прослушивали капитанские часы приморских судов, не пользовались поисковыми рекомендациями, занимались поисками самостоятельно, без учета работы даже своих судов. Многие капитаны и штурманы плохо знали характер записи самописца, часто путали записи сельди с записями минтая и медузы. Сети иногда метали на минтай или на медузу.

Отсутствовали первоначально отряды, суда работали разрозненно, часто нарушалась радиосвязь, нерегулярно выходили на капитанские часы.

По опыту прошлых лет, при работе на хороших концентрациях сельди очень удобные в работе сети высотою шесть метров. Поэтому суда, выходя на лов, в основном взяли низкостенные шестиметровые сети, которые, конечно, на разряженной концентрации были менее уловистыми, чем сети стеною 10,5 м, которыми в основном были снабжены приморские суда. Поэтому наши суда имели улов на одну сеть на 20—30 ц меньше, чем приморские. Правда, улов на дрейф у нас с приморскими был почти одинаков, так как приморцы в порядках в основном ставили 50—55 сетей, а наши — 70—75.

В середине июля работа флота была в целом перестроена, что сразу же дало результаты. Весь флот был разбит на три отряда, во главе которых были поставлены опытные капитаны-промысловики. Первый отряд — капитан СРТ «Командор» т. Король, второй отряд — капитан СРТ «Кивак» т. Аристов, третий отряд — капитан СРТ «Кратер» т. Щуплецов. В приморском траловом флоте разбивка на отряды по 10—12 СРТ во главе с опытными капитанами произведена еще в 1957 г. и дала положительные результаты.

Была полностью перестроена радиосвязь начальника экспедиции с промысловыми судами. До перестройки радиосвязь была организована следующим образом: первый капитанский час — флагманы отрядов разговаривают со своими отрядами в одно и то же время в 08.00 местного, каждый на своей волне. Каждое судно докладывает: 1) координаты места дрейфа, 2) количество сетей в порядке, 3) сколько сетей выбрали, 4) какой улов на сетку в центнерах, 5) длина поводцов, 6) погода.

В 08.30 все флагманы по очереди докладывают начальнику экспедиции обстановку своих отрядов, которую они имеют на 08.00, предварительно решаются вопросы сдачи, поиска, снабжения. В 11.00 на связь выходят только флагманы и поисковые СРТ. Последние докладывают обстановку поисковых приморских судов и свою, рекомендуют районы поиска. Флагманы выходят на связь, высказывают свои мнения о поисках и окончательно распределяют между отрядами районы поиска.

В 11.30 флагманы в своих отрядах делают перекличку. Если у кого большой завал рыбы, то подсылают ему СРТ, не имеющие улова, для оказания помощи, при этом получают подтверждения об этом обоих судов. Рекомендуют судам, которые уже выбрали порядки и которые скоро выберут, районы поиска согласно разговору между флагманами в 11.00.

В 16.30 — третий капитанский час. По отрядам уточняется, как у кого идут дела. Капитаны докладывают, сколько выбрали сетей, сколько засолили центнеров и сколько сетей осталось. Здесь же окончательно решается вопрос поисков, так как основная масса судов порядки уже выбрала.

В 17.00 флагманы отрядов докладывают начальнику экспедиции обстановку по отрядам, окончательно отрабатываются вопросы сдачи: кто идет на сдачу, кто нет. При подходе на сдачу каждое судно дает подходную, в которой уточняет время подхода, количество рыбы, перечень работ, которые надо сделать в период сдачи.

Четвертый капитанский час флагманы отрядов проводят в 22.15. Капитаны судов сообщают следующее: 1) координаты места дрейфа или поисков, 2) количество сетей в дрейфе, 3) длину поводцов, 4) погоду, 5) улов за сутки в центнерах, 6) наличие рыбы на борту в центнерах, 7) наличие на борту бочки, 8) наличие на борту соли, 9) бункер топлива и воды, 10) погоду и подтверждение сроков.

В 22.45 флагманы отрядов эту обстановку своих судов поочередно докладывают начальнику экспедиции. При такой организации радиопереговоров с 16.10 до 22.15 суда предоставлены сами себе. В этот период как раз проводится основная поисковая работа, а суда поиски ведут разрозненно, сами по себе, самостоятельно, без учета результатов поиска приморских промысловых судов, поисковиков и даже своих промысловых судов. Одним словом, координация поиска отсутствует как со стороны флагмана, так и со стороны разведчиков. Суда в этот период не могли прослушивать переговоры приморских промысловых судов и поисковиков, не говоря о том, что не могли делать в отряде поисковую перекличку. В этот период судовые радиостанции работали с городом. С 14.00 иногда

до 21.00 проходил циркулярный срок, а с 21.00 до 22.00 — радиопереговоры судов с семьями, с городом.

Во второй половине июля по настоянию т. Аноды перед руководством Камчатрыбпрома радиопереговоры с семьями были перенесены на срок с 17.00 до 18.00, а циркулярный срок — на конец суток.

Все переговоры начальника экспедиции, флагманов отрядов были перенесены и переделаны по своему содержанию. В 16.30 промысловые суда давали флагманам данные о проведенной за истекшие сутки работе. Они сообщали: 1) координаты места дрейфа. Если обсервация, то уточненные координаты места дрейфа, если обсервации не было, то те же, что были днем. Суда, занятые поисками, на этот период сообщали, какой район они обследовали, результаты и координаты местонахождения, 2) количество сетей за бортом, 3) вылов за сутки (дрейф) в центнерах, 4) наличие рыбы на борту в центнерах, 5) наличие на борту бочки и соли, 6) один раз в декаду сообщался бункер.

Рыба, выловленная в оставшиеся сети за бортом, причислялась к улову за последующие сутки. Таким образом, в 16.00 сообщались собственно те же данные, что и в 22.15 при старой организации радиопереговоров.

В 17.00 флагманы отрядов поочередно докладывают обстановку флота за истекшие сутки. После переговоров в 17.00 начальник экспедиции на связь не выходит, флагманы полностью отдаются поисковой работе.

Очередная связь по поискам — в 19.30. На эту связь выходят на микрофонный разговор только суда, имеющие хорошие записи. Судно просит слово, получает подтверждение от поисковика и докладывает подробно свою обстановку. Сообщается подробно, в каком районе, в каких координатах имелась запись, на каком протяжении, на какой скорости хода, на какой глубине, через какое время писались косяки, характер записи (точно селедочная или сомнительная). Так поисковик или руководитель экспедиции подробно выспрашивал все суда, имеющие хорошие записи, после принимал решение, какие районы заслуживают внимания. Эти суда обязывал каждое на своей волне давать для судов радиопеленги, назначал срок радиопеленгования. Каждое судно подтверждало поисковику о его распоряжении насчет пеленгования и уходило на пеленгование. Промысловые суда, в зависимости от своего местонахождения, на свое усмотрение выбирали то или другое судно и уходили к нему на радиопеленг. При такой организации каждое судно могло воспользоваться результатами поиска любого судна, имело достаточно времени выйти по пеленгу в район хорошей концентрации сельди, там еще поискать и лечь в дрейф на хорошие записи.

В 22.15 флагманы отряда делают перекличку в своем отряде. Суда сообщают координаты, где легли в дрейф, какие при этом имели они записи. Если кто еще не лег в дрейф и не имеет записей, ему дается еще дополнительный пеленг одним из судов, имеющим хорошие записи.

В утренний капитанский час, кроме той обстановки, которая указана ранее, промысловые суда давали: время постановки порядка, направление расположения порядка и направление попадания сельди, место попадания по сетке.

Эти данные дают возможность сделать более глубокий анализ промысловой обстановки в вопросе времени основного попадания сельди в порядок, направления ее перемещения и длины подвязывания поводцов...

Начальник отдела добычи УТРФ *А. Губин*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 145, л. 1—5

Осваиваем лов палтуса

СРТ «Космос» — новое судно. С завода он вышел в июле нынешнего года. В Петропавловском порту в течение десяти дней на нем был проведена подготовка к эксплуатации. Только что сформированному экипажу «Космоса» предстояла большая и почетная задача — освоить новый для камчатцев вид промысла — добычу палтуса.

Для этого необходимо было заготовить соответствующее промснаряжение, произвести на судне частичное изменение конструкции отдельных приспособлений. Судоремонтники плавмастерской «Фреза» изготовили и установили на шпиль дополнительную насадку, позволяющую увеличить число оборотов турачки, сделали специальный лоток для выборки орудий лова.

В свой первый промысловый рейс мы направились в район мыса Наварин. Прежде чем приступить к лову палтуса, нам нужно было запастись необходимым количеством минтая для приманки. Сделали несколько тралений и взяли этой рыбы столько, что ее хватило нам и еще двум работавшим по соседству приморским шхунам «Крылатка» и «Лахтак». Затем непосредственно приступили к промыслу палтуса. Выставляли переметы с двух часов ночи. С четырех до восьми часов находились в дрейфе неподалеку от орудия лова. Это время считается наиболее благоприятным для лова палтуса. После завтрака выбирали порядок.

В первые дни ставили перемет на глубине 140—150 м. Уловы были штучные. Потом, когда начали вести промысел на более глубоких местах, рыбы стало попадать больше. С перемета длиной в 4 000 м, погружаемого на глубину 280—300 м, брали 20—30 шт. палтусов за подъем.

В период дрейфа, чтобы не терять попусту время, производили пробные траления. В трал и на перемет попадал бело- и синекорый, а также стрелозубый палтус весом от 6 до 15 кг.

Одиннадцать дней пробыли мы в первом рейсе. За это время взяли только 600 кг рыбы. Результат, конечно, незначительный. Но надо учитывать, что это совершенно новое для нас дело. Поскольку мы раньше не имели представления о добыче палтуса, то и подготовились к этой работе не так, как следовало. В следующий раз надо брать в рейс перемет длиной не 4 000 м, а больше. Работающие сейчас у мыса Наварин экипажи ставят переметы длиной до 15 000 м и берут хорошие уловы.

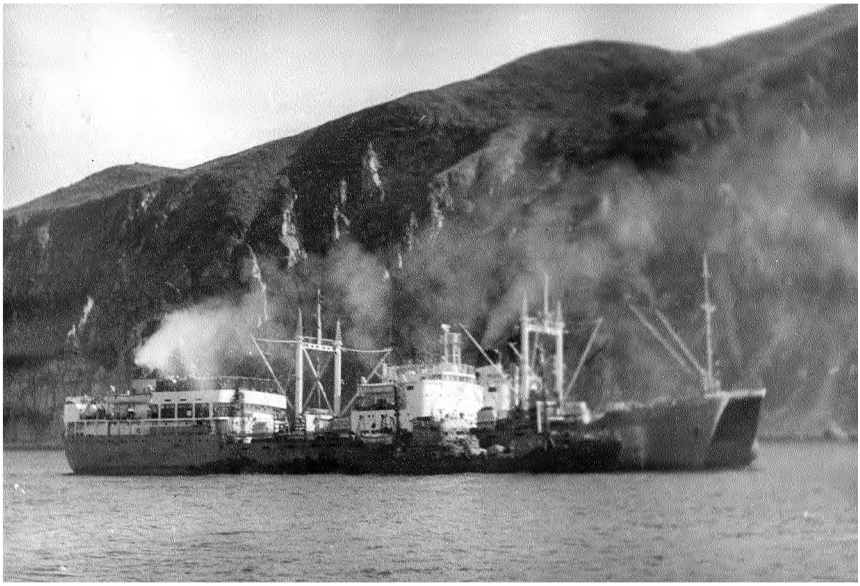
Во время второго рейса мы ставили перемет длиной в 5 000 м и добыли три тонны палтуса.

Г. Головкин, капитан траулера «Космос»

За высокие уловы, 1 октября 1960 г., № 79

Бухта Иматра, 13 сентября 1962 г.

Бухта Иматра поздней осенью



Обрабатывающий и ловецкий флот в бухте Иматра

Рефрижератор ВРХФ «Пищевая индустрия»

В порт с победой

Экипажу траулера «Кратер» присвоено звание коллектива коммунистического труда. В ночь на 8 октября в Петропавловский рыбный порт вернулся из Олюторской сельдяной экспедиции траулер «Кратер». Экипаж этого судна под руководством молодого, но уже опытного капитана Евгения Георгиевича Щуплецова достиг замечательного успеха на промысле. Вместо 4 700 ц сельди по плану рыбаки добыли около 10 600 ц, перевыполнив и план, и свое социалистическое обязательство.

Перед выходом в экспедицию на судне подобрался экипаж, состоящий в основном из молодежи, во главе которой стояла дружная комсомольская организация. Партийная группа, комсомольская организация и судовой профсоюзный комитет мобилизовали весь экипаж на борьбу за досрочное выполнение плана, сумели так организовать дело, что все моряки палубной и машинной команд активно участвовали в добыче, обработке рыбы и в погрузочных работах.

Вскоре после достижения первых успехов на промысле экипажу было присуждено переходящее Красное знамя тралового флота.

Окрыленные первыми успехами, рыбаки приняли на себя новое высокое обязательство и объявили о том, что экипаж включается в коммунистическое соревнование. Начался еще более ответственный этап борьбы за выполнение социалистических обязательств. На самых трудных и ответственных участках работы стояли коммунисты и комсомольцы, которые показывали всему экипажу трудовой пример. В напряженном труде люди сплотились в единый дружный коллектив, в котором общее дело стало делом чести каждого.

В ходе коммунистического соревнования всем комсомольцам экипажа было присвоено почетное звание ударников коммунистического труда, многие из них, а также весь экипаж в целом были награждены почетными грамотами обкома комсомола.

К концу сентября экипаж траулера одержал замечательную победу — выполнил самое высокое на флоте обязательство — добыл и сдал на плавбазу 10 600 ц нагульной сельди. С учетом рыбы, добытой в начале года, общий вылов экипажа «Кратера» за девять месяцев составил более 17 тыс. ц. Приняв на себя новое обязательство — добыть до конца года еще 3 тыс. ц и довести общую добычу за год до 20 тыс. ц, рыбаки покинули район промысла, чтобы поставить судно в порт на ремонт.

Около полуночи «Кратер» подошел к причалу рыбного порта. На палубе весь экипаж, кроме людей, занятых на вахте. Молодые рыбаки вынесли завоеванное на промысле Красное знамя. На причале играет оркестр, многие десятки людей, несмотря на поздний час, пришли встретить славных рыбаков.

На состоявшемся тут же митинге выступил первый секретарь горкома партии Н. П. Иванов. Он тепло поздравил рыбаков с достигнутой победой и пожелал им новых успехов в работе. Начальник отдела эксплуатации В. И. Сергеев, выступая на митинге, пожелал рыбакам поскорее завер-

шить ремонт и снова выйти на промысел. Председатель базового комитета К. Г. Просвиркин поздравил рыбаков и вручил им диплом экипажа коммунистического труда, а также ценные подарки профсоюзной организации флота. В ответном слове капитан «Кратера» Е. Г. Щуплецов заверил собравшихся в том, что экипаж добьется досрочного выхода судна из ремонта и снова выйдет на промысел.

— Мы дали слово добыть в этом году 20 тыс. ц рыбы, — сказал капитан, — и мы свое слово сдержим.

Вчера утром траулер «Кратер» пришвартовался к судоремонтному заводу «Фреза», коллектив которого обещает закончить все ремонтные работы намного раньше срока.

Н. Яковлев

Камчатская правда, 9 октября 1960 г., № 241

Опыт работы Олюторо-Корфской экспедиции в навигацию 1959/60 г.

...Для обобщения опыта экспедиции и лучшего руководства ею в ее состав вошли такие специалисты, как капитан плавбазы «Ламут» т. Сковпень, капитан-наставник т. Козырев, опытные капитаны-промысловики тт. Король, Кузнецов, Аристов, Гатилов и другие. Начальником экспедиции был назначен один из опытных руководителей — т. Макштас. Считаем, что последний, хотя и не имеет морского образования, но в содружестве с капитаном плавбазы «Ламут» обеспечит руководство экспедицией.

На период работы с января по март, как наиболее интенсивный в смысле льдообразования и являющийся тяжелым для плавания районом, было предусмотрено оставить на этот период в основном новые суда типа СРТ хабаровской постройки.

Для охраны флота Камчатской госрыбфлотинспекцией было выделено патрульное спасательное судно «Бдительный», способное работать в ледовых условиях.

Вопрос с авиаразведкой решался в каждом отдельном случае, когда требовали на то обстоятельства, так как содержание постоянной авиаразведки дорого обходится предприятию и, кроме того, ледовая обстановка изменяется так быстро, что разведка не может за ней успеть, тем более, когда самолет-разведчик базируется на Петропавловск.

За ходом работы экспедиции следили начальник и главный капитан флота УТРФ. Первый имел ежедневно прямую связь по радиотелефону с начальником экспедиции, который информировал его о деятельности экспедиции за сутки. Можно с уверенностью сказать, что все главные вопросы экспедиции решались именно в период этих переговоров. Второй давал указания, связанные с перебазированием флота, организацией авиаразведки, оказания помощи судам и т. д.

Теперь разберем деятельность экспедиции в хронологическом порядке дат, отражавших важные события и в какой-то мере повлиявших на дальнейший ход всей работы экспедиции. В конце сентября было установлено, что нагульная сельдь исчезла, в связи с чем прекратился дрифтерный

лов, но в первых числах октября на 50-метровой глубине в Олюторском заливе обнаружили большие записи эхолотом. Этот момент можно считать началом лова сельди тралом, или началом Олюторско-Корфской экспедиции. К этому времени в районе промысла находились три плавбазы с местом базирования в бухте Южной Глубокой. Учитывая новизну зимнего промысла, также необходимость переоборудовать суда с дрифтерного на траловый лов, на октябрь было выделено всего четыре СРТ...

Несмотря на то, что средний улов на судосутки промысла резко колебался (с 30 до 7 ц), однако общий итог работы четырех судов подтвердил выгодность этого промысла. Низкие уловы судов объяснялись тем, что промысел сельди тралом гораздо сложнее и труднее промысла камбалы. Сказываются отсутствие опыта, новизна этого дела, большие помехи в сдаче улова, сильные морозы и трудоемкость работ, усложняемая низким качеством соли. Не менее важный вопрос — это правильность вооружения трала, его режим работы, так как на сегодня еще нет прямых ответов на этот вопрос, а вопрос этот очень важный, так как многие суда имели по этой причине колоссальный простой. Например, СРТ «Курима» имел 9 судосуток простоя во время промысловой погоды.

Количество промысловых судов в ноябре достигло 18 единиц, которые добыли за месяц 11 587 ц, средний улов на судосутки промысла составил 26 ц против 18,5 в октябре. Успех промысла заставил в декабре довести количество судов до 27, которые добыли зимней сельди 14 860 ц, а средний улов на судосутки промысла достиг 32 ц. Рост добычи объяснялся тем, что экипажи судов приобрели опыт, сдача улова улучшилась, но все равно не отвечала успеху промысла. Район лова держался в средней части Олюторского залива с 50-метровых глубин в октябре и до 180-метровых в декабре в среднем на параллели в 60°07' северной широты, но в конце декабря рыба исчезла.

Уже в начале декабря гидрометеорологическая обстановка резко ухудшилась. Бухта Южная Глубокая не отвечала требованиям надежного убежища. Промысловые суда испытывали нарастающие трудности на переходах в бухту, а пребывание большого количества судов в ней делалось весьма опасным, так как имелся ряд случаев выжима промысловых судов шугой и ветром на песчаные отмели. Мало того, при ветрах от северо-восточного до южного бухта Южная Глубокая, в связи с образованием льда, стала ловушкой для судов, так как при этих ветрах забивалась шугой и льдом. Сильные морозы заставили отказаться от пополнения запасов пресной воды ввиду того, что водопровод не был сделан.

10 декабря остро встал вопрос о перебазировании плавбаз в северную часть залива Корфа, что и было осуществлено. 13 декабря плавбазы перешли в гавань Скобелева. Одновременно с этим усложнилась сдача, так как потребовались 100-мильные переходы в условиях ухудшающейся ледовой обстановки, и если это в какой-то мере разрешалось успешно в декабре, то в январе вопрос самостоятельных переходов стал решающим вопросом продолжения работы всей экспедиции. Были приняты меры по сокращению расстояния, плавбазы перешли в район между мысами Песчаным —

Приметым. Исчезнувшая в Олюторском заливе в конце декабря рыба была обнаружена южнее мыса Говена на параллели 59°27' северной широты, переходы стали не превышать сорока миль, но ледовая обстановка с каждым днем становилась труднее. Встал вопрос проводки судов во льду либо подхода плавбазы в район промысла, такие случаи были, когда базу ветром вместе со льдом подносило к району лова. В этих случаях промысел шел успешно, но с малейшим подходом зыби база уходила вновь к мысу Песчаному или Чаячьему, объясняя это тем, что во время зыби не работает конвейерная система и весовое хозяйство.

В некоторых случаях, когда промысловое судно окончательно зажимало льдом, и ему грозила опасность, обращались к услугам спасательного судна «Бдительный», которое без труда выполняло эти операции. Как правило, спасатели занимаются вопросами, далекими от целей экспедиции. Капитаны не подчинены начальникам экспедиций, а проводка судов через лед не входит в функции спасателей.

Промысел в январе в силу ухудшения гидрометобстановки привел к сокращению судов с 27 в декабре до 18 в январе, притом остались более технически исправные четыре РТ и 14 СРТР. За январь этой группой судов было добыто 5 152 ц, средний вылов на судосутки промысла резко упал и составил 12 ц. Это объясняется частично штормовыми погодами, закрытием сельдяных банок полями льда и потерями времени на отыскание сельди, что привело к дальнейшему сокращению флота. В первой декаде февраля гидрометеообстановка настолько улучшилась, что оставшийся флот в шесть СРТР и одной плавбазы «Ламут» приступил к интенсивному лову. За этот короткий срок было добыто 4 393 ц. Средний вылов на судосутки промысла достиг рекордной цифры 33,3 ц, с учетом того, что с 11 по 18 февраля суда находились в ледовом плену, а сам промысел прекратил свое существование с 22 февраля...

После произведенного анализа обстановки каждого промыслового судна можно с уверенностью сделать следующие выводы:

1. При наличии сложившейся ледовой обстановки ветры от северо-востока до юго-востока силой от шести баллов и более представляют опасность для мореплавателей, так как создают дрейф льда с сильными сжатиями, который имеет преобладающую силу вокруг мысов Тувухина и Говена шириной в десять миль, что происходит за счет напора олюторского льда. Пройдя мыс Говена, дрейф льда отклоняется на север, доводя наибольшее отступление на середине залива Корфа, примерно на восемь миль от параллели мыса Говена. После этого простирается вдоль юго-восточного берега полуострова Ильпинского, притом сжатие льда вновь получает недостающий характер, что заставляет его просачиваться между отдельно лежащими каменными грядами, где значительная глубина не дает возможности льду задержаться и нагромоздить торосы.

2. Общий напор льда в Карагинский залив имеет преобладающую силу. Даже несмотря на то, что в заливе успел сформироваться зимний лед, последний взламывается и прессуется у берегов.

3. Имеется ли угроза для судов, попадающих в ледовый дрейф? Безусловно, имеется, так как всякий дрейф в сторону берега опасен и ведет

к сжатию. Практика прохода трех СРТ между отдельными препятствиями не является безопасной, так как она обуславливается фактором удаления судов от опасностей на момент дрейфа. Вполне понятно, что в первую очередь заполняются льдом мелкие места, образуя в дальнейшем между ними безопасный дрейф, но нам пока неизвестно, какая наименьшая глубина позволяет свободный проход льда. Может быть, она меньше осадки СРТ?

4. На вопрос, где можно считать безопасное место базирования судов во время опасных ветров, теперь можно твердо сказать, что лучшим местом является открытое море, затем район западного побережья полуострова Говена на север от мыса Приметного, и третье место находится южнее параллели 59°30' северной широты. Таким образом, для предупреждения опасного дрейфа от ветров восточной четверти суда, находящиеся на промысле, должны до улучшения обстановки находиться в море. Суда, находящиеся у плавбазы, должны не отрываться от нее. Суда в пути следуют в ту сторону, которая гарантирует избежать опасный дрейф...

Несколько слов об итоге работы экспедиции в целом и ее экономическом эффекте. Экспедиция начала свою деятельность с первых чисел октября и закончила 22 февраля, всего находилась на промысле 185 суток. Среднемесячный состав судов 16,5, всего затрачено промысловыми судами 1 552 судосуток и 310 плавбазами, суда были заняты на лове 465 судосуток, что составляет 30 % от всего промыслового времени. Всего экспедицией выловлено и обработано 38 026 ц зимней сельди. Средний улов на промысловые судосутки составил 24,5 ц.

Можно ли теперь сказать, что средний вылов в месяц 735 ц является пределом? Конечно, нет. Вот что заявляет, например, капитан СРТ «Кивак» т. Аристов: «Я уверен, что при соответствующей подготовке экипажа и экспедиции добыча в месяц 2,5 тыс. ц сельди не будет рекордной». С этим мнением согласны многие рыбаки экспедиции, которые на деле подошли к этим цифрам. Например, в ноябре СРТ «Кострома» выловил 2 081, СРТ «Курган» — 1 622 ц и т. д. Капитан СРТР т. Король более широко высказал свое мнение на страницах газеты «Камчатская правда»: «При хорошей организации промысла в районе острова Карагинского ежегодно можно добывать один-два миллиона центнеров сельди высокого качества». Все это говорит о том, что зимний промысел сельди необходимо всемерно развивать...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 88, л. 37—49

Приказ по КРП № 518 от 21 декабря 1960 г. «О передаче промысловых судов на баланс предприятий Камчатрыбпрома»

Полученные девять средних рыболовных траулеров (рефрижераторные) от поставщика п/я № 151, четыре рыбных сейнера (РС-300) и два рыбных рефрижератора (пр. 583) от завода-поставщика п/я № 100 приказываю передать на баланс:

1. Управления тралового и рефрижераторного флота — девять СРТР с заводскими номерами и названиями: № 209 «Казбек», № 210 «Каховка», № 212 «Космос», № 213 «Колыма», № 214 «Кит», № 215 «Кижуч», № 216 «Кременчуг», № 217 «Коростень», № 218 «Крильон» и два рыбных рефрижератора, заводской № 910 «Елизово» и № 911 «Тиличики».

2. Корфского рыбокомбината: РС-300 с заводским № 882, название «Медный», заводской № 883, название «Вестник».

3. Усть-Камчатского рыбокомбината: два РС-300 с заводским № 886, название «Зуйково», и № 887, название «Жупаново».

Начальник Камчатрыбпрома *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 41, л. 34

Семья дружных

Управление подтвердило план: 16 800.

— Но ведь это слишком! — не вытерпел Саша Калиниченко и с телеграммой полетел к капитану. Он постучал в каюту, но ему никто не ответил. Гаврилов отдыхал после штормовой ночи. Калиниченко вернулся в рубку, и мы спокойно стали обсуждать телеграмму. Сюда же поднялся стармех Соляев.

— А что вас, собственно, удивляет? Раз дают такой план, значит надеются. Гордиться надо...

Но Саша, да и я, грешным делом, не сдавались: у «Командора» машина почти вдвое сильнее нашей, а план меньше. Однако стармех начисто отмел наши соображения:

— «Командор» окуня будет ловить, соображаете?

В полдень все собрались в кают-компании, обсуждали план. Судили-рядили долго и, наконец, пришли к единодушному мнению: 16 800 — это, правда, многовато, но уж коли дали слово — надо выполнять. И не только план, а и обязательства. К плановым тысячам прибросили еще 3 200. Капитан подвел итог: во втором году семилетки боремся за двадцать тысяч. Приняли единогласно.

После собрания мы с Калиниченко атаковали «деда»:

— Вот ты говоришь, нормально, а машина выдержит? Не нам, а тебе придется и денно и нощно лечить ее. Об этом ты подумал?

Соляев улыбнулся:

— Все это мы с ребятами обмозговали. «Лечить» будем во время стоянок у баз. Да и на вашу помощь рассчитываем, надеюсь, не откажете?

Николай Дмитриевич был неисправимый оптимист. И, как мы потом убедились, первоклассный мастер своего дела. При норме в тысячу главный двигатель проработал без профилактического ремонта две тысячи часов. Безотказно служили нам и другие механизмы хозяйства Соляева.

В ту пору мы тралили у островов Прибылова. Северная банка кишмя кишела траулерами: и приморские, и сахалинские, и наши суда образовали целый плавучий город. Днем эта иллюзия рассеивалась: попыхивая дымками, траулеры во всех направлениях резали ваерами небольшой

пятачок свинцово-тусклой беринговоморской воды. Они были видны отчетливо на фоне заснеженного пика. А вот ночью это был настоящий, отлично иллюминированный город. Создавалось впечатление, что в каждом плавучем доме поставили елку, украсив ее зелеными, белыми, красными огоньками. Только в каждом из тех домов не гремела новогодняя музыка, не звенели песни. Как и у нас, там люди старательно трудились, считая время минутами.

Двадцать минут длится траление. Судно делает циркуляцию, и звенящие струны ваеров медленно наматываются на барабан лебедки. Соляев смотрит на скачущую стрелку амперметра, поднимается наверх и тихо говорит капитану:

— Кажется, Анатолий Григорьевич, под жвак. Не упустить бы рыбу...

— Постараемся...

Но, как не старалась вахта, беда случилась. Куток, вместивший на этот раз тонн десять камбалы, уже лежал на планшире, как вдруг гайтан порвался. Рыба, как вода, хлынула за борт. На секунду все онемели, недоуменно поглядывая друг на друга. Потом засуетились, но сделать ничего не могли — весь улов был в море.

Гаврилов с укором посмотрел на стармеха, как будто хотел сказать: «Ну вот, накаркал...» А тот, поняв этот бессловесный упрек, пожал плечами и виновато проговорил: «Да разве ж я знал...»

Зато когда следующий трал был на борту, вахта тралмастера Свечникова обработала его в рекордный срок. Так же быстро сделали еще один замет.

В нашей группе в то время хорошо взял старт года экипаж «Каменного». Проловов он не знал, и с каждой сдачей уходил вперед. Не жалея сил, мы тянулись за ним. И хоть соревновались с «Камчатской правдой», равнение старались держать на лидера. Но обогнать его нам так и не удалось.

В марте, когда отряд перешел на южную банку (на севере рыбы уже не было), нам казалось, что желанная победа близка. Ведь месячный план мы выполнили на 325 %, добыв камбалы свыше 4 000 ц. И все-таки первым был «Каменный». Мы — третьими.

Это был жаркий месяц. Пожалуй, никогда до этого мы не были так жадны до работы, как в марте. Но, как назло, именно в это время нам сутками приходилось простаивать у рефрижераторов в ожидании выхода на лов. Палубная команда не находила себе места. И только наши механики не сидели без дела: они без устали промывали, чистили механизмы. Геннадий Казанцев, Виктор Борисов и Владимир Суюнов вместе с Николаем Соляевым использовали каждую минута стояночного времени, чтобы притереть клапаны, очистить от нагара поршни, заменить износившуюся деталь. Когда требовалось снять крышки главного двигателя, «дед» приходил к нам.

— Помнится, обещали подсобить при нужде. Не запамятовали?

И механики до выхода на промысел управлялись со своими делами. А мы знали, что машина нас не подведет, какой бы штормяга ни навалился на «Кавачу».

Экипаж брал последние центнеры в счет мартовских четырех тысяч. Вылили последний трал и снялись на сдачу.

— До рефрижератора десять часов хода, в полночь будем, — сказал Саша Калиниченко. — Стало быть, месячный досрочно!

Мы все были готовы разделить его радость, но прежде пришлось выдержать нелегкое испытание.

С севера вдруг подул ветер, колючий, резкий. А через полтора-два часа море было не узнать: все стало седым от белых барашков. Волны гуляли по палубе. Такелаж и борта траулера обросли льдом. Судно заметно сбавило скорость, осело еще ниже.

— Аврал! Всем на палубу. Обкалываться! — приказал Гаврилов.

С ломами и топорами мы высыпали на палубу и принялись крошить смертоносный груз. Через каждый час вылазку повторяли. И когда через полтора суток траулер вошел в ледяные поля и, как сосунок, ткнулся в стальную грудь рефрижератора, все облегченно вздохнули и с благодарностью посмотрели на наших машинных богов. Это их не знающие усталости руки помоги нам выбраться из этой переделки. Машина не подвела.

В июле, имея на счету десять тысяч центнеров камбалы, «Кавача» переключилась на добычу сельди. Здесь, в Олюторском заливе, экипаж не снижал темпов. Были дрейфы, когда засаливали по 500—600 бочек сельди. Работали с рассвета до рассвета. И только когда траулер снова ложился в дрейф, люди валились с ног, чтобы через несколько часов снова подняться. Заветный рубеж — двадцать тысяч был еще далеко, и мы спешили. Героями этих дней был наши, как мы их прозвали, железные парни — Володя Дунаев и два Бориса — Астафьев и Божок. Они пришли к нам после службы и сразу же полюбились коллективу своей хорошей рыбацкой хваткой. И не мудрено: талантливый в работе человек всегда придется ко двору.

Незаметно пришла осень. Сдали сети и вооружились тралом. Вот тут-то и довелось нам хлебнуть горя, прежде чем дело наладилось.

— Не пойму, где собака зарыта? — разводил руками тралмастер Шохин. — По рыбе ходим, а в трале ни рыбины...

Наконец он не выдержал, приказал затащить трал в кают-компанию и стал его усовершенствовать. До этого Александр Федорович пытался это делать на палубе, но мороз скоро отбил у него охоту. А в тепле мастер добился своего. Теперь сельдь была не только на экране эхолота, но и на палубе.

С каждой сдачей экипаж приближался к заветному рубежу. На календаре уже декабрь. Считаем дни, считаем центнеры. И вот 10 декабря последняя сдача: рубеж взят, на счету 20 136 ц. Экипаж «Кавачи» сдержал свое слово.

25 января траулер должен выйти из ремонта. Но экипаж намерен внести поправку в планы судоремонтников — помочь им и выйти на промысел раньше графика.

Новый год — новые, еще более высокие темпы!

Ю. Плегаков, старший помощник
капитана СРТ «Кавача»

Камчатская правда, 8 января 1962 г., № 7

Когда раскрывается человек

Мы впервые встретились еще на «Ястребе» в пятьдесят пятом. Проплавали с год, а когда меня назначили капитаном на траулер «Рыбак», я прежде всего подумал о Яничеве: возьму с собой. Почему? Я сам тогда взвешивал все «за» и «против». Яничев — хороший траловый мастер, дело свое знает. Это — «за». Правда, иногда бывает несдержан. Это было «против». Силен, когда рассердится. При этой мысли невольно вспоминается такая картинка. Судно изрядно покачивает. Трал медленно ползет вверх. Зыбь очень мешает. Трое матросов возятся у фишталей. Именно возятся, потому что дело не движется. Яничев, занятый чем-то другим, неожиданно замечает это. Я вижу, как сжались губы, в ту же минуту он уже там. Матросы отступают. Он дергает тали в сторону...

С поры моих раздумий пошел пятый год. Сколько миль исходили мы за это время... Как у всех моряков, бывали у нас и штормы, и штили. Как у всех рыбаков бывало и у нас: брали и не брали рыбу. На непогоду мы сердились, над неудачным уловом задумывались, искали причину.

Что может быть тяжелее для рыбака, особенно когда идет рыба, увидеть разорванный трал? Досада, обида, злость камнем ложатся на сердце каждого. Бывает, трал так располосует, что останется один выход — идти назад. Бывает, и это как правило, чиним в море. Сколько чиним, зависит от тралмастера. Яничев способен двое, трое суток не отходить от трала, пока не вернет его в строй. А таких случаев, когда Юрий Александрович забывал про сон и еду, немало было за эти годы. Вот один из них.

...На календарном листке — 16 декабря. Мы вышли в последний рейс 1960-го года. Если говорить точнее, мы давно уже ловили в счет 61-го года: на счету команды было 19 тыс. ц рыбы при плане 11 800. Нам присвоили высокое звание экипажа коммунистического труда. Настроение у всех отличное.

Прибыли в район лова на третьи сутки. Первое траление. Все волнуются: какой будет улов? Даже свободные от вахты — на палубе. И вот трал медленно пополз вверх. Что-то принесет он нам?

— Смотри сколько! — не выдержал кто-то, когда на поверхности отчетливо обозначился серебристый круг рыбы.

Действительно, по времени года и по месту улов был хорошим, что-то около четырех тонн. Удача прибавила силы. Помощник тралмастера Иван Иванович Радин едва успевал отдавать приказания. Вахта работала споро, с огоньком. «Наблюдатели» не мешали — ушли спать.

Когда пришло время тянуть трал второй раз, было около трех часов ночи. Наше маленькое судно спокойно покачивалось. Свет огней выхватывал кусочек моря — догоняющие друг друга волны, уходящие вглубь ваера. Первое волнение улеглось. Теперь все работали спокойно, привычно. Трал медленно полз вверх, но что-то уж очень тяжело. Ваера натянулись так, что казалось: вот-вот зазвенят. Второй помощник капитана Юрий Васильевич Коновалов молча смотрел на меня: камень. Да, сомнения не

было — поймали камень. Вытащили мы трал и ахнули: из шести метров, дай бог, уцелело три. Все до верхнего подбора было разорвано.

Я пошел к Яничеву (он спал) сам, пошел посоветоваться, решить. Дело в том, что раньше мы такой трал считали уже окончательно негодным. Как теперь? Яничев долго не хотел просыпаться: что-то бормотал, упрямо тянул на голову одеяло. Но сон слетел сразу, как до сознания дошло, что трал порван. Поежившись на холоде декабрьской ночи, он медленно осматривал порыв. Молчал. Потом так же, молча, пошел за инструментом.

Он работал тогда больше суток, не ложась спать, не уходя греться, забывая поесть. Помогали Радин и матрос Алексей Поздняков. Красив он был в эти часы? Конечно, красив. Трудом своим, упорством, думой рыбака о высоком улове. Красив был тем, что так обыденно, просто раскрывал свою большую хорошую душу...

Что рассказать вам еще о Яничеве? Я считаю, что настоящий рыбак должен не только мечтать о высоком улове, но и делать для этого все возможное. А Яничев — настоящий рыбак, хоть и связал свою судьбу с морем в 1953-м году. Безусловно, здесь немалую роль сыграли его первые учителя. Еще на «Гаге» первым наставником Юрия стал тралмастер Михаил Дмитриевич Токарев. Не зря наградила его родина орденом Ленина — умел старик вложить в молодую душу любовь к делу, серьезность, заботу. А потом был Петр Сергеевич Дубиков, сейчас он на «Беркуте». Не таились старые мастера. Сторицей заплатил им за это Юрий: стал хорошим тралмастером. Он заранее вовремя нарастит, если нужно, доску, сравняет ячеи, выровняет подборы. Вот это и есть делать все возможное, чтобы добиться высокого улова. Но и это, он считает, еще не все. Иначе зачем бы писал о недостатках в газету, зачем бы воевал с сетепошивщиками. Жаль только, что не в каждом горит этот огонек заботы, иначе не отмахнулись бы от него укором: «И чего ты, Яничев, все ноешь», а задумались бы.

А ведь он не ноет, он дело говорит...

В. Бородовский, капитан траулера «Рыбак»

Камчатская правда, 8 января 1961 г., № 7

Береги честь моряка! Уважай морские традиции!

Для бесперебойной и планомерной работы судового экипажа уставом службы и правилами внутреннего распорядка предусмотрены все случаи, известные из истории мореплавания, с которыми может встретиться судно и его экипаж в плавании. Устав службы закрепляет также морские традиции, которые из поколения в поколение передавались моряками разных эпох.

К сожалению, на многих судах тралового флота эти замечательные традиции, имеющие в наши дни большое воспитательное значение, некоторые нерадивые и недалекие моряки перестали уважать. Разве можно согласиться с таким мнением, когда считают излишним «бить склянку». И лишь только потому, что, дескать, на судах теперь повсеместно и у каждого

на руках имеются часы. Однако такие моряки не разумеют одного: эти часы, как бы они хороши не были, показывают разное время и не могут отметить точно, согласованно один и тот же момент какого-либо действия или случая на корабле. А ведь в вопросах внутреннего распорядка, обеспечения нормальной работы на судне, особенно в борьбе за живучесть корабля, невозможно обойтись без согласованных и одновременных действий группы моряков, подчас и всего экипажа. Такие действия заранее предусмотрены судовыми расписаниями и осуществляются всеми немедленно по одному условному сигналу, а не по часам каждого моряка, показывающим притом разное время.

Сигнал судового времени, производимый ударами в судовой колокол (рынду), по крайней мере, ежечасно, от одного до четырех двойных ударов в течение каждой четырехчасовой вахты, начиная с ноля и до двадцати четырех часов, обеспечивает одновременную смену судовых вахт, начало и конец рабочего дня, своевременный прием пищи и т. д. Наконец, сигнал показывает, что служба на судне проходит нормально, и что все в порядке.

Если окажется, что очередного сигнала времени «склянки» не было, то это должно насторожить моряков судна и прежде всего вахтенного помощника. Может причиной этого оказаться какое-то несчастье с вахтенным матросом, и он не смог вовремя «отбить склянку», или матрос тяжело заболел, упал на палубу или за борт и т. п. Хуже, когда матрос отлучился на долгое время с вахты или, как это имеет место у нас на некоторых судах, напился, заснул. В такое время судно остается без надзора и находится в опасности, и в случае пожара или другого чрезвычайного обстоятельства вовремя некому обнаружить и предотвратить бедствие. Так было, например, на СРТ «Рыбинск», когда вахтенный матрос Попадюк укрылся в рулевой рубке и не заметил возникшего пожара до тех пор, пока не был вызван дежурным портнадзирателем т. Огаем, обнаружившим пожар с берега. Пожар вывел судно из строя на длительный срок. Если бы на «Рыбинске» соблюдались требования устава службы, и вахтенный матрос «бил склянку», он своевременно обнаружил бы пожар в ликвидировал его еще в зачатке.

Таким образом, «склянка» на корабле — не просто «колокольный звон» для услады слуха, а непременное условие благополучия во всех отношениях — для судна и людей. Для других целей, ради забавы, никто из наших предшественников на море ее не придумывал. Надо восстановить эту морскую традицию на судах нашего флота, уважать и строго соблюдать ее.

В. Зеньков, начальник морской инспекции УТРФ

За высокие уловы, 24 января 1961 г., № 7

Ветеран траулера

Когда я попросил капитана траулера «Красное знамя» Геннадия Яковлевича Влазнева рассказать о лучших членах экипажа, первой он назвал фамилию Варсегова: «Он — ветеран траулера, хороший специалист, чуткий товарищ. Обязательно напишите о нем в газету», — посоветовал капитан.

Вечером в кают-компании состоялось собрание партийно-комсомольской группы. Его открыл секретарь коммунист Варсегов. На обсуждение коммунистов и комсомольцев был вынесен вопрос о грубом нарушении правил работы на лебедке помощником тралмастера Василием Савченко.

А случилось вот что. Вахта, руководимая Савченко, производила выгрузку рыбы с траулера на рефрижератор. На лебедке стоял сам Савченко. Он выбирал стальную сетку, загруженную рыбой, из трюма траулера. На рефрижераторе еще не подготовились к приему очередной сетки. Чтобы не держать сетку на весу, Василий Савченко поставил ее на палубу. Стальной трос сетки зацепился за выступ фальшборта. Этого не заметил лебедчик. И когда с рефрижератора дали команду, Савченко быстро включил лебедку и с огромной силой дернул вверх сетку. От сильного рывка чуть не свалилась кормовая мачта. Если бы это случилось, были бы выведены из строя радиостанция, навигационные приборы, не исключена возможность человеческих жертв.

Анатолий Варсегов первым дал суровую, справедливую оценку поступку помощника тралмастера. Секретаря поддержали другие участники собрания. Выступавшие говорили и об иных нарушениях, допускаемых во время работы. Собрание вылилось в большой деловой разговор об охране труда и о соблюдении правил техники безопасности на корабле.

Непримиримость к нарушениям трудовой дисциплины — характерная черта молодого секретаря партийно-комсомольской группы. Коммунисты и комсомольцы траулера «Красное знамя» не ошиблись, избрав Анатолия Варсегова вожаком. Он оправдывает их доверие, служит примером во всем, умело направляет волю экипажа на достижение высоких производственных показателей.

Крупная океанская зыбь сильно качает траулер. Но он полным ходом идет в район стоянки рефрижераторов — рыбаки спешат на сдачу очередного улова. Мы сидим с Анатолием Варсеговым в кают-компании. Несловоохотлив собеседник. Пройдут годы, быть может тогда и будет что рассказать коммунисту Варсегову. А сейчас... Его биография только началась. Анатолию двадцать пять лет. Как и тысячи советских юношей, он учился в школе, потом работал, служил в армии, после демобилизации — опять любимая работа. Это общее. А остальное в биографии — чисто варсеговское.

Весной 1954 г. Анатолий Варсегов был принят на траулер «Полярник» учеником моториста. Через пять месяцев с удостоверением моториста он пришел на траулер «Красное знамя». С этого времени и начался трудовой стаж Анатолия на этом судне. Отсюда он ушел служить в Советскую Армию.

После службы пошел в отдел кадров тралфлота. На вопрос инспектора, не задумываясь, ответил: «Направьте на “Красное знамя”. Я на нем раньше работал». Просьбу демобилизованного воина удовлетворили. Любознательный юноша полностью отдался любимому делу. В сентябре 1959 г. его назначают третьим механиком траулера. К своим обязанностям

он относится добросовестно, быстро и четко выполняет любое распоряжение старшего механика.

Надолго сохранится в памяти теплая встреча, устроенная руководителями управления и горожанами в апреле 1960 г. экипажу «Красного знамени», возвратившемуся с большой производственной победой, — выполнением годового плана. Вручение экипажу переходящего Красного знамени обкома партии и облисполкома, диплома коллектива коммунистического труда, живые цветы, приветствия, поздравления, пожелания. Нет, такое не забывается! В строю отважного экипажа выделялся высокий, крепкий, светловолосый юноша. На лице — радостная улыбка. Да и как было не радоваться Анатолию: в успехе коллектива корабля — большая доля его труда. В мае прошлого года партийный комитет флота принимал Варсегова кандидатом в члены КПСС. Молодой моряк, став в ряды коммунистов, на деле оправдывает высокое звание.

В новом году работать еще лучше — под таким девизом трудятся сейчас отважные рыбаки «Красного знамени». Включившись в предсъездовское соревнование, они решили выполнить годовой план добычи рыбы ко дню открытия XXII съезда КПСС. Обязательство будет выполнено — так решили и так сделают рыбаки «Красного знамени», направляемые опытным капитаном Геннадием Влазневым и секретарем партийно-комсомольской группы Анатолием Варсеговым.

А. Пархачев

За высокие уловы, 11 февраля 1961 г., № 12

Приказ по УТРФ № 394 от 8 апреля 1961 г. «О состоянии и мерах укрепления трудовой дисциплины среди плавсостава, рабочих и служащих береговых предприятий»

...Приказываю:

1. Капитанам судов, старшим механикам, руководителям предприятий и цехов, начальникам служб и отделов считать основной задачей воспитание и организацию коллектива на выполнение государственных планов и взятых социалистических обязательств в честь XXIII съезда КПСС — добыть в 1961 г. один миллион центнеров рыбы.

2. Капитанам судов, руководителям предприятий, цехов, начальникам служб и отделов, всему командному, рядовому плавсоставу, рабочим, служащим, инженерно-техническим работникам строго выполнять дисциплинарный устав флота рыбной промышленности, укреплять трудовую дисциплину среди членов экипажей судов, коллективов цехов, для чего:

а) организовать постоянное изучение устава флота рыбной промышленности и потребовать от всех работающих на судах и в цехах его выполнения, б) каждый случай нарушения устава флота и трудовой дисциплины обсуждать на судовых и цеховых собраниях, виновных строго наказывать.

3. Капитанам судов, руководителям предприятий и цехов улучшить воспитательную работу с личным составом судов, рабочими и служащими

цехов, воспитывать членов экипажа судов на славных традициях русского и советского флота, лучших рыбаков-моряков страны:

а) в целях воспитательной работы: не реже двух раз в месяц проводить лекции, доклады на политические международные, научные и естественно-технические темы для личного состава судов, цехов, б) не реже чем два раза в неделю проводить силами комсостава беседы с личным составом, коллективные читки газет, журналов на различные производственные, научные и другие темы, проводить обмен опытом работы, в) шире оповещать в стенных газетах критические заметки, рисунки о нарушениях трудовой дисциплины, ставить им в пример лучших производственников, г) практиковать проведение собраний личного состава судов, цехов, на которых заслушивать отдельных членов команд об их жизни, поведении, учебе, работе, д) организовывать проведение с личным составом и в цехах с рабочими коллективное обсуждение просмотренных кинофильмов и прочитанных книг, воспитывать моряков и рабочих на образах героев, е) во время стоянки судов в порту чаще организовывать культпоходы личного состава в музеи, театры, кино, устраивать экскурсии по историческим памятникам города, делать выезды за город на отдых в выходные дни под руководством комсостава, ж) шире развернуть спортивно-массовую физкультурную работу. Организовать спортивные секции, кружки, проводить между цехами спортивные, шашечно-шахматные и другие турниры.

4. Капитанам судов, руководителям предприятий, цехов улучшить табельный учет. В табелях отмечать ежедневно фактически отработанное время. Не допускать оформления отгулами прогулов или со следующей отработкой. Отделу кадров и бухгалтерии систематически проверять правильность ведения табельного учета.

5. Капитанам судов устранить отмеченные недостатки в несении вахтенной службы на стояночных судах в порту, в экспедициях. Требовать строгого соблюдения устава службы на судах флота, не допускать на суда посторонних лиц. Не допускать проявлений среди личного состава пьянки и аморального поведения, каждое нарушение обсуждать и виновных строго наказывать.

6. Капитанам флота, руководителям предприятий, цехов, отделов улучшить учебу с личным составом судов, рабочими и служащими. Особое внимание обратить на повышение общего образования, организовать заочное обучение личного состава в Петропавловской средней заочной школе, добиться, чтобы каждый член экипажа обучался и заочно завершил среднее или семилетнее образование, а также заочное обучение в высших и среднетехнических учебных заведениях. Систематически проводить занятия с личным составом судов, рабочими цехов по повышению их квалификации и по конкретной экономике.

7. Капитанам судов по возвращении из рейса докладывать письменно (рейсовое донесение) мне или моим заместителям о проведенном рейсе. На каждого члена экипажа давать в отдел кадров письменные характеристики.

8. Потребовать от работников управления, закрепленных за рыбопромысловыми судами, ответственность за состояние массово-политической работы и трудовой дисциплины, особенно во время стоянки судов в порту.

9. Отделу кадров чаще заслушивать отчеты капитанов, начальников цехов о состоянии трудовой дисциплины и принимать к злостным нарушителям трудовой дисциплины строгие меры, вплоть до увольнения.

Организовать при отделе кадров сатирическую газету, в которой широко оповещать о нарушителях трудовой дисциплины в форме карикатур, фотографий, статей. Периодически оповещать о нарушителях трудовой дисциплины в многотиражной газете «За высокие уловы», создавать вокруг них общественное мнение...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 118, л. 31—35

Приказ по УТРФ № 412 от 17 апреля 1961 г. «О мерах по улучшению кинообслуживания судоэкипажей промысловых и транспортных судов»

За последнее время на промысловых и транспортных судах флота имеют место случаи безобразного отношения со стороны некоторых судоэкипажей к сбережению и правильной эксплуатации киноаппаратуры и фильмофонда. За киноаппаратурой нет ответственных лиц, фильмы демонстрируются кем попало, неподготовленными лицами. В результате производится частая порча фильмов, вырезаются из них лучшие сюжеты и монтируются «попурри», аппаратура ломается, выводится из строя. Допускается грубейшее нарушение правил проката кинофильмов, выражающееся в обмене фильмами с другими судами без ведома кинопроката, в результате фильмы теряются, и на отдельных судах скапливается до десятка фильмов, которые экипажи считают «своими».

Так, например, на СРТ «Ильичевск» таких фильмов накопилось 8 шт., ТХС «Меркурий» — 5 шт., СРТ «Кумроч» — 3 шт. и на многих других, в связи с этим фильмы на многих судах просматриваются бесплатно...

Приказываю: 1. Возложить ответственность за правильное использование и сохранность кинофильмов, получаемых в прокате, на капитанов судов флота УТРФ. Судовые киномеханики являются подотчетными лицами перед капитанами судов и выдают им подписку о сохранности кинофильмов, киноаппаратуры. 2. Запретить передачу кинофильмов с судна на судно без разрешения базового комитета и кинопроката. При наличии разрешения передачу кинофильмов производить по доверенности, выданной капитаном судна, получающего кинофильмы, с обязательным оформлением передачи накладной или распиской. 3. Сбор и сдачу выручки за демонстрацию кинофильмов по нормам, установленным кинопрокатом, возложить на третьих помощников капитанов судов УТРФ. В случае непосредственного получения фильмов от кинопроката собранные суммы сдаются базовому комитету при выдаче справки на право получения фильмов. В случае получения фильмов от других судов собранные средства

обязательно приходуются по судовой кассе с одновременным сообщением об этом бухгалтерии УТРФ и базовому комитету для производства расчетов.

4. Демонстрацию фильмов на судах производить только лицам, назначенным приказами по судам и имеющим квалификационное удостоверение демонстрантов, в часы, утвержденные капитаном...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 118, л. 64—65

Приказ по КРП № 131 от 22 апреля 1961 г.

...Дисциплина на флоте остается еще низкой. Так, например, на СРТ «Коршун», ввиду отсутствия на палубе вахтенного матроса, 8 ноября 1960 г. в каюту повара Негрозовой проник посторонний и нанес ей тяжелые телесные повреждения.

14 марта 1961 г. на СРТ «Синарск» (капитан Куклин) вахтенный второй помощник капитана Ушаков, вахтенный матрос Свиридовский были в нетрезвом состоянии. Жилые помещения, камбуз — в антисанитарном состоянии.

23 марта 1961 г. теплоход «Шелихов» (капитан Гордиенко), вахтенный помощник капитана Афанасьев, вахтенный матрос Симоненко были в нетрезвом состоянии. На судне находились два посторонних лица, также в нетрезвом состоянии, которые учинили драку. Для наведения порядка были вызваны сотрудники милиции.

16 марта 1961 г. СРТ «Кекурный» (капитан Толмасов), отход в море был задержан по причине отсутствия на борту старшего механика Сажина, нетрезвости второго помощника капитана Бобровского и начальника радиостанции Козлова. Простой составил 6 часов 30 минут.

Всего за первый квартал текущего года в УТРФ было 72 таких случая нарушения трудовой дисциплины. Портнадзором за это время был задержан выход в море 27 судов, вызвавший простой 501 судочас...

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 178, л. 14

Приказ по УТРФ № 471 от 27 апреля 1961 г.

Товарищи! Народы Советского Союза и трудящиеся всего мира торжественно отмечают праздник 1 Мая — день братства рабочих всех стран. Идя навстречу XXII съезду КПСС, моряки-рыбаки, рабочие и служащие, инженеры и техники Управления тралового и рефрижераторного флота вместе со всеми трудящимися Советского Союза встречают праздник 1 Мая трудовыми успехами, выполнением пятимесячного плана по добыче рыбы, а СРТ «Кавран», «Ястреб», «Крутогорово» — выполнением годовых планов. Хорошо работали коллективы порта, судоремонтного завода «Фреза», базы Океанской.

Приказываю:

Занести на Доску почета:

Беляева Анатолия Ивановича, капитана СРТ «Камбальный».
Руднева Юрия Дмитриевича, капитана СРТ «Ключевской».
Смолькина Александра Васильевича, капитана СРТ «Каменный».
Сотникова Николая Владимировича, капитана СРТ «Култушный».
Журбу Григория Игнатьевича, капитана СРТ «40 лет ВЛКСМ».
Щербакова Бориса Александровича, капитана СРТ «Ильичевск».
Гаврилова Анатолия Григорьевича, капитана СРТ «Кавача».
Лесникова Алексея Васильевича, капитана СРТ «Кавран».
Мердова Анатолия Федоровича, капитана СРТ «Крузенштерн».
Юревича Леонида Калистратовича, тралмастера СРТ «Полярник».
Фомина Алексея Степановича, тралмастера СРТ «Камчатка».
Замятина Николая Афанасьевича, капитана СРТ «Полярник».
Рохлецова Иосифа Никандровича, тралмастера СРТ «Кострома».
Рафайловича Александра Марковича, капитана СРТ «Ястреб».
Науменко Александра Лукича, старшего механика СРЗ «Фреза».

Занести в Книгу почета:

Загорского Геннадия Ивановича, капитана СРТ «Беркут».
Сапожникова Михаила Карповича, капитана СРТ «Рыбновск».
Баклага Илью Иосифовича, капитана парохода «Анатолий Серов».
Коломейца Александра Дмитриевича, капитана плавбазы «Эскимос».
Гаврилова Анатолия Александровича, капитана СРТ «Кавача».
Бурукина Александра Кирилловича, начальника радиостанции спасательного судна «Стерегущий».

Наградить ценным подарком:

Титова Валентина Александровича, тралмастера СРТ «Альбатрос».
Коновальчука Павла Кирилловича, второго механика СРТ «Рыбинск».
Лабута Валентина Петровича, старшего механика плавбазы «Орочон».
Соловьева Виктора Ивановича, старшего механика СРТ «Култушный».
Рохлецова Иосифа Никандровича, тралмастера СРТ «Кострома».
Килина Александра Петровича, тралмастера СРТ «Кунжик».
Барабашова Михаила Филипповича, тралмастера СРТ «Кротон».
Гейхмана Давида Зусовича, тралмастера СРТ «Каменный».
Малыгина Юрия Кузьмича, тралмастера СРТ «Ястреб».
Негребова Андрея Яковлевича, боцмана плавбазы «Ламут».
Шушкину Анастасию Герасимовну, уборщицу плавбазы «Орочон».
Лисакова Михаила Ивановича, тралмастера СРТ «Крутогорово».

Наградить почетной грамотой:

Дворанаускаса Альфреда Казно, боцмана СРТ «Кихчик».
Власенко Василия Гордеевича, матроса СРТ «Кроноцкий».
Землянкова Александра Сергеевича, моториста СРТ «Кичига».
Хорошкина Анатолия Гавриловича, радиста СРТ «Кичига».
Шкирева Анатолия Алексеевича, матроса плавбазы «Эскимос».
Бегулова Виктора Борисовича, капитана СРТ «Альбатрос».
Калько Ивана Егоровича, помощника заведующего складом.

Зверкова Сергея Ильича, инженера отдела эксплуатации.

Вигурского Владимира Петровича, старшего механика плавучей базы «Щорс».

Стежкина Виктора Павловича, помощника тралмастера СРТ «Камчатка».

Градова Александра Семеновича, рыбмастера СРТ «Каменный».

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 118, л. 130—132

Рубежи «Раздола»

Экипаж траулера «Раздол» одержал большую трудовую победу. Он досрочно завершил план третьего года семилетки. С первых дней нового года команда судна боролась за этот успех. Счет был открыт 1 января. В этот день команда с нетерпением ждала результата первого траления. Каким будет первый улов нового года? И вот трал за бортом.

— Ход! — волнуясь, командует траловый мастер В. Кривоносов. Судно делает циркуляцию.

Проходит несколько минут, и куток с добрыми двумя тоннами камбалы поднят. Отдан гайтан, и рыба живым потоком льется в трюм.

— Вот и открыли счет третьего года семилетки, — радостно говорит капитан судна Анатолий Степанович Нестеров.

А через три с половиной месяца, 16 мая 1961 г., экипаж рапортовал о трудовой победе. Годовой план добычи рыбы был выполнен. Вместо 13 000 «Раздол» добыл 14 144 ц камбалы. Сейчас на счету экипажа траулера — 15 071 ц.

— Победа одержана усилиями всего коллектива, — рассказывает комсорг судна второй механик Александр Тимбал. — С начала года сортность сдаваемой нами рыбы была ниже плановой. Это волновало команду. На судовом собрании мы нашли причины этого. Приняли и конкретные меры, решили лед дробить мельче, лучше пересыпать им рыбу. Стали брать как можно больше льда, увеличили количество людей на сортировке и при сдаче. Большое внимание экипаж уделял обработке трала. Как правило, мы заполняли трюмы за двенадцать часов. В этом большая заслуга тралового мастера В. Кривоносова, боцмана Г. Прилипко, штурманов В. Голубева и Ф. Фузеева. Хорошо работала и машинная команда под руководством старшего механика т. Тютнева. Все неполадки в работе механизмов устранялись вовремя. Ни одного простоя не было по вине машинной команды.

Сейчас экипаж пересмотрел свои возможности. Принято новое повышенное обязательство в честь XXII съезда КПСС. Решено в третьем году семилетки выловить 20 000 ц рыбы.

— Обязательство ответственное, но оно по плечу нашему экипажу, — говорит капитан Анатолий Степанович Нестеров.

А. Горбатюк

Камчатская правда, 18 июня 1961 г., № 143

Подъем трала на СРТ «Култушный», март 1961 г.
Фото Ю. Туманова

На СРТ «Серпухов», 1 мая 1961 г. Фото А. Богданова
(из фондов ГАКК)

Экипаж СРТ «Кротон», руководимый Героем Социалистического Труда А. А. Кузнецовым, на добыче сельди, 29 марта 1962 г.

На промысле в дальнем районе, 20 мая 1961 г.
(из фондов ГАКК)

Приказ по УТРФ № 789 от 4 июля 1961 г. «О заполнении водой жилых помещений на СРТ “Кекурный”»

СРТ «Кекурный» под командованием старшего штурмана Л. 27 июня с. г. в 05.30 вышел из ковша Петропавловского рыбного порта для принятия дизтоплива с танкера «Максим Горький» на рейд Авачинской губы с незадраенным иллюминатором. После бункеровки СРТ имел осадку, при которой кормовые нижние иллюминаторы находились выше уровня моря, всего на 10—15 см.

Когда после бункеровки СРТ «Кекурный» подошел к причалу рыбного порта, капитаном М. было дано указание старшему помощнику проверить закрытие иллюминаторов, но и после этого иллюминаторы задраены не были. При выходе судна на девиационный полигон, после полудня, когда в Авачинской губе имелось незначительное волнение, вода захлестывала через открытые иллюминаторы, залив две каюты и коридор до высоты уровня моря.

Приказываю: 1. Старшему штурману СРТ «Кекурный» Л. объявить выговор за нарушение морской практики...

И. о. начальника УТРФ *Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 122, л. 29

Приказ по УТРФ № 799 от 5 июля 1961 г. «О переименовании СРТ “Култушный”»

В ознаменование важнейшего события современности — завоевания космоса гражданином Советского Союза — первым летчиком-космонавтом Юрием Алексеевичем Гагариным, учитывая просьбу экипажа коммунистического труда СРТ «Култушный» и коллектива УТРФ, приказываю:

1. Переименовать СРТ «Култушный», присвоив ему наименование «Юрий Гагарин».

2. Капитану рыбного порта переоформить судовые документы в соответствии с новым названием.

И. о. начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 122, л. 41

Рапортуем сегодня!

Докладываем партии, правительству и всем советским людям! Мы сдержали свое слово! Годовой план выполнен. Стране дано 14 000 ц рыбы. Но мы не успокаиваемся на достигнутых успехах, а идем на штурм новых трудовых высот. Берем новое обязательство: ко дню открытия XXII съезда КПСС — дать сверх плана 5 000 ц.

Наши успехи — этот результат кропотливого, поистине героического труда всех членов экипажа коммунистического труда СРТ «Кичига»: и матросов

Анатолия Убейсобакина, Петра Степанова, Михаила Мынта, и второго механика Альберта Бондарева, и третьего штурмана Владимира Ярушинского, и боцмана Ивана Михалина...

Все, что мы сделали и обязуемся сделать, — не предел наших дерзаний. Еще не весь резерв возможностей, резерв повышения производительности труда исчерпан. На судне до сих пор не установлены такие механизмы, как сететрясная и засольная машины, что бесспорно снижает в значительной мере производительность труда. Очень много ценного промыслового времени суда теряют при сдаче рыбы на плавбазы. Здесь чувствуется неоперативность. Как правило, судно теряет два-три дрейфа, а за три дрейфа мы обычно берем 700—800 ц рыбы.

Если общими усилиями устранить неполадки в нашей работе, то производительность труда значительно повысится, и мы сможем добиться новых трудовых успехов.

Е. Герасимов, старший электрик СРТ «Кичига»

Камчатский комсомолец, 20 августа 1961 г., № 102

Приказ по УТРФ № 970 от 22 августа 1961 г. «О переименовании СРТ "Курима"»

В ознаменование исторического полета в космос, осуществленного в Советском Союзе космонавтом Героем Советского Союза Германом Степановичем Титовым, приказываю: 1. Присвоить имя второго космонавта среднему рыболовному траулеру «Курима» и впредь именовать его «СРТ "Герман Титов"». 2. Обратиться к капитану морского рыбного порта и в инспекцию Морского Регистра с просьбой о переоформлении судовых документов.

Основание: просьба экипажа коммунистического труда СРТ «Курима» и приказ по ГДВРП № 319 от 10 августа 1961 г.

И. о. начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 124, л. 124

Приказ по КРП № 313 от 23 августа 1961 г. «О присвоении СРТ "Курима" УТРФ названия "Герман Титов"»

Объявляю для сведения, что по просьбе экипажа коммунистического труда СРТ «Курима» УТРФ, парткома и базового комитета плавсостава, приказом ГДВРП № 319 от 10 августа 1961 г. в честь величайшего исторического события — второго полета в космос человека, которым является гражданин СССР Герман Степанович Титов, СРТ «Курима» переименован в СРТ «Герман Титов». Приказываю: и. о. начальника УТРФ т. Демидову П. А. соответственно переоформить правовые и технические документы судна в инспекции Морского Регистра СССР и в порту приписки.

Заместитель начальника КРП *М. Старшинов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 179, л. 210

Приказ по УТРФ № 1019 от 7 сентября 1961 г. «О присуждении премии СРТ “Юрий Гагарин”»

В целях развертывания широкого предсъездовского соревновании за досрочное выполнение задания по добыче сельди в третьем квартале при соблюдении базовой сортности, управление флота, партийный, базовый комитеты установили 13 денежных премий для вознаграждения передовых коллективов промысловых судов. 4 сентября с. г. СРТ «Юрий Гагарин» последней сдачей завершил выполнение экспедиционного задания. При задании 5 660 ц добыто и сдано 5 680 ц сельди, в том числе первым сортом 92,4 % при плановой сортности 80 %.

На основании вышеизложенного приказываю: СРТ «Юрий Гагарин» выплатить премию в размере 500 руб. за счет фонда предприятия на основе решения руководства УТРФ, партийного и базового комитетов.

Заместитель начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 125, л. 33

Приказ по УТРФ № 135 от 14 октября 1961 г. «О наказании виновных за подделку документов на получение дипломов»

За последнее время наблюдаются случаи предоставления в дипломную группу ПМРП фиктивных документов на получение дипломов отдельными работниками УТРФ. Так, третий помощник капитана СРТ «Сокол» Ч., окончивший Петропавловское мореходное училище в 1959 г. по специальности ШДП, представил поддельную выписку из приказа и справку о плавании. Поддельная выписка заверена вторым помощником капитана СРТ «Сокол» А. Третий механик СРТ «Механик Лесовой» Ш., окончивший Вилковскую мореходную школу в 1959 г. по специальности судомеханика, представил в дипломную группу рыбпорта поддельную справку о плавании на одиннадцать месяцев семнадцать дней, тогда как фактическое плавание составляло всего восемь дней. Второй помощник капитана СРТ «Крильон» М., окончивший Петропавловское мореходное училище в 1959 г. по специальности ШДП, представил в рыбпорт фиктивную справку о плавании на теплоходе «Корсаков» в течение трех месяцев двадцати дней, в справке был сведен прежний текст и написан новый. Третий помощник капитана СРТ «Портовик» В., окончивший Петропавловское мореходное училище в 1959 г., представил в дипломную группу рыбпорта поддельную справку о плавании на РТ «Буревестник» в течение семи месяцев восемнадцати дней, в справке был сведен прежний текст и написан новый.

Решением дипломной комиссии ПМРП от 30.IX.61 за представление фиктивных справок... при получении дипломов ШМП необходимо представить дополнительный плавценз в количестве двенадцати месяцев каждому, помимо плавценза, предусмотренного Кодексом торгового мореплавания.

Указанные выше случая подделки документов на получение дипломов ложатся черным пятном на плавсостав нашего управления и заслуживают

более высокой кары, вплоть до отдачи под суд... Впредь за подобные случаи привлекать к судебной ответственности. АХО довести приказ до сведения всего личного состава флота.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 126, л. 36—37

Приказ по УТРФ № 1174 от 25 октября 1961 г. «О повышении общеобразовательного уровня личным составом флота»

В соответствии с постановлением бюро Петропавловского горкома КПСС и городского Совета депутатов трудящихся о мероприятиях по улучшению работы школ рабочей молодежи и заочной школы моряков, приказываю:

1. Начальникам отделов управления и капитанам судов предприятий флота в десятидневный срок разобраться с каждым рабочим и служащим, не имеющим семилетнего образования, охватить их учебой и не допускать отсева учащихся в течение учебного года. На СРЗ «Фреза», в рыбном порту и на базе Океанской иметь трехлетний план по охвату работающих, и особенно молодежи, учебой.

2. Внести добавления в условия социалистического соревнования о том, что при подведении итогов соревнования между предприятиями, а также внутри предприятия между цехами, бригадами и т. д. учитывались результаты учебы рабочих, не имеющих среднего образования.

3. Руководителям предприятий считать необходимым, чтобы при присвоении рабочим очередного квалифицированного разряда учитывалось успешное обучение в школе.

4. Капитанам судов, директору СРЗ «Фреза» т. Скиндеру, начальнику рыбпорта т. Фризоватому, директору базы Океанской т. Петрову до 15 ноября 1961 г. совместно с общественными организациями создать комиссии содействия школе рабочей молодежи и заочной общеобразовательной школе моряков, куда включить представителей администрации, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций. Состав комиссии утвердить на соответствующих собраниях, где также заслушивать отчеты комиссий содействия школе, обсуждать вопросы состояния успеваемости и посещаемости школ рабочей молодежи и заочной школы моряков.

5. Рекомендовать директору СРЗ «Фреза» т. Скиндеру совместно с директором школы рабочей молодежи организовать в сменной школе молодежи повышение квалификации учащихся по специальной программе, в которой предусмотреть: изучение вопросов конкретной экономики производства и научной организации труда; технических дисциплин, приемов и методов труда передовиков производства; специальных курсов повышения квалификации; обучение пользованию технической документацией. Подобрать и выделить для чтения вышеуказанных дисциплин инженерно-технических работников.

6. Капитанам судов совместно с профсоюзными и комсомольскими организациями в десятидневный срок подобрать и утвердить на соответствующих собраниях общественных консультантов и товарищей, имеющих

высшее и среднее образование, по оказанию помощи лицам, занимающимся в заочных учебных заведениях.

7. Отделу кадров (тт. Александрову, Морозову) в ближайшее время подобрать и направить на плавбазы библиотекарей из числа учителей для оказания помощи морякам, обучающимся в заочных учебных заведениях.

8. Капитанам судов и плавбаз совместно с базовым комитетом приобрести необходимую литературу для учащихся заочной школы моряков.

9. Хозяйственным руководителям совместно с партийно-комсомольскими и профсоюзными организациями провести широкую разъяснительную работу по охвату общеобразовательной учебой без отрыва от производства. Создать им нормальные бытовые и производственные условия для учебы.

10. Контроль выполнения настоящего приказа возложить на инженера по подготовке кадров т. Морозова И. Ф.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 126, л. 104—105

Капитан вернулся!

«Экипажу траулера желаю успехов. *Юрий Гагарин*». Фотографию двух капитанов — космического и морского — с автографом космонавта внимательно рассматривает каждый, кто пришел в каюту капитана. Она вдруг оказалась и маленькой, и тесной...

Только на одни сутки прибыл комсомольско-молодежный СРТ коммунистического труда «Юрий Гагарин» в родной порт, и в тот же день к морякам зашел их капитан, делегат XXII съезда КПСС Николай Владимирович Сотников. После дружеских рукопожатий, улыбок моряки собрались в его каюте. По рукам пошли фотографии, привезенные Н. В. Сотниковым со съезда, посыпались десятки вопросов.

— Расскажите, как вы, капитан, встретились с Гагариным?

— С Юрием Алексеевичем я встретился в перерыве между заседаниями съезда. По вашему наказу я доложил ему о наших успехах в работе, передал привет от всей команды судна, а потом мы с ним сфотографировались, и он подарил нам вот этот снимок с автографом. Гагарина я пригласил к нам в гости, но он сейчас очень занят и приехать не сможет.

— А с товарищем Хрущевым вы встречались?

— Да, наша делегация встречалась с Никитой Сергеевичем. Мы беседовали с Хрущевым, фотографировались с ним.

— Как выглядит наш Никита Сергеевич?

— Товарищ Хрущев очень энергичный, бодрый человек. Приветливый... Когда он выступал, то как-то чувствовалось, что это беседа — задушевный разговор партийного руководителя с народом.

Николай Владимирович долго еще рассказывает о съезде, о встречах в Москве. Затем разговор переходит на дела экипажа. Емельян Иванович Цуканов, заменявший капитана, рассказывает Н. В. Сотникову о жизни коллектива, о событиях на судне.

— У нас сейчас на счету 16,5 тыс. ц рыбы. Сейчас снова уходим в море, на лов, и нет, конечно, сомнения, что 18 тыс., которые мы брали по обязательствам, мы возьмем.

— Нам надо уже сейчас вместе с экипажем подумать о 1962-м годе, о своих планах по добыче, по повышению сортности рыбы.

Моряки внимательно слушают капитана, и каждый живет своими мыслями, думами уже в новом году.

А. Калистратов

Камчатский комсомолец, 19 ноября 1961 г., № 139

Служебная записка начальнику КРП В. Н. Каленову, декабрь 1961 г.

Сообщаем [имена] лучших производственников, добившихся самых высоких показателей в работе по УТРФ за 1961 г.:

1. Мердов Анатолий Федорович — капитан СРТ «Крутогорово», выполнивший план добычи рыбы на 156,3 %.

2. Соловьев Виктор Иванович — старший механик СРТ «Юрий Гагарин», выполнивший план добычи рыбы на 158,7 %.

3. Шикитов Дмитрий Яковлевич — траловый мастер, последователь В. Гагановой. В марте 1961 г. перешел с передового СРТ «Юрий Гагарин» на отстающий СРТ «Кивак». До перехода за последние два месяца зарплата составляла 631 руб., после перехода за два месяца зарплата составила 541 руб.

Начальник УТРФ *П. Анода*.
Заместитель секретаря парткома *И. Колосов*.
Председатель базкома *Н. Журавлев*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 5, д. 22, л. 101

Приказ по УТРФ № 1389 от 8 декабря 1961 г. «О поведении временно исполняющего обязанности капитана СРТ “Кратер” Ш. и наложении на него взыскания»

Ш. был в июле месяце 1961 г. временно назначен капитаном на СРТ «Кратер», однако на протяжении всей работы, прикрываясь хорошими промысловыми показателями, которых достиг экипаж в период дрифтерного и тралового лова сельди в Олюторском районе, вел себя крайне дезорганизованно. Имел в августе-сентябре с. г. случай самовольного захода в бухту Лаврова, на что потерял около трех суток промыслового времени для организации пьянки. Ш. было указано на неправильное его поведение и сделано предупреждение, что при повторении подобного случая он будет снят с должности капитана.

Однако Ш. продолжал заниматься на судне злоупотреблением спиртных напитков, используя свое положение капитана. Его каюта превратилась в распивочную всего личного состава. По требованию второго помощника капитана т. Валового в сентябре было созвано на судне совещание комсостава в присутствии представителей руководства экспедиции

и управления. В момент собрания весь комсостав вместе с капитаном Ш. был в нетрезвом состоянии, в результате чего совещание было сорвано.

Учитывая, что подобные действия капитана Ш. могут привести к тяжелым последствиям, было принято решение снять его с должности временно исполняющего обязанности капитана и использовать в должности старшего помощника капитана. Однако т. Ш. не сделал для себя должных выводов. Работая старшим помощником капитана ТХС «Мильково», с 25 по 27 ноября 1961 г. пьянствовал и совершал прогулы, а 25 ноября напился до степени сильного опьянения, бросил вахту и ушел на берег.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. Ш. за систематическое злоупотребление алкогольными напитками и прогулы перевести матросом сроком на один год на основании решения базкомфлота. 2. Ходатайствовать перед морской инспекцией о лишении Ш. диплома сроком на один год.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 129, л. 57

Приказ по КРП № 461 от 13 декабря 1961 г. «О передаче БМРТ “Браслав” на баланс УТРФ»

1. Построенный в г. Николаеве для Приморрыбпрома и переданный КРП на основании приказа ГВДРП № 308 от 29 июля 1961 г. БМРТ «Браслав», строительный № 841, передать на баланс УТРФ со дня его прибытия в порт Петропавловск-Камчатский и оформления приемки от перегонной команды.

2. Создать комиссию по приемке БМРТ «Браслав» при УТРФ под председательством главного инженера т. Гафина Д. Д.

3. Принять участие в работе комиссии по приемке БМРТ главному инженеру отдела флота КРП т. Молчанову Г. П. и главному капитану флота т. Баглай А. Н.

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 180, л. 262

Приказ по УТРФ № 1456 от 26 декабря 1961 г. «О приеме на баланс УТРФ БМРТ “Браслав”»

1. БМРТ «Браслав», прибывший в порт Петропавловск-Камчатский с места постройки и принятый от перегонной команды 12 декабря с. г., принять на баланс УТРФ с 23 сентября 1961 г.

2. Основные данные судна: длина 84,7 м, ширина 14 м, высота борта 10 м, водоизмещение 3 650 т, грузоподъемность 1 225 т, год постройки — 1961. Место постройки — г. Николаев, завод им. Носенко. Главный двигатель 8ДР 43/61, 2 000 л. с. Рефустановка — 240 000 ккал/час.

3. Считать время с 13 по 22 декабря — 10 судосуток — выведенным из эксплуатации и на подготовку судна к переоборудованию и приему запасов.

4. С 23 декабря считать судно на производстве работ по переоборудованию, производимому силами судоремонтных мастерских № 2.

5. Срок окончания работ по переоборудованию механико-судовой службе установить дополнительно.

6. Экипажу судна с момента вывода из эксплуатации — 13 декабря 1961 г. выплачивать 70 % должностных окладов.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 129, л. 145—146

Характеристика на капитана СРТ «Юрий Гагарин» т. Сотникова Николая Владимировича, 1961 г.

Сотников Николай Владимирович, 1931 г. р., уроженец г. Магнитогорска Челябинской области, русский, из служащих, член КПСС, образование среднетехническое — окончил Петропавловск-Камчатское мореходное училище в 1954 г. на звание штурмана дальнего плавания.

В УТРФ работает с 1954 г. Трудовую деятельность начал с младшего помощника капитана и вырос до капитана СРТ. За время работы в УТРФ т. Сотников Н. В. показал себя как один из лучших капитанов-промысловиков. Промысловое дело знает хорошо. В 1959 г. за достигнутые на промысле успехи под руководством т. Сотникова Н. В. СРТ «Култушный» было присвоено звание — экипаж коммунистического труда. В 1960 г., являясь участником слета ударников коммунистического труда в г. Москве, т. Сотников Н. В. был награжден медалью «За трудовое отличие». Как капитан оказывает большую практическую помощь молодым специалистам, является хорошим воспитателем подчиненных, результатом чего является бессменная работа экипажа на протяжении трех лет.

В текущем 1961 г. одним из первых СРТ «Юрий Гагарин» под руководством т. Сотникова Н. В. выполнил годовой план и принятые соцобязательства в честь XXII съезда КПСС. Областная партийная организация избрала Сотникова Н. В. делегатом на XXII съезд КПСС.

Начальник УТРФ *П. Анода.*

Секретарь парткома *Д. Качин.*

Председатель базкома *К. Просвиркин*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 22, л. 104

Характеристика на капитана СРТ «Николай Вилков» т. Алешкина Павла Егоровича, 1961 г.

Алешкин Павел Егорович родился в 1913 г. в с. Чулпан Астраханской области Икрянского района в семье рыбака, русский, образование четыре класса, член КПСС с 1956 г. Трудовую деятельность начал в 1928 г. в должности рядового рыбака, в 1929 г. вступает в члены рыболовецкого колхоза «Красный Чулпан».

В 1931 г. т. Алешкин П. Е. по трудовому договору выехал на Дальний Восток — работать рыбаком в Морлове. С 1938 г. был переведен на работу

в Дальгосрыбтрест, здесь он вырос от матроса-рыбака до тралового мастера, после чего направляется для работы в рыбную промышленность Камчатки, в траловый флот.

Т. Алешкин П. Е. работает вначале боцманом, затем тралмастером. В 1945 г. он за свою безупречную работу направляется на учебу в Петропавловский рыбный техникум на курсы судоводителей до 200 регистровых тонн. Успешно окончив в 1945 г. курсы и получив звание судоводителя маломерных судов, т. Алешкин П. Е. продолжил работу на промысловых судах тралового флота в командных должностях: помощника капитана траулеров и капитаном на дрифтерах и сейнерах.

В 1950 г. он как один из лучших промысловиков направляется в учебно-курсовой комбинат для повышения своей квалификации. В 1951 г. сдает государственные экзамены и получает звание штурмана малого плавания. По окончании учебы командует траулерами. В 1952 г. под его руководством СРТ «Капитан Закхеев» занимает первое место среди промысловых судов, выполнив план добычи рыбы на 125,5 %.

В 1953 г. т. Алешкин назначается капитаном СРТ «Полярник», выступает вместе с экипажем инициатором соревнования среди траулеров Главкамчатрыбпрома за добычу рыбы в один год — два годовых плана. Слова не расходятся с делом — 5 марта 1953 г. экипаж выполняет годовой план добычи рыбы. 18 декабря этого же года заканчивает выполнение второго годового плана и добывает сверх этого еще 1 721 ц рыбы в счет улова 1955 г. Таким образом, план 1953 г. этим судоэкипажем был выполнен на 215,2 %.

Т. Алешкин П. Е. в траловом флоте работает двадцать четвертый год, зарекомендовав себя мастером высоких уловов, знающим до деталей технику активного рыболовства и районы промысла. Бывший рыбак-матрос, ныне капитан корабля, обладает прекрасными организаторскими способностями, пользуется большим авторитетом и уважением своего коллектива. Он всегда советуется, терпеливо объясняет экипажу стоящие задачи, помогает. Вместе с этим требует и контролирует выполнение своих распоряжений. Здесь коллектив живет единой целью, мыслью, задачей, все спаяны, дружны и в труде куют победу за победой.

Т. Алешкин постоянно делится своим опытом, передает его своим товарищам по работе. Он со своим экипажем впервые освоил добычу сельди в Охотском море и выполнил план экспедиции 1953 г. на 144,2 %. Коллектив этого судна успешно справился с планом экспедиционного лова 1954 г., годовой план выполнил на 148 %, в 1956 г. — на 124,5 %.

Экипаж СРТ «Николай Вилков» под руководством т. Алешкина выполнил годовой план 1959 г. по добыче рыбы на 105,2 %. В 1953 г. указом Президиума Верховного Совета СССР за безупречную долголетнюю работу в рыбной промышленности награжден орденом Ленина, а в 1957 г. за безупречную работу на флоте т. Алешкину присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Таков славный путь т. Алешкина, выросшего от рядового рыбака до капитана траулера. В 1961 г. СРТ «Николай Вилков» под руководством П. Е. Алешкина уже завершил выполнение принятых обязательств в честь XXII съезда КПСС.

Начальник УТРФ *П. Анода.*
Секретарь парткома *Д. Качин.*
Председатель базкома *К. Просвиркин*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 22, л. 105—106

Молодец, Владимир!

Владимир «заболел» морем по-настоящему после того, как вернулся домой старший брат Алексей. Брат прослужил на Черноморском флоте семь лет и, приехав, много рассказывал совхозным мальчишкам о морской жизни. Музыкой звучали для Володи слова «вахта», «аврал», «рында»...

После окончания десятилетки Володя, не раздумывая, поехал поступать в военно-морское училище, но... на пути юноши встали неумолимые врачи. Вернулся домой, в родной совхоз, что в Кировоградской области, и стал работать весовщиком. Но море продолжало манить. Часто, выходя вечерами в степь, он смотрел, как ветер колышет траву, и в ушах звучал голос Алексея: «А вечером сидишь на юте. Тишина. Море тихое-тихое. Свежий морской ветер раздувает огоньки цигарок, освещая на миг лица товарищей. Кто-нибудь, перебирая струны гитары, поет...»

Однажды, в конце лета Алексей позвал:

— А ну, Владимир, читай, — и подал газету «Правда Украины».

На последней странице было помещено объявление о том, что Вилковская мореходная школа производит набор курсантов.

Три года учебы на судоводительском отделении пролетели незаметно. И когда в мае были сданы государственные экзамены, комсомолец Михайлов по зову сердца в числе шестидесяти товарищей поехал на далекую Камчатку.

Работал молодой моряк вначале на спасательном судне «Арбат» матросом. И не раз, когда было трудно, на память приходили слова любимого преподавателя морского дела Владимира Аркадьевича Романова, которые он сказал, провожая своих питомцев в самостоятельное плавание.

— На Камчатке, мои молодые друзья, будет трудно. Очень трудно. Но пусть вас не страшат трудности, они закалят вашу волю. Пройдя практику на Тихом океане, вы станете хорошими моряками, а, следовательно, и защитниками нашей огромной родины. Идите все время вперед, растите и не останавливайтесь на достигнутом.

Всего полгода проплавал матросом Владимир Михайлов. Получив диплом штурмана, он работал на транспортно-холодильном судне «Юпитер» и, наконец, в 1959 г. обрел постоянное судно — средний рыболовный траулер «Каюм». Пришел он на СРТ третьим помощником капитана, а сейчас работает вторым.

На «Каюме» в то время был опытный капитан Виктор Федорович Карташев. Он много помогал молодому штурману. Все знают, как трудно держать судно на банке во время лова камбалы. И поэтому учил капитан Карташев своего помощника.

Вот, например, в позапрошлом году экипаж «Каюма» ловил камбалу у западных берегов Камчатки на Кировской банке. Когда вытащили трал, капитан позвал Владимира на палубу.

— Присматривайся, Владимир. Видишь, в прилове много больших белых бычков. Значит, нас снесло на юг. Если бы попали в трал маленькие красные бычки — значит, мы на севере банки. А если бы в трал попали крабы, куда нас снесло?

Владимир помнил, как два дня назад, подняв трал, высыпали на палубу много крабов, и что говорил по этому поводу капитан. Поэтому без запинки ответил:

— Крабы обычно водятся глубже камбалы. Значит, нас снесло к востоку.

— Правильно, — похвалил Виктор Федорович.

Много занимался Владимир навигационными приборами — ведь это глаза и уши судна. Учился по книгам, спрашивал у радиста Владислава Капкова.

Кроме повышения своей квалификации, очень много времени Владимир Михайлов уделял общественной работе. Уже три года подряд он является бессменным вожаком молодежи. Комсомольская организация молодежного судна «Каюм» по праву считается одной из лучших на флоте. Здесь регулярно выходят «молнии», «Крокодил», листки трудовой славы.

Особенно хорошо поработал экипаж «Каюма» в первом квартале третьего года семилетки. При задании 4 200 сдал государству более 6 000 ц. Тогда же руководство УТРФ вручило морякам почетную грамоту.

По приходу в порт судно поставили в ремонт. Комсомольцы под руководством своего секретаря решили помогать ремонтникам, чтобы быстрей выйти на промысел. На состоявшемся собрании они взяли обязательство по досрочному выполнению плана добычи рыбы в первом квартале и подготовке личных подарков XIV съезду ВЛКСМ, приняли обращение во всем комсомольцам и молодежи флота. Инициатором этого дела был комсорг. Хорошо работает экипаж, ремонтируя родное судно. А вечерами моряки вместе ходят в кино, драмтеатр. Заботясь о товарищах, Владимир всегда достает билеты.

Капитан Виктор Федорович Карташев так говорит о своем помощнике:

— Настоящий человек. Таким, по-моему, и должен быть строитель коммунизма. Приходят к нам новички, и я стараюсь поставить на ходовую вахту к Михайлову. Гладишь, через три-четыре дня молодой матрос уже уверенно держит судно на курсе. Сейчас Владимир поступил на третий курс Петропавловского мореходного училища. Молодец! Не хочет останавливаться на достигнутом. Твердо верю, что будет из него хороший капитан дальнего плавания!

Г. Родионов

За высокие уловы, 13 января 1962 г., № 5

От автора: В. М. Михайлов «вырос» от штурмана не просто до капитана дальнего плавания, но до руководителя одного из крупнейших камчатских флотов — начальника Петропавловской базы «Рыбхолодфлот», которую он успешно возглавлял в 1977—1986 гг.

Чудо-корабль

Чуть солнце пробило пелену сумрака и его лучи игриво скользнули по морю, перед моряками открылись гостеприимные ворота Авачинской губы. После семидневного перехода, уставшая от четырехдневной борьбы с одиннадцатибалльным штормом «Советская Камчатка» из Владивостока впервые вошла в свой родной порт. Далекий путь из польского города Гданьска, который начался 9 августа, был успешно завершен.

— Мы прошли по трем океанам — Атлантическому, Индийскому и Тихому, — рассказывает старший механик Валентин Петрович Лабут. — Шли вокруг Африки, заходили в Кейптаун, Сингапур. Шанхай. По пути завезли топливо нашим советским рыбакам, добывающим в Атлантике тунца и сайру. Работников печати обычно интересуют героические поступки моряков, страшная тропическая жара, шторм. Уверяю вас, что ничего такого не было. Рейс проходил нормально. Так же нормально была сделана доктором Савченко операция аппендицита нашему электромеханику; так же спокойно мы в шторм заправили топливом наши суда в Атлантике. Для этого мы перекинули заправочные шланги и на расстоянии 100—120 метров передали им топливо...

Второй механик Владимир Федорович Прошин ведет нас в машинное отделение. И больше всего нас удивляет здесь чистота, такая чистота, что просто неудобно ступать микропористой подошвой по настилу.

— А где же у вас кочегары, машинисты?

— Дежурят сейчас двое. У нас вся работа машинного отделения автоматизирована. И не только у нас, а на всем судне все механизировано. Все палубные механизмы работают на электрическом токе. Машины мощные. Каждый из двух котлов заменит три котла, которые имеет, ну, к примеру, плавбаза «Орочон». Такая техника требует высоких знаний. Восемь наших машинистов имеют среднее техническое образование, все они окончили Петропавловск-Камчатское мореходное училище. Алексей Горшков, Владимир Кожевников, Станислав Мельчаков — замечательные ребята!

Гостеприимные моряки «Советской Камчатки» с удовольствием показывают кинозал, рассчитанный на сто человек, великолепный салон, в котором мягкие, сочные тона отделки радуют глаз. В салоне современная мебель, на стенах картины, зеркала. Стоит пианино.

В коридоре встречаем молодую женщину в очках: это Галина Ивановна Резникова, врач. Она распахивает перед нами двери амбулатории, лаборатории, рентгеновского кабинета, хирургического и зубного отделений, показывает инструменты. Оказывается, на судне оборудована целая больница.

Больше двух часов моряки показывают нам свое замечательное чудо-судно. Камбуз. Широченная плита на электрическом токе, царство котлов и кастрюль. И среди них два колдующих повара — Александр Алексеевич Исаков и Андрей Степанович Морозов — «кормильцы», от которых немало зависит настроение и работоспособность членов экипажа. Суп харчо, тушеный с мясом картофель и неизменный флотский компот, которыми угостили нас моряки, свидетельствуют о том, что коки великолепно освоили сложную поварскую аппаратуру.

Замечательный подарок получили рыбаки нашей области! Это современное холодильно-транспортное судно будет снабжать рыбаков Бристольского залива. Охотского и Берингова морей продуктами, топливом, свежей водой. И моряки шести СРТ, которые будут одновременно швартоваться у высокого борта, смогут получить здесь медицинскую помощь, посмотреть фильм.

А. Калистратов

Камчатский комсомолец, 4 февраля 1962 г., № 15

Из заключения ДГРФИ по Камчатскому району о навале судов УТРФ БМРТ «Браслав» и плавбазы «Советская Камчатка», февраль 1962 г. (выдано 5 мая 1963 г.)

...13 февраля 1962 г. в 02.30 БМРТ «Браслав» под командованием штурмана дальнего плавания Сотникова Н. В., прибыв в район нахождения плавбазы «Советская Камчатка», ошвартовался к ее правому борту своим левым бортом для выгрузки рыбопродукции. С носа и кормы было дано по два швартовых стальных конца диаметром 36 мм. В 06.45 к правому борту БМРТ ошвартовался теплоход «Корсаков» для приема с «Браслава» рыбных консервов. Группа судов, сошвартованных вместе в следующем порядке: пароход «Орочон», плавбаза «Советская Камчатка», БМРТ «Браслав» и теплоход «Корсаков», дрейфовала во льдах при маловетрии и ясной погоде. В течение дня на БМРТ производилась выгрузка рыбопродукции на оба борта.

В конце суток 13 февраля начал свежеть ветер от северо-востока, четыре балла, с заметным падением барометра и усилением зыби от юга. Погода явно ухудшалась и к утру 14 февраля приобрела штормовой характер. Норд-остовый ветер, изменив направление по часовой стрелке, усилился до девяти-десяти баллов от юга.

БМРТ «Браслав», имея крен на правый борт, стал испытывать толчки о корпус плавбазы «Советская Камчатка» своей подводной частью повышенного левого борта. Кранцы, сделанные из автопокрышек, в связках подвешенные по бортам обоих судов, не смягчали ударов, так как находились высоко от места соприкосновения корпусов.

В 04.30 14 февраля на БМРТ «Браслав» начали рваться швартовые из 36-мм стального троса. Несмотря на то, что швартовые значительной крепости не могли удержать судно, тем самым доказывая опасность совместной стоянки судов, на БМРТ «Браслав», вопреки здравому смыслу, пред-

приняли дальнейшие попытки удерживать судно на швартовах путем подачи дополнительных стальных концов и выставления кранцев из тех же автопокрышек.

В 05.00 вахтенный моторист т. Ващенко заметил, как в дизельгенераторном отделении в районе слышимых ударов, по его выражению, приподняло пайолину, о чем он немедленно доложил вахтенному третьему механику т. Шаврину Е. В., который тут же обнаружил, что борт вместе со шпангоутами деформировался. При этом продолжали слышаться удары, и с каждым ударом замечалось прогибание борта.

О замеченном явлении из машины было доложено на мостик стоявшему на вахте старшему помощнику капитана т. Гаврилову. В это же время вахтенный матрос т. Зиневич на верхней палубе, услыхав удары в корме с левого борта, обратил внимание на то, что при ударах суда (плавбаза и БМРТ) не соприкасаются надводной частью корпуса, следовательно, кранцы, подвешенные над водой, не работают.

После осмотра повреждений капитаном т. Сотниковым Н. В., старшим механиком т. Картожинским, флагманским капитаном ГДВРП т. Авериным Д. В. БМРТ «Браслав» продолжал грузовые операции, несмотря на дальнейшее ухудшение погоды, на что флагманский капитан ГДВРП обратил внимание капитана БМРТ «Браслав», порекомендовав ему отойти от борта плавбазы. Старший механик приготовил главный двигатель через пятнадцать минут, в 06.32 он был запущен, но судно отошло от борта плавбазы только в 08.40 при сильном прижимном ветре от юга — девять-десять баллов.

Благодаря тому, что отшвартовка не была согласована с капитаном плавбазы «Советская Камчатка», суда не были развернуты на ветер, и БМРТ «Браслав», осуществляя маневр самостоятельно, навалился при отходе кормой на правую скулу плавбазы, повредив себе леера, механический лот, трап, вентилятор и колонну грузовой стрелы. В дальнейшем БМРТ «Браслав» продолжал до декабря 1962 г. работу на промысле без простоя из-за повреждений... Часть повреждений экипаж БМРТ «Браслав» устранил своими силами на промысле...

ГАКК, ф. Р-610, оп. 1, д. 16, л. 41—42

Простой советский человек

Капитана Николая Владимировича Сотникова я знаю очень хорошо. Знаю с того момента, когда он после окончания Петропавловского мореходного училища пришел работать на транспортные суда управления тралового флота. О производственных успехах Николая Владимировича, широко известных работникам флота и трудящимся города и области, я писать не буду. Они всем известны. Мне хочется рассказать о Николае Сотникове как о простом советском человеке.

Николая Владимировича, прежде всего, отличает большая скромность, уважение к людям и чуткий, внимательный подход к ним. Если случается

какое-либо несчастье с моряком его экипажа, Сотников первым приходит на помощь. Чутким и внимательным он остается и в семье.

В день выборов в Верховный Совет СССР вместе с тысячами трудящихся области я с большой радостью опущу в урну бюллетень, где будет стоять имя известного на Камчатке капитана БМРТ «Браслав» Николая Владимировича Сотникова.

Г. Фомин, заместитель председателя базкома

За высокие уловы, 1 марта 1962 г., № 25

Приказ по УТРФ № 395 от 29 марта 1962 г. «О присвоении званий комсомольско-молодежных экипажам СРТ "Орел", "Каменный", "Канск", "Кавача"»

На основании протокола заседания комитета ВЛКСМ УТРФ № 20 от 13 марта 1962 г. о присвоении звания комсомольско-молодежных судов приказываю:

1. За успешное выполнение производственного задания, руководящую роль комсомольских организаций в деле борьбы за план, за авангардную роль комсомольских организаций в судоэкипажах присвоить звание комсомольско-молодежных экипажей СРТ:

«Орел» — капитан Напреенко, комсорг Курочкин Евгений, выполнивший план февраля на 103,8 %;

«Каменный» — капитан Ансимов, комсорг Калев Михаил, занявший первое место по количественному вылову рыбы по флоту;

«Канск» — капитан Летунов, комсорг Киселев Анатолий, выполнивший досрочно квартальный план;

«Кавача» — капитан Задорин, комсорг Капралов Николай, выполнивший февральский план на 114,1 % ...

Заместитель начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 188, л. 162

Берег встречает моряка

Далеко город Пионерск от Петропавловска-Камчатского. Совсем разные они. Но если присмотреться получше, то много общего увидишь в этих городах, расположенных на противоположных концах нашей огромной страны. Петропавловск и Пионерск — города рыбаков. И работа в основном одинаковая. Только организуют ее иначе.

Омытое солеными волнами и обветренное океанскими штормами судно после ста пятнадцати суток плавания подходит к пирсу, где его торжественно встречают. Рыбаки потрудились, и они заслужили такую встречу. По приходу в порт команда полностью списывается на берег, а каюты опечатываются. На судно заступает береговая команда. За время стоянки судно проходит профилактический ремонт. Береговые тралмастер и рыбмастер снабжают его всем необходимым. А команда все это время отдыхает в доме отдыха Зеленоградска. Семейным предоставляется пра-

во выбора — Зеленоградск или дом. Игры, танцы, всевозможные развлечения ждут моряков во время отдыха. Студенты-заочники и ученики заочных школ в это время продолжают учебу, живя в общежитии. Кстати, в море на плавбазах круглый год находятся преподаватели, у которых рыбаки получают консультации, сдают зачеты.

В городе Пионерске есть дом культуры тралового флота — давнишняя мечта рыбаков Камчатского полуострова. В доме культуры есть вечерняя школа, библиотека, проходят занятия множества кружков. Там же проводятся выставки лучших судовых стенных газет и различные смотры. Большую работу среди семей моряков Балтгосрыбтреста проводит женсовет тралового флота: устраиваются выставки рукоделий, «Дни пирога», работает детская комната. Так в Калининградском траловом флоте. И мне, человеку, приехавшему оттуда, невольно бросается в глаза та разница, которая существует между Пионерском и Петропавловском.

На «Корсакове» в весьма стесненной обстановке, поругиваемые членами команды, мы шли с моря в порт, плыли, как говорится, «в тесноте, да не в обиде». В шесть утра мы подошли к пирсу. Музыки и цветов не было, приехавшие были предоставлены самим себе. До девяти утра мы ожидали в прокуренном коридоре отдела кадров дальнейшего направления. Удивив всех своим неожиданным появлением, «Корсаков» скромно стоял у пирса, а прибывшие на нем одинокие моряки мечтали добраться до кровати в гостинице и отдохнуть. Но повезло только мне, я получил драгоценную бумажку — направление в межрейсовую гостиницу моряков, другие, менее счастливые, отправились отдыхать на суда, стоящие на ремонте.

Стоит ли повторяться, рассказывая о несуществующем отдыхе моряков в межрейсовой гостинице, где, обитая по двое на одной койке, моряки курят до одурения, раздумывая над проблемой — куда деть себя, куда податься? И не случайно, что отдельные моряки заканчивают иногда свой «отдых» в городском вытрезвителе. Непонятно только одно, почему в Пионерске уважают тяжелый труд рыбаков и заботятся об их отдыхе, а в Петропавловске с той минуты, как моряк сошел на берег, никому до него нет дела?

Я рыбмастер, приехал работать и жить на Камчатку из Пионерска, мне хочется работать, отдыхать по-настоящему: веселиться, танцевать, смотреть новые кинофильмы, учиться, читать — жить полной и настоящей жизнью. И поэтому я не случайно написал о том, как живут и отдыхают моряки Балтгосрыбтреста. И мне очень хочется, чтобы здесь, на Камчатке, все было так, как в далеком Пионерске, хочется, чтобы судно было самое лучшее, чтобы рыбаки были культурнее в работе и в быту, заслужив этим уважение к себе. Хочется, чтобы я с гордостью говорил, что я рыбак управления тралового и рефрижераторного флота Камчатки.

Б. Смирнов, рыбмастер

За высокие уловы, 17 апреля 1962 г., № 45

А. Ф. Мердов

Г. В. Мещеряков

П. А. Демидов

П. И. Анода

Достройка здания УТРФ (ул. Ленинская, 38), 1961 г.
(из фондов ККОМ)

Флоту вручается переходящее Красное знамя

И. П. Черниговский

Из приказа по УТРФ № 192 от 19 апреля 1962 г. «О навале на СРТ "Камбальный" рефрижераторов № 4 и 5 управления ВРХФ»

8 марта 1962 г. СРТ «Камбальный», находясь в юго-восточной части Берингова моря, стоял лагом на швартовах у правого борта рефрижератора № 4 на сдаче сырца и принимал воду с последнего. В это время рефрижератор № 4 находился на бакштове у танкера «Памир». Около 16.00 с правого наветренного борта подошел и стал на бакштов к танкеру «Памир» рефрижератор № 5 для приема воды. С усилением ветра от юго-востока до шести-семи баллов рефрижератор № 5 быстро прижимало к борту СРТ «Камбальный». Около 19.00, видя опасность навала, капитан СРТ «Камбальный» т. Беляев А. И. предупредил вахтенного штурмана рефрижератора № 5 Козлова и капитана Рахимова А. Г. о возможном навале и просил, чтобы рефрижератор № 5 отошел дальше от борта, но эта просьба была оставлена без внимания. В 19.15 СРТ «Камбальный», окончив прием воды с рефрижератора № 4, вновь потребовал от капитана рефрижератора № 5 отойти от борта и дать возможность «Камбальному» задним ходом отойти от борта рефрижератора № 4. Капитан рефрижератора № 5 Рахимов вновь отказался отойти. Ветер от юго-востока усиливался, увеличилась зыбь. С аналогичной просьбой Беляев обратился к капитану рефрижератора № 4 Трегубко, последний также отказался отойти, мотивируя тем, что рефрижератор № 5 подошел и стал с наветренной стороны.

Несмотря на угрожающее положение сжатия СРТ «Камбальный», капитаны Рахимов и Трегубов не приняли срочных мер для обеспечения безопасного отхода «Камбального» от борта рефрижератора № 4. Попытки «Камбального» отойти под своей машиной успеха не имели ввиду сильного сжатия льдов. Видя безразличное отношение капитанов рефрижераторов № 4 и 5, капитан Беляев А. И. передал вахтенному штурману рефрижератора № 5 Козлову [требование] вызвать в радиорубку радиста для приема аварийной радиограммы на 500 кГц. Начальник рации рефрижератора № 5 Сухинин в течение пятидесяти минут на вызов не отвечал, чем задержал прием аварийной радиограммы.

В 19.30 СРТ «Камбальный» окончательно был зажат морозильщиками № 4 и 5, на зыби «Камбального» начало бить с двух бортов. В 19.40 пневматический кормовой кранец рефрижератора № 4 был выжат на палубу «Камбального», без кранца удары о борт стали ощущаться сильнее. В 19.50 рефрижератор № 4 отдал шланг и швартовы с танкера «Памир», работая переменными ходами вместе с СРТ «Камбальный» незначительно двигался во льду. В 20.20 спасательное судно «Бдительный», пройдя в пяти-шести метрах от рефрижератора № 4, дало возможность последнему отойти от «Камбального» и рефрижератора № 5.

В результате навала рефрижераторов № 4 и 5 СРТ «Камбальный» получил следующие повреждения корпуса: 1) завален фальшборт с обоих бортов, 20 погонных метров, б) помято и подорвано с обоих бортов 22 контрфорса, 3) в четырех местах по ватервейсу имеется течь в топливный танк в местах подорванных контрфорсов, 4) сорваны релинги, 5 погонных мет-

ров, 5) по левому борту между шпангоутами 7 и 8 вмятина... 6) деформирована иллюминаторная рама с левого борта в каюте тралмастеров, имеется течь...
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 192, л. 113—114

Приказ по УТРФ № 504 от 23 апреля 1962 г.

Экипаж СРТ «Коряк» на протяжении ряда лет выполнял государственные планы добычи рыбы. В первом квартале 1962 г. экипаж судна добыл 10 436 ц рыбы, значительно перевыполнив план и принятые соцобязательства.

В соответствии с решением бюро комитета ВЛКСМ УТРФ приказываю присвоить судоэкипажу СРТ «Коряк» звание «Комсомольско-молодежное судно». Отделу кадров укомплектовать экипаж комсомольцами и молодежью.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 192, л. 101

«Орочон» на вахте

— Говорит радиоузел плавбазы «Орочон»...

По каютам и палубам разносится спокойный деловитый голос. Передачу ведет помполит Василий Павлович Белов. Он рассказывает о событиях дня. И оказывается, их немало на таком крохотном «клочке суши», зажатом среди океана в ледяном поле... Иногда вокруг «Орочона» становится чересчур оживленно. Пробка. С обоих бортов пришвартовываются по нескольку транспортных судов, быстро налаживаются «переправы», и по ним, привычно приноравливаясь к могучим толчкам вздымающихся волн, пробираются рыбаки и рыбообработчики.

В судовых магазинах шумно. «Рукавицы привезли? Тужурки кожаные есть? А носки безразмерные?» Последний вопрос иного озадачит: ходит парень в сапогах, в промасленных брюках, а подавай ему хорошие носки да еще безразмерные. Но ведь в море не только работают. Рыбак живет здесь, где на многие километры вокруг — только с черным отливом, как спина гигантской сельди, горькая соленая вода, ледяные поля и небо — то бледно-голубое, то безнадежно серое. И ему нужны и новые книги, и новые кинокартины. Нужна хорошая одежда (не только для берега, а чтобы в субботу пойти со знакомой рыбообработчицей на танцы — в красный уголок).

Но такие дни не очень радуют рыбообработчиков, хотя и вводят их в искус судовые магазины. Пробка есть пробка. Суда простаивают, люди нервничают, и в адрес руководителей управления, которые словно забыли, сколько в день плавбаза может переработать грузов при крайне напряженном графике, неправильно распланировали рейсы, летят тревожные радиограммы.

Обычно плавбаза стоит одиноко. Только время от времени видишь, как направляется к ней с бочками, забитыми сельдью, траулер. Пришвартовывается к высокому борту — и вот уже заработали лебедки. На траулер перешли рыбообработчики, вскрыли бочки. Идет доработка сельди в полуфабрикат, который можно потом грузить на транспортные суда и отвозить в порт.

Сегодня — обычное утро, а значит — бледное, чахлое. Оно началось с узкой полоски, где-то там, в море, у горизонта. Постепенно «разрослось» на все небо. За ночь льды снесло течением, и плавбаза полным ходом пошла их преследовать: безо льдов в строптивом Беринговом море она не сможет работать: только в ледяных полях, где волнение моря едва-едва вздымает белые массивы, могут пришвартовываться к ней суда.

08.00... Бригаду старшего мастера Георгия Ивановича Камардина сменяет бригада Маргариты Васильевны Яковлевой. Между коллективами давно идет соревнование. Они ревниво следят за успехами друг друга. И сначала было трудно определить, кто же лучше. Все самоотверженны, все в любую погоду выходят на обработку судов, все работают, как надо работать на море: с выдумкой, инициативно, расчетливо. И никто не оправдывается, если случается неувязка: погода-де подвела. Наоборот, говорят: не предусмотрели, не рассчитали...

Но все же обработчики Камардина стали выходить вперед. И тут не было никакого секрета, которые они скрывали бы от других. Просто они были чуть внимательнее, просто они были чуть организованнее. Так, в бригаде Яковлевой однажды случилось ЧП — залили в бочки слабый тузлук, у них этого не было. Сам Камардин не отлучается подолгу из бригады и всегда тщательно проверяет, не нарушена ли технология обработки рыбы.

На производственном собрании бригада коммуниста Камардина решает: направить лучших рыбоообработчиков, в том числе и Владимира Жунтова, ударника коммунистического труда, в бригаду Яковлевой на укрепление. И соревнование разгорается с новой силой. Накал его не ослаб, хотя первенство в первом квартале осталось все же за коллективом Георгия Ивановича Камардина.

...Заскрежетала лебедка. Взвиваясь над палубой траулера, бочки с сельдью «потекли» в трюм плавбазы. Новый день начался...

Последняя проверка качества продукции — за Галиной Арсеньевной Морозовой, заведующей лабораторией и флагманским технологом — Шамилем Ибрагимовичем Кильдеевым. В этот день они заняты несколько необычным делом.

— Вот пробуем мое изобретение, — Шамиль Ибрагимович указывает на бочку с металлическими трубками. — Продукция идет выше плановой сортности. Но бывает все-таки, когда уже в море из-за плохой первичной обработки снижается сортность. И нередко причина одна: приготовили неправильно тузлук. Поэтому я решил вместо громоздкого солеконцентратора предложить вот этот, который, мне кажется, проще и надежнее. Как думаете, Галина Арсеньевна? — И увидев одобрительный кивок, продолжал: — Да вот, посмотрите сами.

Как в любом населенном пункте, на плавбазе есть свои старожилы, биография которых стала и ее «биографией». Владимир Петрович Романов больше двадцати лет провел в море: служил в военно-морском флоте, работал на промысловом. Последние годы — на плавбазе. Этого человека мы встретили в машинном отделении, куда он привычно спустился ровно в 16.00. Приняв вахту, он наблюдает, как работают в кочегарке стажеры — курсанты Петропавловского мореходного училища.

Пламя дрожит и пышет из топки, в которую летит уголь. И вдруг кажется старому моряку, будто стоит не молодой курсант, а он сам. Только происходит это давно, тогда, в юности.

Но почему же паренек держится так свободно и независимо? Я робел, не знал, куда себя девать... И Владимир Петрович завистливо взглядывает на паренька: ведь сам он пришел на судно просто чернорабочим, не шибко грамотным, и лишь потом учился, а этот, окончив мореходку, сразу вырастет из стажера-кочегара в механика.

— Ну, ладно, следите за режимом, — говорит он. В кочегарке все в порядке, и при первом же сигнале, по пятнадцатиминутной готовности, заработает машина, и плавбаза выйдет изо льдов или зайдет в них дальше. Говорит он будто сурово, но глаза излучают тепло: курсанты — его наследники, им он когда-то уступит место у машины.

Издалека, ночью, плавбаза выглядит таинственно. Она напоминает клубок огней — словно кто-то разбросал по ветвям огромной ели гирлянду электрических лампочек. На обезлюдевшей палубе — рабочие ночной смены да редкие прохожие. В красном уголке собрались участники художественной самодеятельности. А в каюте первого помощника капитана склонился над столом Василий Павлович Белов. Еще один день — рядовой — кончился. Еще шаг в выполнении обязательств сделан. Принято уже свыше пятидесяти тысяч центнеров рыбы, а на год запланированы шестьдесят четыре. И надо осмыслить, проанализировать этот шаг, чтобы завтра шагнуть еще увереннее и тверже.

В. Васильев

Камчатская правда, 24 апреля 1962 г., № 99

Годовой план — за четыре с половиной месяца!

...Траулер «Корф» прибыл в район промысла 19 января, когда многие экипажи имели на своем счету первые тысячи центнеров добытой рыбы. На общесудовом собрании было принято обязательство: план первого квартала — 7 500 ц — выполнить ко дню выборов в Верховный Совет СССР, всего сдать за квартал 8 000 ц. Слово рыбаки сдержали, сдали 9 272 ц, превысив плановую сортность сырца на 6 %, завоевав победу в соревновании с экипажем траулера «Кекурный».

Графиком предусматривалось поставить судно на профилактический ремонт 25 апреля. Но старший механик Александр Климентьевич Янов вместе со вторым механиком Игорем Михайловичем Зюбенко, мотористом Яковом Павловичем Зрелкиным во время сдачи уловов произвели

ремонт своими силами. Все вспомогательные двигатели, главная машина всегда содержатся в хорошем техническом состоянии, работают бесперебойно, обеспечивая успешное ведение промысла.

Одержав первую победу, коллектив пересмотрел свои обязательства, взял новые, повышенные: к ленинским дням сдать 3 000 ц, план второго квартала выполнить ко дню открытия XIV съезда комсомола, а годовой — к 1 сентября, сдать в 1962 г. 19 000 ц рыбы при годовом плане 16 000. И эти обязательства экипаж выполнил досрочно.

Эти успехи объясняются, прежде всего, тем, что на траулере работают замечательные моряки, любящие рыбацкую профессию, умеющие правильно организовать труд. Коллектив траулера — слаженный, дисциплинированный, высокоорганизованный. Траловый мастер т. Брынцев работает на траулере с первых дней прихода судна в 1957 г., является мастером высоких уловов, вносит много рацпредложений по усовершенствованию методов работы, повышению уловов. Его помощник комсомолец т. Толманов не отстает в работе от опытного мастера, хорошо руководит траловой вахтой.

На судне работают матросами демобилизованные из армии тт. Кугутов, Ломов, Осипов, Рязанов, Вальберт. На помощь новичкам в освоении профессии пришли бывалые рыбаки. Результаты не замедлили сказаться: недавно воины стали хорошими промысловиками. Повышению качества сдаваемой рыбы много труда и смекалки отдает рыбный мастер т. Беспалов. Он строго соблюдает правила хранения и транспортировки рыбы, хорошо готовит трюмы, промывает, хлорирует их, берет на борт достаточное количество льда. Все это обеспечивает высокое качество сдаваемого сырца.

Штурманы тт. Слепых, Алиниченко, Зюзин научились хорошо держать судно «на рыбе», работают с огоньком, с большой любовью к рыбацкому промыслу. Свой богатый опыт промысловика щедро передает своим помощникам коммунист капитан Геннадий Яковлевич Влазнев. Следует отметить, что т. Влазнев одновременно является флагманом девяти промысловых судов первого отряда, на нем лежит большая забота об успешном промысле всего отряда.

Большим уважением команды пользуется один из старейших моряков тралового флота — радист, коммунист Василий Моисеевич Коптелов. Он хорошо обеспечивает связь не только своего судна, но и всего отряда, помогает молодым специалистам, делится с ними своим богатым опытом. Коммунисты траулера оказали Коптелову особое доверие, избрав его секретарем парторганизации.

Коммунисты траулера ведут большую организаторскую и политико-воспитательную работу среди личного состава, являются примером в труде. На открытых партсобраниях обсуждаются производственные вопросы, политическая, общеобразовательная учеба, воспитание коллектива. Экипаж с увлечением изучает материалы XXII съезда КПСС. В этом году проведено восемь занятий. Пропагандист т. Янов содержательно и интересно проводит занятия. Комсомольская организация является верным

помощником в работе судовой парторганизации. Она создала комсомольско-молодежную траловую вахту, которую возглавляет помощник тралового мастера комсомолец Толманов. И вахта эта отлично справляется с порученным делом.

Организовано соревнование между траловыми вахтами. Успешно и упорно продолжается соревнование с коллективом траулера «Кекурный». В кают-компании вывешены обязательства соревнующихся вахт и экипажей, отмечается ход соревнования между ними, итоги работы всех отрядов Беринговоморской экспедиции. Здесь имеются подшивка газет, библиотека, регулярно демонстрируются кинофильмы. В судовой стенгазете, которую редактирует третий помощник капитана т. Кудинов, освещается внутрисудовая и производственная жизнь коллектива, в свободное от работы время проводятся шахматные и шашечные турниры.

Рыбаки судна упорно боролись за звание экипажа коммунистического труда. Недавно оно присвоено. Принципы морального кодекса строителя коммунизма лежат в основе всей жизни моряков траулера. Здесь стали зримыми черты нового человека, труд стал потребностью каждого; сплоченность, организованность, товарищеская взаимопомощь вошли в жизнь коллектива. В этом году нет ни одного случая нарушения трудовой дисциплины, ни один моряк не получил взысканий. Лучшие из лучших — матросы тт. Кугутов, Ломов, Вальбер, второй механик т. Зюбенко, моторист т. Зрелкин, тралмастер т. Брынцев, старший помощник капитана т. Слепых — занесены на Доску почета. Моряки траулера не только хорошо работают, но и учатся, повышают свой общеобразовательный уровень и деловую квалификацию. Капитан Влазнев, старпом Слепых, стармех Янов, помощник тралмастера Толманов учатся заочно в средних и высших учебных заведениях.

В настоящее время запасы камбалы на промысловых банках резко сократились, уловы стали меньше. Но корфовчане нашли выход: под руководством т. Брынцева они на верхней подборе трала прикрепили четырнадцать гидродинамических кухтылей, что обеспечило хорошее раскрытие трала; увеличили длину лапок до пятнадцати метров вместо шести. Теперь экипаж траулера берет более высокие уловы, чем остальные суда.

Рубеж траулера «Корф» в этом году — 19 000 ц рыбы. Он будет с честью взят!

С. Скорлыгин

Камчатская правда, 22 мая 1962 г., № 119

Бригадир дружных

Накануне Первомая коллектив плавучей базы «Орочон» рапортовал о досрочном выполнении годового плана по выработке полуфабриката сельди. Моряки и обработчики рыбы заверили, что в четвертом году семилетки они дадут советскому потребителю продукции не менее ста тысяч центнеров.

Большой вклад в эту производственную победу внесла бригада коммуниста Владимира Чекина. За три с половиной месяца она переработала более 25 тыс. ц полуфабриката сельди.

Владимир Чекин — человек твердой рабочей закалки, хороший товарищ, требовательный к себе и подчиненным. Он проехал на Камчатку четыре года назад. Труженик лесной промышленности, он прекрасно овладел процессами обработки рыбы. Владимир зарекомендовал себя умелым организатором, способным руководителем.

Их восемнадцать. Восемнадцать парней и девушек. На плавучей базе «Орочон» их имена знают все. О них говорят как о добросовестных работниках, на них опирается руководство базы в трудные минуты.

Александр Кудашов и Иван Баранников всегда выполняют работу в трюме: штабелюют бочки с рыбой. Анатолий Кузмичев — самый молодой член бригады: ему недавно исполнился двадцать один, и Владимир Галянд — бондари. К качеству выполняемых ими работ даже самый придирчивый контролер не подкопается, что сделали Анатолий и Владимир — всегда отлично. А вот Люся Кулинич — маркировщица. На первый взгляд, ее работа проста: замаркировать бочку с рыбой и все. Но это далеко не так. От того, как Люся поставит марку бригады на готовой продукции, зависит ее качество.

СРТ «Канск» подошел к борту «Орочона». В его трюмах более пятисот центнеров полуфабриката сельди. Еще на подходе к базе капитан Николай Степанович Летунов сообщил о том, что экипаж СРТ просит организовать быструю обработку судна. Дело в том, что морякам «Канска» оставалось до выполнения годового плана добычи сельди немногим больше тысячи центнеров. Поэтому они так спешили быстрее разгрузиться и снова выйти на промысел рыбы.

Первый помощник капитана-директора «Орочона» Василий Павлович Белов пришел в бригаду Чекина. Он передал просьбу экипажа «Канска» и попросил не подвести коллектив плавбазы.

— Знаете, — в заключение сказал Белов, — моряки нашего флота, соревнуясь между собой, взяли повышенные обязательства. А вам известно, что моряки не привыкли слов бросать на ветер. Надо нам быстрее разгрузить «Канск» и отпустить его на промысел...

Загрохотала судовая лебедка, поднимая и опуская в трюм, строп за стропом, бочки с сельдью. Александр Кудашов и Иван Баранников быстро освобождали стропы, откатывали бочки в сторону и штабелевали их. К обеду «Канск», пробиваясь сквозь льды, взял курс в район лова рыбы. А вечером, когда склянки пробили пять, был обработан СРТ «40 лет ВЛКСМ».

Каждый день бригада Владимира Чекина обрабатывала по два траулера. Темп, взятый в начале экспедиции, бригада держала до конца промысла.

— Как мы добились таких успехов? — переспросил Владимир. — В начале путины мы работали общей бригадой, все вместе. Это не давало нужных результатов. Посоветовавшись с ребятами, я решил разбить бригаду на два звена. Одним поручил руководить Николаю Березе, во втором работал сам. В первой же день производительность труда заметно повысилась:

сменную норму выполнили на сто двадцать процентов, а через неделю мы уже давали по полторы-две нормы...

В столовой «Орочона» висит красочно оформленная Доска почета. На ней фотографии лучших людей плавбазы. В центре — фотография коммуниста Владимира Корнеевича Чекина. И каждый, кто смотрит на его мужественное лицо, окаймленное густой бородой, думает: «Да, он действительно заработал эту трудовую славу!»

А. Козюлин

За высокие уловы, 15 мая 1962 г., № 57

Приказ по УТРФ № 641 от 23 мая 1962 г. «О состоянии и мерах улучшения работы гостиницы моряков»

За последнее время участились случаи грубого нарушения правил общежития в межрейсовой гостинице УТРФ некоторыми проживающими. Моряками допускаются пьянки и проявление антисанитарии, нарушения правил общежития.

Со стороны коменданта гостиницы допускается халатное отношение к своим обязанностям. Уборка помещения в вечернее время не производится, и к концу суток не поддерживается должная чистота в комнатах. Нередко в гостинице проживают лица, не имеющие направлений на проживание. Вновь поступающие жильцы не все знакомятся с правилами проживания. Нет должной борьбы за чистоту, не используется актив проживающих в наведении чистоты и порядка. Культурно-массовая, воспитательная работа с моряками проводится неудовлетворительно. Стенная газета не выпускается, а отведенная комната для общественных мероприятий не оборудована и используется часто в других целях. Имеются частые случаи распития спиртных напитков проживающими, нередко при участии посторонних лиц, что правилами категорически запрещено.

В ночь с 19 на 20 мая были поселены в комнату № 33 в невменяемом пьяном состоянии не имеющие направлений судоводитель Д., ранее выселенный из гостиницы за пьянку и драку, М. — матрос, П. — боцман, находящийся на курсах судоводителей, уволенный из флота Т., которые вели себя крайне недостойно, несовместимо с человеческой моралью, испортили все постельные принадлежности. Случаи пьянки и нарушения устава флота у Д., М., П. имелись неоднократно и раньше.

Комендант гостиницы и дежурные администраторы сжились с творимыми безобразиями и не принимают мер к выселению нарушителей правил общежития.

Приказываю: 1. Д. — судоводителя, допустившего неоднократные пьянки и прогулы, из флота уволить. 2. М. — матроса, организовавшего неоднократную пьянку в гостинице, допустившего систематическое нарушение устава флота и правил общежития, из флота уволить. 3. П. — курсанта-судоводителя, из ШУККПС отозвать и из флота уволить за пьянку, нарушение устава флота и правил общежития. 4. Бухгалтерии удержать стоимость испорченного имущества гостиницы на 77 руб. в тройном размере

с виновных... в равных долях. 5. Коменданту гостиницы за допущение беспорядка, явившегося следствием проявления халатности, объявить выговор и предупредить, что при повторении подобных случаев будут приняты более строгие меры взыскания. 6. Коменданту гостиницы устранить отмеченные недостатки в наведении чистоты и порядка: а) принимать строго по направлениям помощника начальника УТРФ по кадрам тов. Александрова А. А. или заместителя начальника отдела кадров тов. Пименова Н. Н. Категорически запретить поселять в гостиницу и пускать ночевать посторонних, б) каждого проживающего при заселении знакомить с правилами общежития. Нарушающих правила общежития немедленно выселять...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 185, л. 32—33

Из приказа по УТРФ № 646 от 24 мая 1962 г. «Об аварии плавбазы "Советская Камчатка" и наказании виновных»

13 января 1962 г. плавбаза «Советская Камчатка» (капитан тов. Никольцев А. П.) прибыла в район работы добывающего флота в Беринговом море, имея на борту промснаряжение, горючее и воду для флота.

14 февраля плавбаза «Советская Камчатка» ошвартовалась к плавбазе «Орочон», к правому борту ее ошвартовался БМРТ «Браслав» (капитан тов. Сотников Н. В.) для выгрузки рыбы и приема снабжения. Между плавбазой и БМРТ было поставлено четыре кранца из автопокрышек, несмотря на то, что плавбаза «Советская Камчатка» имела двенадцать пневматических кранцев, не подготовленных к работе по вине администрации плавбазы.

15 февраля с. г. ветер усилился до десяти баллов с появлением зыби. Плавбаза «Орочон» отошла от борта, а плавбаза «Советская Камчатка» и БМРТ «Браслав» продолжали перегруз, испытывая сильные удары друг о друга. В результате не принятых своевременно мер по обеспечению безопасности оба судна получили значительные повреждения подводной части корпусов.

Плавбаза «Советская Камчатка» получила вмятину в районе ширстречного пояса между 78 и 82 шпангоутами, в подводной части срезаны заклепки клепаного шва, появилась водотечность.

25 февраля с. г., согласно указанию руководства УТРФ, с 12 до 23 часов плавбаза «Советская Камчатка» работала в тяжелых десятибалльных льдах, переменными ходами выводя СРТ изо льда. В 23 часа было установлено увеличение водотечности. В результате работы во льдах задним ходом и маневрирования были обломаны оконечности всех лопастей обоих гребных винтов.

Технические убытки, причиненные аварией, составляют 28 475 руб...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 185, л. 27

Победа, добытая трудом

Скажу откровенно, когда я узнал о том, что меня назначили капитаном на траулер «Каменный», то сначала даже растерялся. Гораздо легче было бы остаться капитаном на своем судне. Здесь я знал всех, и коллектив знал меня. Естественно, больше всего тревожило: как встретит меня экипаж «Каменного», смогу ли, как говорят, найти общий язык с людьми? Ведь рыбацкий стаж у меня не так уж велик. А рыбаки — народ дотошный. Заметят, что капитан «зеленый», и пойдут всякие неприятности. Честное слово, так и подмывало отказаться от нового назначения.

Но зря, оказывается, я боялся. Встретили меня на судне хорошо. Представьте себе, и промахи делал, иногда «рыбацкое чутье» терял. Но в таких случаях ребята только помогали мне, и делали это от всей души. Одним словом, с первых дней подготовки к выходу на промысел мы сообща делали все возможное, чтобы как можно быстрее выйти в море. Коллектив на судне подобрался молодой, с огоньком. Правда, несколько человек впервые должны были выйти в море. Но мы уже на стоянке постарались, по возможности, обучить их рыбацкому делу. У всех было одно желание — скорее в море. А там уже наши товарищи начали брать рыбу. В порт пришли вести о первых уловах. Как только выдавалась свободная минута, разговор обязательно шел об одном: как сработаем в новом году, как пойдет рыба.

Помню, кто-то из старых рыбаков сказал: «Рыба всегда пойдет в умелые руки. В этом году кое-кто в пролове был, а “Каменный” в конце июля уже с годовым планом рассчитался».

Да, у «Каменного» своя история, и неплохая. В 1961 г. экипаж траулера меньше чем за семь месяцев выполнил годовой план. И в новом году мы просто не имели права работать хуже. Поэтому и волновались мы, поэтому и стремились поскорее выйти на промысел.

27 декабря «Каменный» взял курс к островам Прибылова. А 7 января на судне раздалась долгожданная команда: «Трал за борт!» И полетели час за часом, день за днем, и с успехами, и с неудачами.

Кстати, на промысел мы прибыли в то время, когда многие суда уже имели на своем счету сотни центнеров добытой рыбы. Сами понимаете, ощущение не совсем приятное. В таком случае всякие мысли приходят в голову: а вдруг не наверстаем упущенное, вдруг попадем в пролов? Но мы не растерялись и начали упорно догонять тех, кто пришел раньше. А догонять было нелегко.

Кроме того, что на промысел мы пришли позже других судов, нам же еще пришлось первым работать 34-метровым тралом. Короче говоря, мы осваивали новые орудия лова. К сожалению, сначала трал работал плохо: как следует не раскрывался, уходил от грунта, брал малые уловы. А осваивать его надо было как можно быстрее. И не только для того, чтобы самим лучше ловить рыбу. Ведь в это время в Петропавловске готовились к выходу в море другие промысловые суда. Естественно, нам надо было быстро сообщить, что и как надо переделать в новых тралах, чтобы наши товарищи

сразу могли брать хорошие уловы. Вот здесь-то и отличились тралмастер Гейхман и его помощник Шкирман. Они определили причины плохой работы трала и сообщили об этом в город. В частности, к верхней подборе они подвесили десять гидродинамических кухтылей. Трал стал хорошо раскрываться, уловы достигли 60—70 ц за одно траление.

Как я уже говорил выше, при освоении нового трала отличились тралмастер и его помощник. И вообще все члены экипажа работали здорово. Это, пожалуй, главное, что позволило нам успешно выполнить взятые обязательства — досрочно завершить план четвертого года семилетки. Наши новички Александр Пономаренко и Анатолий Магдий быстро освоились с новой профессией и стали заправскими рыбаками. Механики Б. Шундрик, М. Калев и А. Кулич отлично организовали работу машинной команды. А в свободное от вахты время они вместе с другими сортировали и убирали рыбу. Рыбный мастер Александр Егорович Квиткевич, штурманы В. Матяш, И. Шулаев и Н. Петриков, все члены экипажа работали, не считаясь со временем, старались добыть как можно больше рыбы.

Вот хотя бы следующий пример. Ежедневно в экспедиции проводятся «капитанские часы», на которых перед экипажами ставятся задачи, даются рекомендации, где лучше вести промысел. Некоторые капитаны считают, что от них толку мало, и просто-напросто, как у нас говорят, не выходят в эфир. Хуже того, где-то найдет такой хорошее скопление рыбы и не сообщает об этом другим судам. Мы же всегда принимали активное участие в «капитанских часах». И это помогло нам в работе. Мы даже регулярно прослушивали сахалинские суда. Надо отметить, что у сахалинцев организация промысла поставлена лучше. Если судно не принимает участия в промысле — это у них чрезвычайное происшествие. Кроме того, чтобы постоянно знать, где находится рыба, надо, чтобы какое-то судно служило ориентиром. В камчатской экспедиции это делалось почти на добровольных началах. У сахалинцев же все проводилось организованно, и они редко теряли рыбу.

Коль уж зашла речь об организации промысла в Беринговоморской экспедиции, нельзя не сказать и о том, как осуществляется поиск. В конце января промысловый флот потерял рыбу, а поисковиков в камбальной группе не было. Только во второй половине февраля по-настоящему организовали поиск и снова нашли рыбу. Мне кажется, целесообразно в экспедиции иметь флагманских траловых мастеров, так как на многих судах тралмастера нуждаются в практической помощи.

На что мы главным образом обращали внимание? Как и другие экипажи, старались не потерять ни минуты времени, сделать за день как можно больше тралений и хорошо отсортировать и сохранить добытую рыбу. После каждой сдачи мы обязательно брали на борт лед. Кроме того, на траулере сделали углубленный лоток для выливки рыбы из кутка. Это позволяет хорошо отсортировать рыбу и пересыпать ее льдом. В результате мы почти всегда сдавали сырец первым сортом. С первых же дней промысла мы убедились, что наиболее уловистыми бывают траления на глубине

310—320 м. При этом ваера надо травить примерно на 800 м. Обязательно надо обращать внимание на скорость судна при тралении. В зависимости от глубины уменьшать или увеличивать ход. Ну и, как уже говорилось, важно не потерять рыбу. Надо так организовать работу, чтобы с рассветом судно находилось на «банке» и могло без промедления начинать траление. Рано утром первое траление — самое уловистое.

Каковы же результаты нашей работы? В конце первой декады февраля мы завершили выполнение квартального плана. А 6 мая отпраздновали новую победу — был выполнен годовой план. Сейчас на счету экипажа «Каменного» около 16,5 тыс. ц рыбы при плане 16 100. Но главное у нас впереди: остается выполнить повышенные обязательства, а для этого надо будет хорошо потрудиться.

Капитан СРТ «Каменный» *А. П. Ансимов*

Камчатская правда, 26 мая 1962 г., № 123

Приказ по УТРФ от 10 июля 1962 г. «Об утере якоря СРТ “Кречет” и попытке скрытия аварии»

3 мая 1962 г. старший помощник капитана С. временно принял дела и обязанности капитана СРТ «Кречет» и вступил в командование. 18 июня 1962 г. при разборке брашпиля на ремонт установили, что вал главной шестерни погнут.

Опросом личного состава установлено, что 3 мая СРТ «Кречет» снимался с якоря в 07.40, в канатном ящике на укладке якорной цепи находился матрос Карпук, управлял работой брашпиля лично сам С., произошел обрыв якорного звена благодаря неумелому обращению с работой брашпиля, который работал на полных оборотах, когда якорь уже вышел из воды. Последний с быстротой вошел в клюз, получился рывок, в результате чего был погнут вал брашпиля и утоплен якорь от разрыва цепи. С., пытаясь скрыть аварийное происшествие, сделал вымышленную запись в судовом журнале через семь суток. 10 мая 1962 г. на катере к судну доставил откуда-то якорь Холла.

Кроме вышеуказанного, комиссия, проверяя техническое состояние СРТ «Кречет», отметила, что судно находится в неудовлетворительном состоянии, ухода команды за корпусом судна не осуществлялось. Все барашки, задрайки закипели, не вращаются. Водонепроницаемые двери деформированы, не работают, киповые планки закипели, не вращаются, лини на кругах прелые, снабжение спасательных ботов мокрое, не просушивается, аварийные пластыри сырые, не укомплектованы, глаголь-гаки жвакагалсов якорных цепей не отдаются.

Стоимость ремонта вала брашпиля составила сумму 350 руб.

Приказываю: 1. ...Данный случай классифицировать аварийным происшествием. 2. С. — бывшего старшего помощника капитана СРТ «Кречет» за нарушение устава службы на судах флота, правил технической эксплуатации, попытку скрыть аварийное происшествие, незаконное приобретение якоря от занимаемой должности отстранить, понизить до третьего

помощника капитана сроком на год. В частичное возмещение причиненного ущерба взыскать одну треть основного оклада...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 180, л. 48

Приказ по УТРФ № 833 от 26 июля 1962 г. «О передаче в товарищеский суд дела о хищении»

20 июля 1962 г. в 3 часа 50 минут ночи в проходной СРЗ «Фреза» дежурным караула т. Новиковым П. А. были задержаны тт. К. и С., которые несли капроновый шнур, не предъявив никаких документов на вынос, заявив, что они его взяли для личного обихода на СРТ «Корф». С. нес капронового шнура в количестве 1 кг 200 г., а К. — 1 кг 700 г., на что были составлены соответствующие акты задержки.

Приказываю: 1. Составленные акты задержки от 20 июля 1962 г. на тт. К. и С. передать на рассмотрение в товарищеский суд УТРФ. 2. Службе караула изъятый капроновый шнур сдать на сетеснастный склад УТРФ.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 180, л. 115

Приказ по УТРФ № 901 от 18 августа 1962 г. «О повышении общеобразовательного уровня молодежи»

В целях повышения общеобразовательного уровня плавсоставом и работниками береговых предприятий флота приказываю:

1. Капитанам всех судов и плавбаз, директорам предприятий и начальникам отделов управления флота в пятидневный срок разобраться с каждым моряком, рабочим и служащим, не имеющим среднего образования, охватить их учебой, не допускать отсева учащихся в течение 1962/63 учебного года.

2. Отделу кадров (тт. Александрову, Морозову) совместно с базовым комитетом и комитетом комсомола, директором заочной общеобразовательной школы моряков к 1 сентября 1962 г. создать на плавбазах консультационные пункты по заочному обучению, направить в районы промысла учителей, обеспечить учащихся учебными программами и пополнить все судовые библиотеки новыми учебниками.

3. Директорам предприятий: завода «Фреза» тов. Скиндеру А. А., рыбозавода «Океанский» тов. Михайлову Н. А., начальнику рыбпорта тов. Фризоватому И. И., капитанам-директорам тт. Никольцеву А. П., Щербань В. В., Заварину О. А., Коломейцу Д. А., Баклаг И. И., Сотникову Н. В. решить вопросы создания нормальных условий для учащейся молодежи, удобную смену работы, исключающую пропуски занятий.

4. Директору межрейсовой гостиницы моряков тов. Красильникову К. И. помещать учащихся, прибывших с моря для отгула выходных дней, в отдельную комнату.

5. Хозяйственным руководителям (СРЗ «Фреза», рыбпорта, рыбозавода «Океанский», жилищно-коммунального отдела) до 20 августа с. г. совместно с партийно-комсомольскими и профсоюзными организациями, директором школы рабочей молодежи определить, в каких классах должна учиться молодежь, и закрепить их за школами. Обратить особое внимание на охват учебой молодежи призывного возраста, рождения 1939—1947 гг., установить строгий контроль их учебы, не допускать пропусков занятий.

6. Капитанам промысловых и транспортных судов, капитанам-директорам плавбаз в трехдневный срок взять на особый учет молодежь призывного и допризывного возраста, не имеющую семилетнего образования, охватить ее общеобразовательной заочной учебой. Для оказания помощи учащимся-заочникам закрепить за ними общественных консультантов, имеющих высшее или среднее образование. Фамилии учащихся и консультантов сообщить в отдел кадров к 25 августа 1962 г. и в дальнейшем ставить в известность обо всех изменениях, происшедших в составе учащихся и консультантов.

7. Создать комиссию содействия школе в составе тт. Морозова И. Ф., Ситникова Е. А., Тарлыгина С. Ф., Настенко А. Г., Сорокина А. М., Владимирова В. А. Считать главной задачей комиссии содействия школе — сохранение контингента учащихся.

8. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на инженера по подготовке кадров тов. Морозова И. Ф.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 180, л. 211—212

Приказ по УТРФ № 972 от 14 сентября 1962 г. «О поощрении рабочих и служащих плавдока СРЗ “Фреза”»

В период стоянки СРТ «Красное знамя» в плавдоке СРЗ «Фреза», инспектором Регистра было выставлено требование заменить более 60 кв. м подводной части судна. Такая трудоемкая работа ранее доком не производилась, тральщик должен был с таким объемом работ поставлен в ремонт на Петропавловскую судоверфь им. В. И. Ленина. Работники плавдока проявили инициативу, взялись за ремонт и в короткий срок закончили всю работу по замене обшивки. По заключению инспекции Регистра, работу выполнили качественно.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. За проявленную инициативу и быстрое окончание работ с хорошим качеством по СРТ «Красное знамя» нижеперечисленным рабочим и служащим плавдока СРЗ «Фреза» объявить благодарность с занесением в трудовую книжку: Донцов — бригадир, Абрамов — корпусник, Касаткин — корпусник, Рысич — корпусник, Швецов — электросварщик, Жуков — электросварщик, Провотворов — слесарь, Сыч — слесарь, Тянутов — слесарь.

И. о. начальника УТРФ *Сергеев*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 179, л. 150

Приказ по УТРФ № 1033 от 17 октября 1962 г. «О переводе парохода “Якут” плавбазой»

1. В связи с окончанием аренды парохода «Якут» Петропавловским рыбокомбинатом вернуть этот пароход на выполнение работ по транспортировке грузов с 7 октября с. г.

2. С уходом плавбазы «Советская Камчатка» из района промысла во Владивосток для выгрузки готовой продукции направить в этот район плавбазу «Якут» с 14 октября 1962 г. для приема сельди-полуфабриката от промысловых судов. С того же числа считать пароход «Якут» плавбазой.

3. Установить задание по приему и доработке сельди полуфабриката плавбазе «Якут» 10 560 ц, в том числе по месяцам: октябрь — 5 280 ц, ноябрь — 5 280 ц.

4. Плавбазе «Советская Камчатка» (т. Никольцеву) передать на плавбазу «Якут» 20 чел., в том числе матросов-обработчиков — 16 чел., бондарей — 4 чел.

5. Назначить временно и. о. заведующего производством плавбазы «Якут» т. Бугакова Н. И. с окладом по штатному расписанию.

6. Прием и доработку сельди-полуфабриката производить в строгом соответствии с технологической инструкцией.

7. Т. Ефименко М. П., инженера-нормировщика плавбазы «Советская Камчатка», перевести на работу на плавбазу «Якут» в должности инженера-нормировщика.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 179, л. 246

Имени героя-космонавта

На слете передовиков рыбной промышленности Камчатской области старшему помощнику капитана СРТ «Герман Титов» был вручен для экипажа траулера большой фотопортрет космонавта-два с надписью: «Коллективу рыболовного траулера “Герман Титов” с пожеланием счастливого плавания и хороших уловов. *Герман Титов*».

Старпом СРТ Арвидас Антонас Жила заверял слет, что комсомольско-молодежный экипаж «Германа Титова» под руководством кандидата в члены ленинской партии капитана Армо Аршамовича Амирбекяна оправдает надежды Германа Степановича.

— Да иначе и не может быть, — сказал он. — Вот уже третий год подряд экипаж нашего судна перевыполняет государственный план. Только за три месяца этого года экипаж поймал 4 600 ц. А ловим мы только ценные породы рыбы — сельдь и окунь.

Сейчас экипаж траулера помогает рабочим судоверфи имени В. И. Ленина закончить средний ремонт. Комсомольцы палубной команды боцман Анатолий Федосов, матрос Юрий Бекетов и штурман Борис Роленко многое сделали для быстрой укладки настила палубы и ремонта палубного оборудования. Хорошо трудятся под руководством старшего механика Павла

Петровича Юлина рефрижераторный механик Владимир Колесников, третий механик Руслан Демуров и другие.

Экипаж «Германа Титова» горит желанием как можно быстрее закончить ремонт, чтобы, выйдя досрочно в море, выловить сверх плана еще 500 ц рыбы.

В августе в Олюторском заливе стояли жаркие дни. Погода была промысловая, да и сельдь шла хорошо. И хотя комсомольско-молодежный экипаж коммунистического труда траулера «Рыбновск» только в конце июля вышел из ремонта, на его счету уже имелось 4 854 ц пойманной рыбы. В ночь с 11 на 12 августа судно лежало в дрейфе с 65 сетями, а в каютах и кают-компании только и шел разговор о новой победе советской науки — космическом полете майора Андрияна Николаева. Ночь пролетела незаметно.

С наступлением рассвета начали выбирать сети. Улов оказался неплохой — по три центнера на сеть. Все работали дружно. Вдруг по судну разнеслось: «Второй взлетел! Вокруг Земли летают двое!» И тут кто-то высказал мысль, что неплохо бы сменить надпись на борту, добавив к званию комсомольско-молодежного имя героя-космонавта. Когда сдавали последние 529 ц в счет годового плана, пришло радостное известие: «За досрочное выполнение годового плана и превышение сортности сданного сырца на 4 % комсомольско-молодежному экипажу коммунистического труда среднего рыболовного траулера “Рыбновск” присвоить имя героя-космонавта Павла Поповича и впредь именовать СРТ “Павел Попович”».

Так появилось у нас на флоте четвертое судно, несущее на борту имя покорителя космоса.

За высокие уловы, 7 ноября 1962 г., № 132

Приказ по КРП № 433 от 30 ноября 1962 г. «О присвоении СРТ “Кунжик” УТРФ названия “Андриян Николаев”»

В соответствии с просьбой экипажа коммунистического труда СРТ «Кунжик» УТРФ, парткома и базового комитета плавсостава, в честь величайшего исторического события — группового полета в космос граждан СССР — Андрияна Григорьевича Николаева и Павла Романовича Поповича, приказываю: 1. Переименовать СРТ «Кунжик» УТРФ в СРТ «Андриян Николаев». 2. Начальнику УТРФ т. Аноде П. И. соответственно оформить правовые и технические документы судна в инспекции Морского Регистра СССР и в порту приписки.

Заместитель начальника КРП *М. Овечкин*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 336, л. 131

Приказ по УТРФ № 51 от 2 января 1963 г. «О сохранении команды БМРТ “Браслав”»

В целях сохранения комсомольско-молодежного экипажа БМРТ «Браслав» и учитывая наличие большого резерва рядового плавсостава при отделе кадров с сохранением заработка 75 %, приказываю: 1. Всех членов

экипажа БМРТ «Браслав», вернувшихся из отгулов и выходных, зачислять с 21 января 1963 г. на прежнее место работы, с привлечением их к судовым работам по ремонту БМРТ и технологического оборудования, с оплатой по положению и с предоставлением питания.

Основание: просьба капитана и комитета ВЛКСМ.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 247, л. 9

Совет капитанов

С мая 1962 г. в траловом флоте функционирует совет капитанов. Уже проведено одиннадцать заседаний. Этот общественный орган хорошо помогает администрации и партийному комитету в деле воспитания командиров плавсостава судов. Главная его цель — борьба за точное выполнение каждым капитаном и штурманом устава морской службы, предотвращение аварийности.

Как только траулер приходит с промысла, на него направляется комиссия, в которую входят представители морской инспекции, механико-судовой службы, отделов связи и добычи, партийного комитета. Они тщательно проверяют санитарное и техническое состояние всех судовых помещений и механизмов, выясняют причины неисправностей. Член партийного комитета интересуется тем, как проводилась политико-воспитательная работа в экипаже, моральным обликом командиров. После этого составляется акт. Если вскрылись недостатки, немедленно собирается совет капитанов. На заседания приглашаются лучшие капитаны судов, находящихся в это время в Петропавловском порту, работники морской инспекции. Обязательно присутствуют секретарь парткома или его заместитель.

Председатель совета капитанов информирует участников заседания о деле, которое предстоит разобрать. После этого предоставляется слово провинившимся судоводителям. Внимательно слушают их коллеги. Среди них — капитаны, коммунисты траулеров «Командор», «Кременчуг», «Кихчик», «Кинешма» П. А. Рязанов, О. В. Гернет, Д. Е. Картушин, В. Л. Костюнин, теплоходов «Шелихов» и «Корсаков» — С. А. Пирогов, Н. Д. Ковалев, плавбазы «Орочон» — В. В. Щербань. Горячо, но объективно обсуждаются упущения, огрехи моряков. Справедливо и строго наказывает совет тех капитанов, кто теряет чувство ответственности за порученное дело, за судно, экипаж, кто недостойно ведет себя в быту.

Капитан траулера «Алупка» В. Х. Федосеев в бухте Нагаево разрешил своему второму помощнику С. А. Саломатину справить на борту день рождения, а сам ушел на берег. День рождения превратился в пьянку. В результате находящиеся на вахте моряки не смогли в нужный момент сделать перешвартовку судна и задержали выход на промысел двух других траулеров. Чтобы государство не понесло ущерба, совет капитанов решил удержать одну третью часть оклада со всех штурманов и капитана «Алупки». Им объявлены еще и выговоры.

Особенно строго поступает совет капитанов в тех случаях, когда варварски эксплуатируются судно и орудия лова. Тут кое-кому приходится расстаться с занимаемой должностью на время или даже навсегда. В апреле минувшего года с Петропавловской верфи имени В. И. Ленина вышел траулер «Кавран». На ремонт его затрачено 334 тыс. руб. Траулер был направлен на добычу рыбы в район островов Прибылова. Находясь на промысле, капитан т. Алтайский, а затем временно исполнявший обязанности капитана т. Литвиненко пренебрегали правилами хорошей морской практики. При благоприятной погоде, на рейде, допустили ряд аварий и привели судно в такое состояние, что ему запретили дальнейшее пребывание в море. Фальшборт левого борта от носа до кормовой надстройки завален. На корпусе, крыле рулевой рубки — вмятины, иллюминаторные и дверные рамы деформированы, крыло мостика подорвано. Сорваны и погнуты шлюпбалки и ростры, а шлюпки раздавлены. Серьезные повреждения комиссия обнаружила и по левому борту. Все это произошло из-за неправильной швартовки траулера к плавбазам и другим судам.

Крепко досталось горе-судоводителям от совета капитанов за столь небрежное отношение к технике. На нем было принято решение — утвердить взыскания, наложенные администрацией. Тов. Алтайский переведен в старшие помощники сроком на три месяца, с него удержана третья часть оклада. Тов. Литвиненко объявили выговор и лишили его месячного оклада.

А вот незадачливый командир траулера «Соликамск» С. И. Кузмененок за систематическое невыполнение заданий по вылову рыбы, перерасход орудий лова и горюче-смазочных материалов по рекомендации совета капитанов освобожден от должности капитана. Если кропотливая воспитательная работа не помогает, то такие суровые меры действуют отрезвляюще на тех, кто не хочет прислушиваться к голосу общественности и исправляться.

Совет капитанов учит командный плавсостав показывать личный пример образцового соблюдения трудовой и государственной дисциплины, быть требовательным к себе и подчиненным, в чистоте хранить славное звание советского моряка. К сожалению, у нас еще далеко не все поступают в соответствии с моральным кодексом строителя коммунизма. Нет-нет да кто-нибудь и наложит темное пятно на коллектив. Второй помощник капитана теплохода «Алдома» В. А. Клус однажды во время вахты находился в нетрезвом состоянии, вахтенный матрос также был пьян. За этот неблаговидный поступок совет капитанов предложил руководителям флота перевести помощника капитана т. Клуса матросом на полгода и обсудить его поведение на партийном собрании. И это осуществлено. Тов. Клус осознал свою вину, понял, до чего докатился. Теперь он старается вернуть утраченное доверие коллектива.

Учитывая большую воспитательную роль нового общественного органа, ГДВРП рекомендовал при всех территориальных управлениях флотов и в крупных рыболовецких колхозах создать советы капитанов и советы

механиков. Они помогут поднять чувство ответственности у командного состава судов за выполнение директив партии и правительства и на этой основе лучше использовать резервы увеличения добычи рыбы.

Г. Козырев, капитан-наставник, председатель совета капитанов УТРФ

Камчатская правда, 12 января 1963 г., № 10

Приказ по УТРФ № 34 от 15 января 1963 г. «О выделении жилплощади молодым специалистам — инженерам и техникам, приехавшим на работу»

За последние годы, в связи с пополнением крупнотоннажного флота БМРТ, плавбазами, транспортно-рефрижераторными судами, УТРФ стало лучше удовлетворяться кадрами специалистов с высшим и средним специальным образованием, необходимыми для флота и береговых предприятий. Только за последние три года в УТРФ прибыло 39 молодых инженеров и 334 техника после окончания учебных заведений. Большинство молодых специалистов хорошо работают на предприятии и принимают активное участие в общественной жизни коллектива УТРФ.

Установленная очередь на получение жилплощади нуждающимся в ней морякам-рыбакам в количестве 1 400 человек (семей) может быть удовлетворена только в течение четырех-пяти лет, в связи с чем закрепление специалистов идет крайне плохо. Многие прибывшие молодые специалисты, не получившие жилплощадь, увольняются или добиваются перевода в другие организации. Так, за последние три года из-за отсутствия жилья уволилось 58 инженеров и 261 техник, в том числе 51 чел. молодых специалистов. Приказ министра высшего и среднего образования от 1 июня 1960 г. № 325 «О предоставлении жилья молодым специалистам» управлением флота выполняется неудовлетворительно. В целях закрепления инженерно-технических кадров флота и береговых предприятий приказываю:

1. В 1963 г., с вводом в эксплуатацию жилья в районе Черемушек, выделить дом № 5 для предоставления квартир молодым специалистам — инженерам и техникам, 700 кв. м.

2. Жилищно-бытовой комиссии (т. Пронину С. И.) и начальнику ЖКО т. Бурмакину И. М. впредь во всех вводимых в эксплуатацию вновь выстроенных домах выделять 15 % жилья молодым специалистам.

3. Жилищно-бытовой комиссии (т. Пронину С. И.) при предоставлении жилплощади молодым специалистам в первую очередь предоставлять специалистам, окончившим высшие учебные заведения, семейным, заключившим договоры сроком на пять лет при наличии положительной производственной характеристики.

Молодым специалистам, не имеющим семьи, предоставлять жилплощадь согласно существующей норме, то есть одну комнату на два-три человека. Жилплощадь может быть предоставлена из обменного фонда.

Списки лиц, которым предоставляется жилплощадь, должны быть согласованы с отделом кадров и советом молодых специалистов.

4. Отделу кадров (т. Александрову А. А.) в срок до 20 января 1963 г. предоставить в жилищно-бытовую комиссию списки молодых специалистов, а также списки инженеров и техников, которые прибыли в УТРФ после учебных заведений, но в течение трех лет работы не могли получить жилплощадь, остались работать и продлили договоры.

Впредь ежемесячно на 1-е число давать списки прибывших молодых специалистов и выбывших из флота в течение месяца...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 247, л. 54—55

У судна должен быть один хозяин

В газете «За высокие уловы» я прочел статью начальника отдела кадров УТРФ т. Александрова «Постоянные команды — залог успеха на промысле». В ней поднимается ряд вопросов, которые волнуют наших моряков. Хочу высказать несколько соображений по этому поводу.

Автор статьи верно подметил, что частичная подмена экипажей в море вносит на судне дезорганизацию. Поэтому наиболее правильным, на мой взгляд, будет создание подменных команд. Во-первых, они будут отвечать за определенный участок работы — ремонт судна. Во-вторых, с введением подменных команд упорядочится оплата труда моряков, занятых на ремонте. Ведь в траловом флоте на протяжении ряда лет существует такая практика: на судах, поставленных к «Фрезе» и на судоремонтной верфи, с одним и тем же объемом ремонтных работ справляется неодинаковое количество членов экипажа. Поэтому на судне, где членов команды достаточно, вахту моряки несут по семь часов в сутки, на других же траулерах морякам приходится работать по восемь часов. Кроме того, как правило, за проработанные в море воскресные и праздничные дни отгулы в порту морякам, занятым на ремонте, не даются.

Немаловажным фактором является и материальная заинтересованность людей. А как известно, экипажам промысловых судов, стоящих в ремонте, выплачивается 70 % заработной платы. Доплата до 90—100 % производится при условии выхода из ремонта в срок или досрочно. Много ли экипажей получило такую доплату? Немного. А все потому, что суда, как правило, выходят из ремонта с опозданием, особенно те, которые ремонтируются на Петропавловской судоремонтной верфи имени В. И. Ленина. Факты говорят, что задержка судов в ремонте в большинстве случаев происходит по вине судоремонтников. Так почему же за это должны отвечать моряки? Пора вопрос оплаты труда экипажей ремонтируемых промысловых судов решить принципиально.

Сроки выхода судов из ремонта согласовываются с заводом. И если выход траулера из ремонта задерживается по вине экипажа, то тогда ему действительно надо выплачивать 70 % заработной платы. Если же в этом повинна судоремонтная верфь, то администрация верфи должна компенсировать

доплату членам экипажа. Такая постановка вопроса, на мой взгляд, повысит ответственность за ремонт и у экипажей судов, и у судоремонтников. По существу, судоремонтная верфь за качество ремонта ни юридической, ни моральной ответственности не несет. Можно привести массу примеров, когда только постоянное наблюдение и требовательность со стороны членов экипажа давали удовлетворительные или хорошие результаты ремонта.

Как говорилось выше, принцип материальной заинтересованности моряков, занятых на ремонте, явно нарушается. Лишь поэтому многие моряки уходят с ремонтируемых судов. При этом они размышляют так: «Зачем я буду стоять вахту и получать за это 70 %? Лучше проболтаюсь в резерве и, ничего не делая, получу эти же 70 % зарплаты».

Другие же к ремонту подходят со своей меркой: «Как бы побыстрее "закруглить" ремонт и получить желанные 20—30 % доплаты, а там хоть трава не расти...» Таких не интересует, как механизмы будут работать в море. Он свое получит, а там, глядишь, перейдет на другое судно. Так случилось, например, во время прошлого ремонта на СРТР «Каховка». Из сплоченного, казалось, экипажа остались лишь три человека. И так бывает на многих судах.

Вполне согласен с т. Александровым, что подменные команды дадут возможность закрепить кадры за судном, у него будет один хозяин. А это, безусловно, повысит и трудовую дисциплину, и роль общественных организаций, лучше и бережнее будут эксплуатироваться машины и механизмы.

Тов. Александров пишет, что с 1963 г. на флоте вводится рейсовое планирование. После рейса судно станет в ремонт, который будут вести один штурман и один механик из экипажа, остальная же команда пойдет в отгулы. Охрану судна обеспечит подменная команда. Все это хорошо. Но пока не введены подменные команды. А для того, чтобы члены экипажа не перерабатывали во время ремонта, я предлагаю дополнительно отправлять на ремонтируемое судно одного-двух штурманов и в машинное отделение — одного-двух мотористов или механиков. Все это, конечно, нужно согласовать.

Существует положение, в котором сказано, что при стоянках в портах и во всех случаях вывода судна из эксплуатации (ремонт, отстой и т. п.) для членов экипажа, как правило, устанавливается семичасовой график несения вахт и выполнения судовых работ. В случае, если отдельные моряки проработали больше, то им должны предоставить дополнительно один день отдыха за каждые семь часов, проработанных сверхурочно. Но у нас можно услышать немало упреков в адрес экипажей ремонтируемых судов, дескать, не перерабатывайте, компенсируйте себе отдых.

Бывает и так. Моряку не созданы условия для работы и отдыха, и он сам ищет их. Многое, конечно, зависит от сознательности членов экипажа. Это уже вопрос требовательности к себе и подчиненным. В связи с этим хочется повести разговор об устройстве быта моряков на судах, стоящих в средних и капитальных ремонтах, в условиях холодной осени и зимы. Почти на каждом судне большая половина экипажа, как правило, ютится

в одной-двух плохо отапливаемых каютах, остальные разобраны и ремонтируются, парового отопления нет, камбуз тоже разобран. В каютах, где живет команда, находится судовое имущество: запасные части, приборы и прочее. Наведение чистоты и порядка в такой тесноте возможно лишь на словах, а не на деле.

Возникает в связи с этим вопрос, когда же у судоремонтной верфи будет стоять судно, на котором бы моряки могли своевременно поесть, поспать в чистой постели, отдохнуть, посмотреть кино? Все это, скажете, не осуществимо? Нет! Это можно сделать, стоит лишь базкому вплотную заняться этим важным вопросом, и он совместно с администрацией УТРФ решит его.

В. Греков, второй механик БМРТ «Браслав»

За высокие уловы, 5 февраля 1963 г., № 16

Приказ по УТРФ № 207 от 18 марта 1963 г. «О поощрении радистов судов»

Вследствие принятых мер в сельдяной экспедиции значительно улучшилась организация радиосвязи и качество проведения радиотелефонных переговоров. Четко и бесперебойно организована связь на СРТ «Карага», «Кротон», «Командор», «Кумроч», «Космос», плавбазе «Ламут». За хорошую организацию связи, качественное проведение радиотелефонных переговоров приказываю:

1. Объявить благодарность: Нохрину А. М., радисту СРТ «Карага», Цуканову В. И., радисту СРТ «Кротон», Капустину С. С., радисту СРТ «Кумроч», Кучинскому Г. Л., радисту СРТ «Командор», Марочкину Ю. Н., капитану СРТ «Командор», Голубченко В. А., начальнику радиостанции плавбазы «Ламут», Сумину В. С., радисту плавбазы «Ламут», Сивкову Н. И., радисту СРТ «Каховка», Баранову Л. К., капитану СРТ «Космос».

2. За хорошее содержание средств связи и электронавигационных приборов объявить благодарность радисту СРТ «Рыбак» т. Рудакову Б. В.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 251, л. 91

Приказ по камбальной группе судов Беринговоморской экспедиции УТРФ, 25 марта 1963 г.

В первом квартале 1963 г., и особенно в марте, из-за частых штормов и неустойчивой сырьевой базы обстановка на промысле камбалы крайне тяжелая. С моей стороны в беседах с капитанами и на капитанских часах обращалось внимание на серьезность положения. От самих рыбаков требуется высокая напряженность на промысле. Необходимо использовать малейшую возможность для добычи, любой улов сохранять и давать на морозильщики, которые значительное время простаивают.

При такой тяжелой обстановке как никогда следует обратить внимание на меры по сохранению пойманной рыбы. В достаточном количестве

надо применять лед мелкодробленый, в трюмах должны быть в необходимом количестве вертикальные и горизонтальные переборки, уловы разных дней должны быть в отдельных отсеках, и ни в коем случае камбала первых уловов не должна смешиваться со свежей.

Однако некоторые капитаны и рыбные мастера нашего флота не хотят этого понять, к мерам по сохранению улова относятся крайне несерьезно, допускают порчу значительного количества рыбы. Так, на СТР «Северянин» (капитан тов. Осьминин Г., рыбный мастер тов. Золотухин) 22—23 марта обнаружена камбала старая, не сортная, к уборке совершенно непригодная. Выяснилось, что во втором трюме в ряде отсеков имеется старая камбала, смешанная со свежей, произвести рассортировку которой невозможно. Старая камбала в количестве примерно десяти тонн была поймана 16 марта, затем по 19 марта в течение трех суток судно штормовало, и основной улов был пойман 20—23 марта. Первоначальный улов при докладе обстановки умышленно не показан в надежде его сдать морозильщику. При сдаче рыбы первого улова прошло более пяти суток, льда было крайне мало, отсюда и порча. Из улова в 90 т, как сообщалось в сводке, было сдано первым сортом всего 40 т, остальную рыбу в количестве 50 т принимать морозильщик отказался, и вынуждены были выбросить ее за борт, что совершенно недопустимо и преступно. На основании вышеизложенного приказываю:

1. Осьминину Г., капитану СРТ «Северянин», за халатное и бесконтрольное отношение к сохранению улова, умышленную ложную информацию руководству экспедиции, порчу 50 т рыбы — объявить строгий выговор. Золотухину, рыбному мастеру СРТ «Северянин», за грубое нарушение правил транспортировки, непринятие необходимых мер по сохранению улова и порчу 50 т камбалы — объявить строгий выговор.

2. В возмещение нанесенного управлению ущерба с тов. Осьминина Г. и Золотухина удержать единовременно по одной трети месячного должностного оклада.

3. Предупреждаю капитанов всех судов, что впредь необходимо принимать все меры к сохранению рыбы, в случае длительного шторма безоговорочно сниматься на сдачу, не допуская порчу рыбы. В случае повторения подобных фактов к виновным будут приниматься самые строгие меры, вплоть до снятия с работы.

Начальник Беринговоморской камбальной
экспедиции *В. Кириленко,*
Бристольский залив, борт плавбазы «Эскимос»

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 251, л. 262—265

Курс — на сто тысяч

Решение капитана Заварина вести обработку траулеров в штормовую погоду вызвало сомнение даже у бывалых моряков.

— Такого еще не было...

— Ветер до девяти баллов, зыбь. Рискованно. Но другого выхода не было. Уловы большие.

Траулеры перегружены. Тепло. Промедли сутки, и погибнут сотни центнеров первосортной сельди, добытой ценой нелегкого труда.

Капитан поднялся на мостик. Отсюда хорошо видно, как, зарываясь в волны, к «Ламуту» приближались траулеры.

— Заходи с подветренной стороны! Строго на волну держись! Самый малый!

Суда уже совсем рядом. С борта траулера на плавбазу летят концы. Легкий толчок, и траулер покачивается на волне у самого борта «Ламута». Только теперь капитан облегченно вздохнул. Риск, конечно. Но в море без этого не обойтись. Смелый риск в сочетании с мастерством и точным расчетом — здесь обычная норма.

Второй траулер принимать было легче. А позже набрались опыта в этом трудном деле капитаны всех траулеров. Умело стали руководить швартовкой штурманские вахты плавбазы. Угроза порчи сельди от несвоевременной ее приемки миновала.

А на «Ламуте» искали новые резервы. Этого требовали интересы досрочного выполнения плана, социалистических обязательств. Борьбе за план, за обязательства здесь было подчинено все.

— Машинная команда, к стармеху! — сообщило судовое радио. В каюте старшего механика Матвея Семеновича Дулина собрались свободные от вахты кочегары, машинисты, мотористы.

— Надо, братцы, помочь обработчикам принимать рыбу.

— Это не наше дело... — начал было кто-то. Но тут же прикусил язык.

— Конечно, подсобим, — зашумели моряки. — Наше же общее дело.

Каждый понимал, что времени терять нельзя. Об этом не раз говорил капитан-директор О. А. Заварин. А слово капитана — закон. И дело здесь не только в чинах и рангах. Каждый моряк на «Ламуте» доволен тем, что работает под началом такого капитана. Доволен строгим, раз и навсегда установленным порядком на судне. Во всем: в ускоренной обработке траулеров в штормовую погоду и в равномерной, без рывков и штурмовщины, работе бригад и смен на засолке, и в безукоризненной чистоте на палубе, в каютах, и, наконец, росте профессионального мастерства членов экипажа — во всем чувствуется твердая рука руководителя, наставника, старшего товарища. Старшего по должности, по службе. По возрасту капитан Заварин моложе многих на судне.

До недавнего времени капитанами судов в большинстве своем плавали люди пожилые, умудренные большим жизненным опытом. У нас на Камчатке сложилось так, что эта традиция нарушилась. Пришла молодежь. Дерзкая, умелая. Выросла и закалилась в труде и учебе. Экипажи таких судов, как большие морозильные траулеры «Браслав», «Хинган», плавбаза «Орочон», возглавили молодые капитаны Сотников, Дубовицкий, Щербань. Все они выросли здесь, у нас на флоте.

Менее чем за десять лет прошел путь от второго штурмана небольшого судна до капитана плавучей базы Олег Заварин. Невысокого роста, всегда подтянутый, и тогда выглядел он моложе своих тридцати лет. Верно, опыт у него был. Неплохой опыт. В 1961 г. Заварин окончил Владивостокский рыбопромышленный техникум. С дипломом штурмана приехал в Петропавловск. Определили вторым помощником на траулер «Гага». Капитан «Гаги» Илья Григорьевич Евстафиади посмотрел внимательно на выпускника и сказал коротко: «Принимайтесь за дело». А сам подумал: «Молодо-зелено. Упорхнешь ты отсюда, птенчик». Об этом он поведал Заварину незадолго до того, как через два с лишним года Олег сменил его на посту капитана.

Три с лишним года тралил рыбу у берегов Камчатки. В отдаленные районы промысла ходить тогда не отваживались. Лишь в пятьдесят девятом водил траулер «Северянин» в район островов Прибылова. Работал потом в управлении. Практиковался в вождении большого судна на «Ламуте» под началом капитана-наставника Геннадия Александровича Козырева, наконец, весной 1951 г. назначили Заварина на ответственный пост — капитана-директора одной из крупных на Дальнем Востоке плавучих баз «Ламут». Энергичный, беспокойный, Заварин здесь еще лучше проявил свои незаурядные способности организатора и наставника коллектива.

Промысловики помнят, как еще в недалеком прошлом немало сельди с так называемыми механическими повреждениями выбрасывали за борт. Не без сожаления делал это и Заварин, когда работал еще на траулерах. А что поделаешь, попадается одна поврежденная в бочке — всей партии сортность снижают.

— Ведь она хорошая, можно же солить ее, ну, скажем, тушками, — убеждал он начальника производства плавбазы Цыбулько. — Можно.

Попробовали. Получилось. По качеству не уступает стандартной. На траулеры полетела радиограмма: «Сельдь с механическими повреждениями сдавать на обработку».

Две тысячи центнеров тушки за экспедицию 1962 г. приготовили обработчики «Ламута».

У добрых дел большие крылья. Начинание капитана плавбазы Заварина подхвачено многими рыбаками Дальнего Востока. Стоит ли говорить о том, сколько рыбы дополнительно получила страна.

В большом, нелегком деле не обходилось без трудностей. В трюмах рыбы полно. Траулеры обрабатываются быстро. Вдруг выясняется — на исходе бочковая тара. Как быть? Запрос в управление. Ответ пришел неутешительный: «Доставим через пару недель». Потерять две недели ценного промыслового времени? Остановить рыбозавод — значит вызвать простой флота, сорвать выполнение плана добычи — недодать стране тысячи центнеров рыбы! Коллектив плавбазы, боровшийся за звание экипажа коммунистического труда, искал путь преодоления трудности. Больше всех, конечно, беспокоился капитан. Он пригласил к себе заведующего производством, матросов-бондарей.

— Судьба плана в наших руках, товарищи. Клепка есть на борту. Надо наладить сборку бочек. Сможем? — Капитан обвел взглядом присутствующих.

— Постараемся.

— Бывшую в употреблении можно использовать, — предложили моряки.

— Тоже верно. Ремонт и выпарку ее здесь наладим.

В море шторм. Тяжелые волны качают судно. Трудно держаться на ногах. На борту кипит напряженный труд. На помощь бондарям пришли обработчики, палубная команда. Работали до седьмого пота. «Узкое» место было ликвидировано.

Можно рассказать еще и о том, как по инициативе капитана Олега Заварина и механика Валерия Науменко реконструировали цех обработки, как был осуществлен замысел капитана по установке дополнительного виброукладчика. В цехе стало просторнее, производительность труда поднялась. Теперь стали обрабатывать и шестьсот центнеров рыбы в сутки, и девятьсот, и более.

Сообщение о награждении Олега Антониновича Заварина орденом «Знак Почета» застало его в родном порту. Плавбаза возвратилась из Беринговоморской экспедиции с победой. План и рейсовое задание перевыполнены. В этом рейсе экипажу присвоено звание коллектива коммунистического труда.

Сейчас «Ламут» ушел на ремонт. А через месяц-полтора капитан Заварин снова поведет плавбазу в район промысла. Семьдесят четыре тысячи центнеров рыбы принял в обработку экипаж в прошлом году.

— Рубеж наш — сто тысяч центнеров, — говорит капитан.

Это рекорд.

— Такое количество рыбы мы можем и будем обрабатывать ежегодно. И, конечно же, экипажу «Ламута», носящего почетное звание коллектива коммунистического труда, это под силу.

Н. Настич

Камчатская правда, 8 мая 1963 г., № 107

Залог успехов

На нашем «Хингане» все молодо: и само судно, снявшееся с рейда в свой первый промысловый рейс, и люди, в большинстве впервые вкусившие соленых брызг, хлесткие ветры океана. Но не о увлекательной романтике собираюсь я говорить, а о том, как молодые парни, только что снявшие с плеч солдатские шинели, жили и трудились, осваивая нелегкое рыбацкое дело.

Экипаж «Хингана» вправе называться молодежным. Ну, а когда увлеченная молодежь горячо берется за дело — трудности нипочем. На слове этом, однако, должен себя одернуть, чтобы не поняли так, будто вся работа строилась на голом энтузиазме. Командиры производства горячую увлеченность молодежи подкрепляли хорошей организацией труда.

На одном из профсоюзных собраний мы внесли предложение отказаться от порядка в оплате труда, принятого на других судах типа БМРТ, где заработок между матросами распределяется по классам: матросу первого класса платят больше, чем матросу второго класса, хотя работа практически у них одинаковая. Такая мерка для нашего экипажа не годилась. Мы успели освоить смежные профессии, стали широко практиковать взаимозаменяемость на всем производстве. А раз так, то и платить надо всем одинаково. С нами согласились. А на других промысловых судах от матроса второго класса на работе иногда можно услышать: «Коли ты первоклассный матрос, и тебе больше платят, ну и трудись больше, а мне пора шабашить». У нас такого не бывает.

Несколько слов о бригаде. Народ в ней дружный, работящий, с армейской закалкой. Все они не только хорошие производственники, но и активные общественники. Взять хотя бы Геннадия Рогожина и Алексея Радченко. Оба члены бюро судового комитета комсомола. Под стать им в труде комсомольцы Николай Немич, Юрий Иваницкий и Василий Харьковнин.

Мы соревновались с первой бригадой обработчиков. Именно соревновались, а не соперничали, чтобы «обставить» их по показателям. Случится отставание у соседей, скажем, на заготовке гофтары или забивке трюма готовой продукцией, идем к ним на помощь. Взаимная выручка и помощь в труде — вот что является залогом наших успехов.

А. Сериков, бригадир смены цеха обработки

Камчатская правда, 16 мая 1963 г., № 114

Рассекречивая «секреты»

Дары свои море щедро отдает лишь упорным и настойчивым, мужественным и смелым. Таков он и есть, экипаж «Хингана», прославивший себя богатыми уловами, высоким качеством продукции. А кому все же принадлежит пальма первенства в достигнутых показателях? Каждый член экипажа, не задумываясь, скажет: добытчикам. Траловые вахты работали на совесть. Обработчики на них не в обиде — получали столько сырца, что завод едва успевал морозить рыбу, делать консервы и кормовую муку.

— Организаторы лова могли бы рассказать много интересного, — с теплотой отзывается о рыбаках капитан-директор Владимир Александрович Дубовицкий. — Если говорить о «секретах» добытчиков, то рассказ надо начинать с организации поиска рыбы. Это один из основных факторов успешного лова. На некоторых больших морозильных траулерах за сутки делают по 12—13 тралений. «Хинган» же — только 6—7. И не умышленно. Просто не успевали. У нас много времени уходит на поиски. Но «игра стоит свеч». Меньшим числом тралений экипаж брал больше рыбы, чем те, кто в погоне за количеством заметов, не глядя, швырял за борт трал и нередко поднимал его пустым.

«Хинган» оснащен тремя отечественными рыбопоисковыми приборами. Большую помощь в налаживании их оказал В. И. Кравченко, работник

промразведки. Он смонтировал большую фишлупу на приборе «Палтус», которой до этого на нем не имелось. «Палтус» стал основным поисковым аппаратом из трех имеющихся на судне.

Большая заслуга в достижении высоких уловов траловых мастеров и прежде всего И. А. Ищенко, беспокойного по натуре человека, отличного рыбака. Практика первых дней промысла выявила серьезный дефект в тралах, изготовляемых на базе Океанской. И. А. Ищенко быстро устраняет просчет изготовителей. Усилил одну часть орудия лова рубашкой из двойной дели. Чаще стали устанавливать дележные стропы.

Тралмастеры внимательно следили за состоянием орудий лова. Ежесуточно делали промеры трала по всем его параметрам. При обнаружении отклонений быстро приводили в норму. Дело в том, что капрон, из которого изготовлен трал, поддается деформации, а, следовательно, и снижаются его гидродинамические свойства. Стоит сутки поработать новым тралом, как из-за растяжки дели изменяются его параметры, образуются мешки. Уловы катастрофически падают. У новичков это часто приводит к проловам. Подобного в практике «Хингана» не наблюдалось.

В результате всех предпринятых мер добытчики достигли наивысших уловов среди промысловых судов нашего бассейна и сэкономили немало средств за счет продления срока службы орудий лова. Нормы вылова на каждый трал перекрыты в два раза.

Камчатская правда, 16 мая 1963 г., № 114

Капитан Ансимов

Штурман Ансимов даже смутился, когда начальник отдела кадров УТРФ вручил направление на другое судно и сказал:

— Так вот, Афанасий Петрович, с повышением в должности поздравляю вас. Капитаном работать будете.

Пришел Ансимов на СРТ «Каменный» принимать судно. Моряки здесь, в основном, умудренные опытом. По возрасту он оказался моложе не только своих помощников, но даже и многих матросов. Это отметили про себя и члены экипажа. «Наловишь рыбы с этим», — гутарили между собой. Да и сам Ансимов еще не был уверен в своих силах. Что у него за плечами? В 1957 г. окончил Петропавловское мореходное училище. Плавал третьим помощником на пароходах «Барнаул», «Петр Соловьев», работал штурманом на траулерах «Кичига», «Карагинский». Старался закрепить, умножить знания, полученные в мореходке, да разве за три года многое постигнешь? А тут, как на зло, на новом судне с дисциплиной непорядок. Даже кое-кто из штурманов к выпивке пристрастился. Нужна не только жесткая рука руководителя, но и мастерство воспитателя.

Готовились к рейсу. Судовой повар Антонов просится у капитана на несколько часов домой.

— Что ж, иди, — ответил капитан, — да вовремя возвращайся, уходим.

Сутки прошли, вторые. Только на третьи является Антонов, а сам под хмельком.

— Можете идти на все четыре стороны, — спровадил его капитан. — Пьяницы на судне мне не нужны.

«Нет, с этим капитаном шутки плохи», — отметили про себя члены экипажа.

— За дисциплину-то борется, а как он рыбу ловить будет? — говорили другие.

Пришли в район промысла на лов камбалы. Сделали один замет, другой, третий. Слабо. С тридцатью пятью тоннами пошли на сдачу. На судне снова слышались недовольные голоса:

— Ну и прислали капитана... Будем в пролове.

Ансимов переживал неудачу больше других. «Может, и в самом деле рано доверили мне этот ответственный пост?» — мысленно спрашивал себя.

Приказал собраться всему экипажу в кают-компании. Советуется.

— Вот вы, товарищи, сами как думаете, почему у нас уловы ниже, чем у других? — обратился он к морякам.

В разговоре приняли участие матросы, штурманы, члены машинной команды. Выслушал капитан всех внимательно и сказал:

— На том и порешим, товарищи. Первое, строго следить, чтобы не было заворотов трала, второе, добавим груз к нижней подборе, кухтылей к верхней — этим увеличим раскрытие трала. И, наконец, последнее. Будем следить, анализировать, какой длины следует вытравливать кабели.

В рыбацкой спецовке капитан вышел на палубу. Вместе с траловой вахтой по-новому вооружили трал. Сделали пробное траление — хорошо. Второе — еще лучше. Теперь СРТ «Каменный» уходил на сдачу с полной загрузкой. Не осталось и тени недоверия, предвзятости, с которыми относились к новому капитану поначалу.

Добыча рыбы на их судне росла. Росла на флоте и слава экипажа СРТ «Каменный». Экипажу было присвоено звание комсомольско-молодежного. Моряки тут же поставили перед собой новую цель — бороться за звание экипажа коммунистического труда.

— Теперь у нас все должно быть по-коммунистически: и работа, и поступки, — говорил тогда капитан Ансимов.

Пример подавал сам. Его можно было встретить то в штурманской за прокладкой курса, то на палубе, где моряки во главе с тралмастером чинили трал.

В кают-компании соберутся свободные от вахты, обращаются к капитану: «Расскажите, Афанасий Петрович, какие уловы у других экипажей флота?»

Ансимов рассказывает. Капитан всегда в курсе всех дел.

...Промысловая обстановка в нынешнем году была нелегкой. Штормило. В апреле и мае были дополнительные трудности, вызванные плохим снабжением промысловым снаряжением. Приморцы и сахалинцы ловили окунь капроновыми тралами, у камчатских рыбаков их не хватало. Плохо развернулись в отделе добычи и отделе снабжения УТРФ.

Уловы падали, но экипаж СРТ «Каменный», возглавляемый капитаном Ансимовым, один из немногих окуня ловил хорошо. Руководство объеди-

ненной экспедиции поручило Афанасию Петровичу поделиться опытом работы пеньковым тралом. В эфире звучал густой голос капитана опорно-показательного судна, руководителя экипажа коммунистического труда Афанасия Петровича Ансимова. Слушали его приморские, сахалинские моряки, совету его внимали промысловики Камчатки. Ансимов рассказывал о том, как просто, с помощью дополнительного груза, кухтылей и других нехитрых приспособлений удалось им повысить уловистость трала. Стоит ли говорить о том, какую пользу принесло это всем судам экспедиции. Ясно одно: в успешной добыче окуня моряками тралового флота немалая заслуга капитана СРТ «Каменный» Афанасия Петровича Ансимова.

Рассказ об этом человеке был бы неполным, если бы мы не поведали еще о двух памятных для него событиях этого года. Указом Президиума Верховного Совета СССР капитан Ансимов награжден орденом «Знак Почета», а в дни работы пленума ЦК КПСС его приняли кандидатом в члены нашей коммунистической партии.

Н. Настич

За высокие уловы, 29 июня 1963 г., № 77

Приказ по УТРФ № 473 от 5 июля 1963 г. «Об организации экспедиции по добыче сельди и окуня в третьем квартале»

Во исполнение приказов ГДВРП № 143 от 27 марта и № 273 от 14 июля об организации и проведении в третьем квартале с. г. экспедиционного промысла сельди в Охотском море и окуня в Аляскинском заливе, приказываю:

1. Организовать в третьем квартале две экспедиции: в Охотском море по промыслу сельди и в Аляскинском заливе по промыслу окуня.

2. Утвердить план для сельдяной экспедиции в количестве 227 тыс. ц и для окуневой — 60 тыс. ц окуня и 11 тыс. ц прочих пород рыб.

3. Определить участие флота в третьем квартале на промысле сельди 40 СРТ, на промысле окуня — 2 БМРТ и 20 СРТ, исходя из норм вылова, утвержденных ГДВРП.

4. Возложить руководство экспедициями на флагманских специалистов согласно приказу управления № 326 от 10 мая 1963 г. и штатного расписания, утвержденного 12 марта 1963 г.

5. Производить оплату труда и премирование флагманским специалистам согласно существующего положения.

И. о. начальника УТРФ *П. Демидов*

Приложение

Флагманский капитан — начальник группы флагманских специалистов — заместитель начальника УТРФ по промыслу: колонна на промысле сельди — Серга А. И.; колонна на промысле окуня — Петухов Е. А.

Помощник флагманского капитана — заместитель начальника группы флагманских специалистов по политработе: колонна на промысле сельди — Скорлыгин С. Н.; колонна на промысле окуня — Новиченко Г. М.

Флагманский помощник по политработе: колонна на промысле сельди — Краснощеков С. Я.

Флагманский инженер по добыче рыбы: колонна на промысле сельди — Кузнецов И. А.; колонна на промысле окуня — Пащенко А. Г.

Флагманский инженер по обработке рыбы: колонна на промысле сельди — Русс В. А.

Флагманский инженер-электрорадионавигатор: колонна на промысле сельди — Хисаметдинов; колонна на промысле окуня — Дорохов В.

Старший мастер-наставник по добыче рыбы: колонна на промысле сельди — Ласкин А. И., Чувочин В. А.; колонна на промысле окуня — Дейнега В. К.

Старший мастер-наставник по обработке рыбы: колонна на промысле сельди — Кислов; колонна на промысле окуня — Пахомов.

Флагманский капитан-наставник: колонна на промысле сельди — Бородовский В. Р., Писаревский Б. Н.; колонна на промысле окуня — Соколов Ю. П., Моисеев А. Н.

Флагманский механик-наставник: колонна на промысле сельди — Печенкин, Прищепов; колонна на промысле окуня — Лахно В. З.

ГАКК, ф. Р-275, оп 4, д. 256, л. 27—28

Муки «Орочона»

«Орочон» пришел к северным берегам Охотского моря. СРТ, уже находившиеся здесь, изо дня в день выставляли длинные порядки сетей. И все же трюмы их оставались пустыми, сельдь не шла... Только с 10 июня обработчикам пришлось жарко. Один за другим подходили траулеры, до предела загруженные сырцом. С каждым днем работать становилось все труднее. Чтобы справиться с живым потоком, бригады обработчиков разбились на звенья, в каждом по трое. Теперь плавбаза могла одновременно вести приемку с трех СРТ.

Появилась, однако, другая опасность. Даже большое количество траулеров не могло обеспечить плавбазу сельдью. От места лова до стоянки «Орочона» — двенадцать часов хода. В два конца — уже двадцать четыре... А июньский план переработки не маленький — нужно выпустить 8 500 ц рыбы. И тогда капитан-директор плавбазы В. С. Татарников принял смелое решение. Он вывел судно в район промысла, благодаря инициативе до конца месяца приняли на борт 11 069 ц. На сокращении переходов траулеры сэкономили 21 сутки и 19 т дизтоплива, выловив за это время лишних 3 150 ц. Регулярные сдачи резко повысили сортность продукции. В июне первым сортом принято 87,4 %.

В июле из-за недостатка судов-перегрузчиков полностью загруженный «Орочон» был вынужден сняться в порт, чтобы сдать 13 000 ц готового полуфабриката. На смену ему пришел «Ламут». Но по-прежнему обстановка в районе лова со сдачей рыбы остается тяжелой. Часть траулеров вынуждена ходить на сдачу за 400 миль.

17 июня вечером «Орочон» пришвартовался у городского холодильника Петропавловского комбината. За первых полтора дня разгрузили всего четыре тысячи бочек, хотя можно было семь. Причины две. Первая — чрезмерная придирчивость работников холодильника и вторая — равнодушие руководителей комбината.

Новая бочка стоит 14 руб. Известно, что после того, как в ней побывает рыба, она лучше не делается, хотя и не приходит в негодность полностью. Поэтому тралфлот, сдавая полуфабрикат комбинату, получает за бочку всего 6 руб. 50 коп. Остальные деньги как бы предназначаются на ремонт тары. В свою очередь комбинат обязан принимать бочку даже с дефектами, если из нее не вытекает тузлук.

Руководители комбината забыли об этом. И, ссылаясь на их распоряжение, директор холодильника Г. Л. Гудков и технолог И. Е. Ассоров запретил принимать бочки с незначительными повреждениями. В результате 17-го, 18-го да и в начале 19 июля можно было наблюдать такую картину. Мощный портальный кран поднимал из трюма площадку-парашют с девятью бочками полуфабриката, а через две минуты он же возвращал на плавбазу три-четыре бочки, которые не понравились приемщику. Вскоре не приглянувшимся грузом была завалена вся палуба судна. 19 июня все эти бочки были приняты после того, как их осмотрел главный технолог комбината П. К. Кривошеев.

Отдел обработки тралфлота, зная трудности приемки, заранее пригласил тов. Кривошеева и заведующую центральной лабораторий комбината А. В. Амосову на «Орочон», и те пообещали прибыть туда 18 июля к девяти часам утра, но задержались... на двадцать пять часов. В результате — потеря драгоценного времени из-за неразберихи. А кто дал право даже таким ответственным работникам транжирить часы, сэкономленные самоотверженным трудом обработчиков и моряков плавбазы?

По их вине допущено и еще одно нарушение. Представители холодильника не организовали проверку полуфабриката в бочках по качеству и количеству, хотя она должна делаться одновременно с приемкой. Такое запоздание выгодно для комбината, так как позволяет «не заметить» изменения в качестве продукции, произошедшее от приемки до проверки, но невыгодно для Тралфлота и, главное, для государства. Думается, что органы партийно-государственного контроля разберутся с виновниками затянувшейся разгрузки «Орочона».

Необходимо также, чтобы они обратили внимание и на следующий факт. При проверке выяснилось, что в желудочках сельди, принятой плавбазой с 9 по 12 июля, имеется много рачка-калянуса, ведущего к порче готовой продукции. Такую сельдь нельзя добывать, а если уж она поймана, то ее следует перерабатывать на месте. Но заведующие производством и лабораторией плавбазы П. Н. Шевкунов и В. Н Сурмина забыли об этом. В результате в город доставлено около пяти тысяч бочек калянусной сельди. Хорошо, если дело кончится «Орочоном», но в районе, зараженном калянусом, работают сейчас около двадцати пяти траулеров. Если отдел

обработки УТРФ не примет сейчас же решительных мер, убытки могут возрасти.

Наверное, есть о чем подумать и членам комитета ВЛКСМ тралового флота. Когда-то дела «комсомольского прожектора» «Орочона» были известны всей области. А нынче плавбаза четверо суток принимала негодную сельдь, и ни один комсомолец не поднял головы против вопиющего безобразия.

Ф. Челноков

Камчатский комсомолец, 21 июля 1963 г., № 85

Приказ по УТРФ № 518 от 29 июля 1963 г. «Об улучшении работы флагманских специалистов промысловой флотилии»

На флагманских специалистов промысловой флотилии возлагается: руководство флотом непосредственно в районе промысла, оказание практической помощи отстающим судам, обмен передовым опытом работы лучших судов флота, техническая эксплуатация судовых механизмов, приборов, орудий лова и судов в целом, а также ремонт, все другие промысловые задачи, направленные на лучшее использование промыслового флота и плавбаз.

Однако имеются факты, когда флагманские специалисты отвлекаются от решения основных производственных вопросов, что неудовлетворительно отражается на работе флота и выполнении им основных задач производства. Так, флагманские механики-наставники и инженеры-электрорадионавигаторы в период пребывания в районе промысла занимаются, в основном, ремонтом флота вместо осуществления эффективного контроля правильной технической эксплуатации судовых механизмов и судов в целом, а флагманские капитаны-наставники зачастую ограничиваются только инспектированием судов.

Такое положение можно объяснить тем, что службы и отделы управления неправильно понимают роль и назначение этих специалистов промысловой флотилии и загружают их выполнением несвойственных для них функций, что в значительной степени снижает эффективность работы флагманских специалистов по обеспечению технической эксплуатации флота.

Руководство промысловой флотилии со своей стороны слабо осуществляет руководство и контроль работы флагманских специалистов в период их пребывания в море и на берегу. Такое положение объясняется тем, что флагманские специалисты подчинены одновременно руководству промысловой флотилии и начальникам соответствующих отделов и служб управления. Такое двойное подчинение флагманских специалистов не обеспечивает конкретности в руководстве этими специалистами.

В целях улучшения работы и обеспечения должного технического обслуживания промысловой флотилии приказываю:

1. Всех флагманских специалистов (капитанов-наставников, механиков-наставников, электрорадионавигаторов-наставников, старших мастеров-наставников по добыче и обработке) из штата отделов управления с 1 августа с. г. исключить и передать в штат промысловой флотилии. Запретить отделам управления использовать флагманских специалистов для работы в отделах в период их пребывания в порту без согласия на то руководства промысловой флотилии.

2. Запретить начальнику экспедиции в период нахождения флагманских специалистов в море привлекать их к ремонту и другим работам, не связанным с технической эксплуатацией судов флота. Флагманским специалистам в своей повседневной работе строго руководствоваться утвержденными положениями, инструкциями и заданиями служб и отделов управления.

3. Механико-судовой службе (т. Филимошину Н. В.), отделу связи (т. Кузнецову Д. И.) ремонт судов, электронавигационных и поисковых приборов в районе лова производить специалистами плавмастерских, для чего руководству СРЗ «Фреза» выделить и укомплектовать ремонтные бригады соответствующими специалистами. Руководство ремонтными работами в море возложить на старших механиков плавбаз и плавмастерских, находящихся в районе лова.

4. Все распоряжения, указания по руководству флагманскими специалистами со стороны служб и отделов управления производить только через начальника экспедиции.

5. Возложить на начальника экспедиции ответственность за техническое состояние, техническую эксплуатацию флота экспедиции, добычу, обработку рыбы, бережность мореплавания.

6. Контроль исполнения настоящего приказа возложить на руководство промысловой флотилии тов. Сергу А. И.

И. о. начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 256, л. 101—102

Приказ по УТРФ № 564 от 19 августа 1963 г. «О поощрении экипажа плавбазы "Ламут" за добросовестный и качественный ремонт, проведенный в Японии»

Плавбаза «Ламут» с 18 мая по 29 июня 1963 г. находилась в ремонте в Японии. Все члены экипажа не считались с личным временем, принимали активное участие в ремонте плавбазы и осуществляли хороший контроль ремонта, в результате чего плавбаза была качественно отремонтирована в установленный срок и с меньшими затратами, чем отпускались по смете.

Особенно хорошо принимали участие в ремонте плавбазы второй механик т. Иванцов Г. М., второй помощник капитана т. Ромашкин Ю. И., электромеханик т. Иваник Л. Г., мотористы тт. Поздняков М. П. и Большаков Г. И., матросы тт. Рассказов А. Б. и Трухин Е. А. Хорошо осуществляли контроль производства ремонта и расходования средств по смете капитан

т. Заварин О. А., старший механик т. Дулин М. С. и старший помощник капитана т. Пермяков В. И.

Все члены экипажа во время ремонта достойно вели себя в Японии, как подобает вести себя советскому моряку.

Приказываю: 1. Объявить благодарность и выдать бесплатные путевки в дом отдыха за счет фонда предприятия капитану т. Заварину О. А., старшему механику т. Дулину М. С., старшему помощнику капитана т. Пермякову В. И., электромеханику т. Иваник Л. Г. 2. Наградить почетными грамотами моториста т. Позднякова М. П., второго механика т. Иванцова Г. М., моториста т. Трухина Е. А. 3. Объявить благодарность: мотористу т. Большакову Г. И., второму помощнику капитана т. Ромашкину Ю. И., мотористу т. Рассказову А. Б.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 258, л. 53—54

Приказ по УТРФ № 581 от 29 августа 1963 г. «О неправильном использовании судовых средств связи»

Лагутин В. А., радиооператор СРТ «Карага», написал письмо в Государственный комитет по рыбному хозяйству СССР по вопросу упорядочения заработной платы радиооператоров промысловых судов и обслуживания электронавигационных приборов на судах. Работая в то время радиооператором СРТ «Красное Знамя», т. Лагутин В. А. организовал через судовые средства связи сбор подписей радистов судов УТРФ. Таким действием т. Лагутин В. А. грубо нарушил порядок использования служебных радиостанций и правила передачи по ним корреспонденции.

Приказываю: 1. Лагутину В. А., радиооператору СРТ «Карага», за использование судовой радиостанции не по прямому назначению и несоблюдение правил передач по ней корреспонденции объявляю строгий выговор. 2. Начальнику отдела связи УТРФ Кузнецову Д. И. усилить контроль использования судовых средств радиосвязи и соблюдения правил передач по ним корреспонденции.

И. о. начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 258, л. 84

Приказ по УТРФ № 618 от 19 сентября 1963 г. «О премировании особо отличившихся дружинников дружины имени Петра Ильичева»

За активное участие в охране общественного порядка в поселке моряков-рыбаков в «Черемушках», приказываю:

1. Наградить ценными подарками следующих дружинников: Столярову Галину Ивановну, Соловьянова Алексея Семеновича, Володченко Александра Антоновича, Большакову Веру Лукьяновну, Волкову Шамсенюр Сенятулловну, Сафьянову Августу Васильевну, Тарасову Анну Алексеевну, Воронову Александру Васильевну, Михайлову Нину Спиридоновну. Выделить для этих целей 150 руб. из фонда предприятия.

2. Наградить почетными грамотами: Львову Светлану Дмитриевну, Ускову Веру Петровну, Каренину Раису Герасимовну, Гречушкину Анну Васильевну, Ваняеву Варвару Семеновну, Попову Тамару Яковлевну, Вишнякову Александру Тимофеевну, Нестерову Марию Степановну — за активное участие в работе товарищеского суда, Савину Валентину Викторовну, Годес Полину Матвеевну, Любкину Раису Александровну, Романенкову Валентину Андреевну.

3. Объявить благодарность: Великосельской Галине Емельяновне, Осиповой Елене Сергеевне, Пичугиной Пелагее Кузминичне, Черниковой Анастасии Леонтьевне, Поповой Раисе Евстафеевне, Большаковой Вере Александровне, Подрыгуля Нелле Сергеевне, Захаровой Валентине Васильевне.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 258, л. 133

Приказ по КРП № 318 от 23 сентября «О премировании членов судоэкипажа БМРТ "Хинган"»

По инициативе командного состава БМРТ «Хинган» был найден и освоен новый район промысла морского окуня. Переход до этого района составляет трое суток, а до прежнего района лова в Аляскинском заливе — восемь суток. За одиннадцать суток, с 14 по 25 августа, в новом районе экипаж БМРТ «Хинган» добыл 7 480 ц окуня. В настоящее время все БМРТ Камчатрыбпрома и семь БМРТ Приморрыбпрома успешно работают в этом районе.

В новом районе лова хороший грунт, порывов тралов практически не бывает. Средний вес окуня здесь составляет 500 граммов, тогда как в Аляскинском заливе — 300 граммов, что очень важно для производительности при разделке окуня.

В целях поощрения этой ценной инициативы приказываю: ...премировать в размере месячного оклада следующих членов судоэкипажа БМРТ «Хинган»: Дубовицкого Владимира Александровича, капитана, Михедова Артура Алексеевича, старшего помощника капитана, Фоминых Валентина Ильича, старшего механика, Ковресьева Николая Сергеевича, старшего тралового мастера, Ковалева Владимира Алексеевича, акустика...

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 509, л. 337

9 092 центнера рыбы на траулер за полгода

Экипаж траулера «Механик Лесовой» в числе первых завершил выполнение плана пятого года семилетки. За полгода добыто и сдано 9 092 ц рыбы при годовом плане 8.600 ц. В эти дни судно находится на ремонте. На его борту побывал наш специальный корреспондент. В беседе с ним капитан «Механика Лесового» Юлий Евгеньевич Назаренко рассказал о том, как жил и трудился экипаж, как достигалась победа.

Сто восемьдесят два дня в море. 15 февраля «Механик Лесовой» оставил за кормой ворота Авачинской губы. В снастях свистел встречный норд-остовый ветер. Судно то зарывалось носом в волну, то выныривало на ее гребень. Винт отбрасывал милю за милей. И так все девять суток — до самого района промысла — Аляскинского залива. Перед судном расстилался безбрежный, суровый и неспокойный Тихий океан. Точнее, не девять суток не видели берегов родной земли камчатской моряки траулера, а все 182 дня. Столько времени длился их рейс.

На следующий день после прихода в район лова связались с поисковыми судами, вышли на камбальную банку, бросили трал. В кутке пусто. Еще раз — снова неудача.

В чем дело? Капитан судна Юлий Евгеньевич Назаренко с недоумением смотрит то на старшего помощника Владимира Авдеева, то на тралового мастера Владимира Лобкова. И Авдеев, и Лобков имеют большой опыт работы с тралом. Капитан Назаренко не так давно перешел с транспортного судна на промысловое.

На палубе собралась почти вся команда. Бросили снова трал. Начали травить ваера. Наблюдают. Траловые доски коснулись поверхности воды. Ах, вон оно что: кормовая траловая доска не годится. Нужно менять. Казалось, теперь будут уловы. Брать рыбу действительно стали, но все же успехи мало радовали. За первые десять дней в трюм загрузили всего 65 т камбалы. Вскоре после сдачи рыбы на морозильщик экипаж «Механика Лесового» постигла еще одна неудача: лопнул подвесной ролик на кормовой траловой дуге. На борту всего лишь 15 т рыбы. Оставаться на банке и устранять поломку? И трудно без помощи мастерской, и времени много потеряешь. С этим мизерным уловом пришлось идти к морозильщику, а заодно и ремонтироваться. Потеряно несколько суток.

— Теперь-то уж не должно быть помех, — рассуждали моряки.

К сожалению, просчитались. И угораздило же так, что как раз в те дни, когда вышли на хорошие скопления камбалы и за короткое время взяли ее около пятисот центнеров, полетел подшипник в моторе траловой лебедки.

— Не успели от одной беды отделаться, как навалилась другая, — заговорили на судне. Недобрым словом вспоминали ремонтников.

Скрывая свое волнение, капитан Назаренко распорядился поставить судно носом на волну. Как только забрезжил рассвет, старший механик Иван Омельяненко, второй механик Юрий Пряжников, судовой электрик Владимир Слупский при шестибалльной зыби начали разбирать мотор. Промокшие до нитки, к полудню они доложили капитану:

— Все в порядке, Евгеньевич.

Вышли на банку. Уловы хорошие. Пятнадцать-двадцать минут пройдет судно с тралом, начинают подъем — у правого борта покачивается на волне полный куток с рыбой. Камбала ловилась крупная, прилов небольшой. Вахты работали напористо, сменялись с точностью через семь часов. Времени у моряков было достаточно и для отдыха, и для того, чтобы со-

браться вместе и помудрствовать над тем, как быстрее взять годовой план и выполнить обязательство.

Самым уловистым был март. Из 3 523 ц камбалы, добытой моряками за всю путину, больше двух третей ее выловили в марте.

И все же, несмотря на то, что к началу апреля дружными усилиями всего коллектива экипаж в какой-то мере восполнил пролов, успехи его по сравнению с моряками других судов были весьма скромными. Досадно было тем более потому, что экипажу судна, одному из первых на флоте, еще в 1959 г. присвоено звание коммунистического, что траулер «Механик Лесовой» уже давно назван маяком нашего флота.

Немного истории. Как только заходишь в кают-компанию, в глаза бросается отлитая из бронзы табличка с ажурным тиснением слов. Читаем: «Победителю в социалистическом соревновании за высокие уловы рыбы в 1955 г. — экипажу СРТ "Механик Лесовой", достигшему вылова 16 630 ц рыбы». Спрашивать не надо, по чьей инициативе решено увековечить трудовой подвиг моряков. Об этом ясно сказано в конце таблички: «Приказ министра рыбной промышленности № 63 от 23 февраля 1956 г.». Здесь же называются имена отличившихся тогда членов экипажа. Вот они: Евсеев Н. Д., второй механик, Король В. Е., капитан, Попов А. В., боцман, Трохимчук В. К., матрос 1-го класса, Фомин А. С., мастер добычи, Чирков Е. П., второй помощник капитана.

А вот некоторые цифры и факты, характеризующие вклад моряков в досрочное выполнение семилетнего плана. В 1960 г. «Механик Лесовой» взял 12 100 ц рыбы. На следующий год, в начале июля, экипаж судна встречали с цветами и музыкой. Много теплых слов и добрых пожеланий высказывалось тогда коллективу на митинге по случаю досрочного выполнения годового задания. 21 000 ц — полтора годовых плана — взял тогда экипаж коммунистического труда. 18 500 ц — итог работы за прошлый год. Годовой за шесть месяцев — результат нынешнего года. 67 000 ц на счету траулера за четыре с половиной года семилетки. План перевыполнен. Как видно, перевыполнение заданий стало традицией судоэкипажа.

И еще одна хорошая традиция есть у экипажа. Моряки чтят память своего собрата по труду, героически погибшего моряка-механика Лесового, имя которого теперь носит их судно. Пишут письма семье моряка, живущей ныне в Хабаровске, поздравляют с праздником.

Капитан Ю. Е. Назаренко показывает ответ дочери моряка на его письмо. Лена Лесовая пишет о том, что перешла в десятый класс, что во время каникул проходила производственную практику за прилавком центрального универмага, что после окончания одиннадцатилетней школы получит профессию продавца промышленных товаров. Поведала о планах на будущее: «Мечтаю окончить медицинский институт. Хочу помогать людям бороться с болезнями», — пишет она в заключение своего письма.

Но коснемся еще раз истории. Проделав неблизкий путь от города Ростока в Германской Демократической Республике, где строилось судно,

в 1952 г. траулер пришел в наш Петропавловск. За десять с лишним лет работы на промысле траулер «Механик Лесовой» выловил более 120 000 ц рыбы. Это целый железнодорожный состав!

Много моряков сменилось на судне за эти годы. И каждый, кто промышлял рыбу на нем, по праву гордится сознанием того, что в общие успехи коллектива вложена доля и его труда. Изо дня в день нужно увеличивать эту долю, не уронить доброй славы, завоеванной предшественниками.

Учеба и труд горы сотрут. Без этого в промысловом деле немыслимо. Дело не только в том, что к середине апреля невесть куда исчезла камбала, промышлять которую намечалось, по меньшей мере, еще с месяц. Надо было срочно искать новый объект промысла. Надежды возлагали на поисковиков, советы руководителей промысловой экспедиции и, не в последнюю очередь, — на свои собственные силы, упорный труд моряков.

Через несколько дней капитаны промысловых судов приняли по радио распоряжение начальника объединенной экспедиции т. Макштаса переключиться на добычу окуня.

Легко сказать «переключиться». А если многого для этого не хватает? В отделе добычи распорядились пока не давать промысловым судам окуневые тралы. Подбросить их обещали лишь к разгару окуневой путины. Вовремя снабдить орудиями лова не смогли: на промысел окуня переходить пришлось почти внезапно. Отсутствовало не только необходимое промснаряжение, у многих не хватало главного — опыта. Это относилось и к морякам траулера «Механик Лесовой». К тому же тралмастера Виктора Лобкова по семейным обстоятельствам пришлось отпустить домой. На его место пришел другой специалист — Прокопий Радостев. Владимир Васильев подменил Авдеева на посту старшего помощника капитана.

По словам нового старпома Васильева, два значительных достоинства были налицо на борту траулера: спаянная работа экипажа и непреклонное желание добиться успеха.

Руководители экспедиции уже в первые дни работы на промысле окуня организовали обмен опытом. Штурманский состав, все моряки траулера «Механик Лесовой» внимательно слушали рассказы приморских, сахалинских и наших камчатских промысловиков — капитанов траулеров «Вольск», «Уфа», «Каменный» об опыте добычи окуня. Полезным опытом обменялись по радио траловые мастера.

Штурманский состав, да и большинство членов экипажа судна, теперь уже были знакомы с приемами добычи морского окуня. Перво-наперво в этом деле не обойтись без ежеминутного контроля за поисковыми приборами: эхолотом и фишлупой. Надо вести наблюдение за глубиной и рельефом дна, уметь выбирать место для спуска трала. Уже через несколько дней на судне знали о том, что в ясную погоду на грунт окунь садится с наступлением рассвета, а в ненастное — позже. Натренированная за долгие месяцы промысла траловая вахта работала четко. Всего несколько минут им требовалось для постановки трала. Окунь, как правило, брали на свалах глубин морского дна, рыба попадалась крупная. Быстрота в постановке

трала, его подъеме, обработке, своевременной сдаче — благотворно сказывались на качественных показателях. Об этом красноречиво говорят цифры. Если за вторую половину апреля было выловлено всего лишь 634 ц окуня, то в мае его добыча составила 1 961, в июне — 1 693 и за первую половину июля — 1 250 ц. Всего за рейс экипаж поймал 9 092 ц при плане на полугодие 8 600 ц. Перекрыты плановые показатели по сортности. Первым сортом намечалось сдать 88 % камбалы и 90 % окуня. Фактически из сданной рыбы первосортной оказалось 95,5 %.

Не обходилось без досадных помех, мешавших успешной добыче и на промысле окуня. Тралы окуневые, наконец, доставили. Но ценного времени моряки потеряли и здесь около десяти дней. За это время экипаж траулера мог бы добыть еще дополнительно не менее 50—60 т ценной пищевой рыбы. Мало того, что тралы, доставленные из порта, были несовершенными, снабженцы управления не позаботились снабдить промысловиков достаточным количеством материалов для ремонта тралов. Не хватало капроновой дели. А между тем, на скалистом грунте повреждения трала неизбежны. Надо ремонтировать. А чем?

Траловый мастер Прокопий Радостев, его помощник Никита Шухтин, матросы Григорий Горбатов, Виктор Старых в свободные от вахты часы не без труда распускали старые, износившиеся тралы и чинили те, которые еще можно было пускать в эксплуатацию.

Успех в досрочном выполнении годового плана экипажем траулера «Механик Лесовой» достался ценой большого и напряженного труда всего коллектива.

Когда с борта судна отправили радиограмму о том, что годовой выполнен досрочно, руководители УТРФ сказали: «Горит по-прежнему маяк». Экипаж траулера коммунистического труда «Механик Лесовой», как и в прежние годы, идет в первых рядах победителей.

Н. Настич

За высокие уловы, 27 августа 1963 г., № 102

Распоряжение № 56 от 12 декабря 1963 г. «О наведении порядка в учете личного состава на судах УТРФ»

На большинстве судов УТРФ капитаны не ведут учета личного состава, работающего на судах. Многие капитаны не знают адресов, не ведут учета увольняемых на берег и зачастую не знают, куда и до какого времени уволен тот или иной член экипажа, что иногда приводит к задержке выхода судов в рейс.

Капитаны не интересуются деловыми качествами личного состава, передоверяя всю работу по кадрам своим помощникам, которые к этому вопросу относятся необъективно. Часто с судна списываются отдельные члены экипажа без оснований. Имеют место случаи, когда нарушителей трудовой дисциплины списывают по собственному желанию и дают им на руки положительные характеристики, а некоторых членов экипажа за малейшее нарушение трудовой дисциплины списывают

как злостных нарушителей без разрешения судовых комитетов. Этим вводят в заблуждение руководство управления и работников отдела кадров об объективном решении вопроса о дальнейшем использовании списанных членов экипажа.

В целях лучшего изучения подбора и закрепления кадров за судами обязываю:

1. По состоянию на 1 января 1964 г. предоставить в отдел кадров донесение и впредь при каждом возвращении судна из рейсов в порт представлять рейсовые донесения, в которых отражать положение с кадрами за рейс и давать деловую характеристику каждого члена экипажа с указанием соответствия занимаемой должности.

2. Вместе с табелями, подаваемыми в отдел кадров, представлять: 1) все выписки из судовых приказов, касающихся личного состава, как о наказании, так и поощрениях, 2) справку о движении судоэкипажа с указанием: кто прибыл, когда и откуда, кто убыл, когда, куда и по какой причине, 3) в табелях указывать переходящий остаток неиспользованных выходных дней.

3. На всех судах завести с 1 января 1964 г. книгу учета личного состава, в которую заносятся все члены экипажа, кроме членов подменной команды. В книге иметь графы: 1) фамилия, имя, отчество, 2) год, месяц и число рождения, 3) образование, 4) звание и номер диплома, 5) партийность, 6) домашний адрес или адрес родных, 7) дата прибытия на судно и номер приказа, 8) дата убытия и причина списания.

На каждом судне завести отдельную папку с перепиской по личному составу и руководящими материалами, касающимися кадров.

4. Запрещаю выдавать характеристики членам экипажа на руки. Выдавать характеристики только по требованию руководящих работников управления или соответствующих организаций, которые должны быть подписаны капитаном, председателем судового комитета и секретарем партийно-комсомольской группы. Где имеются помполиты, подписывают и помполиты.

Распоряжение разослать на все суда для неуклонного исполнения.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 264, л. 37

Приказ по УТРФ № 849 от 16 декабря 1963 г. «Об успешном судоподъеме СРТ "Ястреб" в бухте Лаврова»

8 ноября 1963 г. СРТ «Ястреб» под командованием штурмана дальнего плавания тов. Рессинского Г. Г. при заходе в бухту Лаврова сел на каменную плиту. При наличии зыби СРТ «Ястреб» удалось самостоятельно сойти с грунта и с помощью ТХС «Меркурий» зайти в восточную часть бухты Лаврова. Имея пробоины в днище и заполненные водой трюмы № 1 и 2, судно еще сохраняло плавучесть. Капитан Рессинский выбросился в глубине бухты Восточная на берег, дабы не утопить судно на глубине. В результате посадки судна на грунт параллельно берегу СРТ «Ястреб»

получил крен на правый борт 45 градусов, впоследствии свалился на глубину и лег на 90 градусов, затонув на глубине 2,5—4,5 м.

Благодаря оперативным мерам со стороны службы морской инспекции УТРФ, также команд спасательного судна «Исполнительный», вспомогательного морского буксира «Маячный» и энергичных практических мер флагманского капитана-наставника Афанасьева В. А., СРТ «Ястреб» был поднят с грунта 29 ноября 1963 г., подготовлен к переходу и благополучно доставлен в порт Петропавловск...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 264, л. 56

Приказ по УТРФ № 854 от 19 декабря 1963 г. «О выплате премии судокоманде БМРТ "Хинган"»

31 октября БМРТ «Хинган» выполнил рейсовый план с 1 июня по 31 октября 1963 г. по выпуску готовой продукции по первым сортам на 124,3 %. При плане 23 300 фактически выработано рыбопродукции 27 729 ц.

На основании положения об оплате труда судокоманд БМРТ приказываю:

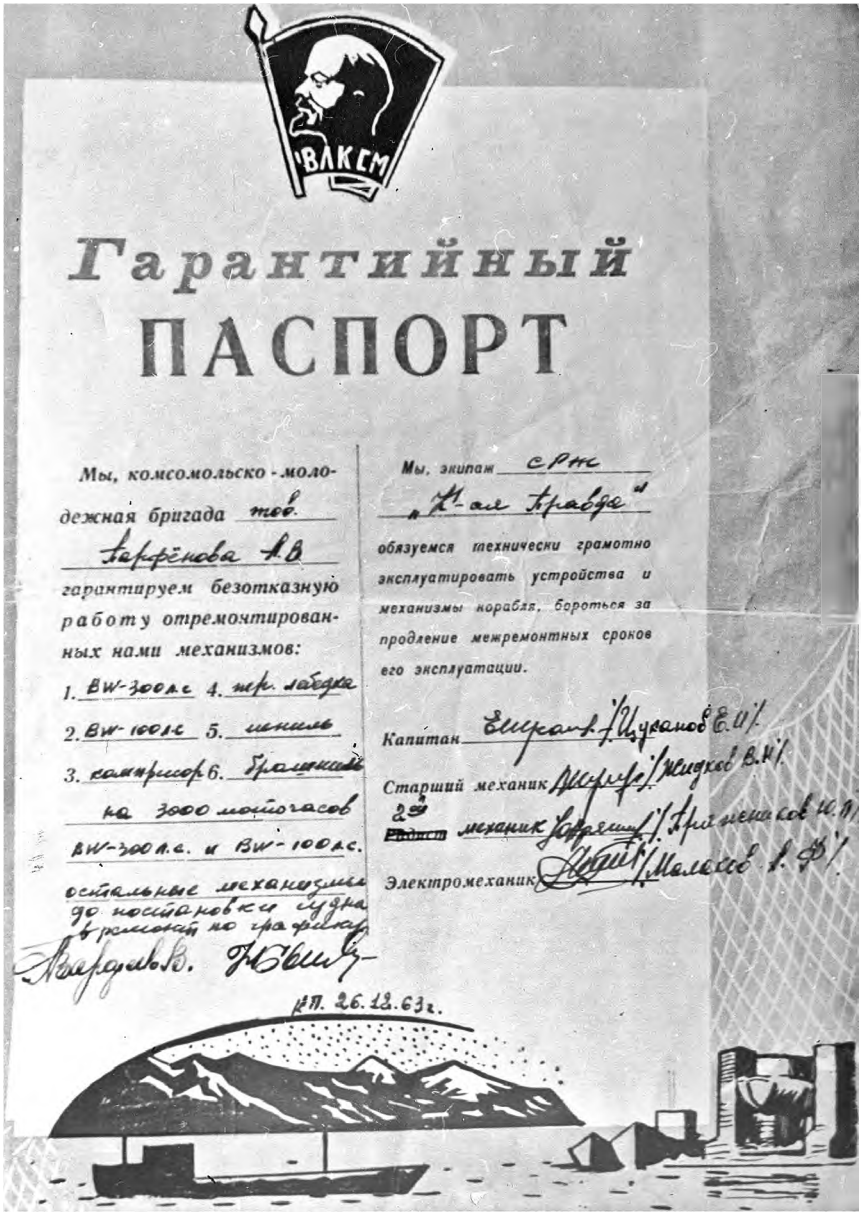
1. Премировать судоэкипаж БМРТ «Хинган» в размере 40 % сдельного заработка, начисленного за рыбопродукцию в рейсе с 1 июня по 31 октября 1963 г. За перерасход тары (ящиков № 30) в количестве 9 011 штук (также имелись нарушения стандарта укладки рыбы в ящики, небрежная обвязка ящиков проволокой) уменьшить размер премии Близняку — заведующему производством, Мащенко и Чижу — рыбным мастерам — на 25 % каждому. Дубовицкому В. А. — капитану — на 15 %. За систематическую задержку топливных отчетов уменьшить размер премии Фоминых В. И. — старшему механику — на 5 %. За несчастный случай, происшедший с матросом Ковальчук, уменьшить размер премии Ермолину — второму помощнику капитана — на 5 %.

За нарушение трудовой дисциплины и в соответствии с решением комитета профсоюза лишить премии Жулибо П. М., Янышева А. В., Минина С. В., Танарина А. Е., Юфимцева М. В., Юферова А. М., Дягилева Е. С., Косырькова А. И., Гуриненко М. Н., Добрыго А. Е., Толстикова П. П., Васильева В. В., Воробьева В. Н., Стебунова В. П., Лукьянчук В. И., Серикова А. А., Стодолина Ю. Д., Ушакова А. С., Мишина Г. Д., Калташова А. М., Байзарова Н. А., Трохимюка Д. П., Жукова Н. А., Сергеева В. П., Туровского П. И., Белякова В. В. и Котельникова Г. И. — на 100 % каждого (27 чел., то есть более чем четверть экипажа. — *С. Г.*); Киркота В. И. — на 25 % и Борисова Н. И. — на 15 %.

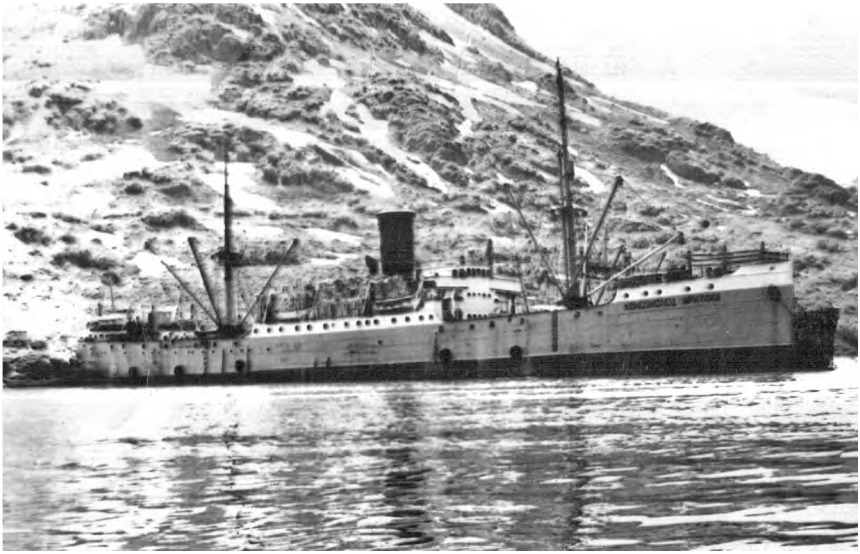
2. В соответствии с заключением главной бухгалтерии УТРФ временно, до прихода БМРТ «Хинган» в порт, задержать выплату премии Дубовицкому В. А. — капитану, Михедову А. А. — старшему помощнику капитана, Толстоброву А. И. — первому помощнику капитана и Коваленко — старшему бухгалтеру.

Заместитель начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 264, л. 71—72



Гарантийный паспорт на механизмы СРТ «Камчатская правда», выданный комсомольско-молодежной бригадой СРЗ «Фреза» А. В. Парфенова, 1963 г. (из фондов ККОМ)



Пароход-рефрижератор «Комсомолец Арктики»
в бухте Иматра, 1961 г.

Плавбаза «Ламут» во льду Авачинской губы

Приказ по КРП № 427 от 20 декабря 1963 г. «О создании общественных корреспондентских пунктов кинолюбителей на судах и предприятиях Камчатрыбпрома»

На некоторых судах и предприятиях Камчатрыбпрома работают кинолюбители, которые по собственной инициативе создают короткометражные фильмы о жизни и труде экипажей, а также отдельных бригад и предприятий, о передовых методах производства, о лучших людях бассейна.

Много внимания уделяют этой работе кинолюбитель, заместитель начальника промысловой экспедиции УТРФ т. Грачев Ю. М. и другие. Но, как правило, полезная и нужная работа этих товарищей бывает известна лишь узкому кругу зрителей и носит случайный, непостоянный характер, а между тем она представляет большую ценность.

Так, с помощью кинолюбителей можно обобщать и распространять передовой опыт экипажей опорно-показательных судов, рассказать о лучших людях флота, о нелегком и почетном труде моряков Камчатрыбпрома, которые проявляют большую самоотверженность, а порой и героизм, успешно выполняют поставленные перед ними ответственные задачи. Результаты работы кинолюбителей могут также способствовать повышению знаний в биологии и поведении рыбы и морского зверя.

В целях упорядочения этой важной и ценной работы приказываю:

1. Создать на общественных началах на отдельных судах Камчатрыбпрома и предприятиях корреспондентские пункты кинолюбителей. В частности, для начала на следующих: а) БМРТ «Хинган» (капитан т. Дубовицкий), б) плавбазе «Чукотка» (капитан т. Янсон), в) на опорно-показательных судах: СРТ «Камбальный» (капитан т. Соловьев), СРТ «Герман Титов» (капитан т. Амирбекян), г) Усть-Камчатском рыбокомбинате, д) Корфском рыбокомбинате, е) при управлении промразведки Камчатрыбпрома.

В будущем число судов, на которых следует создать корреспондентские пункты кинолюбителей, постоянно расширять.

2. Обязать руководителей соответствующих управлений на средства из фондов предприятий приобрести в кратчайшие сроки киноаппаратуру, пленку и все необходимое для проведения работы по созданию короткометражных кино- и телефильмов.

3. Координацию и руководство всей работой кинолюбителей возложить на управление промразведки Камчатрыбпрома.

4. Возложить на начальника экспериментально-конструкторского бюро при промразведке т. Вереина В. Л. подготовку сценариев, текстов для всех кинолент, получаемых от кинолюбителей, а также регулярно организовывать передачу фильмов по Камчатскому телевидению.

5. Всем общественным кинолюбителям рекомендовать снимать передовые методы труда, работу экипажей опорно-показательных судов, маяков рыбного промысла, все новое и передовое, что появляется на нашем добывающем, обрабатывающем и транспортном флоте, на предприятиях.

6. В целях привлечения к созданию технических фильмов о рыбной промышленности Камчатки широкого авторского актива практиковать периодические конкурсы на лучшие фильмы.

7. Контроль исполнения настоящего приказа возлагаю на начальника управления промразведки Камчатрыбпрома т. Черниговского И. П.

Основание: приказ ГДВРП от 19 октября 1963 г.

Заместитель начальника КРП *М. Овечкин*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 510, л. 276—277

Ответное письмо экипажа БМРТ «Хинган» ЦК КПСС, Совету Министров СССР и Н. С. Хрущеву, 31 декабря 1963 г.

С чувством большой радости докладываем Центральному Комитету КПСС, Совету Министров СССР, лично Вам, дорогой Никита Сергеевич, что комсомольско-молодежный экипаж большого морозильного рыболовного траулера «Хинган» Камчатского управления рыбной промышленности, претворяя в жизнь исторические решения XXII съезда КПСС, а также постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о мерах по увеличению добычи рыбы и производства рыбной продукции, успешно завершил выполнение принятых на себя социалистических обязательств по добыче и обработке рыбы!

По состоянию на 23 декабря 1963 г. наш экипаж добыл 110 тыс. ц рыбы — морского окуня и сельди, выполнив два годовых плана. Мы выработали более 73 тыс. ц мороженой рыбной продукции, кормовой муки, технического жира и изготовили 181 тыс. банок консервов. Слаженная работа всего экипажа, рациональное использование техники и орудий лова, освоение новых промысловых районов дали нам возможность добыть рыбы больше, чем добывают другие суда этого типа, получить прибыли столько, чтобы за один год эксплуатации судна почти полностью возместить государству затраты на приобретение нашего траулера.

С глубоким волнением мы следили за работой декабрьского пленума ЦК КПСС и от всей души одобряем его решения. Ознакомившись с задачами, поставленными пленумом, мы определили свое место в борьбе за дальнейшее повышение материального благосостояния советского народа, наметили новые трудовые рубежи и заверяем Центральный Комитет КПСС, Совет Министров СССР, лично Вас, дорогой Никита Сергеевич, что мы будем и впредь высоко нести знамя социалистического соревнования, не снизим темпов добычи рыбы и дадим родине в 1964 г. еще больше высококачественной рыбной продукции.

По поручению экипажа БМРТ «Хинган»:

Капитан-директор *В. Дубовицкий*.

Секретарь партийной организации *А. Толстобров*.

Председатель судового комитета профсоюза *И. Можейкос*.

Секретарь комсомольской организации *Э. Головня*

За высокие уловы, 3 января 1964 г., № 2

Операция в океане

Борт плавбазы «Ламут» (по радио). Плавучая база «Ламут» приближалась к району промысла. За кормой остались сотни миль водной глади океана. Экипаж жил размеренной, ритмичной жизнью. С точностью часового механизма сменялись штурманские и машинные вахты. В цехах рыбозавода и на палубе заканчивались последние приготовления к приему и обработке сельди.

В каюту судового врача Владимира Специвцева постучался матрос Новичихин. Войдя в кабинет врача, он сообщил, что тяжело заболел матрос-обработчик Николай Петушков. От резкой боли моряк корчился в судорогах.

— Возможно, аппендицит, — сказал доктор.

Больного быстро отнесли в лазарет. Судовой врач осмотрел Петушкова.

— Ясно, — проговорил врач. — Заболевание тяжелое.

Но точно установить диагноз в условиях моря нелегко: нет рентгеновского аппарата. За три года работы на плавбазах после института подобный случай Специвцеву встретился впервые. В памяти воскресли разные случаи из практики хирургии. Предположения молодого врача подтверждались.

— Прободение язвы желудка, — твердо решил доктор.

Петушкову всего двадцать два года. В таком возрасте больной обычно не замечает болезни до наступления кризисного момента. И вот этот момент пришел.

До берега сотни миль, нужна срочная операция, иначе неизбежен смертельный исход. Врач Специвцев дал распоряжение фельдшеру комсомолке Шевченко, зубному врачу Эльвире Куклиной готовиться к операции.

За бортом сильная зыбь. Плавучая база «Ламут» кренится с борта на борт. Капитан Заварин ставит судно носом на волну, дает малый ход.

На помощь в операционную пришла старший мастер коммунист Маргарита Васильевна Горбунова. Операция началась. Больному тяжело. Нелегко и доктору. Малейшее неверное движение — и неизбежна непоправимая ошибка. На лбу врача капли пота, но руки уверенно делают свое нелегкое дело. Вскрыта брюшная полость. Так и есть: диагноз точный. Остатки пищи через прорыв язвы попали в полость кишечника. В стационарных условиях удаление их производится с помощью приборов. Здесь же все пришлось делать руками.

Час, второй, третий продолжается напряженная борьба за жизнь человека. С огромным вниманием следили за поединком со смертью все, кто находился на судне. Но вот наложен последний шов, и больного отнесли в палату.

Через сутки Петушкову потребовалось дать кровь. Узнав об этом, в лазарет пришли десятки моряков. С радостью отдала 250 граммов крови член КПСС буфетчица Нелли Николаевна Нестеренко. В борьбе за жизнь человека участвовал весь экипаж судна. 2 января у молодого моряка Петушкова было хорошее настроение. По судовому радио коллектив

поздравил его с днем рождения. Товарищи, пришедшие в лазарет проведать больного, увидели Николая на ногах. Петушков хорошо кушает, читает книги, беспредельно рад теплой заботе всего экипажа.

Пройдет немного времени, и матрос Николай Петушков вновь встанет в строй моряков — отважных покорителей голубой целины.

Н. Настич

За высокие уловы, 8 января 1964 г., № 8

Приказ по КРП № 25 от 18 января 1964 г. «О подготовке предприятий к приему и обработке минтая»

С ростом животноводства резко увеличивается потребность в белковых кормах, разновидностью которых является продукция из минтая, содержащая в большом количестве ценные белки. Уловы минтая увеличиваются из года в год, однако полностью не используется возможность добычи и выпуска кормовой продукции из него, особенно соленого минтая, а также кормового рыбного фарша, законсервированного пиросульфитом натрия, и кормовой муки. Большим спросом пользуется соленый минтай, выпуск которого рентабелен для наших предприятий. Кроме того, печень минтая является ценным сырьем для получения жира и витамина «А», имеющего огромное народнохозяйственное и медицинское значение. Соленая икра минтая высоко ценится на международном рынке.

В настоящее время минтай добывается в незначительном количестве и транспортируется на сдачу Петропавловскому рыбокомбинату безо льда с большим перегрузом трюмов, что приводит к порче сырца и большим потерям печени и икры.

В целях увеличения уловов минтая, приема и обработки его на предприятиях Камчатрыбпрома приказываю:

1. Утвердить задание по суточному приему минтая и выпуску продукции в путину 1964 г. в количестве 5 250 ц... 2. Начальнику УТРФ тов. Аноде П. И.: а) для сохранения качества вылавливаемого минтая транспортировку его производить в смеси с мелкодробленым льдом, для чего промысловым судам, выходящим на лов минтая, брать на борт необходимое количество льда, б) загрузку трюмов производить с обязательным применением горизонтальной сепарации. Общая загрузка судов не должна превышать: для СРТ — 800 ц, а для РС — от 350 до 500 ц...

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 676, л. 41—42

Приказ по КРП № 39 от 24 января 1964 г. «О распространении передового опыта работы БМРТ “Хинган” в 1963 г.»

Накануне нового 1964 г. экипаж БМРТ «Хинган» получил поздравление Никиты Сергеевича Хрущева по случаю вылова 100 тыс. ц рыбы в 1963 г...

С чувством большой радости экипаж БМРТ «Хинган» принял теплые слова приветствия. Претворяя в жизнь исторические решения XXII съезда КПСС, а также постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о мерах по увеличению добычи рыбы и производства рыбной продукции, экипажем судна в условиях океанического рыболовства выработано более 73 тыс. ц мороженой продукции, кормовой муки, технического жира и изготовлена 181 туб консервов. Таких высоких результатов экипаж добился благодаря слаженной работе всего коллектива, рациональному использованию техники и орудий лова. Освоение новых промысловых районов дало им возможность добыть рыбы больше, чем добывают суда этого типа, работая на океанических просторах.

Славные моряки «Хингана» дали родине свыше двух миллионов рублей накоплений! Такие финансовые показатели получены благодаря тому, что каждый член экипажа работал не только для увеличения вылова, но постоянно трудился над снижением расходов по добыче и обработке рыбы. В течение всего года нахождения на промысле экипаж достиг максимального вылова на один трал. При плане 3 000 ц средний вылов на один капроновый трал составил 3 250 ц, экономия от износа орудий лова и промвооружения составила 130 тыс. руб.

Штурманский состав судна придает особое значение поискам рыбы, которые ведутся в любое время и в любую погоду. Результаты поисков наносятся на карту, ведутся планшеты с указанием мест питания косяков рыбы. Скорость траления выбирается в зависимости от высоты залегания рыбы над грунтом. Оснастку трала экипаж судна производил исходя из опыта работы других судов, учитывая при этом состояние грунта по предварительному эхолотированию и плотности косяков над грунтом. Все это позволило траловым вахтам судна довести средний вылов на одно траление до 15 т. Наилучших результатов добились сменные вахты, возглавляемые мастерами по добыче рыбы тт. Ищенко И. А. и Ковресьевым Н. С.

Обработчики «Хингана» увеличили заморозку рыбы-сырца на 10—12 т в сутки против паспортной мощности. Такого увеличения экипаж добился благодаря изменению размещения обрабатывающего оборудования, увеличения скорости потока воздуха в морозилках, изменения принципа снятия снеговой шубы с батарей морозильных камер. Обработчики судна, выработав 97,4 % продукции первого сорта, доказали, что оборудование может работать бесперебойно.

Отличная эксплуатация судовых механизмов машинной командой под руководством старшего механика судна Фоминых В. И. позволила команде отказаться от планировавшегося ремонта, что привело к увеличению эксплуатационного времени. Выйдя на промысел в ноябре 1962 г., судно работает до настоящего времени, не имея простоев по причине неисправности механизмов, затратив за этот период на ремонт всего 35 суток. Таких мастерских результатов в управлении механизмами не удавалось добиться ни одному коллективу.

Добросовестным трудом заслужили всеобщее уважение члены машинной команды судна т. Боровых М. Ф. (второй механик), т. Бербер М. Ф. (электромеханик), т. Волгин В. М. (механик завода), т. Мукатанов З. Б. (рефрижераторный механик).

Среди экипажа этого судна работают люди пытливой мысли, внося все новое в работу своего коллектива. На этом судне новое внедряется в практику и дает выгоду для всех судов такого типа. По инициативе капитана-директора Дубовицкого В. А. открыт новый промысловый район. Уловы в новом неизведанном районе — Ближних [Алеутских] островов — были больше, рыба крупнее, грунт лучше, переходы до нового района сократились наполовину. В настоящее время в этом районе работают почти все БМРТ Дальнего Востока.

В коллективе работают замечательные мастера своего дела, возглавляемые т. Дубовицким В. А., секретарем партийной организации т. Толстобровым Л. И., председателем судового комитета т. Можейкосом И. И. и секретарем комсомольской организации т. Головней Э. Г. Коллектив траулера проводит большую общественную работу, организовано регулярное проведение политической и экономической учебы, выпускается стенная печать и радиогазета, которые отражают жизнь своего судна и соседних.

С еще большей энергией и упорством ведет работу экипаж судна после того, как прозвучало в его адрес приветствие Никиты Сергеевича Хрущева, в ответ на которое экипаж «Хингана» взял новые обязательства: добыть в первом квартале 1964 г. не менее 35 тыс. ц рыбы.

В целях обобщения и распространения передового опыта приказываю:

1. Объявить благодарность всем членам команды БМРТ «Хинган» за высокие производственные показатели в труде по результатам 1963 г.

2. Одобрить и распространить опыт работы экипажа БМРТ «Хинган» среди судокоманд всего промыслового флота с целью увеличения вылова, уменьшения непроизводительных простоев и снижения затрат на добыче и обработке рыбы.

3. УТРФ (т. Анода), отделу обработки (т. Галкину), отделу добычи (т. Головкину), промразведке (т. Черниговскому) организовать издание брошюры в срок до 10 февраля 1964 г. «Опыт работы экипажа БМРТ “Хинган” на добыче и обработке морского окуня и сельди».

4. Всем капитанам промысловых судов тралового флота организовать изучение опыта хинганцев среди своих экипажей и добиться практического претворения в жизнь на всех этапах: в период работы на промысле, при эксплуатации механизмов, уходе за рыбообрабатывающим оборудованием, в период ремонта судов на предприятиях, обращая особое внимание на его качество.

5. УТРФ (т. Анода) в период массового ремонта судов организовать школу передового опыта с выступлением передовых капитанов, штурманов, тралмастеров, механиков. Во время работы флота в море проводить регулярное выступление передовиков промысла по радио, начальникам экспедиций организовать попарное соревнование флота. Добиться качественной работы

по передаче опыта и помощи отстающим экипажам опорно-показательными судами управления.

6. В целях сокращения сроков ремонта БМРТ судоремонтной верфи (т. Потылицыну) в 1964 г. ввести метод подготовки деталей, в основном по механической части, по нулевому этапу.

7. УТРФ (т. Анода), техническому отделу (т. Гузь), отделу обработки (т. Галкину) в текущем году решить вопрос о целесообразности механизации приведения кормовой муки в полное ликвидное состояние на судах типа БМРТ.

8. Отделу обработки (т. Галкину), техническому отделу (т. Гузь) решить вопрос о переработке в Петропавловске технического жира, поступающего с БМРТ, для получения из него медицинского жира.

9. В целях максимального использования производственных площадей производить стопроцентную разделку окуня перед заморозкой на судах типа БМРТ.

10. Начальнику промразведки (т. Черниговскому) в январе 1964 г. командировать т. Вереина В. Л. на БМРТ «Хинган» для подготовки материалов по опыту работы экипажа судна в 1963 г.

Заместитель начальника КРП *М. Старшинов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 676, л. 83—86

«Камчатская правда» на промысле

— Говорит плавбаза «Чукотка»! Передаем первый выпуск радиогазеты «“Камчатская правда” в эфире»! — этими словами началась первая радиопередача для промысловиков Беринговоморской экспедиции, организованная выездной редакцией газеты «Камчатская правда». Внимательно слушали промысловики и обработчики экспедиции сообщения о том, что моряки Камчатки дружно поддержали патриотический почин своих сахалинских собратьев, призвавших развернуть соревнование за досрочное выполнение семилетнего плана, создание фонда Большой химии. Голос диктора донес до промысловиков сообщение о первой трудовой победе, одержанной в соревновании в честь предстоящего февральского пленума ЦК КПСС. Рубеж промысловиков Камчатки в первом квартале — 100 000 ц рыбы сверх плана. Успешно справились с январским планом добычи экипажи СРТ «Кузачин», «Каховка», «Корф» и «Кит», добывшие в этом месяце по 2 500—2 800 ц рыбы. Справился с январским заданием экипаж СРТ «Кременчуг». Коллектив этого судна добыл за месяц 2 800 ц рыбы. Экипаж СРТ «Кит» выступил с инициативой в 1964 г. бороться за вылов 25 000 ц рыбы. В соревновании в честь февральского пленума отличились экипажи «Хингана», «Браслава», «Амгу», плавбазы «Чукотка». Коллектив плавбазы «Чукотка» решил в первом квартале принять и обработать 60 000 ц сырца, внести в фонд развития Большой химии 200 тыс. руб. За последние сутки на борт этой плавбазы принято свыше тысячи центнеров сырца. В заключение радиогазета сообщила, что на плавбазе «Чукот-

ка» в каюте № 42 открыта общественная приемная редакции газеты «Камчатская правда». Своим опытом работы поделился по радио капитан СРТ «Канск» т. Проценко, который рассказал о методах поиска косяков рыбы, о снаряжении трала, технике траления.

Н. Настич

За высокие уловы, 2 февраля 1964 г. № 15

Кают-компания рыбаков «Хингана»

Не могут жить советские люди только работой. По вечерам их манят огоньки театров, читальных залов библиотек, агитпунктов, клубов. Для моряков таким огоньком служит кают-компания. Здесь в свободное от вахты время можно поговорить с друзьями, посмотреть интересный фильм, послушать новости по радио. Расскажем о буднях рыбацкой кают-компании «Хингана».

Боцман обучает морской науке. Мысль организовать кружок по подготовке матросов 1-го класса пришла как-то сама собой.

— Я заметил, что многие из молодых ребят, только что прибывших на борт, не знают и не понимают значение морских терминов, — вспоминает боцман Юрий Иванович Мохналь. — Вначале кружок насчитывал только восемь человек. Увидев, как знания, полученные моряками на курсах, помогают в работе, число желающих заниматься увеличилось до восемнадцати. Поняли ребята, что без знаний трудно усвоить морское дело. Отлично занимаются матросы Александр Кушелев, Виктор Кузнецов, Олег Жмокин, Анатолий Минеев. А лучший из них, бывший матрос военно-морского флота Валерий Рябушкин, направлен на штурманские курсы. Думаю, что не подведет и вернется снова к нам, на «Хинган». Вы спросите: какое отношение имеют курсы к кают-компании? Прямое. Ведь занятия проходят не только на палубе, но и в кают-компании.

«И снег, и ветер, и звезд ночной полет»... — дружно подхватывает множество голосов. Звуки песен уносятся далеко-далеко, замирая в плеске волн. Это хинганцы готовятся к очередному концерту. Его программа разнообразна. Здесь и патриотические, и лирические песни, романсы, юмор, пляски. Коронными номерами являются песни, романсы в исполнении судового врача Юрия Мельникова. Не в первый раз слушают его моряки, но всякий раз удивляются силе и красоте его голоса. Прекрасно поет рефрижераторный машинист Полянский. Песня сменяется традиционным матросским танцем «Яблочко». Трудно оценить, кто лучше танцует. Кажется, все одинаково лихо, бойко — повар Анна Голубева, Эдуард Головня, матрос Мамаев, Николай Большак и многие другие. Усердно репетирует художественное слово Иван Афанасьев. Он читает Маяковского. Перед слушателями невольно возникает облик поэта, близкого каждому советскому человеку, его ненависть к врагам революции. Концерты рождаются быстро, не в пример другим судам. Самодеятельность зажигает людей, поднимает настроение, скрашивает трудную жизнь рыбака.

Шахматный радиотурнир. Слышали ли вы о шахматном радиотурнире? Не слышали? А вот на «Хингане» его проводили. Организовал его рыбмастер Геннадий Чиж. Шахматы — любимый вид спорта хинганцев. Очень много чемпионов на судне. Но их не устроили турниры между своими моряками, и они решили вызвать на соревнование шахматистов БМРТ «Опала» по радио. Правда, результат турнира говорит не в пользу хинганцев, но их это не волнует. Растет мастерство моряков, и они мечтают в следующем турнире победить.

Диспут о человеке будущего. Богата библиотека «Хингана». Она насчитывает более пятисот томов русских и зарубежных классиков. Она работает на общественных началах. Общественным библиотекарем работает туковый машинист Иосиф Можейкос. Любят читать и обсуждать книги моряки. Недавно был проведен диспут на тему «Человек будущего». Его готовили старший механик, кандидат в члены КПСС Валентин Ильич Фоминых и матрос комсомолец Валерий Ахтырский. Они сделали доклады. Потом началось обсуждение. Все говорили о том, что человек коммунистического общества все будет делать сознательно, что труд для него не будет в тягость, а станет источником радости. Спорили даже о том, будут ли курить и пить при коммунизме...

Интересными были выступления Эдуарда Головни, Виталия Дмитриевича Куземко, Александра Ивановича Кушелева. Иосиф Можейкос говорил о поведении моряков в быту, о том, что некоторые из них, отлично работая, недостойно ведут себя дома, в семье. Приводил в пример Федора Федосеевича Полищука и Николая Базарова, которые за недостойное поведение списаны на берег. Во время диспута в кают-компании всегда людно.

«Внимание! Говорит "Хинган"!» Беседу собравшихся в кают-компании прерывает голос диктора: «Слушайте очередной выпуск радиогазеты. Сегодня вы узнаете краткие исторические сведения о Камчатке и ее богатствах». — Это говорит третий помощник капитана Эдуард Головня. Оказывается, радиогазета на судне давно организована по инициативе комсорга Головни.

— Однажды, — рассказывал он, — мы находились на лову, и один матрос случайно спросил: «Где мы ловим рыбу?» Я ему ответил и подумал: а почему бы не рассказать всем об этом? Это и навело на мысль создать радиоредакцию на общественных началах. В ее передачах стали освещаться вопросы хода добычи рыбы, рассказывали о биологических особенностях промышляемых пород рыб: сельди, палтуса, угольной, а также о важнейших событиях на судне. На помощь приходили книги, знания, полученные в школе, училище. Радиогазета выходит три раза в неделю.

Радиобюллетени освещают ход социалистического соревнования с другими судами. Сообщения подстегивают коллектив. Приятно слышать по трансляции сообщение о дне рождения моряка, хорошую весть с Большой земли. Это роднит коллектив...

Л. Колесников

За высокие уловы, 16 февраля 1964 г., № 21

Преодоленный шторм

В районе островов Прибылова в тяжелых льдах СРТ «Андриян Николаев» потерял управление. От сильной перегрузки вышел из строя баллер руля. Дальнейшее пребывание судна на промысле оказалось невозможным. Уходящая из этого района плавбаза «Якут» взяла траулер на буксир для доставки его в Петропавловск.

В ночь на 25 февраля погода резко ухудшилась. Работал девятибалльный норд-ост. После полуночи волнение усилилось. Натужно гудел стальной трос. В каюте капитана раздался резкий продолжительный звонок. Второй штурман плавбазы «Якут» Владимир Полторанин докладывал, что буксир оборвался. По авралу была поднята команда, восстановлена связь. Комсомольско-молодежный экипаж «Андрияна Николаева», возглавляемый капитаном Владимиром Капаевым, упорно боролся за живучесть судна. Боцман Владимир Зайцев с группой матросов быстро выбирал сорвавшийся трос. Радист Эдуард Монченко неотлучно следил за эфиром. Ни на минуту не покидая мостика, капитан отдавал распоряжения.

Траулер развернуло лагом к волне, десятки тонн воды обрушились на маленькое суденышко, свободно перекатываясь через палубу. «Якут» и следовавшие в караване траулеры «Коряк» и «Камбальный» внимательно следили за аварийным судном. Тяжелая волна достигла ходового мостика траулера «Коряк», выбив смотровое стекло ходовой рубки. Держаться на близком расстоянии от аварийного судна было трудно. Все же траулеры находились рядом, готовые в любую минуту оказать помощь.

На рассвете капитан-директор плавбазы «Якут» Леонид Иванович Кужель отдал распоряжение завести буксир. Две попытки не принесли успеха. Прочный трос, выпущенный из линемета матросом Виктором Колбасой, решил исход дела. Линь упал у борта траулера, где его быстро выбрали и закрепили. Шторм продолжался. Преодолевая непогоду, караван судов благополучно последовал дальше, в порт.

Владимир Морозов, радист

Камчатский комсомолец, 1 марта 1964 г., № 26

Приказ по УТРФ № 178 от 11 марта 1964 г. «О замене женского труда на промысловых и мелкотоннажных транспортных судах»

В соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР № 1057 от 11 июля 1960 г. «О замене женского труда на морских судах флота рыбной промышленности» приказываю:

1. Начальнику отдела кадров тов. Александрову А. А. в срок до 1 августа 1964 г. освободить всех женщин, работающих на судах УТРФ. На их рабочие места поставить мужчин. Оказать содействие в трудоустройстве освобожденным женщинам с работы на судах, направить их для работы в ЖКО, рыбозаводе «Океанский», СРЗ «Фреза». В случае отсутствия работы на предприятиях УТРФ уволить с выплатой двухнедельного пособия с согласия базкома.

2. Директору базы Океанской, начальнику ЖКО, директору СРЗ «Фреза» организовать курсы по обучению высвободившихся женщин с флота по специальностям сетевязов, маляров, штукатуров.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 325, л. 50

Так держать, штурман!

В личном деле молодого рыбака Александра Овсянникова против графы «Профессия» четко и крупно выведено: штурман. Это гордое морское слово Саша вписал в послужную анкету четыре года назад, после окончания мореходного училища. Тогда он и его товарищи решили навсегда связать свою жизнь с морем.

Молодого Овсянникова давно манили голубые дороги. И вот в руках парня диплом штурмана, в сердце — нетерпенье. Саше хочется скорее выйти в море. Долгожданная минута. Штурман на палубе рыбацкого траулера. Первое время неопытность сковывала молодого рыбака. Трудно стоять на первой вахте. Очень трудно. Нужно самому прокладывать курс, отдавать распоряжения. Иногда Саша думал: «Судно — не мореходка. Здесь нужно самому решать».

На комсомольско-молодежный траулер «Кавача» Александр Овсянников пришел работать вторым помощником капитана. Молодежное судно понравилось новичку. Ребята подобрались дружные, напористые. «С такими можно горы сдвинуть», — думал штурман.

Предположение оправдалось. Первый рейс был удачным. За короткое время на «Каваче» взяли сотни центнеров рыбы, намного больше плана. Уловистым был для молодежного судна 1962 г. За высокие показатели в соревновании экипаж «Кавачи» был отмечен премией и грамотой.

Тщательной и деятельной была подготовка к промыслу в пятом году семилетки. Александр Овсянников и его товарищи, как комсомольцы, решили бороться за самый высокий вылов. Заблаговременно были подготовлены окуневые тралы, дважды осмотрены главный двигатель и вспомогательные механизмы.

Перед тем, как сняться с якоря, Александр Овсянников спустился в машину. Просто захотелось еще раз убедиться в хорошей «настройке» техники. Наблюдая, как штурман просматривает механизмы, молоденький моторист Владимир Климов сказал:

— Саша, думаю, что не подведет старушка, — он кивнул в сторону машины.

С первых дней промысла «загостила» к рыбакам крупная волна. Она мешала добыче. Уловы были сравнительно небольшие.

— Вот установится погода, рыбка сама повалит в тралы, — шутили матросы.

Александр Овсянников строго взглянул на ребят.

— С моря погоды ждать нечего. Дорога каждая минута.

Убедительные слова подействовали. С тех пор на «Кавaче» было меньше разговоров, больше дел. Трудовая спайка крепла. Люди, окрыленные высокими обязательствами, неуклонно брали дары у моря. Как-то подсчитали количество тралений, общую добычу. Успех был налицо. Через несколько дней траловый флот облетела радостная весть: комсомольско-молодежный экипаж установил рекорд по добыче окуня...

Сейчас СРТ «Кавача» стоит в неплановом ремонте. Молодые рыбаки сожалеют, что их судно вышло из строя. Нетерпением выйти скорее на промысел живут боцман Виталий Телембовский, комсорг Владимир Пак, старпом Юрий Чижов, Александр Овсянников и другие. Через несколько дней СРТ «Кавача» примет волна. Успехов вам, молодые рыбаки, в вашем нелегком рыбацком деле!

С. Чайкин

За высокие уловы, 11 марта 1964 г., № 31

Материнское спасибо

Недавно я прочла очерк о капитане СРТ «Каменный» Афанасии Петровиче Ансимове. В очерке говорилось, что Афанасий Петрович — хороший рыбак, депутат, отзывчивый товарищ. Я посмотрела на фотографию и вдруг узнала в этом капитане юного черноглазого паренька, которого часто вспоминала с благодарностью. Тогда Афанасий учился в Петропавловском мореходном училище.

Это случилось в мае 1956 г. Три мальчика задумали прокатиться на Култучном озере. Они заткнули тряпками дырявую ванну. Мой сын Витя сел в ванну и отчалил от берега. Он уже был далеко, когда ванна, наполнившись водой, пошла ко дну. Виктор кричал. На берегу метались его товарищи, звали на помощь. Мимо проходили курсанты мореходного училища. Один из них, Афанасий Ансимов, снял бушлат и бросился в студеную воду.

Все, кто стоял на берегу, переживали: вода в озере была ледяная и, спасая мальчика, Афанасий рисковал собственной жизнью. Но все обошлось. Было очень холодно. Дул студеный, пронизывающий ветер. Едва Афанасий вышел из воды, одежда его сразу же обледенела, а до училища бежать далеко... Все, кто видел эту картину, были взволнованы и восхищены благородством молодого человека.

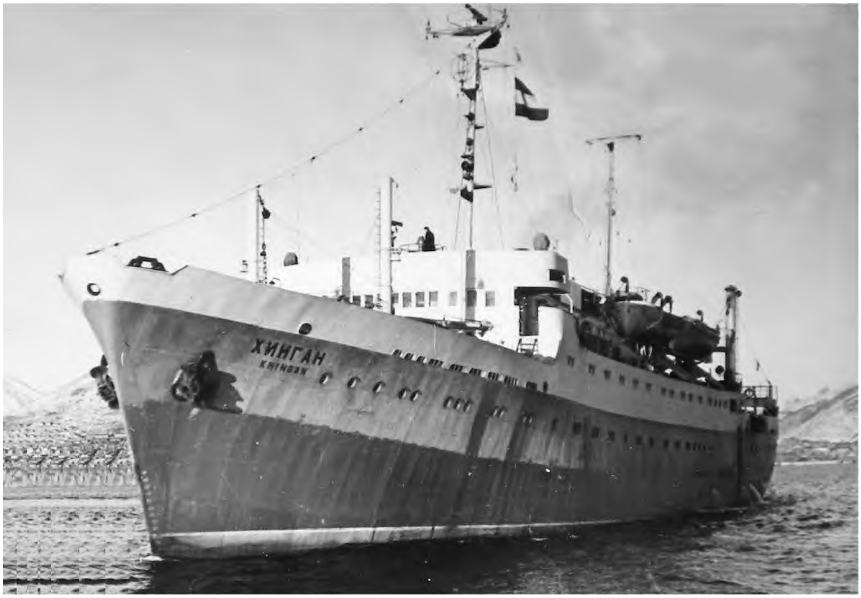
Сейчас моему сыну Виктору уже девятнадцать лет. Я держу в руках газету, смотрю на фотографию и думаю: «Если бы не этот отважный паренек, не было бы у меня сына!»

От всей души желаю я Афанасию Петровичу успехов в труде, здоровья и большого личного счастья. Прошу передать ему мое сердечное материнское спасибо!

А. Мирошниченко, работник
Камчатского облисполкома

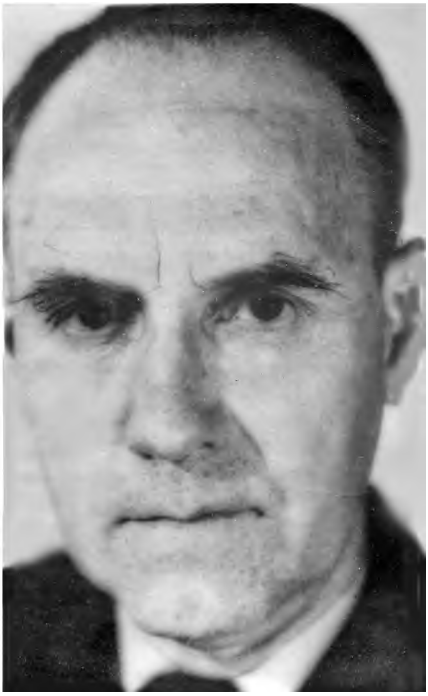
За высокие уловы, 13 марта 1964 г., № 32

БМРТ «Хинган» и плавбаза «Чукотка», 1963 г.



«Хинган» уходит в очередной рейс, 27 января 1964 г.
Фото Ю. Муравина (из фондов ГАКК)

Рыбный мастер СРТ «Серпухов» Артур Якоби, март 1964 г.



Старший механик «Советской Камчатки» В. П. Лабут

Старший механик Анатолий Александрович Ярош на трудовом посту

На «Браславе» — свадьба

Последний приход БМРТ «Браслав» в порт был радостным вдвойне. Браславцев встречали как победителей — они первыми выполнили квартальный план! А у экипажа была и еще причина для радости. На «Браславе» предстояла свадьба. Семьянином становился их товарищ, четвертый механик траулера Владимир Дахно. Местом комсомольской свадьбы стал новый ресторан «Космос». Невеста — Ольга Лысенко из коллектива центрального универсального магазина, над которым вот уже два года шефствует «Браслав».

Свадьба. Гостей встречают комсомольцы судна. Посаженный отец жениха капитан Николай Владимирович Сотников поднимает первый тост за счастье, за трудовые успехи молодой семьи.

Л. Галинская

Камчатская правда, 24 марта 1964 г., № 72

Вожаки

Петр Осадчий говорит о своей жизни, о товарищах по работе. Его живые глаза лучатся теплом. С усмешкой на лице, «по секрету», делится, как он стал курсантом мореходки. Тогда ему было четырнадцать лет. «Прихожу я к заместителю начальника училища Михаилу Васильевичу Стрыгину, подаю заявление. Он посмотрел на меня и говорит: "Если достанешь головой до панели, возьмем учиться". Пришлось подойти ближе к стенке. Встал. Голова чуть коснулась синей черты. Михаил Васильевич внимательно посмотрел в мои глаза, полные тревожного ожидания, и сказал: "Годишься. Быть тебе, Петро, моряком"...»

Свои детские годы Петр вспоминает неохотно. Родился он в тяжелые годы культа личности. «Отцу не довелось посмотреть на сына, — вздохнул Петр. — Ведь я родился на пятый день после его ареста. У матери нас было четверо. Хорошего мало видели... Потом отца реабилитировали, мать стала получать пенсию за него...» Учился Петр Осадчий прилежно, активно участвовал в общественной жизни училища. С дипломом механика пришел на судно, зачислили мотористом. Первая получка, первое повышение. Позади семь лет, проведенные в море. Теперь Петр Осадчий — старший механик передового траулера «Портовик».

...Тесная каюта старшего механика напоминает музей. Рядом с иллюминатором висит чучело птицы, похожей на топорка, на столе — засушенная челюсть акулы. Над диваном — второе чучело — чайки. Как бы отвечая на вопросительный взгляд, Петр признается в своей «слабости»: «Люблю коллекционирование». Немного подумав, добавил: «Собираю для нашей подшефной школы».

Петр Осадчий — душа коллектива. Комсомольцы судна избрали его своим вожаком. «Работы по горло, — говорит Петр. — Скучать некогда». И это действительно так. Пока сидели в каюте, к нему то и дело заходили люди. Они обращались по самым разным вопросам.

Под его руководством выходит стенная газета «Рыбак». На траулере часто выпускается сатирический листок «Краб». Едкие, остроумные карикатуры высмеивают нарушителей дисциплины и порядка. И рисует их, оказывается, сам же Петр.

Он показал альбом со своей живописью. Здесь портрет рыбака. Три Брата величаво стоят на вечном посту у ворот Тихого океана. Несколько пейзажных картинок, с душой изображенных рукой старшего механика.

В дверь тихо постучались. В каюту вошел Василий Николаевич Черников — капитан «Портовика».

— Как у нас идут дела? В этом году экипаж «Портовика» работает неплохо. Мы еще в феврале выполнили квартальный план. Всего добыто более двенадцати тысяч центнеров минтая. Моряки встали на предмайскую трудовую вахту. Экипаж дал слово в мае выполнить годовой план.

Василий Николаевич Черников не любит говорить о себе. Он вдохновенно рассказывает об экипаже.

— Люди у нас хорошие, трудолюбивые. Не любят сачковать. С таким народом никакие трудности не страшны.

Коллектив траулера «Портовик» — дружный. В его работе неписаным законом стало: «Один за всех, все за одного». Вожаками экипажа являются Василий Николаевич Черников и старший механик, комсорг Петр Осадчий. Своим личным примером они ведут за собой промысловиков.

Климов

За высокие уловы, 25 марта 1964 г., № 37

За сто восьмидесятым меридианом

Плавучая база «Советская Камчатка» стояла в тяжелых льдах. Вдали виднелись силуэты рыболовных траулеров. Нелегкая выпала зима на долю рыбаков. Берингово море встретило их сурово. Сильные морозы и частые штормовые ветры способствовали льдообразованию, мешали промысловикам добывать рыбу. Суда, зажатые льдами, часто выходили из строя, их отправляли в порт на ремонт. И еще нынешняя зима отличалась от предыдущих малой концентрацией камбалы. Некоторые капитаны судов беспомощно сокрушались:

— Гибнет план! Что делать?

Но таких было немного. Большинство сумело поднять коллективы, направить их усилия на преодоление создавшихся трудностей. Принимались все меры, чтобы дать стране как можно больше рыбы.

С капитаном СРТ «Камчадал», кандидатом в члены ленинской партии Виктором Константиновичем Куклиным мы встретились за сто восьмидесятым меридианом, в районе промысла камбалы. Было раннее утро. На востоке только начала заниматься заря. К борту «Советской Камчатки» подошел «Камчадал», обросший льдом. По штормтрапу поднялся среднего роста, крепко сложенный человек в мичманке. Его чисто выбритое лицо приветливо улыбалось. Это и был Куклин. Обернувшись в сторону своего судна, он крикнул:

— Старпома и боцмана ко мне!

Через пять минут они уже стояли рядом с капитаном.

— Вот что, друзья! Мы тут долго задерживаться не намерены. Как говорят, время — золото. Надо быстро принять воду, погрузить продукты и — в рейс.

Уже на ходу добавил:

— Не забудьте почту! Люди ждут из дома вестей.

— Боевой мужик, — заметил капитан «Советской Камчатки» Виктор Павлович Губанов.

Несколько позже нам рассказали, что руководимый Куклиным экипаж в январе добыл 3 500 ц камбалы, а в феврале — самом тяжелом месяце — 4 600.

— В чем же «секрет» успеха? — задали мы вопрос флагманскому специалисту.

— Секретов у них никаких нет. Смекалка и творческий подход к делу.

Признаться, мало о чем говорили эти слова. Красивые фразы — и только. Надо было побывать на «Камчадале», побеседовать с людьми.

Коллектив траулера, под стать своему капитану, оказался дружным, как одна семья. Когда на промысле стало ясно, что концентрация камбалы мала, у моряков «Камчадала» родилась мысль: «А что, если увеличить захват кутка? Это позволит расширить площадь облова, а, следовательно, увеличит добычу». Идею подхватил весь экипаж. Предлагалось много вариантов, но все они отметались. И вот у кого-то, сейчас даже трудно вспомнить, родилась на первый взгляд совершенно простая мысль: а что, если дать кутку еще одну дополнительную сетку, вместо двух поставить три? Подсчитали, проверили на практике. Диаметр кутка увеличился на четыре метра. Если с двумя сетками он охватывает площадь в восемь метров, то при постановке третьей площадь увеличится до двенадцати.

— Толк будет! — заключил тралмастер Григорий Иванович Точеный.

Сделали первый замет. На борт было поднято камбалы почти в два раза больше. Уловы увеличились. Кривая выполнения плана резко подскочила вверх. Простая мысль, вовремя подхваченная руководителем судна, позволила увеличить добычу почти в два раза. Экипаж траулера «Камчадал» досрочно выполнил квартальный план. Сейчас на его счету более 11 тыс. ц рыбы.

А. Козюлин

За высокие уловы, 1 апреля 1964 г., № 40

Рассказ о мастере

На плавбазе «Чукотка» умелым руководителем считают старшего мастера Маргариту Васильевну Яковлеву. О ней мне и хочется рассказать. На «Чукотку» она пришла сравнительно недавно, но уже показала себя как опытный, знающий свое дело специалист. Особенно заметно раскрылись способности Маргариты Васильевны с пуском рыбоконсервного цеха.

...Скрежет железа разносится по цеху. Бригада А. Корниенко монтирует ленточный транспортер. Старший мастер подходит к бригадиру: «Как продвигается дело?» Корниенко с готовностью отвечает: «Через денек, другой закончим...» К концу смены Маргарита Васильевна идет опять к бригадиру: «Собери, пожалуйста, ребят. Поговорим о делах». Вечером в цехе собрались обработчики. Старший мастер рассказала будущим консервщикам о технологии изготовления сельди баночного посола. Моряки с интересом слушали своего старшего товарища, воспитателя. Перед пуском линии Маргарита Васильевна еще раз собрала обработчиков. «Если кто мыслит себе труд легким, скажу прямо: не получится из него консервщик».

Тогда мне подумалось: разве без желания будут трудиться наши ребята — И. Огрызкин, А. Сизов, А. Ромах? Буквально за полчаса до того, как вступила в строй линия, в цех пришла бригада А. Корниенко. Обработчики волновались. Остаются считанные минуты... «Пуск!» — разнеслось по цеху. Бригада заняла свои места. По транспортеру серебристым потоком устремилась сельдь. Ее приняли ловкие руки укладчиков. От закаточного станка, поблескивая, уходят большие банки. На них наклеиваются этикетки. Руководители производства осматривают продукцию. Тщательный анализ в лаборатории показал, что в банки положено нужное количество натрия, соли, сахара. Яковлева подумала: «Самоуспокаиваться рано. Может еще всякое случиться».

Спустя полмесяца с моря радировали: «Коллектив плавбазы "Чукотка" под руководством старшего мастера Маргариты Васильевны Яковлевой успешно освоил выпуск сельди специального посола в пятикилограммовых банках. Рейсовое задание перевыполнено. Сверх плана выпущено 2 000 банок рыбных консервов...» В этом заслуга не только Яковлевой. Хорошо трудилась смена старшего мастера Петра Яковлевича Попова. Его люди тоже работали на консервах.

В феврале на борт «Чукотки» в недостаточном количестве поступал сырец. Это отрицательно сказалось на работе консервщиков. Траулеры подходили к «Чукотке» и с богатыми уловами. В такие дни, стремясь наверстать упущенное, мастер людей своей смены ставила на подачу рыбы в бункер. Это делалось для того, чтобы цех не простаивал. На «Чукотке» говорят: «Яковлева всегда найдет выход из трудного положения. Мастеровой она человек».

Л. Большан, заведующий производством
плавбазы «Чукотка»

За высокие уловы, 3 апреля 1964 г., № 41

Приказ по Государственному комитету по рыбному хозяйству при Совнархозе СССР № 49н от 18 мая 1964 г.

За многолетнюю и безупречную работу в рыбной промышленности Дальнего Востока и в связи с уходом на пенсию наградить значком «Отличник социалистического соревнования рыбной промышленности СССР»

работников Владивостокского морского агентства Камчатрыбпрома: 1. Ильенкова Тимофея Афанасьевича — старшего диспетчера по флоту. 2. Осипова Василия Антоновича — технолога. 3. Ленда Марию Васильевну — старшего инспектора по кадрам.

Председатель комитета *А. Ишков*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 323, л. 46

Капитан «Серпухова»

Петропавловск-Камчатский. Бухта. Ночь без звезд, без луны. У кромки пологого пирса, словно стреноженный конь, стоит траулер. На палубе горкой высятся окуневые тралы, десяток порожних бочек из-под машинного масла. Пустынно и одиноко. И если бы не свежее белье, поскрипывающее на оттяжках мачты, казалось бы, что рыбаки покинули свое судно давным-давно.

Жизнь перестала бить ключом. Вчера старший механик Волчаренко запаковал запасные части, детали в ящики. Траловый мастер и матросы уложили просушенные, пахнущие морем орудия лова. Только молодой радист Волосевич не убрал радиоаппаратуру. Ей надлежит ремонт...

Арон Шаевич Железняк бросил взгляд на эхолот, который почти пять месяцев был в работе. Может быть, впервые за рейс капитан проникся уважением к безотказному, неутомимому работяге. Подошел к эхолоту и чистыми, из-под густых бровей, глазами посмотрел долго и вдумчиво, провел бережно рукой по розовой бумажной ленте. На краешке ее стояла цифра «80».

— Глубина старпомовская. Удача тоже.

Нет, пожалуй, не одного Владимира Георгиевича Ерещенко, да и его, Арона Шаевича, всего экипажа. Не один же старпом дал государству 20 017 ц минтая, что намного больше годового плана.

В мае были улыбки и цветы, восторженные поздравления. И было на душе светло, и мир во всей своей красе, казалось, смотрел восхищенно, по-детски. Тогда секретарь парткома УТРФ Евгений Григорьевич Орел поздравил экипаж с победой, пожелал успехов. В ту минуту он, командир корабля, улыбался всем и всему, выглядел, наверное, смешно. Не научился нежности, не привык к торжествам и празднествам. В ответ на похвалу сказал: «Какие мы герои?!» Со всех сторон сыпались вопросы. Кто-то из встречающих попросил сфотографироваться на память.

А потом опять море. Неспокойное, гулкое, уходящее за горизонт. Море для сильных. А разве могут с ним подружиться слабые? Нет, этого он не помнит. Не помнит потому, что за все шумные, полные опасности годы не знал поражений. Разве два-три испытания, по-морскому обычных, хотя одно из них едва не стоило жизни.

Это было два года назад. Он, Арон Шаевич, работал на траулере «Камчатский комсомолец». Шторм нагрянул неожиданно. Огромные стены воды падали на палубу, смыло инвентарь. Словно выбрав момент, волна

повалила траулер на борт. Его и еще двух моряков обожгла ледяная вода. Радист посылал в эфир тревожное «SOS». Рыбаки боролись со стихией и облегченно вздохнули, когда подоспела помощь...

На «Камчатском комсомольце» уважали штурмана за смелость, скромность. Мыслил остаться на траулере капитаном, но в управлении почему-то не хотели понять этого.

Экипаж «Серпухова» встретил нового командира настороженно, недружелюбно. Поговаривали о том, что молодость штурмана — верный пролов. Арон Шаевич заметил это. Скептикам, хотя их было и немного, надо было показать себя в работе. И показал. Весь отдался цели перекрыть задание на сельдяной путине. Экипаж брал высокие уловы, пустые дрейфы — исключение. Скептикам некогда было судачить. От дрейфа до дрейфа люди едва успевали управляться с уборкой сырца. «Молодой, а ловит не хуже старых ветеранов», — говорили между собой матросы. Арон Шаевич слышал, как весело гудел экипаж, когда трепетали сети с живым серебром. Все были довольны. Годовой взяли.

«Серпухов» поставили на профилактический ремонт. Он, Арон Шаевич, и стармех Юрий Волчаренко ревниво следили за работой слесарей-дизелистов. После ходовых испытаний стармех поблагодарил: «Сделали с гарантией. По-парфеновски!» И в самом деле, главная машина «Букау-Вольф» и другие механизмы показатели себя хорошо.

Приказ следовать на промысел минтая получили в конце декабря 1963-го. Из отпусков и отгулов на судно возвратились «старые кадры». Арон Шаевич с улыбкой встречал ребят: «Серпуховцами ушли, серпуховцам и пришли. Рад верности». В первый же день Охотское море встретило штормом. На западном побережье траулер отстаивался у мыса Лопатка. На судне шла обычная жизнь. Кок готовил флотские щи, матросы прибирали палубу, штурманы время от времени заходили в рубку, огорченно вздыхали: «Погодка, черт бы ее побрал! И когда кончится штормяга?!» Капитан держался хладнокровно. Выслушивал предложения своих помощников, отдавал распоряжения. Часами сидел на радиостанции.

Второго января над покрытыми снегом сопками блеснуло охотское солнце. Шторм улегся. Далекий рокот моря доносился из-за Второго Курильского пролива. Звякнула ручка телеграфа. Вздрогнув всем корпусом, траулер взял курс на север. Рыбаки радовались, хотелось настоящей работы. Тралить, тралить и тралить...

Комсорг Геннадий Федюков горячий, нетерпеливый моряк, зашел к капитану: «Шаевич, когда кончатся поиски? Ищем, ищем, а рыбы нет. Два новичка нервничают: “Пришли подзаработать, да шило на мыло променяли”». Он так и вспыхнул, но тут же овладел собой. «Геннадий, попроси их ко мне».

Сырой, дымный рассвет просачивался в иллюминаторы каюты. Море тихо стонало за бортом. Спать не хотелось. Арон Шаевич лежал за задернутыми шторами. Лежал и прислушивался к жизни, шумевшей за стеной. Тяжело, неторопливо заскрежетала траловая лебедка, глухо, с размаху

плюхнулась в море траловая доска. И опять тишина. Только слышен гул машины, похожий на шум мельничных жерновов.

— Рыба! — Разнеслась по судну радостная весть.

Эхолот показывал стометровую глубину. Рука капитана инстинктивно потянулась к штурманской карте. Застопорена машина. Опять заработала лебедка. Через несколько минут всплыл огромный куток.

— Центнеров двести наверняка! — воскликнул старпом.

С каждым уловом траулер на пять-шесть сантиметров оседает в воду. Теперь его меньше качает, но зато волна надоедает. Нет-нет, да и забежит на палубу. Матросы не обращают на это внимание. У них работа. Он видит деловитые движения рук тралмастера Михаила Шкирмана, матроса Виктора Матвеева. В моряках живет любовь к морю. За плечами парней тысячи миль, несколько рыбацких лет.

Ветер подул свежестью. На вахте второй штурман Евгений Киселев. Предстоит еще одно траление. Арон Шаевич беспокоится за молодого промысловика.

— Как у тебя дела?

— Машина работает на двухстах тридцати оборотах.

— Прибавь еще десять, — советует капитан.

Как и следовало ожидать, на борт подняли богатый улов...

В январе взяли 2 490 ц рыбы. «Деньгозашибатели» пообмякли, с доверием стали смотреть на капитана. Кто-то из рыбаков сказал добродушно, с гордостью: «Деловой у нас кэп. Такого не обойдет успех...» Моряки молчали. Они были согласны с оценкой. В ней заключалось все: и человечность, и скромность, и величие, и многое, многое другое.

Д. Шпак

За высокие уловы, 7 июля 1964 г., № 68

Протокол № 13 заседания президиума совета капитанов УТРФ от 26 июня 1964 г.

Повестка дня: разбор персонального дела капитана танкера «Иртыш» Г.

Председатель совета капитанов Козырев Г. А., секретарь Швырев Ю. С. На президиуме присутствовали: от моринспекции — Афанасьев В. И., Пронин С. И., капитан плавбазы «Эскимос» Никольцев А. П., капитан парохода «Гоголь» Бобров К. В., капитан парохода «Петр Соловьев» Рой Н. Г., капитан танкера «Максим Горький» Небера В. М., капитан-директор БМРТ «Хинган» Михедов А. А., капитан СРТ «Алупка» Федосеев В. Х., капитан СРТ «Капитан Закхеев» Великий Ф. М.

Информацию сделал председатель совета капитанов *Козырев Г. А.*: Г. работает в УТРФ с 1949 г. В данное время работает капитаном танкера «Иртыш». 20 июня с. г. в проходной СРВ был задержан... с постельными принадлежностями: простыней 10 шт., наволочек 8 шт. и полотенец 8 шт. Из объяснительной Г. видно, что эти принадлежности он взял на судне, так как собирался ехать на отдых в геологическую партию на несколько дней, и там не на чем было спать.

Слово предоставляется *Г.*: За Коряками есть геологическая партия, где работает мой знакомый. Он пригласил меня приехать к нему в гости на несколько дней. Со мной должны были ехать еще три человека. Поэтому я взял четыре комплекта постельного белья, чтобы после поездки его возвратить.

Предоставляется право присутствующим задавать вопросы Г.

Пронин: Кто Вам выписывал пропуск на вынос вещей?

Г.: Пропуск выписал старший штурман.

Пронин: Вы осознаете, что так поступать нельзя?

Г.: Да, осознаю.

Бобров: Думали ли Вы, что белье нужно вернуть?

Г.: После поездки белье было бы выстирано и возвращено на судно.

Бобров: Зачем Вы взяли восемь полотенец ?

Г.: Взял два комплекта на выезжающих со мной лиц.

Предоставляется слово присутствующим выступать.

Афанасьев: Плохого о товарище Г. сказать не могу. Мне стыдно говорить о таком проступке. Нельзя размениваться на мелочи. Сейчас трудно судить, взял ли Г. судовое белье на временное пользование или постоянно. Конечно, мнение о Г. изменится в худшую сторону.

Великий: В прошлом году у нас на судне был аналогичный случай. Членов команды послали на несколько дней на уборку картофеля, и им пришлось дать постельные принадлежности.

Никольцев: Нам, присутствующим здесь, стыдно разбирать проступок тов. Г. Все его знают только с положительной стороны. Все мы понимаем, что этот проступок нехороший. Это легло пятном на весь наш коллектив. Я не усматриваю здесь корыстных целей. Г. должен на совете капитанов заверить всех присутствующих, что ничего подобного с ним не повторится впредь. Также просить руководство УТРФ издать приказ о запрещении брать судовое имущество для личных нужд.

Козырев: Проступок не входит ни в какие рамки. Такой проступок мог совершить недалекий человек. Г. опозорил коллектив своим неразумным поведением. Нужно всегда давать отчет своим действиям. Предлагаю объявить Г. общественный выговор, оставить его в должности капитана танкера «Иртыш». Думаю, что из случившегося тов. Г. извлечет хороший урок.

Слово предоставляется *Г.*: Теперь я понял, что такие вещи делать нельзя. Впредь подобного не повторится.

Президиум совета капитанов постановил: Г., капитану танкера «Иртыш», объявить общественный выговор.

На этом президиум совета капитанов закончил свою работу.

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 358, л. 118—120

Приказ по КРП № 315 от 14 июля 1964 г.

Для обеспечения летнего отдыха детей рыбаков-моряков УТРФ, а также отдыха работников тралового флот в зимнее время, приказываю:

1. УТРФ (тт. Демидову П. А. и Сергееву В. И.) начать в июле 1964 г. строительство пионерского лагеря в районе «Паратунка» на озере Микижа

по проекту, разработанному Камчатским отделением Гипрорыбпрома, с полным окончанием и вводом его в эксплуатацию в мае 1966 г.

2. Строительство пионерского лагеря поручить строительно-монтажному и ремонтному участку комхоза КРП (т. Зубову Г. А.).

3. Управлению тралфлота финансирование строительства лагеря осуществить за счет нецентрализованных капиталовложений (30 % отчислений от сверхплановой прибыли и фонда предприятия)...

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 1, д. 678, л. 163

Выступление капитана ТХС «Мизар» Т. М. Кривоногова 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 дрифтерными 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 поменьше флота. 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 дрифтерными сетями. Но когда столкнешься с этим вопросом, получается заколдованный круг.

Возьмите этот год. Ловить не можем, сельдь вырабатывать 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, сколачиваем их на жестянобаночной фабрике, и проволокой они были не обвязаны, и 25 % времени на промысле терялось для того, чтобы обвязать. Отдел обработки УТРФ пытался доказать, 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, хотя работа на их судах легче. В двухгодичной школе готовят матросов 1-го класса, 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 не 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

«Частный» рекорд и общая польза

Нас на выбивке четверо — двое выколачивают ледяные слитки окуней из противней, двое надевают на короб обечайку и обвязывают. Это последние операции с окунями в заводе БМРТ. До этого их довольнотаки долго мучают: отрезают голову на станке, похожем на циркульную пилу, после небольшого путешествия на транспортере лишают их печени и прочих внутренностей с помощью похожего на ятаган шкерочного ножа, потом он, уже «облегченный», едет транспортером в моечный барабан. После душа окуни попадают к укладчикам, которые укладывают их косяками по 12 кг в противни, по 44 противня умещают в тележку и закатывают их в морозильные камеры. Там стоит такой холод (−35 °С), что даже хладнокровные рыбы примерзают костями друг к другу и к стенкам противней, поэтому выбивщику, чтобы вытрясти брикет, приходится мочить противень в ванне с морской водой.

Работа, в общем-то, не сложная, даже разнообразие есть по сравнению со шкеркой. В сутки стоим по две пятичасовых вахты, одну на выбивке, вторую на обвязке. Зависят они друг от друга кровно, и идеалом считается, если идут в ногу. Если укладка была нормальная, хвосты не торчат из-под крышек, и обечайка сухая, то так и получается. Обечайка — это примерно то же, что закрывашка у спичечного коробка или у таблеток. Если она мокрая, то рвется на углах, приходится и возиться с коробом втрое дольше.

Работаю в паре с Виктором Фадеевым. Парень он ловкий, быстрый, находчивый. Если упорствую в ошибках, позволяет их довести до конца, не кричит, только довольно ехидно улыбается. В этот рейс на судне пошла примерно половина новых обработчиков, но всех раскрепили по «старичкам», так что выработка совершенно не снизилась. За вахту успеваем сделать в среднем десять выкатов, примерно триста ящиков (выкат — две тележки, их выкатывают из камеры одновременно). Когда новички немного освоились, работа пошла даже весело. Витя у нас заводила, когда мы на выбивке, он задает ритм, а ритм веселый, даже быстрый, фокстрот нам не подойдет. Отстанет!

На третий или четвертый день мы узнали, что вторая бригада за вахту сделала одиннадцать выкатов. Витя запылал ревностью и начал подбивать нас на рекорд. Мы тогда только что в первый раз сделали десять выкатов. В той бригаде на выбивке все «старички», а у нас их двое, остальные — новые. Но это нас не остановило. В общем, на очередную вахту мы явились за полчаса до шести. Натаскали гору пустых коробов, забили угол обечайкой. Заготовлено тары было столько, что и на пятнадцать выкатов хватило бы, а нас и двенадцать устраивало.

Начали отлично. Брикеты были ровненькие, как кирпичики. За два часа мы играючи справились с пятью выкатами. Но тут у нас произошла заминка. Надо сказать, что выбивка зависит от шкерки и морозки. Помогать обработчикам выходит подвахта — мотористы, механики, штурманы, работают на шкерке по два с половиной часа. Разделали они рыбы много, но она не успела замерзнуть. Пришел мастер, проверил температуру в теле рыбы, она оказалась выше нормы. Мастер посадил нас перекуривать. Это вообще на БМРТ редкая роскошь — сидячий перекур! Только в этот раз нам не сиделось. Витя несколько раз бегал к мастеру, горячился и кипятился: «За свой пот еще и вымаливай!»

Когда нам, наконец, разрешили продолжать, пошла такая безобразная укладка, что впору было в короб по два брикета вместо трех класть. Завязчики наши, Роман Веселов и Генка Климачков, совсем запарились. Стали складывать брикеты в штабель на ванне, но долго им тут лежать нельзя, они оттаивают. Рекорд тускнел и таял. А когда пошла хорошая укладка, я загнал в палец кость из пера окуня, похожую на цыганскую иглу, и стал тормозом.

Когда перевалило на «золотой», последний час вахты, мы стали размышлять, как поступить с остающимися коробами (оставалась почти половина). Сначала решили спрятать короба в сушилке. Завтра поутру можно будет повторить штурм. Витька пошумел на тему — все равно мы им нос утрем, а потом полез в трюм, где хранятся обечайки, проверить, закончат ли они очередной вагон. Если закончат, то прятать нельзя, обечайки затрафаречены. Но оказалось, что заканчивать придется нам утром. Витька ворчал и клял окуней, которые не хотят замораживаться. Перед концом вахты решился и сказал: «Пусть пользуются, на один трюм работаем». Мы оставили сменщикам обечайки и короба.

...Утром, когда мы пришли на вахту, узнали, что они сделали двенадцать выкатов. Опять рекорд! Но ничего, у нас еще все впереди: после перегруза трюмы ведь вновь будут пустыми.

Юрий Соляник, матрос-обработчик
БМРТ «Амгу», наш спецкор

Камчатский комсомолец, 14 августа 1964 г., № 98

«Опала», так держать!

Обогнув кошку, «Опала» проходит вдоль строя рыболовных судов. В этом строю и заслуженные, видавшие виды траулеры, и новенький, сверкающий краской собрат «Опалы» — «Куба». Сейчас они все привет-

ствуют победителя соревнования: годовой план выполнен, экипаж «Опалы» прочно занимает четвертое место среди дальневосточных судов этого типа.

Меньше и меньше полоса воды между судном и причалом. Над бухтой несутся звуки маршей. Встречающие уже могут различить родные лица, обветренные, чуть-чуть изменившиеся за семимесячный рейс.

Все свободные от вахты на палубе. Руки, которые сейчас приветливо машут встречающим, добыли 90 тыс. ц рыбы. Вот стоят лучшие обработчики Н. Газизов, К. Миляускас, А. Чумаков. Недалеко от них мастер обработки М. Куренков, старший матрос Н. Соломенный. Немало способствовали бесперебойной работе судна механик завода А. Тимошенко, электромеханик А. Александров, второй механик Е. Шабрин. Всем им накануне прихода в порт присвоено звание ударников коммунистического труда.

Обстановка — праздничная. Оркестр, цветы, яркие пионерские галстуки. Гидроакустик Николай Павленко — «уши корабля», — нашедший по звуку в глубинах океана не один косяк рыбы, перегнувшись через поручни, лишь с трудом может расслышать голос жены.

Над причалом — кумачовый плакат: «Горячий привет победителю в социалистическом соревновании экипажу БМРТ “Опала”, добывшему 89 635 центнеров рыбы!»

Тут же, на причале, состоялся митинг.

— «Опала» — третий большой траулер, выполнивший годовой план, — сказал в своем приветствии секретарь обкома КПСС В. И. Алексеев. — Надеемся, что недалек тот день, когда на этом же причале мы вас поздравим еще с одной победой — побитием прошлогоднего рекорда «Хингана». Своей работой вы подкрепляете обещание выловить пятью большими траулерами полмиллиона центнеров рыбы. Курс вы взяли правильный. Так держать!

От имени коллектива «Опалы» выступил капитан-директор А. И. Беляев:

— Ровно год назад, вот от этого самого причала наше судно вышло в свой первый рейс. За этот год добыто 116 тыс. ц рыбы. Это доказывает, что рекорд «Хингана» — не вечен. Даем слово добыть в этом году не менее 115 тыс. ц рыбы!

Экипаж «Опалы» приветствовали заместитель начальника УТРФ т. Демидов, секретарь горкома КПСС т. Качин, начальник отдела добычи Камчатрыбпрома т. Головкин, секретарь горкома ВЛКСМ т. Сорокин. Вручили цветы и приветствовали своих шефов ученики школы № 25. От имени пионеров отряда «Опала» пионерского лагеря «Дружба» приветствовал своих «тезок» командир отряда Коля Гусев.

Всего несколько дней пробудет в порту «Опала», а затем — вновь в море, к новым победам.

П. Восточник

Камчатская правда, 25 августа 1964 г., № 202

Приказ по УТРФ № 641 от 29 августа 1964 г. «О выплате премии по социалистическому соревнованию за второй квартал 1964 г.»

Постановлением коллегии Дальрыбы и президиумов краевых областных комитетов профсоюза по итогам соцсоревнования за второй квартал присуждены премии:

1. Управлению тралового и рефрижераторного флота — вторая премия в сумме 25 300 руб.

2. Коллективу БМРТ «Амгу» — переходящий вымпел Дальрыбы и ЦК профсоюза с выдачей первой премии в сумме 2 812 руб.

3. Коллективу БМРТ «Браслав» — переходящий вымпел Дальрыбы и ЦК профсоюза с выдачей первой премии в сумме 2 812 руб.

4. Коллективу СРТ «Герман Титов» — вторая премия в сумме 675 руб.

5. Коллективам СРТ «Лосось», «Командор» — третьи премии по 565 руб.

На основании изложенного приказываю:

1. Перечисленным судоэкипажам выплатить денежные премии в указанных суммах. 2. Из присужденной управлению премии в 25 3000 руб. выделить: 30 % — на культурно-бытовые нужды, остальную сумму 17 710 руб. — для премирования рабочих, инженерно-технических работников и служащих... 3. Из выделенных сумм для береговых предприятий премировать руководителей в следующих размерах: Скиндер А. А., директор СРЗ — 40 руб., Фризоватый И. О., начальник рыбного порта — 40 руб., Михайлов Н. А., директор рыбозавода «Океанский» — 40 руб., Гинер С. М., начальник морагентства — 60 руб.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 331, л. 144

Обращение коллектива БМРТ «Амгу» к экипажам промысловых судов Камчатки

Дорогие товарищи! Воодушевленные приветствием товарища Н. С. Хрущева экипажу БМРТ «Хинган», добывшему в 1963 г. 110 тыс. ц рыбы, рыбаки БМРТ «Амгу» дали слово добыть в 1964 г. 130 тыс. ц. Это обязательство нами успешно выполняется. Если до «Хингана» стотысячный рубеж считался пределом для БМРТ, то в текущем году уже в августе экипаж «Браслава», вслед за ним и наш экипаж, успешно преодолели его. Сейчас, подсчитав свои возможности, мы решили ранее принятое обязательство — добыть в 1964 г. 130 тыс. ц рыбы — выполнить досрочно.

Вступая в социалистическое соревнование за достойную встречу 47-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, мы обязуемся дать родине 130 тыс. ц рыбы к 7 ноября 1964 г. Это будет нашим вкладом в выполнение обязательства пяти камчатских БМРТ — добыть в этом году 500 тыс. ц. Мы хорошо понимаем, что сделать это будет нелегко, однако уверены в своих силах, и в успехе не сомневаемся.

Мы обращаемся ко всем экипажам промысловых судов Камчатки с призывом развернуть соревнование за достойную встречу годовщины

Великого Октября, за досрочное выполнение своих годовых планов и социалистических обязательств, за дальнейшее увеличение добычи рыбы на каждое судно, на каждого рыбака, за повышение качества сдаваемого сырца и выпускаемой продукции. Выражаем твердую уверенность в том, что рыбаки промыслового флота Камчатки приложат все свои знания и мастерство, используют все резервы и возможности с тем, чтобы внести решающий вклад в добычу четырех камчатских миллионов центнеров рыбы.

По поручению экипажа БМРТ «Амгу»:

П. Рязанов, капитан-директор,

Н. Журавлев, секретарь парторганизации,

Н. Кокин, председатель судового комитета,

Л. Рывлин, секретарь комсомольской организации

Камчатская правда, 11 сентября 1964 г., № 217

Из материалов расследования причин гибели СРТ «Кичига»
(не ранее сентября 1964 г.)

СРТ «Кичига» затонул со всем судовым и личным имуществом экипажа. Весь экипаж в количестве 25 чел. благополучно переплыл в спасательных нагрудниках по воде, 10—12 метров, и был принят на борт СРТР «Кузачин». От гибели судна причинен ущерб... 336 686 руб.

...СТР-300 «Кичига» 30 июля 1964 г. находился в промысловом районе в северной части Охотского моря, южнее Тауйской губы, в поисках скопления сельди по записям эхолота, для лова ее дрифтерными сетями. В этом же районе промыслом сельди занималось много других судов. Между судами поддерживался радиотелефонный обмен с целью взаимопомощи в нахождении косяков.

Капитан СРТ-300 «Кичига» Кривошеев В. Е. (диплом штурмана дальнего плавания, среднетехническое образование), в 19.20, получив сведения от капитана СРТ «Рыбак» о том, что тот имеет удачные результаты поиска сельди, приказал своему третьему помощнику, стоявшему на вахте, определить место нахождения судна, а сам взял радиопеленг на СРТ «Рыбак». Из обсервованной в 19.20 точки — широта 58°19'4'' северная и долгота 150°24' восточная — капитан СРТ «Кичига» Кривошеев В. Е. лег на компасный курс 345° (−10°), который соответствовал радиопеленгу на СРТ «Рыбак».

Погода в это время была: ветер западный пять баллов, море — три-четыре балла, видимость отличная. Во время пеленгования с верхнего мостика третий помощник капитана Апанасенко Н. М. (диплом судоводителя маломерных судов до 200 рег. т, среднетехническое образование) хорошо видел, что прямо по курсу (ИК 335°) в расстоянии пяти-шести миль какие-то два СРТ идут прямо на ветер (на запад) строем кильватер, а слева, приблизительно в десяти кабельтовых (ИК 320—330°) шел какой-то СРТ, наблюдавшийся на курсовом угле 30°. Впоследствии определилось, что шедшие на ветер (запад) два СРТ были «Кузачин» и «Рыбак», причем впереди шел «Кузачин».

СРТ, идущий слева рядом, почти параллельным курсом с «Кичигой», был, якобы, по предположению третьего помощника Апанасенко, СРТ «Кавран». Однако, по сведениям капитана СРТ «Кавран», это не подтверждается. С «Кичиги» видели, что в 21.30 СРТ «Рыбак» повернул на 180° по ветру, на восток и в 21.40 пересек курс «Кичиги» впереди и в расстоянии пяти кабельтовых. В этот момент третий помощник Апанасенко еще видел, что «Кузачин» продолжает идти прежним курсом на ветер, а СРТ, шедший слева, еще более повернул влево и последовал тоже на ветер, на запад. С этого момента на эти суда с мостика СРТ «Кичига» уже не обращали внимания, в то время как в этот же момент (в 21.40) СРТ «Кузачин» повернул, подобно СРТ «Рыбак», на 180° и последовал на ИК 79° по ветру, то есть пересекающимся курсом с «Кичигой». «Кузачин» имел скорость по ветру до 9,5 узлов, а «Кичига» — около 7,5—8 узлов.

В 21.55 на обоих судах с мостиков через окна рулевых рубок внезапно обнаружили друг друга в расстоянии нескольких метров, и в 21.56 СРТ «Кузачин» с полного хода врезался в левый борт СРТ «Кичига». СРТ «Кичига» получил огромную пробоину в районе водонепроницаемой переборки двух смежных отсеков: машинного отделения и трюмного помещения. Судно быстро стало крениться на левый борт, погружаясь кормой в воду. Через 13—14 минут, погрузившись полностью, оно вертикально, кормой вниз, пошло на дно.

За это время экипаж СРТ «Кичига» не успел спустить для своего спасения шлюпку, равно как спасавшие суда «Кузачин» и «Рыбак», из-за завала шлюпок бочкотарой. Люди спасались, кто как умел, большинство в нагрудниках перебирались вплавь до СРТ «Кузачин», а иные были спасены при помощи бросательных концов.

На СРТР «Кузачин» обстоятельства перед столкновением складывались следующим образом. 24 июля заболел капитан Готовский, которого доставили в госпиталь на плавбазе «Советская Камчатка». Начальник экспедиции судов тралфлота — капитан дальнего плавания, бывший до этого начальником морской инспекции тралфлота, Серга А. И., побеседовав с больным капитаном Готовским, принял решение: назначить временно капитаном СРТР «Кузачин» старшего помощника капитана этого судна, капитана малого плавания со среднетехническим образованием Авдейкова Ю. А., с той мыслью, что болезнь капитана Готовского обещала быть непродолжительной. Для подкрепления командования на СРТР «Кузачин» начальник экспедиции тов. Серга А. И. распорядился о нахождении флагманского капитана — капитана дальнего плавания Арестова А. М., назначив его пребывание на СРТР «Кузачин» и одновременно обязав его руководить организацией поиска рыбы судами экспедиции в море и взаимопомощью между судами в этом деле.

28 июля СРТР «Кузачин», после сдачи рыбы на плавбазу и пополнения снабжения, в 01.45 вновь снялся в море, имея на борту 1 100 бочек тары, которая загромождала ботдек и переходы под настройками на главной палубе. Кухтыли были уложены так, что значительно мешали обзору

из рулевой рубки вперед. Единственным выходом на случай тревоги из кормовых помещений и машинного отделения и для сообщения по судну оставался путь только через штурманскую и рулевую рубку, выходы на главную палубу по бортам были заложены бочками.

До 17.15 30 июля судно искало хороших уловов сельди, ложилось с сетями в дрейф, но хороших уловов не имело. За это время, более чем за двое с половиной суток, штурмана, разыскивая промысловое скопление сельди, ни разу не определили обсервованное место судна в целях анализа для прицельного лова рыбы и ради обеспечения культурного и безопасного судовождения. Поиск рыбы сводился к тому, что кто-то случайно наткнется на хорошую запись по эхолоту и даст знать об этом другим судам.

Имея сведения, что СРТ «Рыбак» получил отрадные записи по эхолоту, СРТР «Кузачин», как и «Кичига», запросив радиопеленг на СРТ «Рыбак», последовали в его район. С «Кичиги» уже в 21.20 наблюдали, что СРТР «Кузачин» и СРТ «Рыбак», сблизившись, шли кильватерным строем на ветер, то есть на запад, положение которых было неопределенное, и о местонахождении их можно теперь судить только по глазомерному расстоянию и курсовому углу с «Кичиги», имевшей определение по визуальным пеленгам береговых ориентиров в 21.20, и то весьма сомнительным, поскольку на карте заметны исправления, а судовой журнал утерян.

На всех упомянутых выше судах счисление места судна при сопоставлении очень противоречиво, а в действительности штурманский состав, включая капитанов, сейчас, прибегая к памяти, не могут восстановить истинную картину своего плавания. На СРТР «Кузачин», где находился даже флагманский капитан Арестов, от счислимой точки в 16.00 30 июля до 17.15 того же дня невязка достигает 32 миль.

На СРТР «Кузачин», после ухода с судна капитана Готовского, который оставил неподписанным судовой журнал за 16 суток и ряд нехороших традиций на судне (отсутствие систематического счисления места судна, запрет пользоваться радиопеленгатором в ущерб работе эхолота во время поиска рыбы и т. п.), начальник экспедиции тов. Серга А. И. не узаконил официально приказом назначение, хотя бы временно, капитаном СРТ «Кузачин» Авдейкова Ю. А. Он и флагманский капитан ограничились тем, что в силу устава, при чрезвычайных обстоятельствах, когда с судна уходит капитан, должен вступить в командование судном старший помощник. В результате этой недомолвки старший помощник Авдейков Ю. А., расписавшись 24 июля в судовом журнале под каким-то влиянием, о том, что он принял, в силу устава, командование судном, фактически не выполнял этих обязанностей, и в дальнейшем нес вахту как старший помощник капитана, расписывался в судовом журнале, как таковой, практически полностью полагаясь на флагманского капитана т. Арестова, как на капитана судна.

В это же время флагманский капитан Арестов в своих действиях не брал на себя до конца обязанностей капитана данного судна, хотя все его указания принимались на судне как капитанские. Будучи занятым больше

всего и всецело целями успешного поиска рыбы и наведением флота на рыбу, он давал указания курсов судна, не интересуясь контролем счисления места судна и внутренней службой, считая, что все это, как само собою разумеющееся, дело капитана, в данном случае Авдейкова Ю. А. В 16.00 30 июля после выборки сетей с уловом 150 ц, флагманский капитан Арестов А. М. предложил Авдейкову Ю. А. пойти отдохнуть, имея в виду разбудить его в 19 часов.

В дальнейшем тов. Арестов, оставаясь на мостике, осуществлял поиски рыбы, командуя движением судна... развернулся в 21.40 на обратный курс 90° (–11°).

Перед поворотом влево на 180° вахтенный помощник Агапов Г. Н., судоводитель маломерных судов до 200 рег. т., образование курсовое, выглянул в левую дверь, то же сделал и тов. Арестов с целью проверить, нет ли слева судов. В это время они видели в расстоянии двух-трех миль слева несколько судов, завершивших поворот на обратный курс 90° (–11°), третий помощник Агапов, он же вахтенный, стал смотреть вперед. Наблюдая, он видел, что впереди идет таким же курсом судно в расстоянии 1—1,5 мили.

Старший помощник Авдейков Ю. А., он же и. о. капитана, в это время находился в радиорубке, где проводил капитанский час отряд судов, а затем ушел в радиорубку для того, чтобы дать радиопеленг другому СРТ, стремившемся в район, где СРТ «Рыбак» имел показательные записи рыбы. В 20.50 третий помощник Агапов с разрешения Авдейкова отпустил рулевого Бобринева за сменой, а сам стал на руль.

На это время наблюдения за морем никто не вел. Флагманский капитан Арестов в это время находился в штурманской рубке, занимаясь эхолотом, отказавшим в действии, а старпом — и. о. капитана Авдейков — в радиорубке. Находившиеся на главной палубе траловые мастера тт. Кравченко Н. Я. и Матусевич В. С. уже некоторое время наблюдали, что на курсовом углу 30° шел напересечку какой-то СРТ в расстоянии 6—8 кабельтовых. Тралмастер Кравченко не находил в этом ничего необычного, полагая, что СРТР «Кузачин» пройдет за кормой этого судна.

В 20.55 флагманский капитан Арестов А. М. выглянул в дверь из штурманской рубки и через окно рулевой рубки увидел другой СРТ. У него сложилось мгновенное ложное впечатление, что их судно идет на шварговку к этому СРТ. Вскрикнув: «Что вы делаете!», — он пробежал на правый борт, заметив по тахометру, что судно идет полным ходом, и, видя неизбежность столкновения, крикнул: «Мы сейчас столкнемся!» Рывками по телеграфу он дал полный задний ход. Машина немедленно исполнила приказание.

Третий помощник Агапов, услышав крик Арестова «сейчас столкнемся», посмотрел вперед и увидел другое надвигавшееся судно в расстоянии, по его оценке, 15—20 метров. Он тут же немедленно поставил руль влево, но затем последовало столкновение с СРТ «Кичига»...

ГАКК, ф. Р-610, оп. 1, д. 18, л. 166—172

Приказ по УТРФ № 691 от 22 сентября 1964 г. «О премировании лучших работников флота в связи с призывом их в ряды Советской Армии»

В связи с призывом в ряды Советской Армии за активное участие в досрочном выполнении государственного плана и выполнении социалистических обязательств приказываю: наградить ценным подарком Михайленко Валерия Федотовича — матроса-обработчика плавбазы «Ламут», Бекетова Вячеслава Ивановича — третьего помощника капитана СРТ «Раздол», Болмусова Александра Ивановича — мастера по обработке рыбы СРТМ № 8-405, Минеева Алексея Константиновича — матроса-обработчика плавбазы «Чукотка» на общую сумму 100 руб.

Управление, партийный, профсоюзный и комсомольский комитеты выражают уверенность и надежду, что призванные товарищи из УТРФ оправдают доверие коллектива и будут с честью выполнять свой долг и уставы Вооруженных Сил Советского Союза, строго охранять священные рубежи и покой советских людей. Надеемся, что после ухода в запас вы вернетесь в нашу славную семью тружеников моря.

И. о. начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 332, л. 38

Приказ № 720 от 9 октября 1964 г. «О переименовании БМРТ “Амгу” в “Николай Островский”»

На основании приказа Государственного производственного комитета по рыбному хозяйству СССР № 3-Ф от 29 сентября 1964 г. и радиограммы главного капитана флота Дальрыбы тов. Чигорь № 11482 приказываю: 1. БМРТ «Амгу» переименовать в «Николай Островский». 2. Капитану БМРТ «Николай Островский» Рязанову П. А. с получением настоящего приказа оформить изменение названия в судовых документах у капитана порта и в Камчатской инспекции Морского Регистра СССР...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 332, л. 90

Приказ по КРП № 422 от 16 октября 1964 г. «О награждении памятными подарками передовых коллективов предприятий, цехов, бригад и рыбопромысловых судов»

В ознаменование досрочного выполнения годового плана добычи и обработки рыбы в 1964 г. — шестом году семилетки, отмечая безупречную работу коллективов береговых предприятий, цехов, бригад и рыбопромысловых судов — передовиков социалистического соревнования в достижении высоких производственных показателей, приказываю наградить памятными подарками:

1. Коллектив УТРФ — радиолой «Ригонда».
2. Коллектив Олюторского рыбокомбината — радиолой «Ригонда».

3. Коллектив Хайлюлинского рыбокомбината — радиолой «Ригонда».

4. Судоэкипаж БМРТ «Николай Островский» — магнитофоном «Комета».

5. Судоэкипаж плавбазы «Советская Камчатка» — магнитофоном «Комета».

6. Судоэкипаж плавбазы «Ламут» — магнитолой «Харьков-63».

7. Судоэкипаж БМРТ «Браслав» — магнитолой «Харьков-63».

8. Судоэкипаж СРТ «Пикша» — магнитофоном «Астра».

9. Судоэкипаж СРТ «Портовик» — магнитофоном «Астра».

10. Судоэкипаж СРТ «Алупка» — библиотекой художественной литературы...

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 678, л. 303

Судовые умельцы «Браслава»

Наш экипаж отвоевал у моря более ста тысяч центнеров рыбы. Нельзя назвать случайным достигнутую победу. Это результат слаженной, четкой работы всего коллектива. Неоценимый вклад в рыбацкое дело внесли члены машинной команды. Экипаж по праву гордится умельцами. Вот их имена: механики Иван Бурков, Владимир Дахно, Василий Един, Анатолий Соломаткин, мотористы Виктор Левин, Василий Бондарев, Николай Зоркин, Владимир Писарев, Михаил Попов.

Пред выходом судна в ответственный рейс члены машинной команды еще раз тщательно проверили все узлы, механизмы. Во время стоянки в ремонте по предложениям наших рационализаторов внесены некоторые усовершенствования. До этого система охлаждения каждого двигателя состояла из двух насосов пресной и забортной воды, которые часто выходили из строя. При внимательном изучении их работы механик Соломаткин пришел к выводу, что после некоторой переделки можно обойтись одним насосом. Оставили насос пресной воды. Теперь система охлаждения работает бесперебойно. Этим мы обеспечили ритмичность работы и продлили срок службы двигателя.

Второй механик Василий Един — тоже человек творческой мысли. Много хлопот доставляли насосы котельного топлива. Ввиду большого давления у них быстро вырабатываются латунные втулки. Василий предложил заменить их шарикоподшипниками. Сначала всех удивила такая мысль. Но когда Василий сам осуществил свой замысел, и насос успешно прошел испытания, все убедились в ценности внесенного им предложения. В этом рейсе насосы работали четко.

Особое внимание уделяют члены машинной команды грамотной эксплуатации механизмов и экономии горюче-смазочных материалов. Мы строго следим за тем, чтобы двигатели работали бездымно, своевременно чистим сепараторы и фильтры, тщательно контролируем работу топливной аппаратуры, устраняем причины подтеков.

Каждый член машинной команды подробно изучил принцип действия и правила эксплуатации не только своих механизмов, но и двигателей, обслуживаемых соседом по работе. Электрик Иван Курков успешно справляется с обязанностями электромеханика, ушедшего в отпуск. Слесарь-наладчик Николай Зорин может работать сварщиком, в море ему не раз приходилось выполнять сварочные работы. Третий механик Соломаткин может заменить второго механика.

На нашем судне впервые на Дальнем Востоке были установлены форсунки с гидрозапором. По сей день они служат безотказно. Если раньше через каждые двести часов форсунки снимали, разбирали, чистили, то сейчас они работают более тысячи часов.

Чтобы сократить время пребывания в ремонте, мы в море своими силами почистили танки, котлы, отремонтировали четыре вспомогательных двигателя, электромоторы вакуум-сушильного барабана. Сейчас судно стоит в заводе. Нужно сделать профилактический ремонт главному двигателю, ВРШ, отремонтировать аммиачные и воздушные компрессоры. Предстоит большой объем трубопроводных работ. Хотелось, чтобы судоремонтники справились со всеми этими работами в более короткий срок. За каждые сокращенные сутки стоянки в порту экипаж смог бы выловить по тысяче центнеров рыбы.

К. Кретов, старший механик
БМРТ «Браслав»

За высокие уловы, 25 ноября 1964 г., № 119

Приказ по УТРФ № 959 от 30 декабря 1964 г.

Коллектив УТРФ в шестом году семилетки добился замечательных результатов: добыто рыбы-сырца 1 851 тыс. ц против 1 612 тыс. ц по плану, выпущено валовой продукции на сумму 110 579 тыс. руб. при плане 94 753 тыс. руб. Перевезено груза транспортным флотом 151 904 т при плане 153 000 т. Переработано груза рыбным портом 208 134 т при плане 190 000 т. Основной задачей в последнем году семилетки перед коллективом УТРФ стоит выполнение плана добычи рыбы 2 064 тыс. ц.

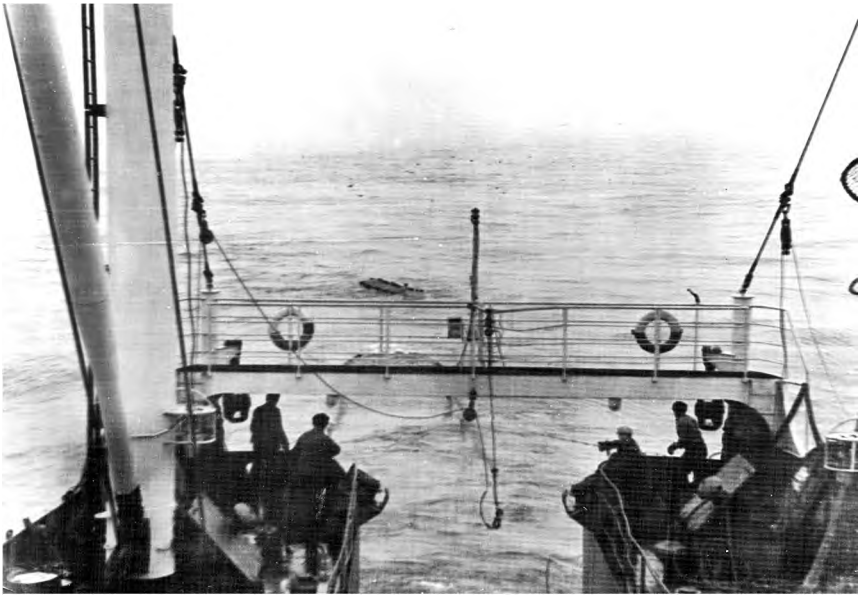
В ознаменование празднования нового 1965 года приказываю:

1. За перевыполнение плана с хорошими экономическими показателями и качественный выпуск продукции наградить почетными грамотами: 1) БМРТ «Николай Островский», 2) БМРТ «Опала», 3) плавбазу «Ламут», 4) СРТР «Андриян Николаев», 5) СРТР «Конус», 6) СРТР «Раздол», 7) СРТР «Кинешма», 8) СРТ «Соликамск», 9) теплоход «Беринг», 10) ТРС «Елизово», 11) танкер «Лира», 12) морской буксир «Геркулес».

2. Поздравляю весь коллектив УТРФ с наступающим новым 1965-м годом и желаю хороших успехов в развитии социалистических соревнований, здоровья и счастья в личной жизни.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 334, л. 182

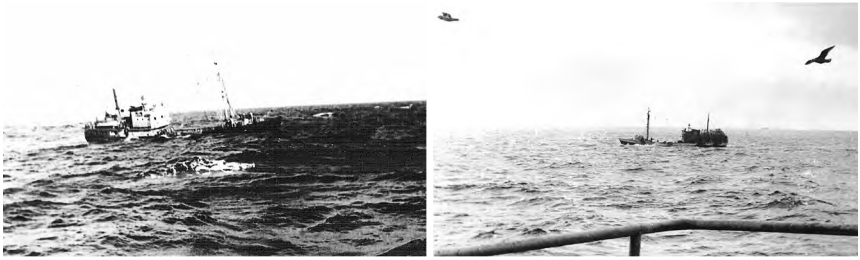


В ожидании трала. БМРТ «Браслав», 1962 г.

Один из первых подъемов трала на «Браславе», 1962 г.
(из собрания Ю. Н. Коваленко)

Перегруз во льдах у острова Св. Матфея. Бристольский залив, 13 марта 1962 г.

БМРТ в море



СРТ в море (из собрания Ю. Н. Коваленко)

Отчет флагманского капитана А. Н. Моисеева с 10 декабря 1964 г. по 9 февраля 1965 г.

10 декабря 1964 г. на СРТР «Клин» с судами «Северянин», «40 лет ВЛКСМ» вышел в район островов Прибылова. Прибыли в район лова... 17 декабря 1964 г. Из судов нашего флота к этому времени в районе лова находились СРТ «Камчадал» и СРТМ № 8-405. Сахалинских и приморских — по 21 судну. 20 декабря в район лова прибыли СРТ «Алупка», СРТ «Коростень». 23 декабря подошла первая плавбаза «Ламут». В начальный период промысла преобладали ветра южных направлений, кромка льда удерживалась на параллели острова Матвея и севернее.

В гидрометеорологическом отношении с самого начала условия промысла сложились чрезвычайно неблагоприятно и продолжались весь период. Из 43 суток работы промысловой экспедиции только 14 дней имелись ветры до шести баллов, 29 дней действовали ветры силою семь баллов и выше. К концу января преобладающими северными, северо-восточными ветрами район промысла был закрыт тяжелыми льдами. По запасам сельди район промысла в сравнении с прошлыми годами оказался намного беднее. Сельдь промысловых размеров не имела значительных скоплений, держалась отдельными небольшими косяками. Много попадалось сельди-мелочи и минтая.

Техническое состояние флота. Несмотря на решение коллегии главка и приказ по УТРФ... где указано, что в дальние районы суда должна направляться исключительно исправными, для чего все суда должны быть подвергнуты докованию, иметь замеры толщины обшивки корпуса. Однако часть судов в экспедицию было пропущено непригодных для плавания в этом районе: СРТ «40 лет ВЛКСМ» — износ обшивки по переменной ватерлинии, в районе машинного отделения, по правому и левому борту; СРТ «Кроноцкий» — водотечность в ватервейсах и слабый корпус; СРТ «Красное знамя» — трещина в стакане кингстона, заделана течь в подзоре. Все три судна по заключению инспектора безопасности моринспекции ДГРФИ забракованы и отправлены в порт.

Кроме этих трех, следующие суда имели технические неисправности: СРТ «Северянин» — трещина в сетевом трюме в районе коффердама, заделана цементным ящиком. Просачивание воды в машинное отделение; СРТ «Соликамск» — течь в районе канатного ящика и трюма № 1, произведена заварка с наложением дублировки; СРТ «Кузачин» — течь в трюме № 2 через ватервейс, произведена заварка; СРТ «Кавран» — течь в машинном отделении в месте установки преобразователя (9—10-й шпангоуты), преобразователь перенесен, установлен цементный ящик. На четырех судах при плавании во льду выдавило иллюминаторы в нижних каютах (СРТ «Капитан Закхеев», «Крузенштерн», «Кавача», «Красное знамя»).

Предложения: 1. Районы промысла сельди и камбалы в восточной части Берингова моря находятся в чрезвычайно неблагоприятных гидрометеорологических условиях: частые шторма в зимний период с устойчивыми морозами. Плавание и ведение промысла в этих районах судами типа

СРТ чрезвычайно опасно. За это говорят случаи гибели судов (1962 г. — СРТ «Ключевской», 1965 г. — СРТ «Бокситогорск», «Севск», «Себеж», «Нахичевань»). Кроме того, при работе в этих районах промысловые и обеспечивающие суда имеют частые случаи повреждений корпуса и винтов. Интенсивное ведение промысла флотом Дальрыбы почти полностью использовало запасы сельди и камбалы, поэтому от работы в зимний период в восточной части Берингова моря необходимо отказаться. 2. Все СРТ с давними сроками постройки необходимо тщательно проверить по состоянию обшивки корпуса с производством контрольных сверлений. 3. Иллюминаторы в кормовых нижних каютах СРТ подвержены частым повреждениям от воздействия льда, волн, траловых досок, что создает серьезную угрозу безопасности судна. Необходимо принять решение об их заварке с наложением дублировок.

ГАКК, ф. Р-284, оп. 4, д. 403, л. 210—212

Когда обрывались швартовы

Борт плавбазы «Чукотка» (по радио). Идут вторые штормовые сутки. Временами ветер достигает десяти баллов. Бесконечные гребни длинных валов мчатся на судно, ветер срывает с них пену и бросает на палубу. Трудно, почти невозможно работать при такой погоде. Но люди работают на палубе и в цехах. За сутки бригады старших мастеров Коновалова и Подгорного выработали 700 ц продукции.

А потом кончается сырец. Кажется, можно передохнуть. Но никто на плавбазе этому не рад, потому что на траулерах скопилось свыше тысячи центнеров аляскинского окуня. Пройдут еще сутки, вторые — и рыба пропадет. Выход один — швартовать траулер к плавбазе и принять от него рыбу. Но кто из капитанов решится подойти к «Чукотке», если над заливом разгулялся штормовой ветер, а зыбь достигает семи метров? Ждать погоды бесполезно: синоптики плавбазы дают очередной штормовой прогноз.

Первым на подход к плавбазе решается капитан «Камбального» Соловьев. Он по радио подробно согласует свое намерение со старшим помощником капитана плавбазы Екимовым. Соблюдая всевозможные меры предосторожности, «Камбальный» подходит к «Чукотке». Его уже ждут. Матросы Нафтаев, Ерофеев, Диордица по команде боцмана Захарова быстро и точно спускают кранцы, подают швартовые концы. Одновременно на траулер пошла первая грузовая сетка.

Шторм не унимался. Он раскачивал «Чукотку», заставлял «прыгать» «Камбальный» так, что лопались швартовые. Но их заводили снова и снова. Капитан Соловьев умело маневрировал ходом траулера, удерживая его у борта плавбазы. Передача сырца не прекращалась. Два часа продолжалась операция. На «Камбальном» работал весь экипаж. Двести центнеров окуня получила плавбаза от промысловиков. Столько рыбы не всегда удавалось принимать даже при хорошей погоде. С чувством

благодарности провожал коллектив плавбазы отличных моряков «Камбального». А потом к плавбазе подошел «Коростень». От него приняли 80 центнеров окуня.

Б. Зарубин, первый помощник капитана

За высокие уловы, 14 февраля 1966 г., № 19

Люди оказались сильнее

Борт плавбазы «Советская Камчатка» (по радио). Немало хлопот доставляет нашим промысловикам разбушевавшаяся стихия Берингова моря. Конечно, наша плавбаза, пожалуй, не по зубам любому урагану. Даже в самый разгар жестоких штормов, пока есть рыба, ни на минуту не прекращалась работа производственных цехов. Но весь ритм работ может полететь, если из строя выйдут паровые котлы. Это значит, что остановится выпуск продукции, да и само судно останется без движения: котлы питают главную машину. Чтобы ничего подобного не случилось, необходимо строго по графику чистить оба котла.

Срок чистки как раз совпал со штормами. На всю операцию по нормам необходимо четырнадцать суток. Многовато, конечно, но откладывать до лучших погод нельзя. Первыми за чистку принялись механики, но сразу увидели — одним в кратчайшие сроки очистить котлы невозможно. Тогда на помощь пришли матросы-обработчики. Пока чистили первый котел, второй почти полностью обеспечивал нормальную работу плавбазы. Потом приступили ко второму. Люди работали почти без отдыха, самоотверженно. И вот результат — чистка котлов сделана за семь суток — вдвое быстрее, чем по норме. Плавбаза не прекращала выпуск продукции.

Особым приказом по судну объявлена благодарность большой группе механиков и матросов-обработчиков. «Советская Камчатка» перешла в Аляскинский залив и уже приступила к обработке окуня.

П. Дедков, радист

За высокие уловы, 17 февраля 1965 г., № 20

Приказ по УТРФ № 142 от 5 марта 1965 г. «О снятии с должности капитана СРТ “Сокол” Н.»

СРТ «Сокол» под командованием капитана Н. 11 февраля находился в порту Северо-Курильск на сдаче рыбы. Капитан судна Н. в этот же день после сдачи рыбы явился на судно в нетрезвом состоянии. В 17.30 СРТ при выходе в море из порта был задержан пограничниками, повернут в порт для дооформления. В 17.43 при швартовке к СРТ «Камчатская правда», который стоял у пирса, Н. совершил аварию, ударил СРТ «Камчатская правда», обломал на СРТ «Сокол» якорь, а на СРТ «Камчатская правда» погнул фальшборт и планширь. При повторной попытке выйти в море в 20.25 СРТ «Сокол» был посажен на мель, в результате произошло скручи-

вание баллера руля на 40°. При снятии с мели была погнута шлюпбалка. В результате совершенной аварии СРТ выведен из эксплуатации на длительный срок и нанесен большой материальный ущерб государству.

26 февраля 1965 г. недостойное поведение и авария, совершенная Н., рассматривались на совете капитанов, который просит руководство флота снять Н. с должности капитана и лишить его прав диплома на один год.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. Н. снять с должности капитана СРТ «Сокол» за пьянку и аварию, совершенную 11 февраля в порту Северо-Курильск. Просить Петропавловский городской комитет КПСС утвердить наше решение. 2. Просить Камчатгосрыбфлотинспекцию безопасности мореплавания лишить прав диплома Н. сроком на один год...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 379а, л. 25

Стратегия Дубовицкого

Организация поиска с точки зрения добычи — одна из проблемных задач в работе БМРТ. Работать с «заделом», ясно видеть перспективы — важнейшее условие выполнения все возрастающих объемов добычи рыбы. Пожалуй, острее и принципиальнее, чем на других судах, решается проблема поиска на БМРТ «Хинган». На сей счет у капитана-директора Владимира Александровича Дубовицкого твердое мнение, сложившееся в пору, когда «Хинган» только начинал свою биографию, вживался в океан.

Как-то спросили его: как удалось экипажу достичь большого успеха? Опытных добытчиков этот вопрос волновал не случайно. Судно вернулось из первого в своей жизни рейса, длившегося три с половиной месяца. Было это в начале 1963 г. Хинганцы взяли тогда свыше 40 тыс. ц рыбы. Показатель считался рекордным для всего Дальневосточного бассейна. Капитан-директор ответил одним словом: поиск.

Глубокий смысл сказанного состоял в том, что при существующей неудовлетворительной постановке работы промысловой разведки поиск рыбы могут, должны и обязаны вести БМРТ, достаточно хорошо оснащенные современной поисковой аппаратурой. На «Хингане» руководствовались правилом: лучше потерять время на поиск, чем поднимать полупустые кутки, рвать орудия лова.

— Тралить только наверняка, — особо подчеркивал Владимир Александрович, — меньшим числом тралений брать больше рыбы.

Свою точку зрения Дубовицкий подкреплял и расчетами — экономией на сокращении износа тралов, кутков, вооружения.

Изучением района лова, поиском экипаж занимался и поныне занимается буквально ежедневно. Штурманы не отрывают глаз от приборов во время дальних переходов на сдачу. Вспоминается август 1963 г. После очередной сдачи продукции судно возвращалось в Аляскинский залив, где тогда работала вся дальневосточная армада БМРТ. На вторые сутки хода от

Усть-Камчатска, в районе Крысьих островов, корабельный «глаз» нащупал скопления окуня. Предположение Дубовицкого о наличии рыбы вдоль всего свала глубин Алеутской гряды подтвердилось. Выйдя затем на зюйд-вестовую оконечность рифа Тахома, экипаж делает первое траление в новом, никому не известном районе. Улов оказался отличным. Судно залавливается за одиннадцать дней, сдает продукцию и снова идет на поиск.

Неподалеку от рифа Тахома столь же перспективной оказалась банка Стейлмент. Тогда промысловики назвали эти банки «хинганскими». В отделе добычи УТРФ и по сей день на карте большой район водной акватории, очерченный карандашом, так и помечен: «Район "Хингана"». Сюда перешли все дальневосточные БМРТ и взяли за полтора года около трех миллионов центнеров рыбы. Больше всех в том году выловили хинганцы — в подарок родине они привезли с моря мировой рекорд, в течение года окупили построечную стоимость траулера.

И ныне экс-чемпион «Хинган» возглавил поиск новых районов. Как бы ни были богаты кладовые океана, но и они — не бездонная бочка. Истощились старые «хинганские» банки у восточной оконечности Алеутской гряды. В январе в пролове оказались многие суда бассейна. Хотя и справились с месячным заданием камчатские БМРТ, однако взятые уловы не могли удовлетворить рыбаков. У них высокие рубежи завершающего года семилетки. Не тот темп нужен, чтобы сдержать слово.

Волнующий промысловиков вопрос решают хинганцы. Из дальнего района Дубовицкий дает всем знать: есть рыба, окуня много! Другие БМРТ не рискнули расстаться с обжитым районом, а «Хинган» смело пошел на риск. Экипаж много потерял времени. Почти все считали обреченным на провал январское задание, установленное этому коллективу. Но риск оправдался. Стратегическая линия Дубовицкого выдержала еще одно испытание. В новом районе хинганцы стали брать стабильно высокие уловы — по 800 ц в стуки. Многие БМРТ такие уловы не всегда имели даже летом — самом благоприятном промысловом периоде. «Хинган» быстро наверстал упущенное на поиски время, справился с заданием января. Во второй декаде февраля сравнялся с приморским БМРТ «Печенга», первенствовавшем в бассейне, а к концу месяца оставил его позади.

И снова, как в памятном 1963-м, все дальневосточные суда перешли на новые банки, открытые «Хинганом».

На вчерашний день в активе «Хингана» значилось 23 004 ц, взятых с начала года, у «Печенги» — 21 926. «Печенга» несколько сократила разрыв в отставании. Однако не за счет мастерства и более рекордных уловов, а потому только, что «Хинган» третьи сутки стоит под сдачей выработанной продукции.

У хинганцев хороший задел, взят высокий темп. Экс-чемпион еще скажет слово. Слово победителя в трудовом споре с сильнейшими океанскими богатырями.

В. Иванов

За высокие уловы, 7 марта 1965 г., № 28

Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении БМРТ «Николай Островский»

За достигнутые в 1964 г. высокие уловы рыбы — 150 тыс. ц и производство 74 тыс. ц пищевой свежемороженой рыбной продукции наградить большой морозильный рыболовный траулер «Николай Островский» Главного управления рыбной промышленности Дальневосточного бассейна орденом Трудового Красного Знамени.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР *А. Микоян.*
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР *М. Георгадзе*

Москва, Кремль, 24 апреля 1965 г.

Приказ по УТРФ № 264 от 28 апреля 1965 г.

Международный праздник Первомая трудящиеся нашей страны встречают в обстановке нового трудового подъема по претворению в жизнь решений XXII съезда нашей партии и мартовского пленума ЦК КПСС. Вместе со всем народом неплохих успехов к 1 Мая добился и наш коллектив Управления тралового и рефрижераторного флота. Передовые флагманы нашего флота — славные экипажи БМРГ «Хинган», СРТ «Герман Титов», «Кинешма», «40 лет ВЛКСМ», «Кратер», «Ропша», «Конус», «Калыгирь» и другие добились высоких показателей в предмайском социалистическом соревновании и сейчас работают в счет выполнения плана добычи рыбы за второе полугодие.

В ознаменование международного праздника 1 Мая приказываю: за высокие производственные показатели, достигнутые в предмайском социалистическом соревновании, активное участие во всех проводимых мероприятиях наградить Почетной грамотой:

Рубахина Илью Ивановича — матроса плавбазы «Эскимос».

Кокина Николая Ивановича — рефрижераторного механика БМРТ «Николай Островский».

Соколова Сергея Михайловича — начальника радиостанции БМРТ «Куба».

Сливко Владимира Федоровича — матроса-обработчика БМРТ «Браслав».

Гребенкова Ивана Сергеевича — матроса СРТР «Кострома».

Коржова Юрия Александровича — моториста СРТ «Каменный».

Шевченко Василия Пантелеевича — рефрижераторного механика СРТ «Кратер».

Лебедева Александра Александровича — радиста СРТ «Фиорд».

Ильина Ивана Ивановича — матроса СРТ «Карагинский».

Федюкова Геннадия Никифоровича — третьего механика БМРТ «Опала».

Кирсанова Владимира Александровича — слесаря плавбазы «Советская Камчатка».

Шушаняна Артура Георгиевича — начальника радиостанции СРТ «Сокол».

Неграмотнова Александра Ивановича — матроса-обработчика БМРТ «Узбекистан».

Егорова Юрия Андреевича — гидроакустика БМРТ «Узбекистан».

Великосельского Валентина Никитича — начальника радиостанции плавбазы «Орочон».

Кильдеева Шамиля Ибрагимовича — инженера производственного отдела.

Гулякова Владимира Константиновича — рыбного мастера.

Наградить ценным подарком:

Емелина Бориса Павловича — тукового машиниста БМРТ «Хинган».

Шутова Василия Гавриловича — боцмана БМРТ «Николай Островский».

Родина Николая Афанасьевича — старшего мастера добычи БМРТ «Куба».

Фомина Павла Ивановича — кочегара БМРТ «Браслав».

Спиридонова Василия Даниловича — повара СРТ «Каменный».

Артамонова Виктора Игнатьевича — повара СРТ «Кратер».

Кальнышевского Константина Егоровича — матроса СРТ «Крузенштерн».

Герасимова Анатолия Степановича — моториста СРТ «40 лет ВЛКСМ».

Алещенко Владимира Матвеевича — электрика СРТ «Серпухов».

Несвятого Бориса Матвеевича — боцмана СРТР «Кинешма».

Скуровица Семена Ануфриевича — матроса СРТ «Капитан Закхеев».

Мороз Андрея Степановича — повара БМРТ «Опала».

Пряжникова Петра Петровича — боцмана плавбазы «Советская Камчатка»...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 380, л. 5—6

Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об установлении ежегодного праздника “Дня рыбака”»

Президиум Верховного Совета СССР постановляет: установить праздник «День рыбака». «День рыбака» праздновать ежегодно во второе воскресенье июля месяца.

Председатель Президиума Верховного
Совета СССР *А. Микоян.*
Секретарь Президиума Верховного
Совета СССР *М. Георгадзе*

Москва, Кремль. 3 мая 1965 г.

Распоряжение по УТРФ № 354 от 18 июня 1965 г.

В целях лучшего торгового обслуживания рыбаков в районах промысла, по примеру Приморрыбпрома и Сахалинрыбпрома на промысловых судах УТРФ типа БМРТ «Куба» и «Ительмен» организованы ларьки по продаже продовольственных и промышленных товаров морякам-рыбакам. Аналогичные ларьки нами было предложено организовать в начале апреля текущего года с приходом в порт на БМРТ «Узбекистан» и «Браслав», однако руководители указанных БМРТ т. Мещеряков Г. В и т. Сотников Н. В.,

вместо проявления заботы по улучшению торгового обслуживания рыбаков своих судов, встали на явно неправильный путь — отказа и волокиты с их организацией.

Считаясь с просьбами экипажа и интересами рыбаков-моряков промыслового флота, приказываю: 1. Организовать ларьки по продаже продовольственных и промышленных товаров на всех БМРТ в следующие сроки: на «Узбекистане» — до 20 июня 1965 г., на «Хингане» — до 1 июля 1965 г., на «Браславе» — до 1 сентября 1965 г., на «Николае Островском» — до 1 сентября 1965 г., на «Опале» — до 1 сентября 1965 г. 2. Выделить необходимые помещения под организацию ларька, обеспечивающие сохранность товароматериальных ценностей. 3. Подобрать лучших людей на должность заведующего ларьком по совместительству.

Заместитель начальника УТРФ *В. Сергеев*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 380а, л. 69

Приказ по УТРФ № 442 от 26 июля «О премировании плавбазы "Орочон" по результатам работы в рейсе с 9 мая по 15 июня 1965 г.»

Коллектив плавбазы «Орочон» норму-план выпуска рыбопродукции товарного полуфабриката крепкосоленого окуня за период работы с 9 мая по 15 июня 1965 г. выполнил на 117,6 %. При плане выпуска рыбопродукции первого сорта 60 % фактически выпущено 85,5 %. На основании действующего положения об оплате труда работников плавбаз приказываю: разрешить капитану-директору т. Гимильштейн А. А. выплатить премию плавающему, производственному и обслуживающему персоналу, а также обработчикам рыбы в размере 40 % сдельного заработка, начисленного за выпущенную рыбопродукцию, и частичного должностного оклада за период работы с 9 мая по 15 июня 1965 г.

За допущенные упущения в работе снизить размер начисленной премии: заведующему производством Бакулину И. И. — на 30 %, заведующему лабораторией Пахомову — на 30 %, старшему мастеру — Марченок — на 50 %.

И. о. начальника УТРФ *П. Демидов*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 3, д. 381, л. 115

Принята первая сельдь

Борт плавбазы «Советская Камчатка» (по радио). 15 июня в 18 часов, плавбаза, приняв на борт бочкотару, соль, топливо и воду, вышла из Находки и взяла курс к месту промысла Охотской сельдяной экспедиции. Теплое летнее солнце недолго провожало моряков: Охотское море встретило их густым туманом, не расстающимся с плавбазой до сих пор.

Во время перехода на судне чувствовалась взволнованность экипажа, все ожидали самого главного — встречи с сельдяной путиной. Особенно заметно волновались старший механик Владимир Супрунчик и механик завода Евгений Дорофеев. Ведь это под их руководством цеха плавбазы

переоборудованы под выпуск готовой рыбопродукции в бочках вместо ящиков, как это было в прошлые годы. Как будут работать транспортеры, лифты, виброукладчики? — волновались слесари Рудольф Комиссаров и Владимир Кирсанов. Это они своими руками монтировали, а иногда изготовляли множество механизмов, от которых во многом зависят быстрота и качество обработки сельди.

Командование судна разработало ряд организационных мероприятий, направленных на бесперебойный прием и обработку сельди, снабжение промысловых судов всем необходимым. Накануне подхода к месту промысла на плавбазе проведены совещание командного состава и общее собрание судоэкипажа. Моряки приняли активное участие в обсуждении намеченных мероприятий, внесли много предложений по лучшей организации труда.

19 июня, в 23 часа, «Советская Камчатка» прибыла на западный берег Камчатки в район Кировска — Крутогорово, где уже ведут промысел сельди шесть камчатских СРТ. Сразу же к борту плавбазы пришвартовался СРТ «Полярник». Выгрузку рыбы, погрузку бочек и соли, прием воды начали организованно. Соскучившаяся по настоящей работе, бригада грузчиков Александра Баранчука работала быстро и слаженно, но к концу работ команда траулера замедлила темпы. Только из-за плохой организации труда на «Полярнике» последний простоял у борта плавбазы лишних два часа. И это и открытом море, где надо дорожить каждым часом!

Только успели закончить работы на «Полярнике», как море разволновалось и в течение восьми часов не давало возможности подойти траулеру к борту «Советской Камчатки». Надо отдать должное рыбмастеру Базыкину и всему экипажу «Полярника». Все 450 ц сданной ими сельди подготовлены качественно. Вся сельдь пойдет на выпуск слабосола. К концу суток 20 июня закончен прием более 400 ц сельди от СРТ «Крильон». Лабораторные анализы показали, что жирность сельди пока 10 %. Но специалисты считают, что в ближайшие дни жирность ее превысит 12 %, значит, плавбаза будет иметь возможность выпускать высококачественную продукцию.

«Советская Камчатка» пока не имеет на борту промыслового снаряжения. А ведь не исключено, что не сегодня-завтра оно понадобится промысловикам СРТ. Небогат также ассортимент товаров и в магазине плавбазы. С увеличением добычи рыбы на плавбазе будет недоставать мастеров, матросов-обработчиков. О завозе всего этого в экспедицию в ближайшее время должны позаботиться руководство и рыбкоооп тралового флота.

П. Дедков

За высокие уловы, 23 июля 1965 г., № 74

Луковая проблема

Капитан ТРС «Елизово» Г. П. Мезенцев вернулся из рейса возмущенным:

— Сто пятьдесят ящиков компота свозили в экспедицию и привезли обратно. Треть плана из-за этого дали. А могли трюм рыбой забить... — жаловался он.

В чем дело? Может быть, в рыбкоопе или в отделе снабжения плохо знают запросы рыбаков? Ведь и другие рыбаки, приходя с моря, усмехались:

— Зачем рагу рыбное в море возить, когда свежей рыбы вдоволь? Костюмы в магазины плавбаз завезли таких размеров, что впору лишь карликам да великанам... До чего дошел наш рыбкооп: щи без лука есть придется! На траулер всего по килограмму дают...

Чтобы знать, кому адресовать упреки, ответить на множество «почему» о снабжении рыбаков продовольствием, беседуем с людьми, долгом и святой обязанностью которых является снабжение судов, забота о рыбаках.

Как и следовало ожидать, работники рыбкоопа постарались упрекнуть некоторых товарищей из управления, в частности инженера-диспетчера по обеспечению флота УТРФ Сергея Марковича Кузнецова. Тот в свою очередь высказал ряд серьезных претензий к работникам рыбкоопа.

И председатель рыбкоопа Афанасий Александрович Гришко, и инженер-диспетчер по обеспечению флота УТРФ Сергей Маркович Кузнецов — люди опытные, отдавшие работе в торговле не один десяток лет. Их претензии и обиды в большинстве своем правильны. Может быть, действительно, Сергею Марковичу стоило прислушаться к возгласам работников рыбкоопа и не отправлять в экспедицию те самые злосчастные 150 ящиков с компотом, 60 ящиков рагу или зеленые томаты? Возможно, стараясь, чтобы у рыбаков не было нужды ни в чем, он и перестарался малость. Когда спросили об этом его самого, он ответил:

— А что я тогда пошлю? Заявки-то наши рыбкооп частенько не удовлетворяет.

И раскрыл тетрадь. В нее Сергей Маркович заносит свои замечания по недоработкам рыбкоопа.

— Вот свежий факт. 11 августа на пароход «Якут» грузили продукты по заявке плавбазы «Советская Камчатка». Рыбкооп во многом не удовлетворил ее. Не отпущено 50 кг сыра, пять ящиков камбалы в томатном соусе. Не отправили и варенье из черной смородины, и джем абрикосовый и даже консервированный кофе с молоком. А могли отправить. Просто нужно заботы побольше о людях проявлять.

Сергей Маркович подтверждает свои упреки в адрес рыбкоопа множеством фактов.

— Сливки рыбкооп должен был через магазин продавать. Отказались: вдруг испортятся. А мы взяли на себя такую ответственность — двадцать два бидона в Аляскинскую экспедицию для котлового довольствия отправили. И ни один не вернулся назад... Или — лук. Что за щи или суп без лука? У нас масса жалоб от моряков на отсутствие лука. Свежего лука нет. А сухой рыбкооп закупать не хочет, мотивируя тем, что цены высокие. Дают по килограмму на судно.

Тов. Кузнецов знакомит с бумагой, написанной в облисполком с просьбой решить вопрос об обеспечении моряков луком. Справедливо сетует он на нерасторопность и равнодушие работников рыбкоопа. Во многом невольно с ним соглашаешься. Действительно, почему за много месяцев вперед

не предвидели работники рыбкоопа, что могут возникнуть перебои с луком? В конце концов, можно было приобрести свежий лук в порядке закупа у колхозников средней полосы России. Нужно только взять на себя лишние хлопоты, всегда болеть душой за свое дело и по-настоящему тревожиться за каждого рыбака.

Это главное для всех, на чьи плечи легла забота о людях. Можно по-разному нести эту ношу. Можно стремиться сделать ее полегче, отмахнуться от лишних хлопот, что нередко и делают работники рыбкоопа. О том, что личный покой им дороже всего, подтверждают их же слова:

— Вам лишь вишневые компоты подавай! Да сорочки нейлоновые...

Кстати, о сорочках. Заместитель председателя рыбкоопа Алексей Никандрович Карасев показывал заявки. Объяснил, что костюмы больших размеров в магазинах плавбаз «оседают» в течение нескольких лет. Но тов. Кузнецов на примере доказывает, что просто работники рыбкоопа не следят за «ростовкой». В мае с базы рыболовпотребсоюза для рыбаков получены нейлоновые сорочки. Около двухсот из них — 43-го размера. Тот, кто получал их, знал, что в траловом флоте мало людей, которым они будут впору, и все же брали.

А вот как отпускаются продукты для котлового довольствия. Яичный порошок можно давать в банках. Есть такая стандартная расфасовка банок по килограмму. А отпускается порошок в барабанах по 27—28 кг. Куда поставит рыбак на судне такую махину? Или сухое молоко. Стандартная банка весит 1,65 кг. Отпускают же его ящиками или тоже барабанами. Куда денешь на траулере бочку растительного масла в 230—240 кг?! Ведь месячная потребность в нем всего 30 кг. Нередко бывает, что везут крупу в мешках, и оттого, что на судне невозможно ее развесить, крупу привозят обратно. Так, с транспортно-рефрижераторным судном «Елизово» в последнем рейсе вернулось с промысла два мешка перловой крупы, мешок манной.

Этого могло не случиться, если бы работники рыбкоопа учитывали условия, в которых находятся рыбаки, и заранее фасовали продукты. Просто сказать рыбаку: нет. Достать дефицитный продукт гораздо труднее, но можно. Нужно только взять за правило заглядывать в будущее, работать с перспективой, думать о том, что потребуется рыбаку через несколько месяцев, через полгода. Уже сейчас следовало бы подумать о снабжении рыбаков осенью свежими яблоками, цитрусовыми.

Стремление отмахнуться от лишних забот наблюдается не только у работников рыбкоопа. Некоторые капитаны, даже передовые, тоже склонны к этому. Существует приказ по УТРФ о создании на каждом БМРТ торговых ларьков. Как отнеслись к его исполнению капитаны? Очень правильно воспринял этот приказ капитан-директор «Кубы» Владимир Михайлович Лисицын. С душою отнесся к порученному делу и завпрод тов. Левченко. Отлично справляется он и со своими непосредственными обязанностями. Нет жалоб на котловое довольствие. И торговля идет хорошо. Выручка от проданных товаров составляет до трех и более тысяч рублей в месяц.

Не побоялся лишних хлопот и капитан-директор «Узбекистана» Георгий Васильевич Мещеряков. И на этом судне неплохо работает ларек. Создан такой ларек и на новом БМРТ «Ительмен», и даже на транспортном судне — теплоходе «Гомель». Даже здесь выручка в ларьке достигает тысячи рублей в месяц. Значит, такие ларьки нужны. Моряки охотно пользуются их услугами.

Похвальна настойчивость руководства УТРФ в решении вопроса снабжения рыбаков на промысле свежими овощами. В этом году Приморский крайисполком отказал Камчатке в фондах снабжения рыбаков свежими помидорами и огурцами. Тогда руководство тралфлота обратилось в Камчатский обком КПСС и облисполком с просьбой помочь решить этот важный вопрос и просило областные организации войти с ходатайством в правительство.

Однако некоторые вопросы, играющие важную роль в снабжении рыбаков, до сих пор остаются нерешенными. В рыбкоопе нет холодильника. Небольшая холодильная камера ни в коей мере не удовлетворяет потребностей и не обеспечивает сохранности мяса, сливок. Другая трудность в работе рыбкоопа тралового флота — это отсутствие хорошего складского помещения, где стало бы возможным иметь необходимый запас продуктов. Естественно, что это помогло бы рыбкоопу лучше снабжать рыбаков.

От работников же рыбкоопа требуется очень немногое: помнить, что их труд заключается не в том, чтобы чем попало забить трюмы транспортов. Дорога рыба, добываемая напряженным трудом. Но во сто крат дороже те, кто ее добывает. Только настоящая сердечная забота о труженике моря будет достойной платой за его каждодневный подвиг.

И. Редькина

За высокие уловы, 25 августа 1965 г., № 101

Старший тралмастер «Николая Островского»

У «Хингана» почему-то не ладилось с траловым снаряжением. В эфир понеслись позывные корчагинцев:

— «Хинган», я — «Островский». Как дела?

...Суда пошли на сближение. И вскоре в условиях дикой пляски волн чернокудрый парень с обаятельной улыбкой прыгнул на борт «Хингана»:

— Здорово, ребята!

Олег Паршин сразу же приступил к делу.

— В чем нелады? Парни траловой команды обрисовали капризы трала.

— И, главное, запасной выбрасывает те же штуки, — заключил кто-то из команды.

Трое суток находился старший траловый мастер БМРТ «Николай Островский» Олег Паршин на борту «Хингана». Почти трое суток не уходил с палубы, осматривал трал, перемерял ваера, вычерчивал что-то на куске ватмана, беседовал со штурманами, водившими судно в рыбацкую атаку. Ровно через трое суток по команде Паршина трал нырнул в пучину.

Ровно через трое суток экипаж экс-рекордсмена начал брать богатые уловы. Об этом факте почти год назад сообщила короткая газетная сводка. Всего в несколько десятков слов. В те дни экипаж «Николая Островского» штурмовал мировой рекорд добычи рыбы. Но, не считаясь со временем, Олег Паршин сам вызвался перейти на «Хинган», чтобы помочь друзьям наладить траловое вооружение.

...Перед директором Астраханского рыбного техникума, опустив голову, стоял чернокудрый паренек.

— Снова Паршин? — поднял глаза директор. — Идите, вам объявляется выговор.

Олег сорвал лекцию.

...Что, Паршин? — еще раз внимательно присмотрелся директор Астраханского рыбного техникума к газетному снимку. В «Комсомольской правде» с первой страницы улыбался озорник Паршин, тот, кому не раз когда-то перепадало за проделки. «Неужели? Лучший тралмастер комсомолец Олег Паршин»...

Вскоре Олег получил из Астрахани письмо. От директора. Поздравлял.

— И не обошелся, чтобы не почитать нравоучения, — улыбается Олег, — старика любили мы: хотя и строгий был, но справедливый.

...Вспоминается 11 июля. Теплый, солнечный день. У причала морского вокзала — расцвеченный флагами БМРТ. Только что экипажу «Николая Островского» вручили высокую правительственную награду — орден Трудового Красного Знамени.

Всюду радостные лица, цветы, улыбки. На борту множество гостей. С трудом пробиваюсь сквозь живую стену к Олегу. На его куртке — рядом с комсомольским — значок с силуэтом человека, именем которого названо судно. В минувшем году на траулер из Москвы пришло ровно сто таких значков. Сто — это экипаж.

Ребята собрали комсомольское собрание. «Жить и работать, как Николай Островский» — такая была повестка.

— А каждый ли из нас умеет строить жизнь так, «чтобы не было мучительно больно за бесцельно прожитые годы»? — поднялся Паршин. — Бесцельно никто не живет из ребят экипажа. Но вот по-корчагински, как Павка, еще не каждый, и не каждый еще имеет право носить значок.

Вот почему не все члены экипажа могут похвастаться значком. Но каждый стремится построить жизнь так, чтобы на совести — ни единого пятнышка. Теперь значок приобретает все больше хозяев. А одним из первых его обладателей был Олег Паршин. Обыкновенный значок стал дорогой наградой.

Месяц назад Олег заезжал в Астрахань, вручил родному техникуму фотоальбом о Камчатке и о жизни ребят своего судна. Под аплодисменты собравшихся директор крепко пожал руку своему питомцу:

— Молодец, Олег! Но, смотри... — и погрозил шутливо пальцем.

Наверное, для старого педагога старший тралмастер прославленного экипажа, депутат Петропавловского горсовета, лучший комсомолец суд-

на, награжденный на днях медалью «За трудовую доблесть», и по сей день остается обыкновенным озорным пареньком, каким был несколько лет назад.

В. Шаповал

Камчатский комсомолец, 5 сентября 1965 г., № 107

Из выступлений на капитанских часах капитана-наставника службы мореплавания УТРФ В. А. Демихова

10 сентября 1965 г. Кроме СРТ «Николай Вилков» мне довелось побывать на каждом судне не менее суток. Проверено содержание судов, снабжение и ведение документации по палубной части, также имел беседы на каждом СРТ со старшими механиками. Все наши суда по палубной части отвечают требованиям норм Регистра СССР. Со стороны старших механиков не было заявлено, что механизмы в неудовлетворительном состоянии. Имеются суда с неисправными судовыми устройствами, в частности: СРТ «Коростень», «Кременчуг» — не работают обе шлюпбалки левого борта, СРТ «Лещ» — не работает носовая шлюпбалка левого борта и имеется деформация корпуса надводной части в корме, для обеспечения герметичности которой надо ставить на сварку стальной лист метр на метр... Впредь подобные случаи желательно не оставлять без своего внимания. Приятно отметить серьезное отношение всех капитанов нашей флотилии к подготовке судов к переходу на ППСС-60.

За хорошее содержание судов, ведение штурманского дела, комплектацию спасательных средств, аварийного снабжения вызывают уважение капитаны: СРТ «Серпухов» — Железняк А. Ш., «Командор» — Андреев С. Н., № 8-411 — Бородовский В. Р., «Механик Лесовой» — Самойленко А. Н.

Но следует обратить внимание капитанов, что на большинстве судов спасательные средства раскомплектованы, палубы захламлены, грязные, слабо ведется документация: журналы технического состояния, техники безопасности, инвентаризационные книги. На отдельных судах даже отсутствует освещение на главных компасах... Капитанам на эти недостатки флагманские специалисты не единожды указывали.

Желаю товарищам капитанам сделать правильные выводы и устранить высказанные сейчас замечания, чтобы на эту тему не встречаться с каждым. Благодарен за внимание.

18 сентября 1965 г. В настоящее время нам все чаще приходится работать при плохой видимости, поэтому напоминаю: кроме локационного обзора и подачи звуковых сигналов необходимо вести непрерывное визуальное наблюдение за горизонтом. С вахтенным помощником в радиорубке (на вахте) должны обязательно находиться матросы, что выполняется не на каждом СРТ. Оставляя на промысле в радиорубке одного вахтенного помощника, этим самым капитаны нарушают приказ по УТРФ, и не исключено повторение случая с СРТ «Кичига».

Морозильщикам, находящимся на лову, при плохой видимости, по возможности, следует находиться на рабочих изобатах, дабы избежать столкновения и не затруднять работы промысловых судов. Благодарю за внимание.

28 сентября 1965 г. Товарищи капитаны! Предлагается обратить самое серьезное внимание на соблюдение техники безопасности. Повысить контроль к экипажам по соблюдению техники безопасности, производить чаще освидетельствование промыслового и грузового устройств. Обратить внимание на наличие и состояние лееров, в темное время суток, штормовое, переход людей из носовой надстройки в кормовую и обратно проводить под наблюдением вахтенной службы. На время перехода освещать палубу. Проводить периодически занятия по технике безопасности с учетом работы в осенне-зимний период. Благодарю за внимание.

2 октября 1965 г. Осмотр флагманской службы экспедиции и работником ДГРФИ, старшим инспектором тов. Вавринюк В. У. подтверждает, что экипажи промысловых судов экспедиции и, частично, морозильщиков недостаточно серьезно относятся к подготовке судов к работе в осенне-зимний период. Мало ведут работу по подготовке своих экипажей к борьбе за живучесть судна.

Особое внимание обращается на следующее: обеспечение герметичности водонепроницаемых дверей, иллюминаторов; работу всех задраек, барашков и вентиляторов; содержание в комплектах спасательных средств, работу шлюпбалок, кильблоков и состояние спасательных плотов и кругов; хранение и комплектацию аварийного имущества. Пиротехнику следует хранить на штатном легкодоступном месте, а не в закрытых помещениях, как это имеет место на отдельных судах. Не загромождать пожарные рожки, пожарные шланги не использовать в рабочих целях.

Слабо ведется судовая документация... Имеются просроченные инструктажи по технике безопасности, не все производят записи результатов осмотров грузового и промыслового устройств, журналы техсостояния и техники безопасности. При заполнении судовых журналов имеет место упущение записей подъема, спуска Государственного флага СССР, высоты воды в льялах и остаток воды и топлива на конец суток...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 290, л. 12—14

Указ Президиума Верховного Совета СССР «О награждении орденами и медалями СССР членов судового экипажа ордена Трудового Красного Знамени БМРТ "Николай Островский" Главного управления рыбной промышленности Дальневосточного бассейна»

За достижение высоких показателей по улову рыбы и производству свежемороженой рыбной продукции наградить особо отличившихся членов судового экипажа ордена Трудового Красного Знамени большого морозильного рыболовного траулера «Николай Островский».

Орденом Ленина:

Рязанова Павла Александровича — капитана-директора.

Орденом Трудового Красного Знамени:

1. Журавлева Николая Григорьевича — первого помощника капитана-директора.

2. Крука Андрея Евсеевича — старшего механика.

Орденом «Знак Почета»:

1. Морданова Александра Федоровича — матроса.

2. Морозова Валерия Алексеевича — помощника капитана-директора по производству.

Медалью «За трудовую доблесть»:

1. Калюжного Александра Константиновича — старшего помощника капитана-директора.

2. Ковригина Вольдемара Алексеевича — второго механика.

3. Кокина Николая Ивановича — рефрижераторного механика.

4. Неустроева Юрия Валентиновича — начальника радиостанции.

5. Паршина Олега Павловича — старшего мастера по добыче рыбы.

Медалью «За трудовое отличие»:

1. Васильева Анатолия Павловича — матроса.

2. Ежина Константина Михайловича — механика-наладчика.

3. Жирякова Юрия Николаевича — гидроакустика.

4. Круглякова Федора Федоровича — кочегара.

5. Шутова Василия Гавриловича — боцмана.

Председатель Президиума Верховного
Совета СССР *А. Микоян.*
Секретарь Президиума Верховного
Совета СССР *М. Георгадзе*

Москва, Кремль. 31 августа 1965 г.

Приказ по УТРФ № 607 от 11 октября 1965 г.

В целях улучшения работы с молодыми кадрами, уменьшения текучести кадров на предприятиях, воспитание чувства гордости за свою профессию, развития и совершенствования различных форм обучения, приказываю:

1. По просьбе комитета ВЛКСМ создать при УТРФ отдел молодых кадров на общественных началах.

2. В состав молодежного отдела кадров ввести: а) начальник молодежного отдела кадров — Коваль В. Д., инженер по технической информации, б) заместители начальника молодежного отдела кадров — Растопчин Н. Д., начальник машиносчетной станции, Никитин А. А., инженер-технолог СРЗ «Фреза», в) члены: Ищенко В. Ф., копировщица конструкторского бюро, Климов В. И., инспектор отдела кадров, Улитенко Г. Я., инструктор по физкультуре и спорту, Мартыненко В. П., литературный сотрудник газеты «За высокие уловы», Сакун И. И., слесарь СРЗ «Фреза», Шматко В. П., секретарь комитета комсомола УТРФ, Холопов С. Н., инженер по холодильным установкам технического отдела.

3. Вменить в права и обязанности молодежному отделу кадров следующее: а) рассматривает заявления молодых рабочих о приеме на работу

и увольнении, б) составляет и ведет книгу истории предприятия, в) оформляет книгу Почета молодого рабочего, г) проводит анализ причин текучести кадров, д) обсуждает всех нарушителей трудовой и производственной дисциплины из числа молодежи, е) комплектует школы технического всеобуча на предприятиях УТРФ; совместно с отделом кадров и отделами управления ведет контроль хода занятий в вечерних школах, заочного обучения молодежи в институтах и техникумах, ж) организует участие комсомольцев и молодежи в конкурсе на организацию лучшего опорно-показательного судна, бригады.

Молодежный отдел кадров — активный помощник партийной и комсомольской организаций, администрации в вопросах воспитания и подготовки молодых квалифицированных кадров...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 383, л. 36—37

Из отчета начальника Аляскинской экспедиции Ю. М. Грачева, октябрь 1965 г.

Обеспечение экспедиции. Как правило, в летний период окуневая экспедиция работает без плавбазы, что отрицательно сказывается на рыбаках. Все продовольствие, снабжение, почта доставлялись транспортными судами один раз в месяц, выдача производилась с их борта. Так как экипажи транспортов были заинтересованы быстрее уйти обратно, то выдача снабжения зачастую производилась, отступая от разнарядки. До июня, до подхода в район промысла СРТМ № 8-411 и ТХС «Орион» с продуктами и снабжением, положение с продовольствием и промснаряжением было крайне неудовлетворительное. В последующем часть промснаряжения, доставленного из порта, была некачественная, особенно это касается траловых досок, которые были плохо отремонтированы, без балласта, погнуты.

В связи с изменением графика работы ряда судов, экипажи этих СРТ были задержаны в море на срок более положенного. Вопросы о подмене кадров решался с большим трудом и мотивировался отсутствием транспорта для доставки замены в район промысла. Только в середине августа прибыл в экспедицию пароход «Красноярск», который доставил замену экипажам. В связи с ограничением времени нахождения парохода «Красноярск» в экспедиции (трое суток), все 20 СРТ могли быть у борта очень короткое время. Получив продукты, снабжение, по причине занятости команд на грузовых операциях, возможности магазина (ассортимент товаров был неплохой) использованы не были.

В июле-сентябре камчатская экспедиция не получила ни одного грамма свежих овощей, в противовес этому приморцы, сахалинцы регулярно транспортами ВРХФ получали капусту, огурцы, помидоры, свежий картофель, виноград, арбузы. Взаимообразно было выделено камчатцам всего 400 кг капусты, 50 кг помидоров.

Для производства сварочных ремонтных работ на дизельэлектроходе «Эгершельд» находился сварщик СРЗ «Фреза» Швецов В. Ф. Постоянно

экспедиция испытывала затруднение в ремонтных материалах — листовом железе, электродах. В осеннее время увеличился объем ремонтных работ, потребовалось дополнительно привлекать ремонтников дизель-электрохода «Эгершельд».

В период экспедиции дважды доставлялся обменный фонд кинофильмов. Это гораздо лучше, чем в прошлые годы, но все же явно недостаточно. Водой и топливом суда экспедиции снабжали танкеры в централизованном порядке. Во избежание потерь промыслового времени зачастую все топливо и воду сливали на рефрижераторы, с которых пополнялись СРТ при подходе на сдачу, однако разнотипность морозильных судов по емкости, а иногда некачественное топливо, по ряду причин ставили промысловые суда в затруднительное положение.

Для наблюдения за флотом в экспедиции находилось спасательное судно «Декабрист», однако условия работы его явно не удовлетворяют требованиям экспедиционной работы...

ГАКК, ф. Р-275, оп 4, д. 403, л. 78—81

Приказ по УТРФ № 612 от 14 октября 1965 г.

В связи с ограниченной акваторией ковша [Петропавловского] рыбного порта, большим скоплением судов и пополнением флота крупнотоннажными судами типа БМРТ и «Советской Камчаткой», для обеспечения безопасности при швартовке судов в ковше к причалам и создания нормального режима работы и отдыха штурманского состава в период прихода судов в порт на перегруз приказываю:

1. Начальнику рыбного порта т. Алексееву А. А. с 15 октября с. г. организовать лоцманскую службу при портовом надзоре с подчинением капитану порта в составе четырех лоцманов для круглосуточной работы с оплатой по 130 руб. в месяц. 2. Начальнику службы мореплавания т. Козыреву Г. А. и капитану рыбного порта т. Кузнецову П. П. составить должностную инструкцию и представить мне на утверждение.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. 275, оп. 1, д. 383, л. 52

Приказ по КРП № 404 от 24 ноября 1965 г. «Об организации приема и перегона БМРТ “Сероглазка” для рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина»

Для осуществления приемки от завода-строителя в г. Николаеве вновь построенного БМРТ «Сероглазка», принадлежащего рыболовецкому колхозу им. В. И. Ленина, и перегона его в порт Петропавловск-Камчатский приказываю:

1. Начальнику УТРФ КРП тов. Анода П. И. заключить договор с рыболовецким колхозом им. В. И. Ленина по условиям приема и перегона судов флота рыбной промышленности СССР.

2. Начальнику УТРФ тов. Анода П. И. укомплектовать БМРТ «Сероглазка» экипажем командного и рядового состава из числа команды, посланной в г. Николаев для перегона БМРТ «Гижига». Разрешить судовладельцу колхозу им. В. И. Ленина доукомплектовать перегонную команду членами колхоза, зачисленными в штат БМРТ «Сероглазка», в количестве 18—20 чел.

3. Капитаном БМРТ «Сероглазка» на период приема судна и его перегона назначить капитана дальнего плавания тов. Коломейца А. Д. Старшим механиком назначить механика-универсала 1-го разряда тов. Прищепова А. А., начальником радиостанции — Жданова А. Н.

4. Расходы, связанные с приемом судна и перегоном его до порта Петропавловск, должны быть обусловлены в договоре и отнесены за счет рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина.

5. Передачу БМРТ «Сероглазка» рыболовецкому колхозу им. В. И. Ленина произвести в порту Петропавловск с участием комиссии от УТРФ, КРП, Рыбаксоюза и колхоза им. В. И. Ленина.

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 824, л. 292

Выдержка из протокола заседания президиума совета капитанов УТРФ № 22 от 15 декабря 1965 г.

...Председатель совета капитанов Петухов Е. А. зачитал радиограмму капитана ТХС «Мизар» К. в адрес начальника управления, в которой он выставил свои требования в грубой, бестактной форме. Подобные действия К. недостойны капитана судна.

Слово предоставляется К.: в октябре сего года температура наружного воздуха была очень низкая. В это время нас заставляли выпускать сельдь баночного посола, хотя для этого не было условий. Сельдь была мерзлая, в бочку закатывать ее было нельзя, соль мерзлая, натрий превращался в кашу. Качество выпускаемой продукции не могло в данных условиях быть хорошим. Мы посылали радиограмму, ответа не получили. Мы прилагали много усилий, чтобы избежать выпуска недоброкачественной продукции, но нас никто не поддержал. Такая обстановка заставила меня дать радиограмму в адрес начальника управления. Виноватым я себя не считаю. Выпущенную продукцию Дальрыбсбыт не принял, отправили ее за страх и риск УТРФ.

Вопросы к К.:

Афанасьев: Куда вы сообщали о создавшемся положении?

К.: Я писал в отдел обработки, докладывал начальнику экспедиции.

Петухов: Правы ли были Вы, послав подобную радиограмму в адрес начальника управления?

К.: да, Я был прав.

Пронин: Почему послали радиограмму в зашифрованном виде?

К.: Я получил от начальника управления радиограмму в зашифрованном виде, поэтому дал также зашифрованную.

Выступления.

Гончаров: Возможно, радиограмма К. правильна по содержанию, но написана в грубой, бестактной форме. Можно было бы это содержание изложить в другом виде.

Фузеев: К. осветил нашу работу правильно. Радиограмма написана, не подумавши. Вероятно, через пару дней подобной радиограммы не дал бы.

Пронин: Сейчас на совете капитанов К. ведет себя так, как будто он прав. Текст радиограммы был грубый, заранее продуманный, поэтому он послал ее в зашифрованном виде... Допустим, что получилось бы, если бы все капитаны посылали подобные радиограммы. Очень жаль, что К. не хочет здесь признать свою вину. Поступил он очень плохо. Ему нужно сходить к начальнику управления и извиниться.

Пименов: К. должен был ставить вопросы, исходя из государственных интересов. Вероятно, выпуск сельди баночного посола был необходим. Если даже и нельзя было работать в таких условиях, он не имел права писать радиограммы в таком виде. Мое мнение: в должности капитана ему работать нельзя.

Скаврунский: Здесь К. упрямится, не хочет признать свою вину. С должности капитана его снимать не стоит, но выводы для себя он должен сделать серьезные.

Афанасьев: К. совершил бестактность, мы ему об этом сейчас говорим, что он не прав. Извиняться или не извиняться ему перед начальником управления, пусть подскажет ему совесть.

Гимильштейн: В то время, о котором идет разговор, я находился в экспедиции. Выпускать сельдь баночного посола на ТХС было, действительно, тяжело, но никто не дал К. право посылать такую бестактную радиограмму. В этом он виноват.

Слово предоставляется *К.*: Когда я шел на совет капитанов, то настроил себя, что я прав. Сейчас я понял свои ошибки. Сделаю для себя правильные выводы и надеюсь, что подобного больше не повторится.

Президиум совета капитанов постановил: К., капитану ТХС «Мизар», за допущенную бестактность при ведении деловой переписки объявить общественное порицание.

Председатель совета капитанов *Петухов.*
Секретарь совета капитанов *Швырев*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 405, л. 37—39

Протокол № 5 заседания судового комитета профсоюза плавбазы «Чукотка» от 21 декабря 1965 г.

Присутствовали: члены судового комитета Щукарев Н. И., Сутырин Ю. Д., Симонова В. Ф., Коновал В. С., Меладзе А. Приглашены: капитан-директор Гусаров М. М., старший помощник капитана Екимов Ю. И., заведующий производством Подгорный П. Г., старший механик Трякин Н. М., второй механик Желтов С. И., рефрижераторный механик Богачев В., механик завода Шаранда Г. Н., электромеханик Иваник Г. Л., старший бухгалтер

Велитченко Д. Ф., инженер-нормировщик Кормадонова М. И., старшие мастера, мастера и бригадиры.

Повестка дня: рассмотрение и утверждение премиальных за период работы в Охотоморской экспедиции с 1 сентября по 8 декабря 1965 г.

По существу дела выступил капитан-директор Гусаров М. М., который отметил, что личный состав плавбазы работал хорошо, и согласно существующему положению об оплате труда нашему экипажу за время нахождения на промысле должна быть начислена премия по приказу начальника управления. Согласно этому положению, члены экипажа, имеющие производственные нарушения, недобросовестное отношение к работе, могут полностью или частично лишаться премии. Поэтому судовому комитету необходимо выявить членов экипажа, которые имели нарушения за период нахождения плавбазы в экспедиции, и лишить их премии в зависимости от степени нарушения трудовой дисциплины и совершенного проступка.

Выступления.

Заведующий производством Подгорный П. Г.: За период Охотоморской экспедиции подавляющее большинство матросов-обработчиков честно и добросовестно относилось к своим обязанностям. Но наряду с этим имел место ряд нарушений трудовой дисциплины со стороны матросов-обработчиков Шафоростова, Кадырова, Шкарбаева, Чебулаева Ю. Д., Кудряшова П. А., Копылова, Пусьева В. Е. Вышеуказанные товарищи, будучи в порту Магадан при взятии дизтоплива, самовольно ушли на берег, откуда вернулись на борт судна в сильно опьяненном состоянии и учинили скандал, за что были списаны. Матрос-обработчик Егорычев нарушал трудовую дисциплину, допускал прогулы, за что был списан с судна. Матрос-обработчик Якубенко нарушал трудовую дисциплину, неоднократно не выходил на работу, с судна был списан. Матросы-обработчики Овчинников, Гусев, Боридко, Борисенко, Татков систематически нарушали санитарное состояние в жилых каютах, за что несколько раз были предупреждены, выводов из этого не делали, за что получили по выговору. Матросы-обработчики Цыба, Платонов, Пьяных, Виноградов, Железняков за прогулы и пьянство списаны с судна. Матросу-обработчику Моисееву за грубость, учиненный скандал объявлен выговор, позднее допустил прогул. Слесарь Теселкин халатно относился к своим служебным обязанностям. Старший мастер Теньков А. П. халатно относился к своим обязанностям, допустил прогул.

Старший помощник капитана Екимов Ю. И.: Палубная команда за период путины хорошо работала, но были случаи нарушения трудовой дисциплины со стороны обслуживающего персонала. Старший повар Панычев недобросовестно относился к своим обязанностям, некачественно приготовлял пищу, за что получил выговор, предупреждался за аморальное поведение. Уборщицы Шапошникова, Кремезная, повар Мухина, буфетчица Емельянова за плохое отношение к работе и аморальное поведение списаны с судна. Уборщицы Карпухина и Дзигунова систематически разлагали дисциплину среди женщин. Уборщица Карпухина учинила

скандал с дракой, за что разбиралась на судовом комитете, где было вынесено решение: с приходом в порт списать с судна. Также была по решению женсовета списана и уборщица Дзигунова.

Второй механик Желтов С. И.: Машинная команда работала хорошо, за исключением некоторых товарищей. Машинист 2-го класса Стрюченко, машинист 1-го класса Могучий, котельный машинист Семкин за нарушение трудовой дисциплины и прогулы списаны с судна. Котельный машинист Марьясов В. П. за нарушение трудовой дисциплины и нарушение мер пожарной безопасности на судне имеет выговор. Котельный машинист Лайцан недобросовестно относился к своим обязанностям. Рефмашинист Егоров неоднократно предупреждался за антисанитарное состояние своей каюты, допускал аморальные проявления.

На основании вышеизложенного судовой комитет решил: лишить премии... в размере 100 %.

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 384, л. 199—200

Сколько у тебя друзей?

Как-то раньше не приходилось задумываться над таким, несколько необычным, вопросом: много ли у меня друзей? Достаточно, что они были и есть... Последнее время плавал на «Соликамске», на судне замечательного капитана-сельдевика К. А. Числова. На нем все было подчинено неписаным законам морского товарищества. Будь то немолодой, много повидавший на свете старший механик Виктор Андреевич Кувика или восемнадцатилетний курсант-практикант Слава Яблоков, будь то недавний колхозник из Краснодарского края Иван Шалимов или второй механик Владимир Баев. Все они были связаны крепкой и взыскательной рыбацкой дружбой. Но мне хочется рассказать о другом, о том, что у каждого из нас в действительности гораздо больше друзей, чем это нам покажется при самом внимательном подсчете. Особенно же ценно то, что эти неизвестные пока тебе друзья приходят на помощь как раз тогда, когда ты больше всего в ней нуждаешься. Вот как это получилось со мной.

Где-то в начале октября «Соликамск» перешел на близнецовый лов. С палубы убрали сететряску, посольный агрегат, стало непривычно просторно. Близнецовый лов — способ довольно сложный, и труднее всех пришлось новичкам. Себя я считал уже знающим матросом, и не удивительно, что в моих движениях появилась какая-то беспечность, невозмутимая смелость. Что-то от лихачества. Тралмастер не раз предостерегал всех на палубе: «Осторожно работайте, черти!» Но мне казалось, что это адресуется скорее новичкам, чем мне. Расплачиваться же за свою ошибку пришлось слишком дорого.

Утром 13 октября мы стали готовиться к тралению совместно с «Кавраном», который был нашим напарником. На «Кавран» с нашей палубы нужно было передать крыло. Бросили выброску, за ней потянулся с палубы перекидник, и вот на «Кавране» его уже взяли на лебедку.

Быстро бежит за борт стальной трос, одна за другой скрываются в зеленоватой утренней воде колышки. Моя обязанность — следить за передачей перекидника. Тогда-то и случилось непредвиденное: колышка зацепилась за кнехт. Мгновенно сообразил, чем это грозит: сейчас лебедка натянет трос, и он лопнет. Возни потом будет всем. Бросаюсь к кнехтам и изо всех сил стараюсь освободить колышку. Слышу, как кричит Иван Худин, рыбмастер:

— Уходи! Затянет!

Все же колышка сорвана с кнехта. Опять побежал за борт трос. На какой-то миг засмотрелся. Ну, думаю, все в порядке... Я забыл о следующей колышке. Она зацепилась за меня. Рванулся назад, но страшная боль в ноге пронзила все тело. Только на миг. В следующее мгновенье я был под водой, стальной трос тянул меня вниз. Ноги вроде бы никогда и не было, понял только одно — петлей схватило. Воздуху, конечно, схватить не успел, чувствую, что вот-вот задохнусь. Потом трос, видимо, натянулся, меня сильно крутануло, и я перестал его чувствовать. В тот момент уже порядком воды наглотался, но все же из последних сил пробую вынырнуть. Когда глотнул воздуха, стало легче. «Соликамск» виден далеко впереди, «Кавран» — ближе. Поплыл к нему. Сапоги и роба тянут вниз. Ноги по-прежнему совершенно не чувствую. Кое-как доплыл. Бросили с борта конец, ухватился за него. Первое, что услышал:

— В рубашке родился ты, парень...

Первым делом меня под душ. Вроде бы согрелся. С «Соликамска» одежду сухую передали, а потом и самого забрали к себе. Константин Андреевич с «Чукоткой» уже связался, врачей предупредил. Полным ходом пошел «Соликамск» к плавбазе.

Боль поначалу особенно и не мучила. Только вижу, что с ногой дело плохо. Словно чужая или приставленная. Ребят в каюту набилось полно, но Виктор Андреевич быстро всех разогнал.

— Стерильность! Это сейчас для тебя, Толик, самое главное.

Нашел чистые бинты, разрезал штанину, перевязал. Зашел капитан, вижу, волнуется страшно. Но шутит.

— Тебя чаще, — говорит, — нужно посылать в разведку за рыбой.

— Ничего, Константин Андреевич, выздоровею, все равно к вам вернусь. Никуда теперь от меня не денетесь.

На «Чукотку» переправили меня на сетке. Врачи уже ждали. Сразу меня на рентген. Ася Васильевна, хирург, сообщает:

— Перелома нет. Пережаты мышцы, возможно, задет седалищный нерв. Одном словом, рыбак, танцевать с тобой на Новый год будем!

Пытаюсь смеяться, но чувствую, что не до смеха. Горю весь. И не случайно: воспаление легких схватил. Сказалось купание в морской водичке.

До 20 ноября лежал я на «Чукотке». Вначале были соседи — больные рыбаки. Но вскоре их выписали, и я остался один. «Ну, думаю, буду скучать». Но ошибся. Трудно перечислить все те заботы, которые взяли на себя хирург Ася Васильевна Ванчаева, фельдшер Валентина Николаевна

Чередник и санитарка Валя. Каждый день они приходили ко мне, делали массу различных процедур, подолгу разговаривали со мной, делились новостями экспедиции, приносили книги.

С каждым приходом на сдачу навещали меня и соликамцы. Особенно запомнился их приход 6 ноября, перед праздником. Подарок ребята принесли, бутылку хорошего вина достали. Выпить Ася Васильевна разрешила. Тогда я уже второй день на костылях ходил. Вечером этого же дня мне помогли добраться в кинозал на праздничный концерт.

Нашлись друзья и на «Чукотке». Двести шестая каюта, где жил бригадир Генка Спогреев, обработчик Валерка Кузнецов, стала потом моим домом на судне. Как бы ни уставали ребята на смене, сколько бы у них ни было дел потом, они всегда старались подольше быть со мной. Одним словом, на каждом шагу я чувствовал бережную и надежную руку друзей.

21 ноября я уже был на «Орочоне», который шел в порт. В поликлинике флота завершал лечение ноги. Все обошлось хорошо, теперь я снова здоров и от моря никуда не уйду. Сейчас я учусь в школе усовершенствования кадров, куда меня направили по рекомендации заместителя начальника экспедиции П. Я. Рыбкина и работника отдела кадров И. Ф. Морозова. Буду рефмехаником.

Я ничего не сказал о том, что лечили меня совершенно бесплатно, что за все время лечения мне оплачен бюллетень. Это вещи, которые никого не могут удивить в нашей стране. Так я узнал, сколько у меня друзей. Их много, гораздо больше, чем можно предположить. Каждый день мы встречаемся на улице с множеством людей. Проходим мимо, не здороваемся — не знакомы. Но вот с кем-нибудь из нас случится беда, и незнакомый раньше человек приходит к тебе и становится твоим другом, твоим помощником. Видно, таков закон нашей жизни, закон большого товарищества.

А. Семенист, матрос

За высокие уловы, 21 января 1966 г., № 9

Приказ по УТРФ № 102 от 2 февраля 1966 г. «О заклинивании главного двигателя СРТ “Кроноцкий”»

25 июля 1965 г. в 00.10 СРТ «Кроноцкий», будучи на промысле сельди в районе северной части Охотского моря, выставил порядок из 76 сетей. Спустя десять минут в трех кабельтовых от порядка выставил сети другой СРТ. В 02.45 СРТ «Кроноцкий» нанесло на порядок неизвестного СРТ. Вахтенный второй штурман... своими действиями не мог предупредить наноса судна на чужой порядок, в результате чего произошел зацеп вожака за бортовой киль. После ряда маневров зацеп был ликвидирован, однако через двое суток эксплуатации появилась трудность запуска главного двигателя, которая увеличивалась со временем.

В поисках причины неудовлетворительного запуска двигателя была произведена ревизия пусковой системы, которая положительных результатов не дала. 19 августа в машинном журнале появилась запись: «На полном ходу главный двигатель работает с перегрузом. Температура выхлопных

газов достигает 400—425 градусов. Причина пока не ясна, возможна намотка на винт». Однако дело ограничилось записью.

24 августа при проворачивании двигателя вручную валоповоротной была также замечена неисправность: двигатель проворачивался втугую, запуск воздухом осуществлялся плохо. Несмотря на ряд явных ненормальностей работы главного двигателя старший механик... не принял всех мер по определению причины и не ставил перед капитаном вопроса о необходимости определить дефект у главного двигателя.

Капитан СРТ неоднократно требовал от старшего механика устранения дефектов у главного двигателя, поэтому же поводу докладывал флагманскому механику, однако действенных мер со стороны капитана и стармеха принято не было. Эксплуатация судна продолжалась в условиях промысла, где особенно четко требовалось выполнение пуска и реверса.

26 августа 1965 г. в 08.30 во время выборки сетей остановился главный двигатель, который запустить не удалось. После разъединения линии вала от маховика обнаружили, что главный двигатель проворачивается легко, зато концевой вал не вращался. В результате заклинивания концевого вала СРТ «Кроноцкий» был выведен из эксплуатации на длительный срок с буксировкой судна в порт. Водолазный, а позднее доковый осмотры показали, что на концевой вал между гребным винтом и дейдвудной втулкой была намотка стального поводца, что послужило поводом для подплавливания баббита втулки. Последний забил отверстие для смазки. Отсутствие смазки ускорило заклинивание концевого вала во втулке.

Технические убытки составляют 5 916 руб., убытки от простоя — 13 560 руб. Общая сумма ущерба составляет 19 476 руб.

Приказываю:

1. ...Данный случай заклинивания вала классифицировать аварией. Убытки отнести за счет УТРФ. 2. Капитану СРТ «Кроноцкий» В. за нарушение устава службы на судах флота рыбной промышленности, ст. 72в, и правил технической эксплуатации, ст. 201, объявить замечание. В частичное возмещение от ущерба удержать одну треть оклада. 3. Второму помощнику капитана СРТ «Кроноцкий» Х... объявить выговор. В частичное возмещение от ущерба удержать одну треть оклада. 4. Старшему механику СРТ «Кроноцкий» Д... объявить строгий выговор. В частичное возмещение от ущерба удержать одну треть должностного оклада. 5. Второму механику СРТ «Кроноцкий» П... объявить строгий выговор. 6. Настоящий приказ проработать на командирской учебе механического и штурманского состава.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 436, л. 5—6

Долго ли будем в пасынках?

Второй месяц суда нашего управления добывают рыбу в суровых водах Охотского моря. С начала экспедиции работает здесь экипаж СРТ «Кавран». Несмотря на слабые подходы и концентрацию минтая в январе

рыбаки отвоевали у голубой целины 5 186 ц рыбы при месячном плане 4 350. Это результат слаженного труда экипажа, хорошей работы обрабатывающего флота, находящегося в районе лова.

Но вот наступил февраль, и рыбаки сразу почувствовали слабое место промысла. Уловы в феврале значительно возросли, судов на лову прибавилось. Но сдача сырца осложнилась, возникли очереди. И вот тогда-то появились в речах рыбаков небезызвестные им словечки: «сынки» и «пасынки». Тем, кто не в курсе дела, поясню: «сынки» — это колхозные экипажи, «пасынки» — наши, тралфлотовские.

Прошу понять меня правильно. Колхозы надо укреплять, поднимать их финансовое положение, пополнять кадрами специалистов. Но все это нужно делать в пределах какой-то нормы, дисциплины и, во всяком случае, не в ущерб интересам рыбаков других предприятий. Руководству экспедиции нужно подходить к вопросу сдачи уловов более внимательно, расчетливо, по-государственному.

В настоящее время назрел вопрос — куда сдавать уловы экипажей нашего управления? Все дело в том, что в Охотоморской экспедиции все колхозные суда закреплены за плавбазами и рефрижераторами. И только суда УТРФ ни за кем не закреплены, сдают уловы куда придется, подолгу стоят в очередях, ждут, пока не сдадут рыбу колхозные суда. Не буду голословным, приведу два примера.

30 января экипаж нашего судна, заловившись, пошел на сдачу и занял очередь на плавбазу «Хойя-мару» с расчетом через сутки сдать улов. Но, увы, когда подошла очередь на сдачу, нас отодвинули назад, так как подошли колхозные суда. Сутки потеряны. Вторые сутки тоже простояли в ожидании очереди, только на третьи сдали улов на другую базу. Еще пример. 3 февраля «Кавран» в порядке очереди подошел на сдачу к плавбазе «Орочон». Не успели мы еще начать выгрузку, как подошел РС «Алаид», и сейчас же от начальника экспедиции поступило распоряжение «Орочону» обработать его вне всякой очереди и только потом приступить к приемке рыбы от «Каврана». Трудно выразить письменно обиду и раздражение экипажа таким указанием начальника экспедиции В. А. Чувочкина.

С большим нетерпением ждали рыбаки прихода в экспедицию плавбаз «Орочон» и «Эскимос». Но когда они подошли, то рыбаки увидели и услышали вещи, совершенно противоположные своим надеждам. Сейчас ставится вопрос, чтобы обе плавбазы принимали улов только от колхозных судов. Хочется спросить руководство тралового флота и Камчатрыбпрома: куда же сдавать рыбу нашим судам, если и на рыбокомбинатах со сдачей такая же картина?

Экипажи судов нашего управления, став на трудовую вахту в честь XXIII съезда партии, взяли на себя высокие соцобязательства. При такой же организации сдачи уловов, как сейчас, вполне естественны сомнения, что далеко не все экипажи сумеют справиться со своими соцбязательствами. Руководству Камчатрыбпрома и управления флота надо побыстрее

бы справедливо решить вопрос об урегулировании сдачи сырца. На наш взгляд, необходимо добиться, чтобы ежесуточно суда УТРФ сдавали на плавбазу «Хойя-мару» не менее 2 000 ц сырца, постоянно закрепить за ними плавбазу «Орочон». В этом случае все восемь судов нашего управления смогут работать наиболее производительно и рентабельно. Не может быть никакого сомнения, что при правильной организации сдачи сырца наши суда возьмут новые, повышенные обязательства на первый квартал и этим самым создадут прочную основу для выполнения годового задания, о котором, к сожалению, вспоминают только в конце года.

Григорьев, старший помощник
капитана СРТ «Кавран»

За высокие уловы, 6 февраля 1966 г., № 16

Здравствуй, промысел!

Штурман Борис Роленко, склонившись над картой, отсчитывал последние мили до места лова. Дело подходило к утру, вся команда уже на ногах. Капитан тоже давно на мостике, уточняет промысловую обстановку. Механики еще раз проверяют надежность работы механизмов. Траловый мастер отдает последние указания палубной команде. Четко работают эхолоты, показывая глубину.

Вот на горизонте показались первые промысловые суда.

Армо Аршамович с улыбкой поздравил команду с прибытием на место лова.

— Через пару часов «замочим» трал!

Вот мы и на изобате. Капитан подает команду приготовиться к постановке трала. На палубу выходят все свободные от вахты моряки. Всем хочется принять участие в этой операции, но траловый мастер Хренов поручает первый трал вахте своего помощника Геоне. На палубе оживление, волнующиеся лица рыбаков.

Наконец, по сигналу с мостика приступили к постановке трала. Геоне умело руководит своей вахтой. Тралмастер не вмешивается в его команды, всем видом говоря однако: молодец, Слава! Но вот заело кабель, и тралмастер тут как тут. Указав, как лучше сделать, отходит. Вдруг от сильной качки лопнула цепь ваероукладчика. Механики не заставляют долго ждать, снимают ее, и готовы уже установить запасную, но Слава Геоне говорит, что обойдемся пока без цепи. Тут же ставит на ручной привод матроса Кравченко.

Палубная команда, разгоряченная работой, осталась на месте ждать результатов первого траления. В это время на мостике появился штурман с озабоченным лицом.

— Что случилось?

— Вышла из строя поисковая аппаратура.

Капитан принимает решение: радисту устранять неисправности, а пока работать вслепую.

Между тем траление окончено. Начинается выборка трала. Все взоры устремлены в даль, где должен всплыть куток.

— Ура! — раздается над морем. — Есть рыба! Есть! Куток дал нам сорок центнеров!

Так начались наши будни на море. В первый день мы взяли более ста центнеров окуня. Работали вслепую, под конец из строя вышел даже пеленгатор.

— Такой объем ремонта не по силам одному человеку, — говорит капитан. — Придется брать на борт флагманского навигатора.

Флагманский навигатор Сахалинрыбпрома Владимир Пестрепов, осмотрев аппаратуру, сказал, что суток за двое сделать что-нибудь можно. Так что, пользуясь случаем, ставим ремонтникам в упрек качество ремонта ими навигационной поисковой аппаратуры. Однако эти временные неудачи не помешают нам встретить XXIII съезд партии трудовыми успехами.

Л. Селезнев, старший механик
СРТР «Герман Титов»

За высокие уловы, 16 февраля 1966 г., № 20

Приказ по УТРФ № 220 от 23 марта 1966 г. «О премировании старейших работников флота в связи с 30-летием со дня организации тралового флота»

В связи с 30-летием со дня организации тралового флота приказываю: за долголетнюю и безупречную работу во флоте со дня его организации премировать из средств фонда предприятия: 1. Старшего морского инспектора тов. Пронина Сергея Ивановича — в сумме 150 руб. 2. Капитана парохода «Якут» тов. Кужель Леонида Ивановича — в сумме 150 руб. 3. Группового механика тов. Черняева Александра Александровича — в сумме 150 руб. 4. Флагманского капитана-наставника тов. Моисеева Алексея Николаевича — в сумме 150 руб. 5. Морского инспектора тов. Чернявского Евгения Ивановича — в сумме 150 руб. 6. Старшего механика парохода «Анатолий Серов» тов. Винтовкина Дмитрия Романовича — в сумме 150 руб.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 464, л. 105

В ночь на двадцать первое...

В последнем рейсе экипажа траулера «Семипалатинск» на борту находился автор этих строк. В ночь на 21 февраля на долю рыбаков выпало самое трудное испытание, какое только может выпасть людям, избравшим суровую жизнь моряка: траулер был на краю гибели. Но мужество, вера в человека, любовь к жизни помогли экипажу «Семипалатинска» победить стихию.

К ночи ветер достиг ураганной силы. Океан за иллюминатором ревел, дыбился стеной. В штурманской рубке, облокотившись на переборку, капитан Путилов всматривался в темноту. Там кипело, как в аду.

— Под килем двести метров, — доложил старпом.

— Значит, тащит в океан. Плохи дела, — вырвалось у Андрея Семеновича.

Вот уже более десяти часов моряки ведут борьбу с океаном за жизнь корабля. Кажется, он задался целью сломить их, подмять под себя. На палубе в две смены окалывается лед. Безостановочно ударяют ломы, скрежещут лопаты, а лед ежеминутно растет.

— Сколько на румбе? — раздался голос капитана.

— На румбе триста двадцать, — ответил Борис Киселев.

— Так держать! Не уходить влево.

Траулер отяжелел. Плохо слушается руля, зарывается глубоко в воду. Впечатление такое, что он делает последние вздохи. Но «Семипалатинск» идет в лобовую атаку. Сворачивать нельзя. Иначе гибель. Необходимо подойти к берегу. Траулер держит курс к берегу, чтобы найти укрытие от цепких лап океана. До берега всего четыре мили. Но за пятнадцать часов не прошли и двадцатой части. Мощность двигателя гасится ураганом. Только что в штурманскую рубку поднимался старший механик Анатолий Дидух и сообщил, что главный двигатель работает на пределе. Спустя некоторое время переговорная труба из машинного отделения донесла:

— Вышел из строя седьмой цилиндр — поломался поводок топливного насоса.

Ревущая тысячетонная волна накатилась на судно и потащила вниз. Палуба ускользает из-под ног. Лихорадочно заработал мозг. Со звоном разлетелся на кусочки графин. «Семипалатинск», будто подстреленный зверь, беспомощно лег на бок. Несколько человек бросилось по трапу вверх.

— Оставаться на местах, ждать команды! — выстрелом прозвучал голос капитана.

Через несколько минут, показавшихся вечностью, траулер, судорожно вздрогнув, выровнялся и снова стал зарываться во встречную волну. Судно то стремительно взлетало в черноту неба на грохочущих спинах валов, и тогда, отзываясь урагану на самой высокой ноте, визжали тугие струны антенн, то глубоко зарывалось, и тогда, словно моля о пощаде, мачты кланялись океану.

Капитан торопливо составил текст радиограммы: «Петропавловск. КРП. Обкалываться не успеваем, главный двигатель охлаждается забортной водой. Работаем на семи цилиндрах. Почти потеряна остойчивость. Крен доходит до критического. Капитан *Путилов*». Радист Василий Харитончик спешил, крутил ручки настройки передатчика. Вот он взялся за ключ, но привычного писка морзянки не последовало. Эфир смолк. Василий опрометью выскочил на палубу, а через минуту, нахмурив брови, сказал, что оборвало все антенны. Траулер выбивался из последних сил, к тому же оглох и онемел.

«Неужели — конец?» — сверлила мозг отчаянная мысль. Не желая в это верить, Василий Харитончик копался в коммутаторе антенн, вновь и вновь настраивал передатчик. О чем он думал в эту минуту? Наверное, о семье. Вспоминал жену Веру, чуткого и внимательного друга жизни, детей.

Голубоглазую Маринку, она еще не сделала самостоятельного шага, и сына Сашу, он в этом году сядет за школьную парту. Маму и прабабушку, Елену Никитичну, которая с 1916 г. на Камчатке и любит за теплым семейным столом рассказывать молодежи о героической борьбе партизан с белогвардейцами в 1922 г. Словно кинокадры, проносятся в голове годы. Двенадцать лет назад Василий выбрал профессию отца, который около тридцати лет работал радистом на промысловых и транспортных судах. Он на всю жизнь привил любовь к этой работе.

И вновь неожиданно многотонной фугаской рванула корпус волна. «Семипалатинск» беспомощно начал крениться, больше и больше ложиться на борт. Судно стало похоже на глыбу льда и почти не сопротивлялось волне. Исчезли все звуки. Только кровь кипела в жилах и стучало в висках.

— Прочистить штормовые проходы, сбросить все с палубы, — приказал капитан Путилов. Он схватился за ручку машинного телеграфа, пытаясь прибавить мощность главного двигателя, во что бы то ни стало выровнять траулер. Но все уже выжато. Буквально все.

— Пугает Тихий. Не бойся, парни! — бодрил боцман Гриша Габдулин и первым выскочил на палубу. Его глаза всегда горели азартом, когда представлялся случай поиграть в судьбу. Но не успел он сделать и пяти шагов, как высоко над бортом снова взвилась волна. Ревя и клокоча, она потащила боцмана к борту. Он чудом успел задержаться. Следующая волна сбила с ног помощника тралового мастера Володю Быкова, и его тоже поволокло в океан. На помощь Володе, рискуя жизнью, бросились матрос Геннадий Островский и рыбмастер Виктор Игнатьев и вытащили Быкова на палубу.

Обколка льда продолжалась. Перепутанные новички — курсанты мореходного училища Александр Глухов и Владимир Чекунов, глядя на них, пробовали расправить плечи и не смотреть с ужасом на кипящий океан.

Мы работали вместе с коком Виктором Шевцовым. Поражала напористость этого человека. Невысокого роста, юркий, парень работал так, будто и не замечал висящей над головой опасности. А ветер крепчал и крепчал, силился сорвать обледенелую одежду. Не согревал даже лом. Немели от холода ноги, не слушались руки.

Харитончик, схватив кусок провода, скрылся в ревущем ветре. Брызги ледяной воды хлестали по лицу, валили с ног, но он копался у мачты до тех пор, пока не привязал провод. И вновь эфир ожил. Сквозь тысячу помех полетели слова радиограммы: «КРП. Оперативному дежурному службы наблюдения за флотом УТРФ. Громову. СС. Исполнительная 51, нордовая широта 158, 11,5 остовая. Аварийная. Судно плохо управляется. Главный двигатель работает на пределе. Сильное обмерзание. Капитан *Путилов*».

Минуты ожидания показались долгими. И вот получен ответ.

— К нам идет танкер «Абагур», — выпалил радист. — Теперь важно выиграть время. А это возможно, только обкалывая лед.

И снова мы на палубе. Опять горячая схватка с океаном. Плетью обвисают руки. Ноет спина. Пронизывает ветер. Работаем молча. Каждый

понимает ту опасность, которая нависла над экипажем. Побеждает тот, кто сильнее.

В седьмом часу 21 февраля подошел «Абагур». Команда танкеры обколола лед с траулера. А некоторое время спустя ураган, отгремев, укатился на запад. Почти не качало. Зеленоватый полусвет стоял над черной водой. Океан ластился и бережно баюкал в холодных ладонях, словно прося у людей прощения за недавнюю трепку.

Можно бы и отдохнуть, но спать не хотелось. В ушах еще звенело от ураганного ветра.

Мы сидим в каюте старшего механика Анатолия Дидуха. Курим. Почти не чувствуется вкус табака. От напряжения ломит виски.

— Многое сделал для экипажа второй механик Николай Сапронов, — вспоминая тяжелую ночь, говорит Дидух. — Когда вышел из строя седьмой цилиндр, он быстро отключил его. А остальное все обошлось хорошо.

Анатолий попросил отметить еще электрика Александра Калашникова. А о себе ни слова. Но мне-то известно, скольких стоило нервов и сил в критические моменты оставаться там, внизу, в машинном отделении, где от духоты кружится голова, тошнит от качки, и, сохраняя хладнокровие, выполнять свои обязанности. Это он, когда судно плохо управлялось, сам стоял у главного двигателя и выжимал из него все, что только могла дать машина. А когда отказался работать телеграф, он лазил на коленях, выискивая неисправность, помогал скорее устранить.

Помню момент, когда на траулере погас свет. Нет ничего ужаснее, чем оставаться в кромешной темноте в страшную минуту.

— Вот это номер, — только успел произнести Анатолий и бросился в машинное отделение. И свет загорелся вновь.

Потом был обед. Из камбуза сквозь звон посуды доносился голос кока Виктора Шевцова: «Скрылись чайки, угасают зори. / Далеко родимая земля. / Если в бурю славишь море, / Значит ты не даром у руля».

После крутили кинофильмы: «Мне двадцать лет» и «Бухта Елена». Рядом со мной сидел комсорг Александр Калашников, веселый и отзывчивый товарищ, хороший вожак молодежи. Он и на палубе старался быть первым. Когда вышли на околку льда, увидев, что волны одна за другой перекатываются по палубе, новичок Саша Глухов в нерешительности остановился.

— А ну, пойдем сдавать экзамен на мужчину, — сказал Александр Калашников.

А во время обеда шутил:

— Пойдешь еще с нами? Не побоишься?

— Обязательно пойду, — улыбаясь, под общий хохот ответил Глухов.

Судно подошло к причалу. Но я не спешу домой. Не хочется уходить от парней, с которыми испытал предельные нагрузки. Вот и все. Сейчас они снова готовятся в море. Пусть же будет вам удача, парни!

Г. Иноземцев

За высокие уловы, 4 марта 1966 г., № 27

Приказ по УТРФ № 251 от 2 апреля 1966 г.

Коллектив судоэкипажа СРТР «Кротон», воодушевленный историческими решениями Октябрьского пленума ЦК КПСС и директивами пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР, предстоящим открытием работы XXIII съезда КПСС, под руководством капитана Слинкина Федора Яковлевича, секретаря партийной группы Воробьева Николая Ивановича, председателя судового комитета Лаврук Николая Сергеевича и секретаря комсомольской организации Хайлова Юрия Николаевича, мобилизовавших коллектив судоэкипажа на увеличение добычи рыбы. В честь XXIII партийного съезда судоэкипажем были приняты повышенные социалистические обязательства, которые успешно выполнены. Коллектив судоэкипажа накануне открытия съезда 27 марта 1966 г. досрочно завершил выполнение социалистических обязательств и выполнил годовой план добычи рыбы, дал стране 23 904 ц.

За достигнутые высокие успехи судоэкипажа в труде приказываю наградить коллектив судоэкипажа СРТ «Кротон» почетной грамотой, а также ценным подарком — магнитофоном. Всем членам судоэкипажа объявить благодарность с занесением в трудовую книжку.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 465, л. 3

Приказ по УТРФ № 329 от 5 мая 1966 г. «О премировании капитана-директора плавбазы "Чукотка" Янсона А. Р. и второго штурмана Дмитриева Ю. К.»

Груз рыбной муки, доставленный плавбазой «Ламут» из Аляскинской экспедиции с БМРТ «Узбекистан», «Самара», «Ульяновск», имел ряд дефектов, как-то: повышенную влажность и температуру, плесень, подлежал доработке в рыбном порту. Капитан-директор плавбазы «Чукотка» т. Янсон А. Р. принял к перевозке груз рыбной муки, в период рейса организовал хорошую вентиляцию трюмов и перевалку груза, в результате чего рыбная мука сдана грузополучателю с качеством, соответствующим техническим нормам, без каких-либо замечаний. В результате добросовестного отношения к исполнению служебных обязанностей со стороны капитана-директора плавбазы «Чукотка» Янсона А. Р. и второго штурмана плавбазы «Чукотка» Дмитриева Ю. К. предотвращена порча груза.

На основании вышеизложенного приказываю: 1. За добросовестное отношение к исполнению служебных обязанностей, за принятие действенных мер по предотвращению порчи груза премировать капитана-директора плавбазы «Чукотка» Янсона Арнольда Рихардовича и второго штурмана Дмитриева Юрия Константиновича денежной премией в сумме 50 руб. каждого...

Заместитель начальника УТРФ *Г. Мещеряков*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 466, л. 9

Встреча экипажа СРТ «Ропша». Петропавловск, 18 мая 1961 г.
Фото Ю. Муравина (из фондов ГАКК)

Встреча экипажа БМРТ «Браслав». Семья матроса-рулевого
Г. Федорова, 1964 г. Фото В. Ваняева (из фондов ГАКК)

Капитан-директор О. А. Заварин

Механик Ю. Н. Коваленко

Ветераны «Браслава» (слева направо): Ю. Н. Коваленко и В. В. Герт (из собрания В. В. Герта)

Еще два богатыря

Поздней воскресной ночью в Авачинскую губу вошло судно. От света иллюминаторов на его бортах вспыхивали крупные буквы — «Восход». Восьмой по счету БМРТ получило УТРФ. Из Черного моря в родной порт его привел Герой Социалистического Труда Анатолий Мердов. Он назначен капитаном-директором «Восхода».

...Мы вступаем на палубу траулера. Долог и длинен был путь. О морской одиссее «Восхода» нам рассказали капитан-директор Анатолий Мердов и его первый помощник Георгий Мирошниченко.

Спущенный со стапелей Николаевской судоверфи, траулер опробовал свои силы на Черном море. Николаев — Одесса — Севастополь — Керчь... Затем последовала передача судна Совфрахту.

Болгария. Страна роз и винограда. Страна братьев, за которую не раз проливали кровь русские сыны. В Бургасе наши рыбаки чувствовали себя как дома. Надолго запомнилась одна встреча. Рефрижераторный механик неожиданно для всех заключил в крепкие объятия смуглого болгарина. Братишка! Оказывается, вместе учились в Астраханском рыбвтузе.

Но вот скрылась в предутреннем мареве дружественная страна. Путь — на Кубу. Кому из советских моряков не хотелось побывать на этом острове, где впервые в Латинской Америке зажжен факел свободы!

Гавана. Расцвеченная огнями и улыбками, с открытой душой к друзьям. Знакомство с городом, посещение Музея революции, размещенного внутри колонны величественного памятника пламенному сыну Кубы Хосе Марти. Здесь кубинские пионеры устроили для наших рыбаков концерт.

— Мы хотим дружить с вашими ребятами на Камчатке, — говорили они. Прощаясь, кубинские пионеры просили передать на память нашим школьникам флажки острова Свободы, значок, пионерский галстук.

Побывали моряки и на знаменитых пляжах Кубы Санта-Мария, Русские горы (бывшие Американские горы), где некогда развлекались европейские и американские толстосумы, а сейчас отдыхают трудящиеся столицы. Незабываемое впечатление у камчатцев осталось от посещения дома-музея Эрнеста Хемингуэя, великого писателя, горячо приветствовавшего победу революции на Кубе. Как память об этом в каюте Георгия Александровича Мирошниченко до сих пор хранится букет цветов из сада писателя.

В порту Ла Изабелла да Куба «Восход» взял сахар. Курс — на родину.

Замечательные волевые качества показала в этом рейсе команда траулера, в основном состоящая из камчатцев. Переход закончился в Находке, потом Владивосток. И, наконец, огни родного порта.

В этот же день у причала Петропавловска встал и другой БМРТ — «Трудовые резервы». Интересна история этого траулера. На его постройку комсомольцы Николаева собрали 1 640 т металлолома, отработали 80 тыс. человеко-часов. Это был подарок учащихся профтехучилищ XXIII съезду КПСС. На прощание будущие мастера подарили экипажу судна Красное знамя.

Рейс прошел успешно. Траулер привел в порт Евгений Мефодьевич Мацевич из Калининградского управления транспортного флота по приему и перегону судов, опытнейший капитан. Позади одиннадцать тысяч миль. Позади моря и океаны. «Трудовые резервы» на Камчатке. Пожелаем нашим новым богатырям три фута под килем и богатых уловов. В добрый путь, пахари голубой целины!

В. Торцов

Камчатская правда, 31 мая 1966 г., № 127

Приказ по УТРФ № 450 от 8 июня 1966 г. «О поощрении членов судоэкипажей СРТ "Кавран" "Семипалатинск" и капитанов СРТ "Кит", ТХС "Мизар"»

В ночь на 21 февраля 1966 г. по восточному побережью Камчатки прошел глубокий циклон, принесший ураганный ветер западного направления со скоростью 53 метра в секунду, сопровождавшийся снегопадом и низкой температурой до −20 °С. Застигнутые ледяным ураганом суда УТРФ в районах бухты Вестник — СРТ «Кавран», мыса Крестовый — СРТ «Семипалатинск» и Первого Курильского пролива — СРТ «Кит» оказались подвергнутыми сильному обледенению и ветровому воздействию.

Образование льда на надстройках, такелаже и палубах было настолько интенсивным, что экипажи судов, работая беспрерывно на околке льда, не могли справиться с обледенением, вследствие чего появилась опасность потери остойчивости, которая еще более усугублялась от действия большой силы ветра. Крен судов достигал 55°, при котором крылья мостика уходили под воду.

Несмотря на создавшуюся тяжелую обстановку экипажи судов СРТ «Кавран» и «Семипалатинск» в условиях ночного времени, ледяного ветра и промокший одежде смогли справиться с силами стихии без людских жертв, вывести суда в укрытия, где окололись и вернули судам остойчивость. Капитаны СРТ «Кит» Киселев 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 Уташут в бухту Русская, где переждал непогоду.

За проявленное мужество и находчивость в борьбе со стихией приказываю:

Наградить почетными грамотами личный состав судов «Кавран», «Семипалатинск» и премировать ценными подарками особо отличившихся товарищей:

по СРТ «Кавран»:

Баулин Б. Ф., капитан — почетной грамотой и фотоаппаратом.

Григорьев В. П., старший помощник капитана — почетной грамотой и транзисторным приемником «Космонавт».

Титякин В. Г., боцман — почетной грамотой и фотоаппаратом «Зоркий».

Федосов А. А., матрос — почетной грамотой и транзисторным приемником «Юпитер».

Бурлаков А. М., рыбмастер — почетной грамотой и транзисторным приемником «Юпитер».

Недземовский А. Ф., матрос — почетной грамотой и транзисторным приемником «Юпитер».

Пономаренко А. И., третий механик — ручными часами «Слава».

Несмажный В. Ф., электрик — ручными часами «Слава».

Каталов М. С., тралмастер — киносъемочной камерой «Спорт».

Дубовицкий В. М., второй штурман — почетной грамотой.

Тарабрин А. В., третий штурман — почетной грамотой.

Богуславский В. А., радист — почетной грамотой.

Иванец В. Ф., старший механик — почетной грамотой.

Тамраев Н. Б., второй механик — почетной грамотой.

Колесников И. П., третий механик — почетной грамотой.

Московкин В. М., моторист — почетной грамотой.

Пшеничников В. К., старший матрос — почетной грамотой.

Зинин В. Т., матрос — почетной грамотой.

Иняхин М. А., матрос — почетной грамотой.

Скорик Ю. Д., повар — почетной грамотой.

По СРТ «Семипалатинск»:

Путилов А. С., капитан — почетной грамотой и фотоаппаратом «Киев-4».

Дидух А. С., старший механик — почетной грамотой и транзисторным приемником «Мир».

Уренев М. А., третий штурман — почетной грамотой и фотоаппаратом «Зоркий».

Игнатьев В. А., рыбмастер — почетной грамотой и транзисторным приемником «Юпитер».

Харитончик В. Н., начальник рации — почетной грамотой и фотоаппаратом «Зоркий».

Быков В. Н., помощник тралмастера — почетной грамотой и транзисторным приемником «Юпитер».

Федорко Г. П., тралмастер — почетной грамотой и ручными часами «Слава».

Киселев Б. А., матрос 1-го класса — почетной грамотой и ручными часами «Слава».

Сапронов Н. Н., второй механик — почетной грамотой и настольными часами «Маяк».

Сербушан В. З., матрос 1-го класса — почетной грамотой и киносъемочной камерой «Спорт».

Бибиков А. П., второй штурман — почетной грамотой.

Тайдулин Г. Г., боцман — почетной грамотой.

Островский Г. И., матрос — почетной грамотой.

Елисеев А. Г., матрос — почетной грамотой.

Данилов Ю. А., третий механик — почетной грамотой.

Калашников А. П., электрик — почетной грамотой.

Топачко М. П., моторист — почетной грамотой.

Рябцев В. Ф., матрос — почетной грамотой.

2. За принятие правильных решений в вопросе предупреждения обледенения судов «Кит» и «Мизар» премировать ценными подарками:

Киселева С. Т., капитана СРТ «Кит» — транзисторным приемником «Космонавт».

Кривоногова Т. М., капитана ТХС «Мизар» — транзисторным приемником «Космонавт».

3. АХО приобрести указанные подарки, сделать памятные надписи гравировкой. Расходы по премированию отнести за счет фонда предприятия.

И. о. начальника УТРФ *В. Сергеев*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4 д. 467, л. 30—31

Приказ по УТРФ № 703 от 15 сентября 1966 г. «О поощрении старшего комсостава БМРТ "Куба" за хорошую техническую эксплуатацию судна»

БМРТ «Куба» находился в море с 16 февраля по 20 августа 1966 г., выловив около 74 тыс. ц рыбы. По приходу судна в порт проверкой со стороны служб управления установлено, что судно содержится в хорошем техническом и санитарном состоянии. Корпус судна, надстройки, жилые, служебные помещения, устройства и механизмы окрашены. Окраска судна производилась в море, не прекращая промысла, причем окраску надводного борта производил командный состав в вечернее время, когда прекращался лов хека.

В машинном отделении все механизмы эксплуатируются грамотно, большинство работ выполнено силами машинной команды. Электрочасть содержится в образцовом порядке. Все это говорит, что на БМРТ «Куба» старший командный состав со всей добросовестностью, по-деловому относится к своим обязанностям, повседневно проявляет заботу о сохранности судна, четко организует работу всех служб, при этом выполняя и перевыполняя государственные планы по добыче рыбы. Отношение к своим обязанностям со стороны старшего командного состава БМРТ «Куба» может служить примером для всех судов УТРФ.

На основании вышеизложенного приказываю:

1. Объявить благодарность с занесением в личное дело: Кузину Б. Ф., капитану, Проценко Н. С., старшему помощнику, Ротонос Н. П., старшему механику, Глушкову В. М., электромеханику.

2. Капитану БМРТ «Куба» Кузину Б. Ф. объявить поощрение в судовом приказе членам экипажа, отличившимся в мероприятиях по поддержанию судна в исправном техническом состоянии.

3. Начальнику АХО данный приказ вручить службе мореплавания, отделу кадров, всем БМРТ.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 470, л. 65

Экипаж спасен

Борт СРТР «Кумроч» (по радио). Это случилось в Охотском море ночью. «Кумроч» бороздил море в поисках косяков сельди для близнецового лова. Недалеко от места нахождения «Кумроча» стоял сахалинский малый сейнер № 10930 в ожидании, когда траулер позовет его для замета кошелька. После продолжительных поисков «Кумроч» попал на подходящий косяк, от которого на ленте эхолота осталась большая жирная полоса. Капитан Николай Михайлович Комиссаров вышел на связь и позвал сейнер № 10936, поставил его на косяк, а сам продолжил поиски.

Замет удачный. Пожалуй, центнеров семьсот оказалось в кошельке. Вдруг сейнер № 19936 вызывает на связь:

— Подходите ко мне. Судно имеет опасный крен! — звучит в эфире голос капитана.

Буквально в считанные секунды старпом Валерий Дерябин взял точный радиопеленг и проложил курс и месту нахождения сейнера. На судне — авральная тревога, дан «полный вперед».

До боли в глазах капитан и вахтенный помощник, вахтенные матросы вглядывались вдаль в поисках тех, кто просил помощи. И вот впереди показался силуэт перевернутого вверх килем сейнера, пятеро рыбаков, стоявших на перевернутом судне, и трое в маленькой шлюпке. Сразу же об этом было сообщено на «Космос», который находился недалеко и тоже шел на помощь.

На борт «Кумроча» были подняты трое, находившихся в шлюпке. «Космос» подошел к перевернутому сейнеру и взял еще пятерых рыбаков. Когда спасенные были уже на борту, вне опасности, сейнер, который принадлежал Сахалинскому рыбакколхозсоюзу, скрылся под водой. Восемь жизней спасены благодаря четким действиям рыбаков «Кумроча» и «Космоса».

М. Заяц

За высокие уловы, 9 октября 1966 г., № 121

«Сделано на БМРТ»

Необычно выглядела в этот день каюта капитана-директора БМРТ «Узбекистан». Олег Владимирович Гернет и его помощники — штурманы, заведующий производством, обработчики хлопотали у стола, на котором вместо обычных капитанских документов, карт, бумаг громоздились тарелки, вилки, консервные банки.

Нет, не банкет готовили рыбаки. Они сдавали экзамен, подводящий итог эксперименту, поставленному в последнем рейсе. Впервые на Камчатке на борту БМРТ были выработаны консервы. Те, кто так или иначе знаком с большими траулерами, знают, что на этих судах есть специальное помещение небольшого консервного цеха, есть оборудование — закаточная машина и автоклавы. Но известно и то, что оборудование это рыба-

ки и обработчики до сих пор не использовали и в отсеке цеха устраивали складские подсобные помещения.

— Между тем, — рассказывает капитан-директор, — с подобным положением можно было мириться до поры до времени. Ведь сейчас перед нами поставлена задача не только максимально увеличивать добычу рыбы, но и расширять ассортимент выпускаемой из нее продукции. Один из резервов, на наш взгляд, это выпуск консервов из рыбы, попадающей в трал в качестве прилова: угольной, палтуса, трески, а на промысле серебристого хека — и окуня. Механики, технологи подготовили и опробовали оборудование, обработчики отобрали сырье, освоили новую профессию — консервирование. Итог эксперимента — вот он, на столе...

Начинается экзамен, точнее — дегустация первых консервов, выработанных на БМРТ. На суд предложены четыре вида консервов: «Угольная рыба натуральная», «Печень тресковая», «Палтус натуральный» и «Кальмар в собственном соку». Обработчики позаботились о том, чтобы их продукция получила самую объективную оценку: консервы хранились в различных условиях — и в холодильниках, и при комнатной температуре, и при повышенной. По одобрительным репликам участников дегустации можно судить, что даже внешний осмотр консервов получил положительную оценку. А когда каждый продегустировал новую продукцию, в похвалах недостатка не было.

— Наивысший, так сказать, балл, — говорит начальник центральной лаборатории Камчатрыбпрома Н. Н. Богомолова, — специалисты присуждают консервам из тресковой печени. Эта деликатесная продукция, к сожалению, почти не вырабатывается на наших береговых предприятиях, хотя треска добывается в значительных количествах. Опыт узбекистанцев подтверждает, что выработкой таких консервов, пользующихся самым большим спросом, надо заняться безотлагательно.

Отменен на вкус и консервированный кальмар. По вкусу, запаху, питательности эта продукция может конкурировать со знаменитыми крабовыми консервами. Хороши консервы из палтуса. Что касается угольной, то она, по всей вероятности, непригодна для выработки консервов. Мясо этой рыбы очень нежное, жирное, и угольную лучше поставлять в свежем виде.

Итак, продукция БМРТ «Узбекистан» выдержала экзамен. Но выпустить экспериментальную партию консервов — лишь полдела. Речь поэтому заходит о возможностях выпуска новой для БМРТ продукции в производственных масштабах. Секретарь обкома КПСС т. Алексеев интересуется: достаточно ли для этого сырья.

— Достаточно, — отвечает т. Гернет, — во всех районах промысла больших траулеров в качестве прилова добывается и палтус, и треска, и кальмар.

Сырья вполне хватит, чтобы вырабатывать консервы. Разумеется, их нельзя производить на БМРТ столько, сколько на плавучих и береговых базах, но если каждый камчатский БМРТ освоит новое дело — польза от этого будет несомненной.

Новое дело очень перспективно. Но внедрению его на все суда мешает пока одно обстоятельство — слабая материальная заинтересованность обработчиков в выпуске консервов. Оказывается, их труд оплачивается пока так же, как и на специализированных консервных предприятиях. Здесь же, на дегустации, принимается решение: в короткий срок разработать новые поощрительные расценки на производство консервов, обеспечить БМРТ необходимым количеством тары, специй.

Итак, почин узбекистанцев выходит из стадии эксперимента. И уже скоро, купив консервы с яркой этикеткой, мы увидим на них лаконичную, но неожиданную пометку «Сделано на БМРТ».

К. Павлов

Камчатская правда, 12 октября 1966 г., № 242

Приказ по УТРФ № 752 от 12 октября 1966 г.

Романов В. П., третий механик плавбазы «Орочон», проработал в системе УТРФ в течение двадцати семи лет. За время работы проявил себя честным, добросовестным работником, активно участвовал в общественной работе. В связи с уходом его на заслуженный отдых — пенсию, наградить его ценным подарком — магнитофоном «Яуза-5» из средств фонда предприятия.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 471, л. 19

Приказ по УТРФ № 761 от 15 октября 1966 г. «О несчастном случае со смертельным исходом с матросом БМРТ “Куба”»

1 мая 1966 г. в 18.00 вечера по инициативе администрации на БМРТ «Куба» был организован коллективный ужин, во время которого каждому члену судокоманды было выдано по одной бутылке красного вина. Ужин длился с 18 до 21 часа, и многие члены судокоманды, как рядового, так и командного состава, были выпивши, так как кроме красного вина у отдельных лиц хранились к празднику и другие винно-водочные изделия, которые были распиты во время этого ужина. Для проведения коллективного ужина приказом капитана суда Лисицыным промысловая вахта и работа завода были отменены с 18 часов до 00 часов.

В коллективном ужине и распитии винно-водочных изделий принимал участие и матрос Дементьев Д. В., который с 00 часов должен был заступить на промысловую вахту. Во втором часу ночи, после спуска трала за борт, Дементьев совместно с матросом Фалковым должны были достать правый ваер в районе слипа и набросить его на ролик. В тот момент, когда Дементьев со своего рабочего места перегнулся вниз за корму судна, чтобы взять ваер, он не удержал свое тело на рабочем месте и упал за борт на край слипа, а оттуда скатился в море. Все принятые меры по спасению матроса Дементьева не принесли положительных результатов — он утонул.

Причиной падения Дементьева за борт судна, как это установлено расследованием, могло явиться лишь то, что Дементьев после коллективного ужина и распития винно-водочных изделий вышел на вахту в нетрезвом состоянии, в силу чего пренебрег правилами по технике безопасности на судах флота рыбной промышленности СССР и погиб.

Капитан судна т. Лисицын, дав разрешение на проведение коллективного ужина на судне с распитием спиртных напитков, грубо нарушил ст. 294 устава службы на судах флота рыбной промышленности СССР, утвержденного приказом начальника Главного управления рыбного хозяйства при Госплане СССР от 9 октября 1961 г. № 142, которая категорически запрещает всем лицам судового экипажа распивать спиртные напитки на судне. Капитан судна т. Лисицын, дав разрешение на распитие спиртных напитков, должен нести ответственность за гибель матроса Дементьева, но, принимая во внимание и грубую неосторожность самого потерпевшего Дементьева, выразившуюся в грубом нарушении им правил техники безопасности, а также учитывая положительную характеристику капитана Лисицына, долголетнюю безупречную работу, прокуратура области не привлекла т. Лисицына к уголовной ответственности, однако он за данный проступок заслуживает строгого дисциплинарного взыскания.

На основании изложенного, приказываю: 1. Лисицыну — капитану-директору БМРТ «Куба» за проведение коллективного ужина с распитием спиртных напитков и допуск к работе промысловой вахты в нетрезвом состоянии объявить строгий выговор. 2. Капитанам всех судов категорически запретить проведение каких бы то ни было вечеров на судах с распитием спиртных напитков. 3. Начальнику отдела снабжения т. Науменко Н. В. запретить отправлять в море в подарках к праздникам спиртные напитки. 4. Начальнику техники безопасности т. Гершенович Л. Е. издать информационный бюллетень по данному несчастному случаю...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 29—31

Плавучий дом

Я знаю ее наизусть... Каждый уголок и винтик, каждого матроса и обработчика — не только работающих сейчас, но и тех, кто прошел передо мною за четыре года плавания. Спросите и обо всем, что касается моего плавучего дома, вы получите самые подробные сведения.

Построили «Чукотку» по советскому заказу в Польше в 1962 г. Она — последняя из серии судов ее типа и имеет ряд преимуществ перед ними. Так, на плавбазе установлено механизированное закрытие трюмов, что экономит многочасовой труд двух-трех человек.

Я назвал «Чукотку» своим домом. Наверное, это чувство, прежде всего, определяет бытовые условия на судне. Представьте, месяцами скитается по морям посудина, и на ней две сотни человек. Не просто устроить им быт, а тем более сделать так, чтобы разлука с берегом, с городом не угнетала. И в нашем распоряжении в плавании удобства городских квартир

и кусочек городской цивилизации. На судне комфортабельные каюты на одного, двух и четырех человек. После вахты не приходится ломать голову, чем заняться: есть библиотека, отлично оборудованная комната отдыха, где можно почитать газеты и журналы, сыграть в шахматы и шашки. Недавно, во время ремонта в Японии, на судне оборудован плавательный бассейн в закрытом помещении. В распоряжении теннисистов и любителей бильярда — биллиардная и теннисный зал. А киноконцертный зал! Такого не найдешь в городе: легкие кресла, идеальное качество демонстрации (аппаратура удалена в шумоизоляционную камеру), сцена.

Кстати, сцена, как правило, не пустует. У нас хорошая художественная самодеятельность, духовой оркестр, пианино, аккордеон. В плане комитета комсомола — систематическое проведение вечеров отдыха. План скрупулезно выполняется, причем без шаблона — каждый вечер «кроится» интересно, ни один не похож на прошедшие.

Вот я уже и перешел к людям «Чукотки». Я горжусь своим судном, и главный предмет этой гордости — как раз люди. Костяк экипажа — ветераны. Из нашей палубной команды назову матроса 1-го класса Василия Диордицу и бывшего матроса 1-го класса, а ныне четвертого помощника капитана Юрия Бочарникова. Они принимали плавбазу у польских судостроителей. В том же году пришел в экипаж боцман Геннадий Захаров и стал душой всей палубы. Это его личной энергичностью, умением организовать и расставить людей, найти для них доброе слово достигнуты те чистота и порядок, которыми прославилась «Чукотка».

В наших условиях почти подвиг — постоянно поддерживать чистоту. Тральщики с рыбой приходится принимать в любую погоду... Бывают дни, когда приходится производить по двадцать швартовок. Надо сказать, что для ускорения оборота судна палубная команда тоже принимает участие в перегрузе. Казалось бы, куда при таком напряжении до чистоты! И когда уже все чертовски устали, наш Петрович (так мы называем боцмана), тоже умаявшийся не меньше остальных, находит силы для последнего рывка — генеральной уборки. «Человек не может нормально отдохнуть в грязи», — его убеждение. И мы с ним согласны.

Коллектив плавбазы в основном молодежный. Средний возраст — 25—28 лет. Комсомолу, как говорится, есть, где проявить себя. И он действует. Комсомольцы не только активные участники всех культурных мероприятий, но и застрельщики в соревновании за высокое качество выпускаемой продукции. При их непосредственном участии соревнуются между собой бригады рыбообработчиков, машинная и палубные команды. Переходящий вымпел никогда не задерживается на одном месте — так «жесток» спор за него. Итоги соревнования подводятся пристрастнейшими судьями — самими комсомольцами. Учитывается все — качество работы, чистота рабочего места, дисциплина на производстве и в быту. Зато уж попадает награда непременно самому лучшему.

Есть у нас и сложности. Например, частая сменяемость рыбообрабатывающего персонала. Текучка, попросту. Причин тут много, в том числе

и снижение заработков, хотя бы в сравнении с прошлогодними. Но вот о чем хочется сказать. Кто-то находит резон в том, что у плавбазы две «профессии»: летняя и зимняя. С августа по ноябрь «Чукотка» — перегрузчик и консервный завод. А затем — транспорт для вывозки готовой продукции из дальних районов. С переходом на транспортные рейсы обработчики списываются, нарушается сработавшийся коллектив, а летом вновь комплектуется. Не лучше ли распределить обязанности между плавбазами и дать им постоянные «профессии»: одним — баз, другим — транспортных судов? Нам кажется, никто еще не взял карандаш и не посчитал, какой вариант выгоднее. Для нас, матросов и обработчиков, — второй.

Сейчас «Чукотка» в дальнем районе промысла. Я слышал по радио — с борта «Чукотки» поступили хорошие трудовые вести. Я рад, что мои друзья не сдают позиции!

Анатолий Кудряшов, матрос 1-го класса
плавбазы «Чукотка», делегат
5-го рыбацкого слета

Камчатский комсомолец, 1 ноября 1966 г., № 132

Коммунисты одного судна

В безбрежном океане, далеко от родных берегов плавают небольшие островки советской страны — наши рыболовные суда. Специфика труда моряков накладывает отпечаток на уклад их жизни. Но стоит побывать на любом из судов, присмотреться ко всему, чем живут люди, о чем спорят и думают вдалеке от родной земли, и даже в самом маленьком коллективе — команде СРТ, увидишь отражение большой кипучей жизни страны. Экипаж судна — это такой же «земной» производственный коллектив, только в миниатюре, с такими же планами, заботами, тревогами, задумками. Эту «земную» атмосферу, боевой настрой, насыщенность духовной, культурной жизни людей создают партийные организации, опираясь на общественные организации и повседневно направляя их работу.

Более 1 200 коммунистов трудятся в УТРФ. Невозможно рассказать обо всей работе, которую они проводят. Специфику деятельности флотской партийной организации легче проследить на примере одного судна. Остановлюсь подробнее на работе первичной парторганизации БМРТ «Опала», причем затрону одну из основных граней этой работы — расстановку коммунистов и их авангардную роль в производственной жизни коллектива морозильного траулера.

На «Опале» работает двадцать членов партии. Все они трудятся на решающих участках производства. Парторганизация осуществляет через них контроль хозяйственной деятельности, заботится о том, чтобы каждый коммунист занимал авангардную роль на траулере, был активным участником общественной жизни экипажа, служа примером коммунистического отношения к труду. Коммунисты Г. К. Самсонов, Н. М. Павлюк, Л. Б. Рывлин — штурманы. От их работы на мостике зависит успех промысла и безопасность мореплавания. И надо сказать, что они не только

хорошие мореходы, но и опытные промысловики, умеющие держать судно на лучшей концентрации рыбы. Каждый из них приобрел необходимую рыбацкую сноровку, и когда на борт поднимается трал с высоким уловом, весь экипаж радуется их мастерству.

Было бы неправильно заявлять, что все это им дается легко. Бывают моменты, когда и эти опытные штурманы оказываются в труднейшей обстановке и им приходится принимать решения, сопряженные и с риском, и с возможным неудачами. Особенно много таких моментов было в этом году на промысле серебристого хека. Экипаж «Опалы» первым среди моряков промыслового флота Дальнего Востока начал лов хека у западных берегов Северной Америки. Не имея опыта добычи этой рыбы, не зная путей ее миграции, не имея орудий лова для ее добычи, штурманы коммунисты тт. Самсонов и Павлюк, возглавляемые капитаном-директором В. Т. Бутримовым, сумели найти ключи к «секретной шкатулке» океана. В содружестве со старшим тралмастером М. А. Нефедовым, при активной помощи флагманского инженера-добытчика В. А. Зубова, штурманский состав за короткое время освоил промысел серебристого хека окуневыми тралами. Метод тт. Нефедова и Зубова по оснастке окуневых тралов для ведения нормального промысла хека был передан на все камчатские БМРТ, экипажи которых также стали добиваться стабильных уловов. В район промысла, где работал экипаж, перешли все СРТР и БМРТ Дальневосточного бассейна и до сих пор ведут там промысел серебристого хека и морского окуня. За освоение нового района лова и промысла новой породы рыбы капитан-директор «Опалы» В. Т. Бутримов награжден коллегией Дальрыбы ценным подарком.

Общеизвестно, что высокие уловы во многом зависят от того, как оснащен и вооружен трал. На БМРТ «Опала» все матросы траловых вахт и мастера — хорошие умельцы-добытчики. Лучшей траловой вахтой руководит молодой коммунист Адил Шихали-оглы Алиев. Все матросы этой вахты умеют не только быстро спустить в море трал и поднять его на борт, но также быстро и надежно починить орудия лова в случае порывов. Хорошо работают они и на лебедках, могут в любое время заменить друг друга. И каждый раз, когда экипаж сдает готовую продукцию транспортным рефрижераторам, лебедчиками работают матросы траловых вахт.

Рыба на борту. Но это только начало производственного цикла. Улов надо быстро обработать и обеспечить высокое качество выпускаемой продукции. Добытый окунь или хек из трала выливается в приемный бункер, через который рыба подается в завод. Там она подвергается процессу обработки и заморозки: поступает к головоотсекающим ножам, затем по транспортеру подается на разделочные столы, где тушки освобождаются от внутренностей и поступают в рыбомойку. Вымытая рыба идет на укладочные столы. Матросы-обработчики укладывают ее в противни и направляют на тележках в морозильные камеры. После морозки рыба выбивается из противней, глазируется, упаковывается в картонные ящики и укладывается в охлаждаемые трюмы, где она и хранится до сдачи на транспортные рефрижераторы.

Обработка — очень ответственный технологический процесс. Заняты в нем матросы-обработчики, руководят которыми мастера-технологи. Самыми непосредственными организаторами производственного процесса выступают старшие матросы-бригадиры. Они и мастера-технологи — главные фигуры на обработке. Этот важный участок также находится у нас под контролем партийной организации. На обработке работают коммунисты А. Д. Васильев, Д. М. Белобабин, В. И. Журовский. Так, Александр Васильев руководит бригадой матросов-обработчиков. Он умело организует их труд. Фронтовая закваска дает о себе знать и в мирной будничной работе. Коммунист был всегда первым в бою, первым остается и в труде, подавая пример для беспартийных. Ратные подвиги А. Д. Васильева на поле брани и трудовые заслуги в годы мирного строительства отмечены правительственными наградами.

Более семнадцати лет посвятил флоту Дмитрий Михайлович Белобабин. Он матрос-обработчик, человек с творческой жилкой. И когда встал вопрос о выработке из печени хека высококачественного жира, имеющего большое техническое значение, эту работу поручили коммунисту Белобабину.

Выбивка мороженой рыбы из противней — трудоемкий процесс. Он требует физических сил, сноровки и быстроты. Этим сложным производственным циклом занимается коммунист Виктор Иванович Журовский. Своим личным примером он показывает образцы высокопроизводительного труда.

Чтобы ритмично, без срывов работал рыбный завод, надо обеспечить четкую работу всех рыборазделочных агрегатов и механизмов. Заведовать этим сложным хозяйством поручено инженеру-механику коммунисту Арнольду Степановичу Тимошенко. И он отлично справляется на своем ответственном участке производства.

Машина — сердце корабля. От того, как она работает, зависит успех всего промысла. Бесперебойную работу главного двигателя и всех вспомогательных механизмов обеспечивают коммунисты тт. Шаврин, Мукатанов, Лис, Вавильченков. В феврале, когда судно находилось на сдаче готовой продукции транспортному рефрижератору, неожиданно налетел шторм. В результате левый борт судна и морозильные камеры получили деформацию. Выпуск мороженой продукции резко сократился. В марте судно пришло в порт на ремонт. Морозильные камеры отремонтировать не удалось, БМРТ снова вышел на промысел. И тут обстановка еще больше осложнилась, производительность камер снизилась наполовину. На судовом партсобрании встал вопрос о необходимости устранить своими силами эти недостатки и добиться максимально возможного выпуска мороженой продукции. Выступая на этом собрании, капитан-директор т. Бутримов обратился к коммунистам с просьбой найти разумный выход из создавшейся обстановки. Члену партии рефмеханику Зейнуле Базаровичу Мукатанову было поручено обеспечить более эффективную работу морозилок и добиться заморозки не менее 300—350 ц в сутки. И, надо сказать, что благодаря самоотверженной работе коммуниста З. Б. Мукатанова, его творческой смекалке эта задача была решена. Он вместе с рефмашинистами

произвел герметизацию неисправных камер и добился того, что выпуск мороженой рыбной продукции достиг 350 ц в сутки.

Некоторые коммунисты судна не заняты непосредственно на добыче и обработке рыбы. Но парторганизация каждому из них подобрала такое партийное поручение, выполняя которое они могли бы влиять на различные стороны общественной жизни экипажа. Так, начальником судовой радиостанции у нас работает коммунист Василий Александрович Голубченко. Он обеспечивает ежедневную трансляцию последних известий из Москвы и Петропавловска, хотя в дальнем районе организовать это дело не так уж и легко.

Судовые медики — коммунисты фельдшер Вера Александровна Деркач и врач-хирург Людмила Алексеевна Мельникова обеспечили хорошее санитарное состояние судна и медобслуживание моряков на промысле. Коммунист А. А. Шубин является редактором стенной газеты «Труженик моря». Газета выходит регулярно, хорошо оформляется и интересна по содержанию. В этом году уже выпущено четырнадцать номеров. Любят моряки и судовую фотогазету «Трудовые будни». Редактирует и оформляет ее коммунист т. Журовский. На судне работают библиотека, магазин, демонстрируются кинофильмы. За каждым из этих участков культурной и бытовой жизни также закреплены ответственные члены партии.

Длительные рейсы, отрыв от береговой базы не влияют на уровень политической и образовательной подготовки коммунистов судна. Большая часть членов партии повышают свой идейно-политический уровень в сети партпросвещения, двадцать членов команды учатся заочно в средних и высших учебных заведениях.

Авангардная роль коммунистов на всех участках производства сказалась на результатах работы судна. За семь промысловых месяцев экипаж добыл 71 тыс. ц рыбы. Средний вылов в месяц составляет 10 тыс. ц. В настоящее время траулер ремонтируется на судоверфи им. В. И. Ленина. Объем работы большой, составляет 78 тыс. нормо-часов. Экипаж взял обязательство отработать на ремонте судна не менее 14 тыс. нормо-часов. Это дает возможность быстрее выйти на промысел.

Наша родина вступает в свое историческое пятидесятилетие. К этому знаменательному событию команда траулера обязалась выполнить два годовых плана добычи и обработки рыбы и к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина завершить выполнение пятилетней программы. Так что коммунистам судна есть, над чем работать. Большие дела только начинаются.

С. Скорлыгин, парторг БМРТ «Опала»

Камчатская правда, 12 ноября 1966 г., № 268

Приказ по УТРФ № 838 от 14 ноября 1966 г. «О премировании работников флота за освоение нового района и нового объекта лова»

На основании приказа Главного управления «Дальрыба» от 8 октября 1966 г. № 473, за освоение нового района промысла в координатах 44°30' северной широты, 124°30' западной долготы, приказываю:

1. Премировать работников флота в размере по 150 руб.: Мильхера Э. Е., капитана СРТ «Лещ», Сафронова А. А., тралмастера СРТ «Лещ», Цуканова Е. И., капитана СРТ «Кузачин», Алькова И. И., тралмастера СРТ «Кузачин», Кандыбу В. Г., капитана СРТ «Каховка», Зубова В. А., флагманского инженера добычи.

2. Премировать подарками (из расчета 60 руб.): Лапшина В. Г., тралмастера СРТ «Каховка», Артемова В. Ф., капитана СРТ «Канск», Цитовича В. В., тралмастера СРТ «Канск», Харевича Л. И., капитана СРТ «Клин», Иванова В. Д., тралмастера СРТ «Клин», Галицкого В. Г., тралмастера СРТМ № 8-411, Бутримова В. В., капитана БМРТ «Опала», Хан Ден Сик, начальника сетепошивочного цеха, Тужилова Ю. А., заместителя начальника добычи...

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 472, л. 41

Выдержка из протокола заседания базкома УТРФ № 9 от 24 января 1967 г.

Слушали заявление старшего механика СРТ «Камбальный» Е. о восстановлении его в очереди на получение квартиры.

Постановили предложить тов. Е. предоставить в базовый комитет справку от врача о невозможности проживания с детьми в квартире по ул. Осипенко, при подтверждении рассмотреть вопрос об ускорении обмена жилплощади.

Слушали заявление радиста плавбазы «Эскимос» тов. Л. о расторжении с ним трудового договора.

Постановили согласиться с решением комиссии по трудовым спорам. Отказать тов. Л. в расторжении трудового договора.

Слушали заявление дублера-радиста БМРТ «Петр Овчинников» тов. С. об оказании ему материальной помощи.

Постановили в связи со сложившимся тяжелым материальным положением оказать материальную помощь тов. С. в сумме 50 руб. из средств базкома.

Слушали заявление матроса парохода «Петр Соловьев» тов. С. об оказании материальной помощи.

Постановили в связи с тем, что тов. С. не является членом профсоюза, в оказании материальной помощи отказать.

Слушали заявление бывшего капитана СРТ «Алупка» тов. Д., уволенного из УТРФ по болезни, об оказании материальной помощи.

Постановили в связи с крайне тяжелым материальным положением оказать материальную помощь в сумме 100 руб. за счет средств фонда предприятия. Бухгалтерии деньги выдать жене Д. Поручить ремонтно-строительному управлению оказать помощь в привозке дров и ремонте печи.

Слушали заявление С. о принятии ее на работу на рыбозавод «Океанский» на должность заведующей клубом.

Постановили принять С. завклубом на рыбозавод «Океанский» с оплатой полставки.

Слушали представление отдела кадров на увольнение из системы УТРФ за прогулы и пьянку на производстве рефмеханика СРТР «Канск» тов. Н.

Постановили дать согласие отделу кадров на увольнение из системы флота за прогулы и пьянку на производстве тов. Н.

Слушали представление отдела кадров об увольнении из системы флота за прогулы боцмана ТРС «Елизово» тов. Я.

Постановили дать согласие отделу кадров на увольнение из системы УТРФ за прогулы тов. Я...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 477, л. 72

Руководящий состав УТРФ с отделами и службами (всего 375 чел.) по состоянию на 30 января 1967 г.

1. Начальник управления Иван Павлович Черниговский, главный инженер Юрий Петрович Бородин.

2. Заместители начальника управления: Георгий Васильевич Мещеряков, Иван Дмитриевич Михальчевский, Алексей Александрович Александров (по кадрам), Иван Федорович Сакун (главный экономист).

3. Производственный — отдел добычи (6 чел.), начальник Александр Гаврилович Пащенко.

4. Производственный — отдел обработки рыбы (6 чел.), начальник Иван Григорьевич Медведев, заместитель начальника Шамиль Ибрагимович Кильдеев.

5. Технический отдел (11 чел.), начальник Семен Давыдович Ярошевский, заместитель начальника Виктор Михайлович Мягков.

6. Планово-экономический отдел (11 чел.), начальник Федор Моисеевич Кондратюк, заместитель начальника Элла Петровна Федотова.

7. Отдел труда и заработной платы (5 чел.), начальник Платон Кобеевич Ичуаидзе, заместитель начальника Зигфрид Петрович Токарев.

8. Отдел кадров (22 чел.), начальник Алексей Александрович Александров, заместитель начальника Геннадий Васильевич Семенов.

9. Второй отдел (4 чел.), начальник Петр Васильевич Якименко.

10. Отдел по технике безопасности (4 чел.), начальник Лазарь Ефимович Гершенович.

11. Отдел связи и электрорадионавигации (9 чел.), начальник Дмитрий Иванович Кузнецов.

12. Служба эксплуатации флота и коммерческая группа (15 чел.), начальник Петр Михайлович Заволипский, заместитель начальника Иван Павлович Прозоров.

13. Лаборатория научной организации труда (22 чел.), начальник Николай Степанович Архипов.

14. Отдел капитального строительства (5 чел.), начальник Валентина Михайловна Киселева.

15. Главная бухгалтерия (54 чел.), главный бухгалтер Михаил Степанович Сукало, заместители главного бухгалтера Вениамин Матвеевич Зеньков и Эльвина Климентьевна Размахина.

16. Финансовый отдел (4 чел.), начальник Рахиль Шлемовна Норкина.

17. Служба мореплавания (11 чел.), начальник Олег Антонинович Заварин, заместитель начальника Александр Андреевич Панов.

18. Кабинет военно-морской подготовки (4 чел.), начальник Николай Сергеевич Яцуков.

19. Механико-судовая службы (33 чел.), начальник Александр Иванович Харичкин, заместители начальника Исаак Иосифович Зельцер и Алексей Андреевич Онищенко.

20. Конструкторское бюро (18 чел.), начальник Василий Михайлович Лушников.

21. Третий сектор (2 чел.), начальник Андрей Александрович Мамаев.

22. Административно-хозяйственный отдел (53 чел.), начальник Иван Максимович Линьков.

23. Претензионно-правовая группа (2 чел.), старший юрисконсульт Александра Тимофеевна Каминская.

24. Химическая лаборатория, заведующая Вера Афанасьевна Молчанова.

25. Студия говорящих писем (2 чел.), инженер Сергей Леонидович Савелов.

24. Методисты по производственной гимнастике (3 чел.)

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 513а, л. 7—9

«Браслав» — впереди

БМРТ «Браслав» (по радио). Наш экипаж в этом году занимает первенство в соревновании среди рыбаков морозильных траулеров Дальневосточного бассейна. Сейчас на его счету 18 300 ц камбалы. Мы боремся за то, чтобы ко дню выборов в Советы выполнить план первого квартала — дать к 12 марта 40 500 ц. Задача эта не из легких, но промысловики полны решимости с честью справиться с нею.

Немалая заслуга в успехе коллектива капитана-директора Н. В. Сотникова. Большой опыт, знание района промысла позволяют брать стабильные уловы. Н. В. Сотникова можно видеть на мостике в любое время суток. Часто заходит он в завод, в столовую. И там, где он, всегда весело. Одному скажет ободряющее слово, другому посоветует, как лучше выполнить ту или иную операцию.

Хорошо работают старший помощник т. Бородовский, второй помощник т. Критинин, матросы-обработчики, которые в сутки выпускают мороженой продукций 50—55 т, соблюдая все требования технологии.

Добросовестно трудятся все члены экипажа. Но хочется отметить лучших: бригаду мастера т. Ковака, траловую вахту т. Дюбины, которым вручен переходящий Красный вымпел. В помощь матросам-обработчикам организована подвахта, в которой участвуют все члены машинной и палубной команд.

Сейчас на судне началась подготовка к выборам. Создан агитпункт, утверждены агитаторы, избрана участковая избирательная комиссия, в которую вошли передовики производства. Для избирателей — членов экипажа — читаются лекции, доклады. Недавно старший механик т. Картожинский прочитал лекцию «О жизни и деятельности Я. М. Свердлова», В. В. Герт подготовил лекцию «Мировое коммунистическое движение на современном этапе», Е. И. Кипелов — «Международное значение строительства коммунизма в СССР».

У нас есть просьба к партийному и базовому комитетам УТРФ. Надо как-то организовать регулярную доставку почты в наш район промысла. Последние газеты получены за 25 декабря, тогда как суда в наш район приходят часто. Нам кажется, что есть все возможности базкому решить такой вопрос, как доставка обменного фонда кинофильмов и книг. Хочется верить, что наша просьба будет выполнена.

И. Мещеряков, первый помощник капитана

Камчатская правда, 3 февраля 1967 г., № 29

Приказ по УТРФ № 122 от 10 февраля 1967 г. «О результатах инспекторских осмотров судов за 1966 г.»

Согласно приказу № 21 МРХ СССР от 25 января 1966 г., специальной комиссией из работников служб управления производились инспекторские осмотры судов, назначением которых было выявление технического состояния судов, выполнение правил технической эксплуатации и устава флота судовыми экипажами.

В течение 1966 г. комиссией проверено 71 судно. Согласно актам инспекторских осмотров, в хорошем техническом состоянии найдено 27 судов. Остальные суда были найдены в удовлетворительном техническом состоянии. По итогам инспекторских осмотров, а также выполнения годовых планов наилучших результатов добились экипажи следующих судов:

— БМРТ «Ительмен», капитан Писаревский Б. Н., старший механик Окроперидзе Г. И.;

— БМРТ «Узбекистан», капитан Гаврилов А. Г., старший механик Иванцов Г. М.;

— танкер «Максим Горький», капитан Небера В. Н., старший механик Романов В. Д.;

— плавбаза «Ламут», капитан Пермяков В. И., старший механик Корж А. А.;

— плавбаза «Чукотка», капитан Янсон А. Р., старший механик Трякин Н. М.;

— СРТР «Андриян Николаев», капитан Чанцев Б. П., старший механик Клыпин Ю. Н.;

— СРТ «Крутогорово», капитан Зайченко А. И., старший механик Прошкин С. И.;

— СРТ «Валерий Быковский», капитан Яроцкий П. И., старший механик Дризлов Ю. П.

Наряду с хорошим техническим состоянием и выполнением ПТЭ имеют место случаи плохой технической эксплуатации судов:

— СРТ «Северянин», капитан Слепых А. Г., старший механик Петренко В. И.;

— ТРС «Тиличики», капитан Полторанин В. Я., старший механик Шарапов А. К.;

— ТР «Медведица», капитан Демихов В. А., старший механик Иванец З. Ф.

Для поощрения экипажей судов, которые добились хороших результатов по техническому состоянию судов, экономии горюче-смазочных материалов и сокращения стоимости ремонта за счет улучшения технической эксплуатации, приказываю:

1. Наградить почетными грамотами экипажи следующих судов: БМРТ «Ительмен», «Узбекистан», плавбаз «Ламут», «Чукотка», танкера «Максим Горький», СРТР «Андриян Николаев», СРТ «Крутогорово», «Валерий Быковский».

2. Объявить благодарность:

Писаревскому Е. Н., капитану-директору БМРТ «Ительмен».

Окроперидзе Г. И. старшему механику БМРТ «Ительмен».

Рыбачуку Н. М., электромеханику БМРТ «Ительмен».

Годованцеву И. К., второму помощнику капитана БМРТ «Узбекистан».

Егорову Ю. И., гидроакустику БМРТ «Узбекистан».

Маликову В. В., рефрижераторному механику БМРТ «Узбекистан».

Небера В. Н., капитану танкера «Максим Горький».

Романову В. Д., старшему механику танкера «Максим Горький».

Пермякову В. И., капитану-директору плавбазы «Ламут».

Ромашкину Ю. И., старшему помощнику капитана плавбазы «Ламут».

Новикову Ю. В., второму механику плавбазы «Ламут».

Янсону А. Р., капитану-директору плавбазы «Чукотка».

Трякину Н. М., старшему механику плавбазы «Чукотка».

Екимову Ю. И., старшему помощнику капитана плавбазы «Чукотка».

Иванику Г. Л., электромеханику плавбазы «Чукотка».

Чанцеву Б. П., капитану СРТР «Андриян Николаев».

Клыпину Ю. Н., старшему механику СРТР «Андриян Николаев».

Ломовцеву А., второму механику СРТР «Андриян Николаев».

Прошкину С. Н., старшему механику СРТ «Крутогорово».

Пинчуку А. С., старшему помощнику капитана СРТ «Крутогорово».

Дризлову Ю. П., старшему механику СРТ «Валерий Быковский».

Трешкову Н. И., старшему помощнику капитана СРТ «Валерий Быковский».

3. Наградить почетными грамотами:

Эцина Б. Н., третий помощник капитана БМРТ «Ительмен».

Акоева Б. С., второго механика БМРТ «Ительмен».

Гулай В. С., рефмеханика БМРТ «Ительмен».

Иванцова Г. М., старшего механика БМРТ «Узбекистан».

Крупина Л. А., электромеханика БМРТ «Узбекистан».

Бикмухамедова А. И., второго механика БМРТ «Узбекистан».

Серопол В. Д., старшего помощника капитана танкера «Максим Горький».

Лощилова П. И., начальника радиостанции танкера «Максим Горький».

Волгина Б. И., начальника радиостанции плавбазы «Ламут».

Позднякова И. П., электрика плавбазы «Ламут».

Дубинина И. В., третьего механика плавбазы «Ламут».

Буркина А. К., начальника радиостанции плавбазы «Чукотка».

Глинского М. К., третьего механика плавбазы «Чукотка».

Моисеева М. И., рефмеханика плавбазы «Чукотка».

Боковинова Э. Г., старшего помощника капитана СРТР «Андриян Николаев».

Бекетова В. И., третьего помощника капитана СРТР «Андриян Николаев».

Зайченко А. И., капитана СРТ «Крутогорово».

Неделько Б. А., начальника радиостанции СРТ «Крутогорово».

Камышного И. С., электрика СРТ «Крутогорово».

Яроцкого П. И., капитана СРТ «Валерий Быковский».

Терепенко А. И., электромеханика СРТ «Валерий Быковский».

4. Капитанам судов, указанных в настоящем приказе, поощрить по судну членов экипажа, не упомянутых в данном приказе, которые наиболее активно способствовали грамотной технической эксплуатации судна.

5. За активное содействие и оказание практической помощи судовым экипажам в грамотной технической эксплуатации судов объявить благодарность: Сикритову А. М., флагманскому механику, Белоусову П. П., флагманскому механику, Панову А. А., капитану-наставнику, Резникову Л. Я., главному штурману, Шалашову А. Д., старшему инженеру отдела связи.

6. АХО настоящий приказ довести до сведения всех служб управления и личного состава флота.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 515, л. 38—41

Невеселые сюрпризы

Экипаж СРТ «Камбальный» в 1966 г. успешно справился со своим планом и обязательствами. При плане 20 950 ц выловлено более 25 000 ц камбалы, окуня, серебристого хека. Рыбаки под руководством капитана Геннадия Александровича Кренделя добыли более 7 000 ц хека.

Все это стоило нам большого труда, так как сдача хека представляет собой известную трудность. Так, например, 7 августа на рефрижераторе «Волчанск» отказались принимать рыбу, взятую шесть часов назад, мотивируя отказ тем, что она имеет запах. Пришлось выкинуть за борт более 250 ц хека. Подобные случаи повторялись при сдаче хека на рефрижераторы № 5 и № 12. Об этом знал главный технолог экспедиции, знали все, кому по долгу службы следовало сделать все, чтобы каждый центнер выловленной рыбы пошел на пользу. Но все осталось по-прежнему. Есть опасения, что подобная ситуация повторится в нынешнем году. Таким образом, обеспечение нормального приема хека — крупнейший резерв рыбаков.

Еще больших уловов хека можно достичь, если все промысловые суда будут оснащены разноглубинными тралами. Как показала практика, этот трал способен на многое.

Несколько слов о снабжении. Заявкой мы запросили прислать всасывающие клапаны топливных насосов для 400-сильного двигателя. В октябре подошел теплоход «Холмск». Взяли с него ящики, адресованные нам, вскрываем один, а в нем лежат... всасывающие клапаны цилиндровых втулок, которые мы не запрашивали. Может быть, кто внесет рацпредложение, как вставить этот клапан в топливный насос? Подобные ошибки не единичны. Район дальний, и уж если снабженцы взялись выполнить заявку, то рыбаки должны быть уверены, что получат «автомобиль, а не телегу».

Хочется отметить хорошую работу старпома Владимира Николаевича Лысенко, второго механика Алексея Алексеевича Кудича, моториста Михаила Попова, радиста Вилорда Герцога, тралового мастера Вадима Мартышева, помощника тралмастера Геннадия Ветрова и многих других, чей труд обеспечил перевыполнение плана.

В. Критинин, старший механик СРТ «Камбальный»

За высокие уловы, 15 февраля 1967 г., № 20

Приказ по УТРФ № 147 от 17 февраля 1967 г. «О поощрении мастера-наставника по добыче Серостанова П. С. за хорошую работу на промысле»

Серостанов Петр Степанович, находясь на промысле в Охотской минтаевой экспедиции, не только оказывает практическую помощь нашим судам в правильном вооружении орудий лова, но и оказывает товарищескую помощь судам других управлений. Так, 8—10 февраля он помог в устранении дефектов вооружения трала на траулере «Давыдов», у которого не ладилось с добычей, после чего судно стало брать хорошие уловы.

На основании изложенного приказываю: 1. Учитывая добросовестное отношение к своим обязанностям и товарищескую помощь другим судам, мастеру-наставнику Серостанову П. С. объявить благодарность с занесением в личное дело. 2. Административно-хозяйственному отделу данный приказ довести до сведения отдела кадров, всего флота.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 515, л. 83

Растет семья богатырей

К причалу рыбного порта ошвартовался новый БМРТ «Алексей Махалин». Траловый флот пополнился еще одним промысловым богатырем. Теперь их тринадцать.

Встретить судно собрались те, кому предстоит открыть счет новым тысячам центнеров рыбы.

— Словно пассажирское судно встречают, — шутит кто-то из моряков на борту траулера.

Оно и понятно. Для доброй сотни рыбаков этот корабль станет родным домом.

— Сорок три дня длилось наше путешествие из Николаева в Петропавловск, — рассказывает капитан перегона Арон Леопольдович Зак. — Побывали в Порт-Саиде, Сингапуре. Словом, за эти дни видели и жаркое лето, и морозную зиму.

Арон Леопольдович — опытный моряк. Почти двадцать лет перегоняет он рыбацкие суда. В июле прошлого года он ввел в Авачинскую губу БМРТ «XV съезд ВЛКСМ».

Дружно поработал на перегоне экипаж. Особенно отличились матросы Щупка, Ерема, Шевчук. Коммунист Николай Щупка сейчас передает свое хозяйство. Много хлопот и у нового капитана-директора Виктора Павловича Губанова. Он принимает судно у Арона Леопольдовича. Еще совсем недавно коммунист Губанов был старшим помощником на БМРТ «Трудовые резервы».

— Экипаж в основном уже подобран, — говорит Виктор Павлович. — Дней через пятнадцать уйдем на промысел в дальний район.

Без устали хлопочет на судне старший помощник Армо Аршамович Амирбекян.

— Вот это корабль! — говорит прославленный капитан «Германа Титова», — лебедь, настоящий лебедь!

Ну что ж! Пожелаем большому кораблю большого плавания!

В. Плоцкий

Камчатская правда, 22 февраля 1967 г., № 45

Высокая цена «Леща»

До камбальной банки в Бристольском заливе оставалось пройти считанные мили. СРТР «Лещ», зарываясь в крутую океанскую волну, совершал переход в Бристоль. На судне все шло своим чередом. Исправно неслась вахта. Корабельные затейники готовили экипажу торжественную встречу 1967-го года.

Капитан Юрий Константинович Гречушкин отдал распоряжение готовиться к тралению.

— Юрий Константинович, в трюмах вода! — встревожено доложил капитану боцман.

Разошелся сварной шов. Немедленно были пущены в ход все средства для откачки воды. Теперь рыбакам было не до торжества. Работал весь экипаж. Наконец пробоина была заделана. После почти пятнадцатидневных переговоров Гречушкину дали «добро» на продолжение лова.

Это один из эпизодов нелегкого рыбацкого труда. «Лещ» двенадцать месяцев находился на промысле.

— Всякое бывало, — закончил рассказ Юрий Андреевич Авдейков. — Только рыбакам, наверное, известно то особое чувство радости встречи с родным городом после тяжелых долгих месяцев труда на море.

Почти три года плавает Юрий Андреевич на «Леще», и ему хорошо известны удачи и просчеты экипажа. А удач у рыбаков немало. В прошлом году, например, коллектив при плане 16 100 выловил 31 500 ц.

В кают-компании судна на видном месте висят социалистические обязательства экипажа. К 50-летию советской власти он решил выполнить план первых трех лет пятилетки. План 1967 г. — 19 100 ц, а на счету у «Леща» уже 13 504 ц добытой рыбы. Это 129,9 % квартального задания.

— Наш экипаж был вызван на социалистическое соревнование рыбаками СРТ «40 лет ВЛКСМ». Неудобно хвастаться, но когда мы уходили из района лова в ремонт, «Лещ» оставил соперников далеко позади, — говорит старпом.

С большим удовольствием рассказывает Юрий Андреевич о том, как работали на промысле тралмастер Михаил Иванович Хохлов, боцман Василий Ильич Крецул, матрос Владимир Малеев, рефмеханик Владимир Трофимович Медведев, матрос Анатолий Воронов.

Судно становится в ремонт. Много хлопот сейчас у старшего механика Геннадия Дмитриевича Жилы и электромеханика Виталия Петровича Шкурова. Надо подготовить свое хозяйство к ремонту.

— Будем работать всем экипажем. Ребята горят желанием скорее выйти в море, чтобы сдержать слово — выполнить к юбилею Октября три годовых плана, — говорит старший механик.

П. Васильев

Камчатская правда, 29 марта 1967 г., № 74

Приказ по УТРФ № 275 от 3 апреля 1967 г. «О поощрении личного состава БМРТ "Петр Овчинников" за хорошее техническое содержание судна на промысле»

27 марта 1967 г. после пятимесячного нахождения на промысле в порт возвратился БМРТ «Петр Овчинников» (капитан-директор т. Проценко Н. С.). Проверкой технического состояния судна комиссией УТРФ под председательством главного инженера т. Филимошина Н. В. отмечается хорошее техническое состояние судна, как отдельных узлов и механизмов, так и судна в целом.

Организация службы на судне поставлена строго в соответствии с уставом службы на судах флота рыбной промышленности. Вся судовая документация ведется аккуратно и своевременно. Все палубные механизмы, главная палуба и надстройки судна окрашены, спасательное устройства для спуска шлюпок содержится в хорошем техническом состоянии.

По поддержанию судна в исправном техническом состоянии проделана большая работа как палубной, так и машинной командами под руководством старшего штурмана Колесникова А. Е. и второго механика Можара В. И. Капитан-директор т. Проценко Н. С. умело сочетал работы по поддержанию судна в хорошем техническом состоянии с промыслом, добился хороших показателей по вылову рыбы.

На основании вышеизложенного приказываю:

1. Капитану-директору БМРТ «Петр Овчинников» т. Проценко Н. С. за хорошее техническое содержание судна объявить благодарность.

2. Старшему штурману БМРТ «Петр Овчинников» т. Колесникову А. Е., старшему механику Смаглий Ю. Н., второму механику Можара В. И., электромеханику Комиссарову В. А., рефмеханику Скрыль В. Ф. объявить благодарность.

3. Капитану-директору БМРТ «Петр Овчинников» т. Проценко Н. С. приказом по судну отметить хорошую работу лучших людей судна.

Начальник УТРФ *П. Анода*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 517, л. 12

Первый рейс — первая победа

Кажется, совсем недавно горожане приходили смотреть на новый, сверкающий нетронутой белизной корабль и читали на борту — «Петр Овчинников». Сейчас БМРТ «Петр Овчинников» снова в порту. Той белизны нет. Краска на бортах кое-где сошла. Это не удивительно.

Позади тысячи миль, пять с половиной месяцев промысла, 75 тысяч центнеров добытой рыбы. Экипаж БМРТ «Петр Овчинников» завершил свой первый рейс. И его результат, пожалуй, лучший среди всех первых рейсов других БМРТ по количеству выловленной рыбы. Рейсовое задание составляло 47 тысяч центнеров рыбы. Первую свою рыбу экипаж поднял 18 октября у острова Уналашка. Здесь же были подняты последние центнеры.

Капитан Н. Проценко и старший механик Ю. Смаглий рассказывают, что рыбаки поверили в судно, в коллектив, в его способность ловить. Об этом говорит и такое обстоятельство — люди не уходят с судна.

Коллективизм и инициатива — вот что установилось на судне сразу же и что не нарушалось в течение всего рейса. Это и помогло войти в хороший ритм и не отставать от признанных лидеров. Экипаж молод, средний возраст рыбаков «Петра Овчинникова» — двадцать шесть лет.

На добычу всей рыбы потрачено всего восемь тралов. По нормам одним тралом надо выловить четыре с половиной тысячи центнеров рыбы. На судне выловлено в два раза больше. В этом — лучшее свидетельство результативности работы штурманов и траловых вахт.

Капитан Николай Сергеевич Проценко впервые вышел на БМРТ капитаном-директором. До этого он был старшим помощником на «Кубе». Из судоводителей лишь В. Будяк, второй штурман, ловил рыбу на БМРТ. Среди механиков также никто не работал на БМРТ. Поэтому — занятия и занятия. Механики осваивали многочисленные механизмы. Штурманы изучали опыт известных добытчиков. Все это помогло. Так, например, третий помощник капитана Ю. Шульга стал неплохим добытчиком.

В прошлом году было дано 489 тысяч рублей прибыли при плане 343 тысячи.

Сейчас судно стоит у «Фрезы». Ремонт будут вести работники плавзавода «Фреза» и экипаж, который многие механизмы восстановит своими руками.

Л. Леонидов

Камчатская правда, апрель 1967 г.

Приказ по УТРФ № 281 от 5 апреля 1967 г. «О премировании старейших работников флота»

В связи с выделением транспортного флота в самостоятельное управление, за долголетнюю и безупречную работу во флоте со дня его организации премировать из средств фонда предприятия в сумме 100 руб.:

1. Пронина С. И. — старшего морского инспектора.
2. Чернявского Е. И. — капитана-наставника.
3. Желудкова А. П. — группового механика.
4. Скиндера А. А. — инженера отдела связи.
5. Мамонтова А. Е. — группового механика.

Заместитель начальника УТРФ
Г. Мещеряков

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 517, л. 23

Приказ по УТРФ № 302 от 10 апреля 1967 г.

10 апреля 1967 г. приступил к исполнению обязанностей начальника Управления тралового и рефрижераторного флота. Основание: приказ по КРП № 20 от 7 апреля 1967 г.

Начальник УТРФ *И. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 517, л. 69

Рейсовое задание капитану СРТМ № 8-414 В. А. Васильеву, 10 июня 1967 г.

Согласно плану поисковых работ вам необходимо выйти в очередной рейс на поиски пищевых рыб (окуня, угольной, палтуса и т. п.) в район юго-восточного побережья Камчатки и Северных Курильских островов с последующим переходом с 10 июля на поиски сайры в этом же районе.

Срок рейса: с 16 июня по 1 октября 1967 г.

Задачи рейса: оперативная разведка промысловых скоплений пищевых рыб на свалах глубин от 100 до 500 м, тщательное обследование районов с промысловыми скоплениями рыбы и дача рекомендаций промысловому флоту. Одновременно с поисками вам следует выполнить весь комплекс работ, предусмотренных инструкцией. Во время поисковых работ на пищевых породах необходимо производить не менее трех тралений, проводить метеонаблюдения, делать гидрологические станции в местах тралений, производить биологические анализы уловов. Уловы контрольных тралений по возможности обрабатывать и замораживать.

С переходом на поиски сайры вам предстоит задача — разведка сайры — определить подходы сайры к Северным Курильским островам и юго-восточному побережью Камчатки, в зависимости от температурного режима воды установить границы подхода, плотность концентраций, время обитания, определить период возможного промысла флотом, дать рекомендации по возможному вылову.

Одновременно с гидроакустическими поисками и контрольными спусками ловушки вам следует также ежедневно производить метеонаблюдения, измерять температуру воды по горизонтам, выполнить весь комплекс работ согласно инструкции, проводить ихтиологические работы — определять размерный состав сайры, стадию половозрелости, степень наполнения желудков, состав пищи в желудках, жирность.

Все материалы наблюдений фиксировать в дневнике и промысловом журнале. В течение всего рейса замораживать, сдавать на приемо-обрабатывающие базы.

О результатах поисковых работ ежедневно информируйте промразведки Камчатрыбпрома, Приморрыбпрома, Сахалинрыбпрома, Дальрыбу, перспективную разведку ТИНРО, УТРФ, Камчатрыбколхозсоюз, Камчатское отделение ТИНРО. Также необходимо давать подробную информацию по поискам за каждую декаду.

Для выполнения рейсового задание необходимо иметь на борту: 1) комплект сайрового оборудования и промснаряжения, 2) комплект тралового вооружения из расчета на два 27,1-метровых трала, 3) термометры поверхностные — 2 шт., 4) термометры глубоководные — 3 шт., 5) оправы для поверхностных термометров — 1 шт., 6) рамы опрокидывающиеся — 2 шт.

За время рейса экипажу СРТМ № 8-414 гарантируется оплата труда согласно существующему положению об оплате труда экипажам поисковых судов.

По возвращении из рейса в шестидневный срок представить подробный письменный отчет о проделанной работе с выводами и предложениями для промышленности.

Начальник промразведки КРП *Е. Орел*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 482, л. 68—69

«Чукотка» снова в строю

Дальневосточный рыбопромысловый бассейн располагает всего четырьмя крупнотоннажными сельдяными плавбазами, две из которых — «Чукотка» и «Советская Камчатка» — принадлежат Управлению тралового флота Камчатрыбпрома. И поэтому выход из строя хотя бы одной из плавбаз крайне неблагоприятно отражается на темпах транспортировки или обработки рыбы. Но, как говорят в народе, «в море всякое случается».

Так было в одну из апрельских ночей этого года, когда из суровых северных широт Тихого океана капитан плавбазы «Чукотка» послал в адрес УТРФ радиограмму: «Обнаружена сильная вибрация линии вала правого

борта». Когда было установлено, что поврежден гребной винт, встала сложная техническая проблема: куда следовать судну, имеющему полные трюмы рыбопродукции — в близлежащий Петропавловск или в порт назначения Владивосток?

Посоветовавшись, работники служб судоремонта и технической эксплуатации флота Камчатрыбпрома и Дальрыбы решили — разрешить переход плавбазы во Владивосток. Это диктовалось еще тем, что если выполнение работ по замене гребного винта и линии вала потребует докования, то его способны выполнить только судоремонтные предприятия Владивостока или Находки. Если же придется выполнять эти работы на плаву, то во Владивостоке расположен экспедиционный отряд аварийно-спасательных и подводно-технических работ Дальневосточного пароходства, располагающий необходимым оборудованием для выполнения сложных судоремонтных работ под водой.

Пока судно было на переходе, Камчатрыбпром в сжатые сроки согласовал с Камчатской инспекцией Регистра СССР возможность выполнения ремонта гребного винта на плаву путем обрезки поврежденных участков лопастей с обязательным оголением винта. Ремонт в оголенном состоянии гораздо проще, чем под водой. Каждому моряку и судоремонтнику известно, насколько сложна дифферентовка судна, которая потребовала бы после разгрузки не менее десяти суток, учитывая время на подготовку. Грозил длительный вывод судна из эксплуатации, потеря нескольких десятков тысяч рублей, чего допустить было нельзя.

Долго думали над тем, нельзя ли упростить ремонт гребного винта, групповой механик Камчатского морагентства УТРФ во Владивостоке т. Миронов, начальник группы экспедиционного отряда аварийно-спасательных работ т. Кудрявцев с корабельным инженером т. Переломовым. И все же они решили сделать это под водой, во время разгрузки судна во Владивостокском рыбном порту. Тем самым исключались потери излишнего времени на разгрузку и дифферентовку. Для обеспечения высокого качества работ по равномерной и одинаковой обрезке лопастей было предложено сконструированное ими приспособление.

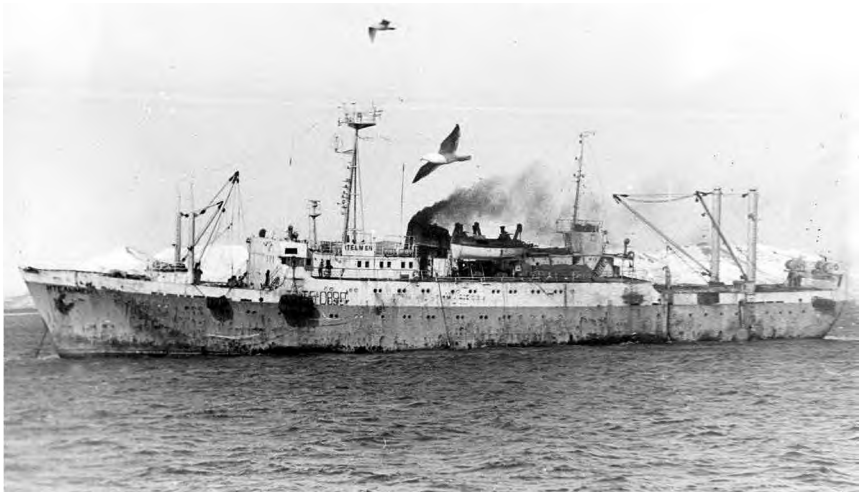
И когда высококвалифицированный судоремонтник С. П. Миронов, пользующийся большим авторитетом, пришел в отдел судоремонта и технической эксплуатации флота Дальрыбы, его идее без задержки была дана «путевка в жизнь». Четверо суток, с 16 по 20 мая, квалифицированные водолазы экспедиционного отряда под руководством старшины т. Башарова боролись за скорейший ввод камчатской плавбазы в строй. Боролись и победили.

Сейчас все позади. На днях плавбаза снова выйдет в северные широты Тихого океана для выполнения взятых социалистических обязательств в честь 50-летия советской власти. Экипаж от души благодарил тех, кто своим творческим отношением к делу осуществил сложный ремонт гребного винта крупнотоннажного судна под водой, в сжатые сроки.

Ф. Гарнцев

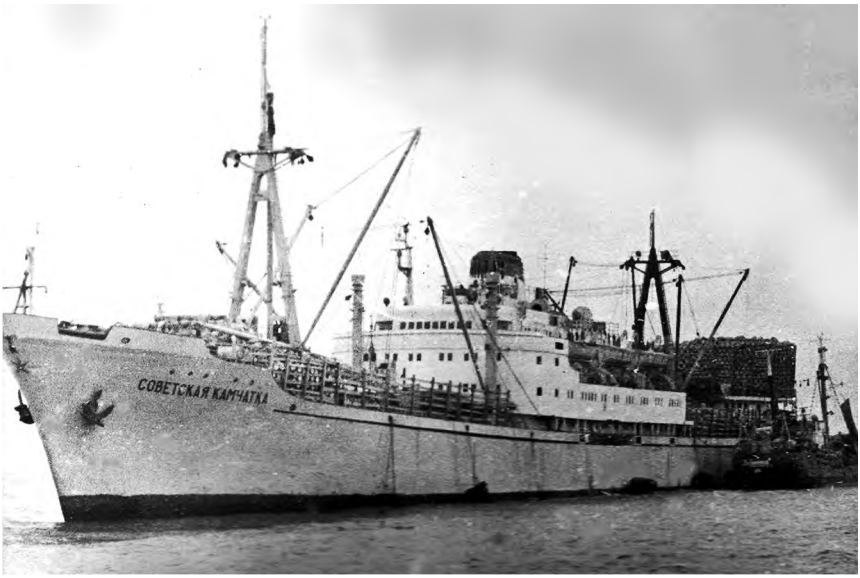
Камчатская правда, 4 июня 1967 г., № 129

Большой траулер на рейде Петропавловска
(из фондов ККОМ)



БМРТ «Ительмен»

Плавбаза «Чукотка» принимает улов у средних траулеров



Плавбаза «Советская Камчатка» в экспедиции

Приказ по УТРФ № 553 от 12 июля 1967 г. «Об исключении судов типа СРТ постройки 1951—1952 гг.»

Письмом от 9 апреля 1966 г. МРХ СССР запрещено производить затраты на капитальный ремонт судов в размерах, превышающих их первоначальную стоимость. Коллегия Дальрыбы 9 октября 1965 г. своим постановлением решила нецелесообразным проведение больших капитальных ремонтов судам типа СРТ, а после 10—12 лет эксплуатации проводить малый капитальный ремонт с последующим проведением текущих и поддерживающих ремонтов. Коллегия постановила, что суда типа СРТ могут быть списаны с баланса судовладельца через 16 лет их эксплуатации.

На балансе УТРФ находятся на 1 мая 1967 г. 16 судов типа СРТ постройки ГДР 1951—1952 гг. Все эти суда являются морально устаревшими и имеют большой физический износ. Ориентировочная стоимость составляет 450—500 тыс. руб.

На основании вышеизложенного приказываю:

1. Начальнику МСС УТРФ тов. Харичкину А. И. исключить из системы планово-предупредительных ремонтов следующие суда: 1) СРТ «Беркут», 2) «Красное знамя», 3) «Север», 4) «Кречет», 5) «Рыбак», 6) «Алупка», 7) «Кавран», 8) «Крузенштерн», 9) «Камчадал», 10) «Портовик», 11) «Полярник», 12) «Пикша», 13) «Академик Книпович», 14) «Алушта», 15) «Сокол».

Перечисленным судам производить только поддерживающие ремонты с минимальными затратами.

2. И. о начальника технического отдела тов. Аржаеву Н. Г. подготовить в срок до 15 ноября акты на списание судов согласно прилагаемому графику.

График списания судов типа СРТ постройки ГДР 1951—1952 гг.

1967 г.: 1) СРТ «Беркут», 2) «Красное знамя», 3) «Север», 4) «Кречет», 5) «Рыбак», 6) «Алупка».

1968 г.: 1) «Кавран», 2) «Крузенштерн», 3) «Камчадал», 4) «Портовик», 5) «Полярник».

1969 г.: 1) «Пикша», 2) «Академик Книпович», 3) «Алушта», 4) «Сокол».

Начальник УТРФ *И. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 520, л. 43—45

Обрученные морем

В отделе кадров флота разговор был недолгим. Инспектор, пошелестев страницами личного дела, посмотрел на Валентину Кравченко.

— Дневальные нам нужны, — сказал он и стал листать бумаги, подыскивая судно.

— Если можно, то направьте на «Опалу». Муж у меня там, Кравченко.

— Что ж, можно и на «Опалу», — проговорил инспектор и дал ей направление.

И вот транспортное судно, на палубе которого находится Валентина, идет в район промысла. В синей дымке просматриваются Алеутские острова. Здесь, в этом районе, опалинцы обнаружили богатые скопления рыбы и берут неплохие уловы.

От капитана-директора Валентина узнала, что дневальные на «Опале» не нужны, все штаты заняты.

— На других БМРТ, они недалеко от нас работают, требуются дневальные, а мы испытываем недостаток только в обработчиках, — сказал капитан.

Но Валентина стояла на своем: «Согласна обработчицей...»

Не ожидая подобного поворота разговора, капитан с удивлением посмотрел на женщину и пожал плечами. Он вообще был сторонником того, чтобы принимать на судно только мужчин, с ними надежнее и спокойнее, а тут... женщина, да еще просится в рыбозавод, в самое пекло, где не каждый выдерживает нагрузку, особенно во время больших тралений.

— Если решите идти дневальной, дайте мне знать, я позабочусь насчет другого судна, — сказал капитан и ушел.

Валентина спустилась в рыбозавод. Там среди шума транспортеров и станков увидела в забрызганных робах занятых делом людей и как-то растерялась. Ее определили на шкерку рыбы в одну смену с мужем. Самыми трудными были первые дни. Шесть через шесть — таков темп работы на БМРТ. Усталая приходила она после вахты в каюту. От напряжения непослушными становились руки, болела спина. Иногда ей казалось, что нервы вот-вот не выдержат, и тогда придется воспользоваться советом капитана, но каждый раз обрывала себя. «Показать свою слабость никогда не поздно. Другие же выдерживают», — решила она.

На Камчатке Валентина с 1962 г. Приехала сюда из Горького, где прошли ее детство, юность. Просто хотелось больше повидать. Еще с детства этот край представлялся ей каким-то таинственным, романтичным. Приехала, пошла на суда флота. В море встретила свою любовь... В Горьком у ее родителей растет их сын, большой уже стал. Они часто пишут сыну о неведомом ему море...

Постепенно и она втягивалась в эту нелегкую работу. С каждой сменой послушнее становился шкерочный нож, и Валентина приноравливалась не отставать от других. А потом ей присвоили второй класс. Эта была победа. Имя Валентины называлось вслед за Анатолием, когда отмечались лучшие работники судна. Но вскоре ушел на пенсию шеф-повар Степан Андреевич Мороз, большой мастер своего дела. Первый помощник капитана Сергей Николаевич Скорлыгин пригласил в каюту Валентину Кравченко и объяснил ей обстановку.

— Пока будем делать запрос в кадры, а мы далеко от порта, экипаж кормить нужно, — сказал он.

— Но я работала на «Ламуте» всего лишь камбузницей, а поваром не приходилось.

— Но в рыбозаводе тебе тоже не приходилось, а ведь получилось неплохо. Правда, здесь сложнее, но я уверен: справишься, — заключил Скорлыгин.

В разговоре с первым помощником Валентина не сказала, что, работая камбузницей, она внимательно следила за тем, как правильно готовить первые и вторые блюда, еще тогда она не раз читала книгу по приготовлению пищи, которая, кстати сказать, была с нею и на этот раз.

— А ты не расстраивайся, не боги горшки обжигают, — увидев опечаленную Валентину, сказала Рая Пшедотюк, заменившая шеф-повара. — Чем могу — помогу.

И сразу стала ей рассказывать, как готовить котлеты, гуляши, плов и другие блюда, какие специи и в каком количестве следует добавлять.

Так Валентина освоила новую профессию, а после и выпекать хлеб научилась. Последнее больше ей пришлось по душе, и ее утвердили пекарем.

Анатолий Кравченко, муж Валентины, трудится на «Опале» более трех лет. Он в совершенстве овладел искусством шкерщика, резчика и выбивщика. Как лучший производственник, Анатолий в этом году избран членом группы народного контроля. Именно на этом участке с особой широтой раскрылся его принципиальный характер. Контролерам до всего дело. Они держали в поле зрения вопросы качества выпуска продукции, вскрывали недостатки и требовали их устранения, выискивали резервы для повышения производительности труда, а также вели борьбу с теми, кто недобросовестно относился к своим обязанностям.

Самые достойные моряки в Ленинские дни были приняты кандидатами в члены КПСС. Среди них — Анатолий Кравченко.

Нет, океан не только разлучает моряков с родными, близкими и знакомыми, но и соединяет сердца тех, кто избрал один и тот же путь в жизни. Так получилось у Валентины и Анатолия Кравченко. Им есть чем гордиться.

Г. Иноземцев

За высокие уловы, 23 июля 1967 г., № 86

Приказ по УТРФ № 607 от 28 июля 1967 г. «О поощрении экипажа плавбазы “Чукотка”»

1. Плавбаза «Чукотка» с 18 по 25 июня 1967 г. производила буксировку траулера «Кишинев» из Петропавловска в Находку для сдачи Вторчермету. В связи с плохим состоянием корпуса траулера «Кишинев» экипаж плавбазы «Чукотка» приложил много усилий и стараний в подготовке, произвел безаварийную буксировку. В связи с намечаемой буксировкой траулера «Кишинев» буксиром сторонней организации управлением сэкономлено 45 тыс. руб. на выплате фрахта.

2. Плавбаза «Чукотка» одиннадцать месяцев работает без ремонта, в хорошем техническом состоянии, в результате в июле 1967 г. судно предъявлено Регистру без вывода из эксплуатации, получены документы на годность плавания до июля 1968 г. В продлении эксплуатационного времени судна есть большая заслуга экипажа.

Приказываю: за успешную буксировку траулера «Кишинев» и хорошую эксплуатацию судна объявить благодарность: капитану-директору

тов. Екимову Ю. И., старшему помощнику капитана тов. Небера В. М., старшему механику тов. Трякину Н. М., второму механику тов. Желтову С. И.

Остальных членов судоэкипажа плавбазы «Чукотка» поощрить приказом по судну...

Начальник УТРФ *П. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 520, л. 139

Слово ровесника Октября

Борт плавбазы «Орочон» (по радио). Коллектив плавбазы включился в соревнование в честь 50-летия советской власти. Этот праздник имеет особый смысл в жизни экипажа. Их корабль — ровесник Великого Октября. На судне многое делается, чтобы встретить великую годовщину большим трудовым подарком.

Принимая вызов плавбазы «Эскимос», орочонцы дали слово: принять и обработать не менее 73 тыс. ц минтая, 36 тыс. ц сельди, сверх двух годовых планов пятилетки выпустить не менее 25 тыс. ц готовой продукции, повысить сортность ее на 2 %, снизить себестоимость продукции на 5 %, на столько же повысить производительность труда. В целях улучшения вкусовых качеств и товарного вида рыбопродукции будет организован сбор естественных тузлуков. Применение их даст возможность сэкономить 100 т соли.

За счет экономии заливной бочкотары, инвентаря и материалов, снижения себестоимости, повышения качества продукции и роста производительности труда, а также перевыполнения задания по приему и обработке сырца экипаж плавбазы даст сверхплановой прибыли четверть миллиона рублей. Вклад машинной команды в эти миллионы — двухпроцентная экономия горюче-смазочных материалов, обеспечение безупречной работы судовых двигателей и технологического оборудования. Так сформулирован их пункт в общесудовом обязательстве. В целях ускорения обработки траулеров под сдачей сырца стоянка каждого из них будет сокращена на три часа. Решено подготовить троих матросов 1-го класса и четырех кочегаров 1-го класса.

А. Гимильштейн, капитан-директор.
Ю. Кадушкин, первый помощник капитана.
К. Коллегов, предсудкома

За высокие уловы, 9 августа 1967 г., № 93

Впереди большое плавание

Вот и закончился еще один рейс. Второй рейс БМРТ «XV съезд ВЛКСМ». Его трудовая биография началась в мае прошлого года, когда судно сошло со стапелей Николаевской судоверфи. Памятен экипажу БМРТ первый рейс в район 37-й параллели. Напряженное было время. Более двух месяцев приспосабливалась машинная команда к капризному норову еще не «обкатанных» механизмов.

— Как же протекал второй рейс в район Алеутской гряды? — обратился я к первому помощнику капитана Юрию Павловичу Литовченко.

— Время, которое наш экипаж затратил на «обкатку» в первом рейсе, не прошло даром. На этот раз двигатели отплатили стараниям механиков четкой, слаженной работой. В этом заслуга машинной команды и особенно механика завода Леонида Давидовича Белошевского, второго механика Валентина Андреевича Петрова, моториста Рудольфа Лавягина, токаря Михаила Виноградова, рефмашиниста Антона Вереса, тукового машиниста Анатолия Федорюка. Кстати, мы можем пройти по судну, — предлагает Юрий Павлович. — Сейчас многие из членов экипажа на борту.

И вот началась эта интересная экскурсия. Почти шесть месяцев пробыл БМРТ в море, сейчас стоит у причалов судоремонтно-механического завода для профилактического ремонта. А какой порядок кругом! Трудно поверить, что судно вернулось из трудного и напряженного рейса.

— Да, рейс у нас был очень напряженный. Но, возвращаясь домой, мы навели повсюду порядок, своими силами отремонтировали механизмы, произвели покраску, — ответил Ю. П. Литовченко.

— Что ловили?

— В основном окуня.

— Сколько же рыбы выловил ваш экипаж?

— Сорок восемь тысяч центнеров. Это окунь, палтус, треска, угольная рыба. Мороженной продукции мы выпустили 22 750, муки — 4 745, жира — 446 центнеров. Хорошие результаты — заслуга всей команды. Но мне очень хотелось бы в первую очередь назвать нашу траловую вахту, где старшим тралмастером Давид Засулевич Гейхман. Он уже пятнадцать лет в море. Матросы Р. Малхасьян и А. Кучин — наши лучшие добытчики.

Все это Юрий Павлович Литовченко успел рассказать, пока мы шли в рулевую рубку. Сейчас там никого нет. Тишина. Зачехлены приборы. Эти умные аппараты помогли выловить рыбакам много рыбы. Сверкают новой краской самописцы «Палтус» и «Кальмар». Напротив — «Фуруно». Это он показывал, на какой глубине раскрывался трал. В штурманской рубке тоже тишина. Здесь штурманы отмеряли по картам мили, выводили судно к месту лова. Здесь тоже много приборов, без которых современное рыболовное судно не может ловить рыбу. В рубку заглянул второй штурман Иван Константинович Годованцев. Он сегодня на вахте. Хотя и у берега стоят, а дел много.

— Наш лучший штурман, — сказал Литовченко, когда за Годованцевым закрылась дверь. — Промысловик с большим опытом. Много наших удач от его расчетов зависело.

— Вот наша радиорубка. Начальником здесь Иван Гаврилович Бурков. Как бывает трудно в городе дозвониться куда-нибудь. А мы имели возможность из дальних районов с берегом по телефону разговаривать. Слышимость была отличная. Хорошо работают наши товарищи.

В соседней с рубкой каюте мы подошли к огромному для маленького помещения аппарату.

— «Ладога», — поглаживая крышку, уважительно сказал Юрий Павлович. — Еще одна наша «умница-машина». Это фототелеграф. Мы получаем с помощью ее не только карту погоды, но и статьи, информации, очерки свежих центральных газет. И мы всегда в курсе всех событий мира.

— Что ж, теперь в машинное отделение, — приглашает первый помощник капитана.

Сердце корабля. Оно неустанно работает дни и ночи, в любую погоду. Белые, оранжевые, салатовые краски. Из машинной команды никого нет. Сейчас здесь рабочие судоремонтного завода прослушивают сердце корабля.

— У нас большой план в юбилейном году, — говорит Юрий Павлович. — Надо добыть 82 900 ц рыбы. А мы взяли обязательство выловить 95 000 ц.

— Что нового будет на вашем судне в предстоящем рейсе?

— Сейчас матрос-обработчик Юрий Чекалин и сварщик Аркадий Лисовский поступают в Дальрыбвтуз. Очень много желающих получить среднее образование. И мы решили, что откроем на судне четыре консультационных пункта. В море рыбаки не только будут работать, но и учиться в заочной школе.

В. Овчинников

Камчатская правда, 3 сентября 1967 г., № 208

Из приказа по УТРФ № 802 от 12 октября 1967 г. «О порядке представления донесений об облетах и других дискриминационных действиях иностранных самолетов и кораблей»

...Отдельные капитаны вообще не дают таких донесений, надеясь, что об этом донесет начальник экспедиции, флагман или капитан соседнего судна. Кроме того, донесения некоторыми капитанами составляются небрежно, адресуются неправильно, упускаются важные детали нарушений, как-то: принадлежность и название нарушителя, характер дискриминационных действий, их последствия и т. п.

С целью устранения отмеченных недостатков приказываю капитанам судов обо всех случаях облета, незаконных и дискриминационных действиях иностранных самолетов и кораблей по отношения к нашим судам доносить открытым текстом в следующие адреса: 1) Москва, Гавань; копия Москва, Коралл, 2) Петропавловск, начальнику УТРФ.

Ранее данные указания по этому вопросу считать утратившими силу.

Донесения представлять по прилагаемой форме. В донесениях о дискриминационных действиях иностранных кораблей, кроме того, указывать название (бортовой номер) нарушителя, характер маневрирования, существо и последствия нарушения.

Капитан должен помнить, что от своевременно предоставленного донесения, полноты его содержания зависит принятие соответствующих мер Министерством иностранных дел СССР, куда направляются эти донесения...

Начальник УТРФ *П. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 523, л. 42

Траловый мастер Истомин

Старший помощник капитана СРТ «Ильичевск» Платон Семенович Тарасов не без гордости говорит:

— Выловили мы в этом году 31 340 центнеров, а план 23 тысячи. Всю рыбу сдали повышенной сортностью.

— В этом, конечно, заслуга тралмастера?

— Конечно, и большая заслуга, — уточняет Платон Семенович. — На лову хороший траловый мастер — незаменим. Тем более наш Василий Дмитриевич Истомин. Умный организатор, опытен, смекалист, да и товарищ хороший. Поистине мастер своего дела. Промысловое снаряжение у него всегда в порядке.

Такую похвалу нелегко завоевать.

...Неприятности начались с первого дня. В Охотском море разыгрался шторм. Целые сутки он бил по корпусу судна и по нервам людей.

Море успокоилось, но настроение у тралмастера осталось прежнее. Когда выбрали первую сеть, Василий Дмитриевич покачал головой:

— На сотню бочек наскребем. Слабо

Не радовали уловы и в последующие дни. Сто пятьдесят — двести бочек сельди тарировали рыбаки за сутки. Мрачный ходил Истомин, хмурился капитан, глядя на ленту самописца.

— Плохие записи. Продолжаем поиски! — сказал он.

Вдруг на ленте замелькали характерные черточки.

— Есть! — обрадовался капитан.

И тут вроде кто подменил тралмастера. Угрюмость как рукой сняло. Появилась заинтересованность, жизнерадостность, жесты и движения собраны, молодцеваты, — все то, что, пожалуй, присуще одному рыбаку в предчувствии большого улова.

Сети за бортом. Василий Дмитриевич с хозяйской заботливостью осмотрел палубу. Здесь все до мелочи знакомо. Неисправностей нет, но лишняя проверка перед выборкой сетей стала необходимостью в многолетней работе тралового мастера.

— Сегодня спокойно. Значит, порядок цел, ни одного кухтыля не потеряли, — рассуждал Истомин.

Рыбаки заняли свои места. На палубу выбрали первую, вторую сеть. Трепещет живое серебро. Сельди много. Люди быстро начали обрабатывать рыбу.

— Поберегите энергию, — предупреждает Истомин, — бочек семьсот-восемьсот наверняка выйдет. Часов до шести вечера трудиться.

А сейчас только утро. Первое радостное утро рыбаков.

Василий Дмитриевич майнал бочки с полуфабрикатом в трюм. Нет-нет, да и оглянет палубный фронт, нет ли задержки? Опытный глаз подмечает каждую мелочь.

— Не успеваешь? Не ты в этом виновен. Рыбы много, сам видишь, — сказал он бондарю Владимиру Белянскому и посмотрел на мостик.

Люди в сутолоке рыбацких будней понимают друг друга по взгляду. Старпом П. С. Тарасов уже подходил к бондарю:

— Где второй молоток? Будем вместе работать.

— Василий Дмитриевич, я сейчас свободен. Куда? — спросил через несколько минут радист Николай Фомин.

— В трюм, раскатывать бочки. Там Владимир Евсейчик запарился.

Труд общий, заинтересованный. На мостике один капитан, остальные изо дня в день на палубе.

Погода радовала рыбаков, и сельдь шла хорошо. На промысле выработался своеобразный график. Море, как известно, «портится» к вечеру. Чтобы не оборвало порядок, к этому времени нужно выбрать сети. Договорились так, в 10—11 вечера ставить сетки, а в пять утра их выбирать. Чем раньше выберут, тем больше времени будет для отдыха. Такое распределение промыслового дня оправдало себя, 16 700 центнеров сельди добыл экипаж за экспедицию.

Эфир вызывал «Ильичевск».

— Выручайте, — говорили с СРТ «Рыбинск», — потопили два порядка, сетей не хватает.

Посоветовались с тралмастером.

— Сорок сетей можно дать, — согласился Василий Дмитриевич, — передайте еще, пусть хлопчатобумажные сети смачивают, сохранятся лучше.

Ну, а есть экономия у Истомина? Сто сетей!

СРТ «Ильичевск» покачивается у борта «Фрезы». Залечивают промысловые раны траулера судоремонтники. Мы сидим в каюте тралового мастера.

— Работаю я в УТРФ с 1946 г., и все это время в море, — рассказывает о себе Василий Дмитриевич. — Нелегко, конечно, но привык. Орденом Трудового Красного Знамени вот наградили, почетную грамоту Президиума Верховного Совета РСФСР имею. Без моря трудно, тянет оно к себе.

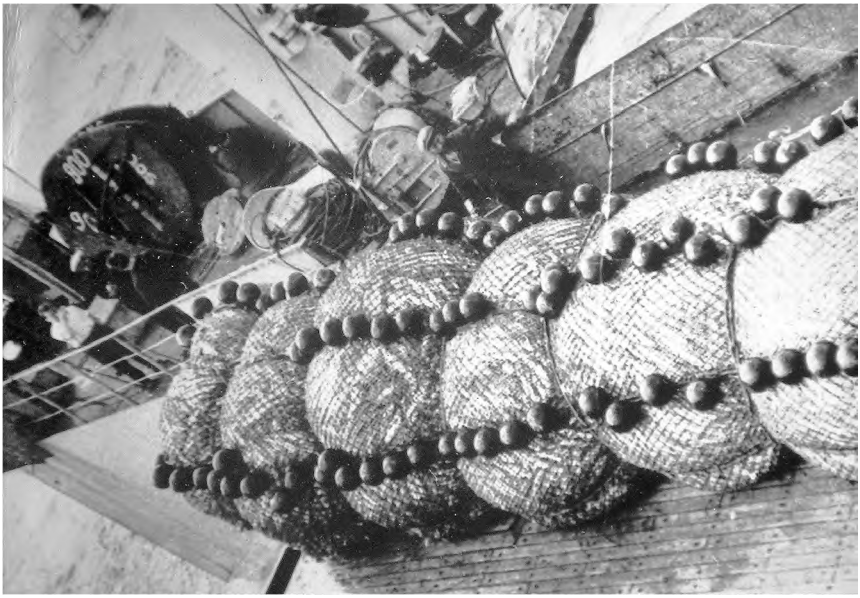
В суровых водах, далеко от берегов, всякое бывает. И ночи недоспаны, и ласковые слова жене, детям недосказаны. Но море людей принимает по-разному, слабых списывает на берег, а к себе зовет сильных, волевых. Таких, как Василий Дмитриевич Истомин.

Н. Наконечный, матрос, слушатель
факультета журналистики
университета марксизма-ленинизма

Камчатская правда, 19 ноября 1967 г., № 273

БМРТ «Штурман Елагин» в Петропавловском морском рыбном порту (из фондов ГАКК)

На промысловой палубе БМРТ «Александр Максутов», 1968 г. Фото Э. Пичугина (из фондов ГАКК)



Богатый улов на «Хингане». Фото И. Вайнштейна
(из фондов ГАКК)

Трал на палубе «Браслава» (из собрания Ю. Н. Коваленко)

Приказ по КРП № 421 от 29 ноября 1967 г. «О поощрении экипажа поискового СРТ “Алушта” за высокие производственные показатели»

Охотоморская сельдяная экспедиция УТРФ и Камчатского облрыбаколхозсоюза, в состав которой входил и поисковый СРТ «Алушта», в 1967 г. добыла 713 тыс. ц сельди при плане 525 тыс. ц, то есть выполнила экспедиционный план на 136 %, что является хорошим подарком промысловиков к юбилею Великого Октября.

В достигнутых успехах экспедиции немалая доля заслуги и экипажа поискового СРТ «Алушта» под руководством капитана т. Анисимова И. С., который в данном рейсе совмещал свою работу с функциями начальника рейса. Благодаря хорошей работе СРТ «Алушта» промысловый флот постоянно был обеспечен резервными районами, обоснованными рекомендациями, непосредственной наводкой на скопления сельди.

За период рейса с 23 мая по 6 ноября с. г. экипажем СРТ «Алушта» полностью выполнен весь комплекс работ, предусмотренных рейсовым заданием. О работе экипажа СРТ «Алушта» имеются весьма лестные отзывы рыбаков и руководства экспедиций.

На основании изложенного за достигнутые высокие показатели работы в составе Охотоморской сельдяной экспедиции 1967 г. приказываю наградить почетными грамотами Камчатрыбпрома: экипаж СРТ «Алушта», Анисимова Игоря Степановича — капитана СРТ «Алушта», Санькова Виктора Павловича — старшего помощника капитана, Туснолобова Геннадия Михайловича — гидроакустика.

Начальник КРП *В. Каленов*

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 1108, л. 442

«Вас вызывает “Канск”»

Свою рыбацкую биографию Борис Шундрик начал матросом на СРТ «Кречет» после демобилизации из армии. Уже тогда, в 1956-м, в трудовой книжке появились первые отметки о благодарностях. Его ставили в пример другим как исполнительного и дисциплинированного матроса, а в комитете комсомола Шундрик считался одним из лучших флотских комсоргов.

До сих пор вспоминает Борис добрым словом СРТ «Камчатская правда», на котором он, окончив учебно-курсовой комбинат, работал механиком. Эти годы были порой испытания, началом его творчества и становления.

В 1960 г. на этом тральщике родилось первое рационализаторское предложение Бориса. Там же оно было внедрено в жизнь. Шундрику, как рационализатору, вручили почетную грамоту тралового флота. Много раз и после отмечали Бориса Иосифовича и за труд, и за ценные рационализаторские предложения. Последняя благодарность занесена в трудовую книжку совсем недавно, накануне ноябрьского праздника. Одна-единственная добрая строка в трудовой книжке, а как много кроется за ней. Здесь все — и характер человека, и его отношение к делу.

Год назад направили его, тридцатичетырехлетнего механика, флагманским специалистом в район промысла. Не ладится на каком-нибудь судне, зовут флагманского. Часто благодарили Бориса Иосифовича рыбаки за помощь и совет. Особенно тепло отзывается о Шундрике экипаж траулера «Канск». За помощь, оказанную рыбакам этого судна, и объявлена та, ноябрьская, благодарность. А было это так.

С «Канска» сообщили, что лопнула полумуфта, и попросили к себе на борт флагманского механика. Шундрик перебрался на «Канск». Посмотрел: плохи дела. Лопнула полумуфта промежуточного вала гребного устройства, шпоночный паз разбит, шпонка смята, болты срезаны.

— Придется, видно, нам в порт идти, — вздыхали механики. — Такой ремонт возможен только в заводских условиях.

Сказали Шундрику, что уже имеется указание: дизель-электроход «Черняховский» отведет судно в порт. Борис Иосифович молчал. Думал, прикидывал в уме, какой убыток понесет траловый флот. Наверное, больше двадцати тысяч. А сколько рыбы упустит! Дорого обойдется эта буксировка флоту. Неужели ничего нельзя сделать? А что, если...

— Давайте попробуем наварить муфту, — предложил он.

Механики возражали:

— Зря только время теряем.

Но Шундрик настоял на своем. Пригласили электросварщика Евгения Здорова. Евгений работал целые сутки. Не спал. Потом новая трудность — проточка муфты. Двадцать резцов угробили, а все же проточили. И шпоночный паз прострогали. Новую шпонку сделали. Почти десять дней ушло на все это. Такую работу и в заводских условиях выполнить трудно, а здесь — море. Погода дрянная — крупная зыбь. Но самое трудное заключалось в том, что никак не удавалось проверить вал на биение: очень уж мала была мощность станка. Но и здесь Борис Иосифович нашел выход. Он предложил приспособление в виде люнета. Наконец испытания закончились. Механики убедились, что можно продолжать работу. После ремонта ловили еще три месяца. Добыли более двенадцати тысяч центнеров окуня и хека.

По прибытию в порт Борис Иосифович ради интереса посчитал, во что обошлись бы убытки флоту, если пришлось бы «Канск» буксировать в порт. Подсчитал и удивился: 73 540 рублей.

...Флагманский механик Шундрик готовится снова уйти в море, а пока пропадает на судах. Проверяет, как идет ремонт. Советует, подсказывает. Вечером, когда дочь, раскрыв учебники и тетради, принимается за уроки, раскрывает книги и отец. Борис Иосифович готовится к поступлению в Дальрыбвтуз. Так и течет его жизнь, беспокойная, полная нерешенных задач, нелегких побед и не осуществленных еще поисков и стремлений. Не в самом ли ритме этой кипучей жизни секрет быстрого роста человека, требовательного к себе и другим?

И. Редькина

За высокие уловы, 1 декабря 1967 г., № 141

Обледенение на «Соликамске»

Орденоносный БМРТ «Николай Островский»

Капитан В. Л. Костюнин (слева) отдает распоряжение

Капитан-директор «Ламута» О. А. Заварин подводит итоги рейса

СРТ «Камчатская правда» у островов Прибылова, январь 1963 г.
(из собрания Ю. А. Моисеева)

Поисковый СРТ «Академик Книпович» в ремонте
на Петропавловской судоверфи
(из фондов ККОМ)

Распоряжение по УТРФ № 1006 от 22 декабря 1967 г. начальнику РСУ Н. А. Михайлову

Для организации бала-маскарада 31 декабря и проведения партийной конференции УТРФ выделить грузовую автомашину для подвоза продуктов: ресторан «Космос» — с 21 по 22 декабря, ресторан «Вулкан» — с 25 по 31 декабря и 1 января 1968 г. Автомашины подавать к 09.00 по указанному адресу. 1 января автомашину подать к зданию Дома культуры управления для вывоза продуктов и посуды в ресторан «Вулкан».

Заместитель начальника УТРФ *Г. Мещеряков*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 525, л. 97

Прерванный рейс

Это произошло за десять суток до наступления Нового года. Траулер «Кроноцкий» в колонне других судов следовал на промысел к островам Прибылова. За бортом шумела океанская волна, жгучий, морозный ветер завывал у мачты.

Принятая радистом Николаем Санковым метеосводка ничего хорошего не предвещала. Судно то высоко взлетало к небу, то резко проваливалось вниз в почерневшую воду. А видимость все ухудшалась. Траулер бросало из стороны в сторону. Матрос-рулевой Сергей Татьянин увидел, как вдруг заклокотало за лобовыми стеклами и в рубке потемнело. В ту же секунду под тяжестью многотонной массы треснули лобовые стекла, и осколки обожгли лицо. Он успел закрыть руками глаза. Зловещая волна, устремясь в рубку, сбила с ног и вахтенного штурмана Тихомирова, и впередсмотрящего Олейника, и рулевого Татьянина. Поднявшись, матрос Татьянин вцепился в штурвал, а вахтенный штурман подскочил к машинному телеграфу, чтобы дать малый ход. По судну прозвучала аварийная тревога. Через минуту-другую члены аварийной партии боцман Александр Верещагин, тралмастер Евгений Федосеев, матросы Анатолий Фомин и Анатолий Красавин под руководством старпома Юрия Алексеевича Чудогашева стали забивать окна. В ход пошли фанера, доски, брезент.

Той же волной перебило переборку в штурманской рубке, водой залило радиоаппаратуру и навигационные приборы. Действующим остался лишь передатчик «Ерш». Радист Николай Санков стал передавать аварийную радиограмму.

В машинном отделении погас свет — вода проникла и сюда. Второй механик Василий Афанасьевич Полещук, включив аварийное освещение, а потом пожарный и осушительный насосы, вместе с электриком Борисом Семеновичем Юрьевым стали закрывать главный двигатель и генератор чем придется, даже своей одеждой. В эти тревожные минуты очень важно было уберечь главный двигатель от воды, иначе судно потеряет ход и невозможно станет продолжать борьбу с разбушевавшейся стихией.

...Сейчас траулер «Кроноцкий» в порту. Схватка с океаном не прошла бесследно. Погнуто леерное ограждение, порван обвес левого кры-

ла мостика, выбита дверь в радиорубку. Судоремонтники устраняют повреждения.

Скоро «Кроноцкий» опять уйдет в море. Зимний океан коварен, и экипажу, конечно, еще не раз придется вступать с ним в единоборство. Но можно быть уверенным, что моряки судна готовы к любым испытаниям, они выдержали экзамен на мужество.

Г. Иноземцев

За высокие уловы, 1 января 1968 г., № 1

Здравствуй, «Петр Овчинников»!
Репортаж о встрече в порту 13 января 1968 г.

День — поэма с красной строки,
Только что отшумел циклон.
Слышишь радостные гудки?
«Петр Овчинников». Это — он.
Узнаю тебя, узнаю:
Ты, как прежде, в строю всегда.
Ты героем прослыл в бою,
А теперь героем труда.
За кормой океана соль,
Все шторма и работы пот.
Там Аляска и там Бристоль,
А по курсу — родимый порт.
Под ногами гудит причал,
В такт оркестру душа поет.
Кто по милым вдали скучал,
Тот тебя понимает, «Петр».
Первых встреч возбужденье, пыл,
Рук и губ любимых — весна.
— Что я делал и где я был,
Вот смотри, любуйся, жена!
Ну, а вот и наш комсомол:
Жить с такими людьми — легко.
— Будет рыба стране на стол, —
Говорит Леонид Зуйко.
Он комсорг. И сегодня рад за ребят.
Он трудом их горд.
Шелк знамен, торжество наград —
От ЦК за такой рекорд.
Шефы тоже не подвели:
На границе порядок есть!
А сегодня они пришли,
Чтоб друзей приветствовать здесь.
Речи праздничные звучат,
Растекаются, как ручьи.

— Берег! Берег! А у девчат
Есть про это мечты свои...
Валя Ващенко навела,
Соответственно, красоту.
Лишь в машине — дела, дела.
Нестеренко там на посту.
«Третий» вахту, как надо, сдал,
Улыбнулся — привет труду...
— Ждал, — кричит ему Леша, — ждал!
Год почти, а день подожду!
Город, город, встречай ребят,
Весели их земля-зима.
Пусть для них трубачи трубят,
За кормой остались шторма.

Виль Истомин, Алексей Власов

Камчатский комсомолец, 16 января 1968 г., № 7

Две претензии «Бориса Горинского»

Первая (по радио). На СРЗ «Фреза», где мы стояли в ремонте, замечательно трудится бригада слесарей-дизелистов т. Семещенко. Пять лет подряд она с высоким качеством ремонтировала главный двигатель и вспомогательные механизмы на СРТР «Кузачин», когда я работал на нем. В этом ремонте члены бригады занимались главным двигателем, который сейчас работает хорошо. Постаралась и корпусники. Они изготовили и установили в трюмах лотки, поворотные рольганги. Эта работа выполнена на совесть. Сейчас по лоткам поступает в трюмы готовая рыбопродукция, упакованная в картонные ящики.

А вот слов благодарности нельзя сказать бригаде, занимавшейся ремонтом горизонтальных загрузочных шнеков. Ведущую шестерню они насадили обратной стороной. Пытаясь исправить брак, слесари надели приводную цепь на звездочки с большим перекосом. Но и это не все. Устанавливая шарикоподшипник шнека, фрезовцы прикрепили фланец на два болта, остальные забили кувалдой, так что нам с большим трудом удалось вытащить их.

Бригада, производившая частичную замену трубопроводов в туковом цехе, умудрилась во фланцевых соединениях вместо паронитовых прокладок поставить марлевые. Все эти дефекты нам пришлось устранять в море. Спрашивается, почему на «Фрезе» никак не могут изжить случаи брака в своей работе? Не пора ли с тех бригад, которые допускают брак в ремонте, строго спросить?

В. Бакум, ремонтный механик

Вторая (по радио). В конце этого года наше судно вышло в неосвоенный район промысла. Как только приступили к добыче новой породы рыбы, столкнулись со многими трудностями. Пришлось дополнительно крепить

фундамент одноблочной системы, подводить охлажденную воду для глазировки рыбы. А так как в нашем районе грунт скалистый, часто приходится ремонтировать траловые доски. По этой причине мы уже израсходовали весь запас электродов.

Ввиду того, что на обработку поступает сырец повышенной жирности, трудно вести прессовку муки, выходят из строя фрезерные диски, их нужно менять, а нечем. Нам дали всего четыре диска. Не имеем мы и манометров, резцов, шарикоподшипников. О том, что экипаж нашего траулера уйдет в дальний район, было известно заранее. А раз так, то почему снабженцы не сочли нужным выполнить все наши заявки?

В ответной радиограмме нам сообщили, что мы якобы получили все по норме. Но нормы — не догма, порой их диктуют условия работы, вот с этим-то и следует считаться.

А. Янов, старший механик

За высокие уловы, 28 февраля 1968 г., № 25

Выписка из протокола заседания базового комитета УТРФ № 71 от 29 марта 1968 г.

Слушали заместителя председателя базкома тов. Сорокина А. М. о фактах по фельетону «Вот это бал...», опубликованному в газете «Камчатская правда» 23 марта 1968 г.

Постановили: Заслушав и обсудив фельетон... базовый комитет отмечает, что вопросы, затронутые фельетоном, злободневные и действительно имеют место. В Доме культуры до сего времени не создан собственный оркестр, и на вечера танцев и балы приглашаются оркестры со стороны. Следовательно, Дом культуры допускает оркестр для ведения вечеров, не проверив предварительно репертуара этого оркестра. Кроме того, к микрофону допускаются случайные, не имеющие никакого отношения к ведению вечера лица.

Обслуживающий персонал Дома культуры не следит за порядком во время прохождения вечеров. Билеты продаются всем желающим, в том числе и детям, не достигшим шестнадцати лет, и лицам в нетрезвом состоянии. Не контролируют это и контролеры. Наблюдаются случаи, когда персонал Дома культуры допускает грубости к отдыхающим посетителям. До сего времени нет книги жалоб и предложений. Не упорядочена пропускная система в часы, когда не проводится общих мероприятий. В это время в ДК проходят все желающие, в том числе и дети, и одетые ходят по всему ДК, а вахтеры не интересуются, кто и зачем пришел. Во время вечеров танцев и других массовых мероприятий в буфете ДК продаются спиртные напитки, вследствие чего в помещениях буфета всегда много людей, курят и среди отдыхающих появляются в нетрезвом состоянии.

Базовый комитет постановляет:

1. За допущение в ДК «Рыбак» всех вышеуказанных недостатков директора ДК т. Вайль Д. П. предупредить и предложить наказать конкретных виновников.

2. Поручить ДК (тт. Вайль Д. П. и Шарковой Т. В.) выступить с материалом в газете «Камчатская правда», раскрывая все неприглядное в западно-европейских танцах и призывая все дома культуры, клубы и танц-площадки вести борьбу за культуру танцев и отдых молодежи.

3. Обязать т. Вайль в срок до 15 апреля скомплектовать агитбригаду УТРФ и обеспечить работу эстрадного оркестра. (Ансамбль, точнее агитбригада, названная «Маяк», была создана в июле. Уже в августе она отправилась на гастроли на побережье полуострова, а затем — в морские экспедиции. — *С. Г.*)

4. Обязать директора ДК категорически запретить продажу в буфете винно-водочных изделий.

6. Обязать завхоза ДК т. Хробатенко М. М. навести порядок в пропускной системе, работе вахтеров и санитарном состоянии.

6. Обратить серьезное внимание директора ДК т. Вайль на необходимость немедленного выполнения предписаний охраны труда и пожарной инспекции.

7. Ответ в газету «Камчатская правда» поручить подготовить т. Сорокину...
ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 581, л. 2—3

Вот это бал!

Да вы что, граждане?! Не побывать во Дворце рыбаков на балу — просто грешно! Я вот в воскресенье, 10 марта, побывал там, да так «отдохнул», что теперь всю жизнь не забуду. Правда, к началу бала я немного опоздал, и когда пробился в вестибюль, то свободных мест в раздевалке уже не оказалось. Но там стояла такая хорошая тетенька, которую я уговорил взять свое пальто.

Ну, теперь, думаю, все в порядке, и облегченно вздохнул. Поднимаюсь на второй этаж в зал, потанцевать. А народу кругом полным-полно, просто дышать нечем. Чувствую, у меня начинается легкое головокружение, так как некоторым молодым людям некогда выйти в фойе покурить (сам я некурящий), вот они и курят в зале. Все такие радостные, веселые, а отдельных товарищей слегка так покачивает.

Осмотрелся вокруг, выбрал себе партнершу на танец и стою жду, когда музыка заиграет. Оркестр, думаю, у них что надо. Вот, сейчас покружусь в вихре вальса. От этой мысли на душе легко-легко стало. Смотрю, на эстраду поднимается детина ростом, примерно, метр восемьдесят. На голове у него не прическа, а копна. Его даже от женщины тяжело отличить.

Вот здесь-то все и началось! Взвыла труба, громыхнул бубен, а этот детина начал выкрикивать в микрофон нечленораздельные звуки. А сам при этом стал прыгать из стороны в сторону, как затравленный зверь. Зал его порыв подхватил мгновенно. Столпившись в центре зала, масса людей устроила такие скачки, что невозможно было разобрать, кто с кем в паре. Скакать старались кто как может. Между тем детина на эстраде вошел в раж. Он чуть не вставал на четыре точки и ревел, ревел. Из зала ему

отвечали таким же ревом, только в несколько десятков раз усиленным и дополненным свистом.

Я не выдержал нервного перенапряжения и выскочил в вестибюль. Схватил у перепуганной гардеробщицы свое пальто и быстро вышел на улицу, подальше от этого рева. Отдохнул я в полную меру, и вам советую: обязательно сходите на бал во Дворец рыбаков, «отдохните».

М. Сотников

Камчатская правда, 23 марта 1968 г.

Приказ по КРП № 108 от 1 апреля 1968 г. «Об организации Управления океанического рыболовства Камчатрыбпрома»

В целях дальнейшей специализации управлений добывающих флотов по типам судов, а также улучшения руководства их работой и перспективного развития промыслового флота, в соответствии с приказом Главного управления «Дальрыба» от 18 марта 1968 г. № 126, приказываю:

1. Выделить с 1 апреля 1968 г. из состава Управления тралового и рефрижераторного флота Камчатрыбпрома по балансу на 1 января 1968 г. промысловые суда типа БМРТ, организовав самостоятельное хозрасчетное Управление океанического рыболовства (сокращенно УОР) с непосредственным подчинением Камчатрыбпрому, с местом нахождения в г. Петропавловске-Камчатском.

2. Назначить начальником Управления океанического рыболовства т. Мещерякова Георгия Васильевича, освободив его от обязанностей заместителя начальника Управления тралового и рефрижераторного флота...

5. Разместить УОР совместно с УТРФ в существующем административном здании УТРФ (Ленинская ул., дом № 38).

Тт. Мещерякову Г. В. и Черниговскому И. П. представить согласованное предложение о размещении аппарата УОР и УТРФ в указанном здании в пятидневный срок.

6. Начальнику УТРФ т. Черниговскому И. П. передать с баланса УТРФ, а начальнику УОР т. Мещерякову Г. В. принять на баланс УОР все суда типа БМРТ и другие основные фонды, подлежащие приему-передаче согласно настоящему приказу, в срок до 15 апреля 1968 г...

ГАКК, ф. Р-470, оп. 2, д. 1243, л. 108—109

Приказ по УТРФ № 220 от 4 апреля 1968 г. «О выделении из УТРФ группы БМРТ в самостоятельное Управление океанического рыболовства Камчатрыбпрома»

На основании приказа Камчатрыбпрома № 108 от 1 апреля 1968 г. об организации Управления океанического рыболовства Камчатрыбпрома — выделения из УТРФ приказываю:

1. Передать из состава УТРФ на баланс Управления океанического рыболовства на 1 января 1968 г. рыбодобывающие и обрабатывающие суда типа БМРТ в количестве 19 единиц, в том числе: БМРТ «Браслав»,

«Хинган», «Опала», «Николай Островский», «Куба», «Узбекистан», «Ительмен», «Восход», «Трудовые резервы», «XV съезд ВЛКСМ», «Петр Овчинников», «Борис Горинский», «Алексей Махалин», «Юность», «Штурман Елагин», «Илларион Рябиков», «Иван Середа», «Пахачи», «Александр Максутов» со всем отдельно числящимся оборудованием, находящимся на борту судов.

2. Главному бухгалтеру т. Сукало М. С.: а) составить разделительный баланс по состоянию на 1 января 1968 г. и передать на баланс Управления океанического рыболовства обороты по всем статьям баланса с 1 января 1968 г. по 1 апреля 1968 г. и с 1 апреля 1968 г. по день окончательного разделения хозяйственных операций, касающихся хозяйственной деятельности Управления океанического рыболовства; б) выделить из фонда предприятия УТРФ Управлению океанического рыболовства: фонд на развитие новой техники — 100 тыс. руб.; фонд предприятия на премирование — 26 819 руб. 16 коп.; фонд всесоюзного соревнования по БМРТ — 8 939 руб. 00 коп.

3. Моему заместителю т. Михальчевскому И. Д.: а) закрепить всю жилплощадь, занимаемую работниками Управления океанического рыболовства, за этим предприятием с правом перераспределения, в дальнейшем выделять жилую площадь в строящихся домах пропорционально числу работающих, б) отделу снабжения передать Управлению океанического рыболовства материалы и запчасти, полученные для БМРТ, в) выделять места в детских садах, пионерских лагерях согласно существующей очереди, г) по заявкам Управления океанического рыболовства выделить для плавсостава места в гостинице моряков, д) выделить фонды на материально-техническое снабжение Управлению океанического рыболовства согласно плану поставок на 1968 г. Разделительные ведомости предоставить в КРП на утверждение к 15 апреля с. г.

3. Моему заместителю по кадрам т. Александрову А. А.: а) передать Управлению океанического рыболовства весь личный плавсостав, работающий на передаваемых судах, находящийся в отпусках и резерве, а также инженерно-технических работников и служащих аппарата управления, занятых обслуживанием БМРТ. Передачу личного состава производить по согласованию с руководством Управления океанического рыболовства. Передать личные дела на указанных работников, б) передать в бухгалтерию УТРФ списки личного состава с указанием дней неиспользованного отпуска и отгулов по состоянию на 1 апреля для начисления резерва отпусков и резерва на оплату за неиспользованные отгульные дни.

4. И. о. начальника морского агентства УТРФ т. Василенко с приходом в порты Приморья судов УОР КРП агентировать их по всем необходимым вопросам с выставлением счетов за обслуживание судовладельцу.

5. Для определения лимитов, выделяемых УОР, произвести расчеты и представить на утверждение Камчарыбпрому...

6. Начальнику АХО т. Линькову и начальнику отдела снабжения т. Науменко: а) передать на баланс УОР максимально возможное количе-

ство мебели (столов, стульев), но не менее количества, занимаемого работниками, переведенными в УОР, передать пишущие машинки, канцелярские принадлежности... б) по согласованию с Камчатрыбпромом изыскать внелимитные капитальные вложения на приобретение необходимого хозинвентаря для полного обеспечения УОР и оказать помощь в приобретении этого имущества.

7. Всю работу по выделению УОР закончить до 15 апреля с. г.

Начальник УТРФ *И. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 571, л. 23—26

Выписка из протокола заседания базового комитета УТРФ № 79 от 4 июня 1968 г.

Слушали информацию председателя судового комитета СРТ «Соликамск» т. Разумовского о работе судового комитета за период рейса со 2 января по 12 мая с. г.

Судовым комитетом проделана необходимая положительная работа в деле мобилизации коллектива на досрочное выполнение рейсового задания и взятых на себя соцобязательств в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Рейсовое задание экипажем СРТ «Соликамск» выполнено на 177,7 %. При плане 22 234 ц добыто 38 876 ц рыбы, вся продукция сдана первым сортом. По итогам соцсоревнования коллектив СРТ «Соликамск» все время находится в числе победителей и по итогам соцсоревнования за апрель ему присуждено первое место, вручено переходящее Красное знамя УТРФ и горкома ВЛКСМ.

За достигнутые высокие производственные показатели награждены почетными грамотами пять человек, пять человек занесены на судовую Доску почета и трем победителям в соцсоревновании присуждено звание «Ударник коммунистического труда».

За период рейса на судне было организовано соцсоревнование, итоги которого подводились на общих собраниях судна. Судовой комитет в составе трех человек за период рейса провел семь общесудовых собраний и два заседания судового комитета, на которых обсуждались вопросы производства и быта членов коллектива. Судовой комитет возглавил работу редколлегии, хозяйственной комиссии, пост народного контроля, общественного инспектора по технике безопасности. Редколлегией выпущено шесть стенгазет, три радиогазеты, восемь сатирических листов и 12 молний. Культурно-массовым сектором организован просмотр 30 кинофильмов, проведено три шахматных турнира и три дискуссии по коллективно прочитанным книгам.

Судно имеет стопроцентный охват членством союза. За период рейса принято в профсоюз три человека. Членские взносы взимаются правильно. При плане на год в сумме 900 руб. в кассу базкома внесено 336 руб. Членские взносы уплачены по апрель включительно.

Одновременно с этим судовой комитет мало уделял внимания вопросу борьбы за коммунистический труд. В 1963 г. экипажу судна присвоено

звание «Коллектив коммунистического труда», а в настоящее время из 23 членов экипажа ударников коммунистического труда всего шесть человек, из числа которых в период рейса присвоено трем человекам и трем подтверждено это звание вновь.

Выступили: тт. Фадееев, Ичуаидзе, Леушин.

Постановили: 1. Одобрить проведенную судовым комитетом положительную работу по развертыванию на судне соцсоревнования за досрочное выполнение и перевыполнение рейсового задания и взятых на себя соцобязательств. 2. Считать главной задачей профсоюзной организации СРТ «Соликамск» (предсудкома т. Разумовский, капитан т. Числов К. А.) дальнейшее развертывание на судне соцсоревнования в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и досрочное выполнение взятых на себя соцобязательств по максимальному вылову сельди в предстоящем рейсе — 18 000 ц. 3. Усилить борьбу за коммунистический труд, руководствуясь при этом постановлением от 14 декабря 1966 г. коллегии МРХ и президиума ЦК профсоюза рабочих пищевой промышленности...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 581, л. 63—64

Минтай не убыточен?

Еще совсем недавно вряд ли кто сомневался в убыточности минтаевой продукции. Цены таковы, что они не возмещают издержек. И только у отдельных специалистов по этой дешевой рыбе, в том числе у капитана-директора «Орочона» Анатолия Александровича Гимильштейна, зрело на сей счет иное мнение. Он не однажды задумывался над тем, как добиться, чтобы минтай давал прибыль, советовался с членами партбюро, со своей «правой рукой» — первым помощником Юрием Федоровичем Кадушкиным...

Проанализировав недочеты прошлогодней экспедиции, подсчитав возможности «Орочона», моряки решили: сделаем минтай прибыльным! С этим настроением и отправились в рейс. Члены экипажа понимали трудность и ответственность задачи. В коллективе почти не было новичков. Многие, такие как кочегар Лев Стрелов, плотник Николай Андреевич Филенко, плавали на «Орочоне» более двух лет. Они имели опыт, давно сработались друг с другом. Некоторые операции, где требовалось два-три человека, выполнялись одним. Моряки с одинаковой сноровкой работали на разных работах.

Первые три месяца уделялось основное внимание сбору печени, чтобы не упустить время до нереста, когда в силу биологических особенностей она теряет свои качества. Но, конечно, и тогда не забывали об икре и фарше.

В начале марта бюро экономического анализа плавбазы доложило партсобранию, что продукция стала рентабельной. Моряки с удвоенной энергией продолжали работу. «Комсомольский прожектор», «Молнии» и радиогазета «Восточный меридиан» систематически рассказывали экипажу о ходе борьбы за выполнение плана. А борьба была напряженной, что чувствовалось везде: на палубе и в цехе, в машинном отделении и на мостике. Каждый день у борта стоял транспорт. Иногда в сутки приходи-

лось делать по пять швартовок к транспортным судам. Брали тару, пиросульфит, сдавали готовую продукцию. На перегруз выходили все: обработчик Владимир Морозов и старпом Стефан Мухин, матрос Евгений Воронов и четвертый механик Анатолий Эдуардович Эрентрауд, токарь Анатолий Прыщенко и старший мастер Вениамин Петрович Гарро. Сам капитан-директор А. А. Гимильштейн стоял на лебедках и катал бочки.

За тридцать шесть часов в транспортные суда загружали по 1 800 т готовой продукции. Когда мужчины уходили на погрузо-разгрузочные работы, в цехе их заменяли женщины: буфетчицы, дневальные, официантки. Каждая собирала по 17 кг печени за смену.

...28 мая «Орочон» доложил о выполнении годового плана. Цех выпустил 154 345 ц готовой продукции, в том числе 151 214 фарша, 2 953 печени и 178 икры, не входившей в план. Причем себестоимость фарша снижена на 2 руб. 08 коп., печени — на 9 руб. 50 коп., икры — на 8 руб.

По случаю такого события состоялся митинг. А. А. Гимильштейн поздравил моряков с трудовой победой. Конечно, успех был бы невозможен без своевременной поставки сырца закрепленными за «Орочоном» тральщиками: «Ропша» (капитан П. Е. Алешкин), «Кременчуг» (капитан В. И. Величко), «Кошегочек» (капитан В. П. Турянский). Только в феврале траулеры сдали на «Орочон» 27 000 ц. «Будем сдавать только "Орочону"», — говорили рыбаки, зная, что на плавбазе они не задержатся с выгрузкой.

Итак, производство минтаевой продукции на «Орочоне» окупило затраты, доказало несостоятельность утверждений о ее убыточности. «Орочон» ликвидировал плановые убытки и дал чистой прибыли 96 тыс. руб. Кто следующий?

В. Пустовит

За высокие уловы, 21 июня 1968 г., № 71

План основных мероприятий УТРФ по подготовке ко Дню рыбака (14 июля), утвержденный 8 мая 1968 г.

1. На всех судах и предприятиях провести общие собрания, на которых обсудить итоги работы за первый квартал 1968 г. и принять повышенные соцобязательства в честь праздника «День рыбака» по досрочному выполнению производственных планов первого полугодия 1968 г.

2. Провести расширенные производственные совещания с повесткой дня: «Итоги работы за первый квартал и принятие повышенных социалистических обязательств в честь праздника "День Рыбака"».

3. В целях повышения действенности социалистического соревнования в честь Дня рыбака итоги соревнования подводить через каждые десять дней с таким расчетом, чтобы быстрее и оперативнее устранять недостатки и причины, мешающие успешному выполнению принятых соцобязательств.

4. На каждом судне, на СРЗ «Фреза», рыбозаводе «Океанский», РСУ, ЖКО иметь Доски почета передовиков, не реже двух раз в месяц выпускать

стенные газеты, «Боевые листки», «Молнии», отражая в них ход соцсоревнования, опыт передовиков, выявляя резервы производства, подвергая критике недостатки. Обновить наглядную агитацию.

5. На каждом судне, каждом предприятии создать праздничные комиссии, на которые возложить организационную и культурно-массовую работу по подготовке и проведению праздника «День рыбака».

6. В первой декаде июля подвести итоги социалистического соревнования, организовать широкий показ победителей и передовиков производства через местную печать, радио, Доски почета и галереи.

7. Командировать руководящих работников УТРФ в районы промысла для оказания помощи в организации предпраздничного социалистического соревнования, проведения лекций, докладов, посвященных празднованию Дня рыбака.

8. Организовать предпраздничные украшения общественных зданий соответствующими лозунгами, плакатами, флагами, иллюминацией.

9. В дни празднования Дня рыбака повсеместно провести торжественные собрания.

10. Направить эстрадный ансамбль УТРФ с праздничной программой в районы промысла с целью культурного обслуживания передовых промысловых судов.

11. Издать праздничные приказы по управлению флота и СРЗ «Фреза», рыбозаводу «Океанский», РСУ, ЖКО с поощрениями передовиков производства и ветеранов рыбной промышленности.

12. Организовать и подготовить записи из серии «Говорящие письма» для судоэкипажей, находящихся в районах промысла.

13. Подготовить материал на передовиков и новаторов производства для награждения их почетными грамотами Дальрыбы, Камчатрыбпрома и обкома профсоюза, обкома КПСС, облисполкома и облсовпрофа для награждения значками «Отличник социалистического соревнования рыбной промышленности СССР».

14. Накануне и в день празднования Дня рыбака провести массовые гуляния. Во время массовых гуляний в парках и на открытых площадках организовать выступления коллективов художественной самодеятельности, спортивные соревнования. Обеспечить работу столовых, буфетов, ларьков, продажу промышленных товаров, книг, сувениров.

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 572, л. 33—36

Приказ по УТРФ № 307 от 20 мая 1968 г. «О создании специальной технической комиссии по проверке готовности промыслового флота к ведению промысла сельди в путину 1968 г.»

Во исполнение приказа Дальрыбы за № 75 и Камчатрыбпрома от 29 апреля 1968 г. № 150, в целях усиления контроля своевременного выхода промысловых судов из ремонта, нормального обеспечения всем необходимым снабжением согласно норм в полной готовности к ведению промыс-

ла сельди в Охотоморской экспедиции 1968 г. всеми предусмотренными орудиями лова, приказываю:

1. Создать специальную техническую комиссию под председательством заместителя начальника УТРФ т. Грачева Ю. М. в составе: начальника отдела обработки т. Медведева И. Г., заместителя начальника МСС т. Зельцер И. О., старшего инженера техотдела т. Аржаева Н. Г., старшего моринспектора т. Гончарова М. Ф., замначальника отдела добычи т. Селиванова Б. И., инженера технохимического контроля т. Рязанова Т. Б., инженера по технике безопасности т. Дорошенко К. И., флагманского мастера-наставника по обработке т. Кислова А. С., флагманского мастера-наставника по добыче т. Шахтарина А. Г., флагманского капитана-наставника тов. Железняка А. Ш.

2. Технической комиссии: а) всесторонне проверять промысловые суда, стоящие в ремонте, не реже одного раза в неделю. В случае необходимости оказывать помощь экипажам судов в решении вопросов, направленных на досрочный выход из ремонта и на промысел, б) проявить максимальную требовательность к обеспечению хорошего технического состояния, снабжения, оборудования трюмов, в) осмотр судов, вышедших из ремонта, оформлять актами на предмет готовности к ведению промысла.

3. Установить, что без заключения технической комиссии суда в море не направлять. Результаты осмотра регулярно докладывать мне.

Начальник УТРФ *И. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 572, л. 111—112

Приказ по УТРФ № 478 от 26 июля 1968 г. «Утверждение звания комсомольско-молодежных экипажей судов УТРФ»

Руководствуясь решениями XV съезда ВЛКСМ, под руководством партийных организаций комсомольские организации судов тралового флота, проявляя инициативу и самодеятельность в своей работе, добились определенных успехов. В минувшем году — году 50-летия Советской власти, комсомольская организация флота награждена памятным юбилейным Красным знаменем ЦК ВЛКСМ. Комсомольцы личным участием в больших и малых делах вносят свою лепту в строительство коммунистического общества.

На многих судах созданы и работают «Комсомольские прожекторы», которые вскрывают бесхозяйственность. Проводятся рейды за экономию и бережливость промыслового времени, горюче-смазочных материалов. Активное участие принимают комсомольцы флота в коммунистическом воспитании молодежи. Особенно хорошо работают комсомольские организации СРТ «Соликамск», «Валерий Быковский», «Полярник», плавбаз «Чукотка», «Ламут», СРТР «Каюм» и другие.

В целях дальнейшего повышения активности молодежи в трудовой и общественной жизни комитет ВЛКСМ принял постановление о сохранении звания комсомольско-молодежных и присвоении этого звания ряду других экипажей судов флота и определил условия социалистического соревнования среди этих коллективов.

В соответствии с вышеизложенным и постановлением комитета ВЛКСМ тралового флота приказываю:

1. Сохранить на 1968—1970 гг. звание экипажа «Комсомольско-молодежный» следующим судам:

1. СРТ «Карагинский» (капитан Афанасьев, комсорг Игнатенко).
2. «Калыгирь» (капитан Кривобок, комсорг Соломенный).
3. «Каменный» (капитан Буряк, комсорг Рудой).
4. «Кавача» (капитан Сыпле, комсорг Штотолкин).
5. «Полярник» (капитан Брицкий, комсорг Федосов).
6. «Ропша» (капитан Алешкин, комсорг Кудимов).
7. «Фиорд» (капитан Гречушкин, комсорг Ларин).
8. «Сокол» (капитан Пронтушев, комсорг Кашаев).
9. «Соликамск» (капитан Числов, комсорг Бочкарев).
10. «Семипалатинск» (капитан Кузовлев, комсорг Вагин).
11. «Серпухов» (капитан Авдейков, комсорг Огурцов).
12. «40 лет ВЛКСМ» (капитан Путинцев, комсорг Войт).
13. «Пикша» (капитан Кулабухов, комсорг Карпук).
14. «Валерий Быковский» (капитан Воронцов, комсорг Федоров).
15. «Камбальный» (капитан Соловьев, комсорг Яц).
16. «Кострома» (капитан Зверев, комсорг Чернат).
17. «Герман Титов» (капитан Амербекян, комсорг Боковиков).
18. «Кратер» (капитан Заборовский, комсорг Сафонов).
19. «Кумроч» (капитан Николаев, комсорг Картавых).
20. «Казбек» (капитан Щитов, комсорг Кудрявцев).
21. «Космос» (капитан Цуканов, комсорг <...>).
22. «Кременчуг» (капитан Величко, комсорг Акимин).
23. «Лещ» (капитан Мильхер, комсорг Грушко).
24. «Коростень» (капитан Локтев, комсорг Голубев).
25. «Кинешма» (капитан Енальев, комсорг Тремичев).
26. Плавбаза «Чукотка» (капитан Гусаров, комсорг Григорьев).
27. Плавбаза «Ламут» (капитан Пермяков, комсорг Толков).
28. СРТР «Канск» (капитан Греков, комсорг Рощупкин).
29. СРТ «Андриян Николаев» (капитан Чанцев, комсорг Николаенко).

2. Заместителю начальника управления по кадрам тов. Александрову А. А. перемещение или назначение комсомольского актива по судам производить с учетом мнения комитета ВЛКСМ.

3. Принять к исполнению положение о комсомольско-молодежных экипажах судов УТРФ...

Начальник УТРФ *П. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 573, л. 245—246

Флагман флота

Флот Камчатки пополнился новым современным судном: плавбаза «50 лет Октября» стала флагманом. Горожане восхищались этим судном, стоящим в рыбном порту, его формами, размером, окраской. «50 лет Октяб-

ря» — новое современное судно. Вот его данные. Водоизмещение 19 300 т, оно больше «Советской Камчатки». Плавбаза может выпускать пять видов продукции, суточная производительность — 435 т. Солить, морозить рыбу, делать пресервы, готовить муку — вот для чего предназначено многочисленное оборудование судна. Суточная производительность новой плавбазы такова: 165 т бочечной сельди, 90 т мороженой рыбы, 30 т пресервов, 50 т сельди ящичного посола, 100 т сырца, перерабатываемого на муку. Кроме этого, плавбаза оснащена оборудованием для выработки льда и опреснительной установкой, которая позволяет получать 100 т воды в сутки.

Плавбаза построена в Гданьске на судостроительном заводе им. В. И. Ленина. Там же были построены другие наши плавбазы — «Советская Камчатка» и «Чукотка». Экипаж 254 чел. Из Гданьска судно зашло в Клайпеду, где на борт было взято сорок тысяч бочек, две тысячи тонн соли и клепка для ящичного посола сельди. Переход совершен Северным морским путем. Возглавил экипаж «50 лет Октября» Юрий Иванович Екимов. Его мы знаем по хорошим результатам работы на плавбазе «Чукотка». Между прочим, на новом судне немало людей с «Чукотки».

Сейчас плавбаза «50 лет Октября» — в Охотском море, курс — сельдяная экспедиция. Шестьдесят тысяч центнеров слабо- и среднесоленой сельди, сто тысяч банок пресервов — такова задача, которую должен решить экипаж плавбазы в этом рейсе.

Л. Левин

Камчатская правда, 4 сентября 1968 г., № 208

Приказ по УТРФ № 588 от 10 сентября 1968 г. «О недопущении нарушений проекта плавбазы “50 лет Октября”»

Плавбаза «50 лет Октября», построенная в Польше, прибыла перегоном в порт Петропавловск и принята комиссией УТРФ 30 августа 1968 г. в хорошем техническом состоянии. Судно построено под наблюдением Регистра СССР, имеет высокую степень автоматизации и механизации, как производственных процессов, так и по технической эксплуатации судна в целом. Заводом-строителем на судно выдана годовая гарантия, которая предусматривает выполнение гарантийных обязательств только в случае недопущения всевозможных переоборудований, касающихся нарушения проекта.

На основании вышеизложенного приказываю:

1. Запретить капитану-директору и главному механику, начальнику радиостанции демонтировать механизмы, узлы и оборудование, производить переделки систем, связанные с изменением проекта.

2. За период первого промыслового рейса выявить все недостатки в работе судовых механизмов, систем, оборудования, автоматики и свои предложения представить в управление на рассмотрение технического совета.

3. Рационализаторские предложения, связанные с изменением систем, перемещением механизмов, оборудования, заменой автоматики и другого,

внедрять на судне только после рассмотрения и утверждения их на техническом совете...

Начальник УТРФ *И. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 574, л. 176

Из отчета начальника Анадырской экспедиции В. В. Самсонова, 1 октября 1968 г.

До 12 июня суда в дальнем районе успешно вели промысел хека в Ванкуверо-Орегонском районе. Промысел хека был прекращен с 13 июня. Все рефрижераторы, находящиеся в нашем районе, были сняты для приема окуня к Ближним [Алеутским] островам. Наш промысловый флот находился с 13 по 18 июня на подготовке к переходу и в разрешении лова, пополнялся бункером, продуктами.

Только после получения радиограммы из управления суда снялись в район Уналашки с последующим продвижением с поисками и контрольными тралениями к Ближним островам. Пять судов — СРТР «Каховка», «Каюм», «Каменный», «Крузенштерн», «40 лет ВЛКСМ» совместно с рефрижератором «Чуркин» снялись на лов окуня 19 июня.

С 26 по 30 июня суда обследовали районы от островов Шумагина до банки Стейлмент. Сделано 36 контрольных тралений на глубинах от 180 до 240 м. Промысловых скоплений обнаружено не было, в уловах преобладал минтай и отдельные экземпляры мелкого окуня.

2 июля все пять СРТР начали поиск окуня на банке Стейлмент. Тяжелый грунт, плохие метеоусловия мешали работе флота. Одно судно — СРТР «Клин» — за два дня взяло 260 ц мелкого окуня на глубинах 250—300 м, все остальные суда успеха в добыче не имели из-за малого количества ваеров на барабанах, а такие суда, как «Каменный», «40 лет ВЛКСМ», вообще на этих глубинах работать не могли из-за больших течений и малых мощностей главных двигателей, а если и вели промысел, то с перегрузом главного двигателя.

6 июля согласно распоряжению заместителя начальника управления Грачева Ю. М. флот был снят на промысел трески в Анадырский залив совместно с рефрижератором «Кизи». 9 июля в район Анадырского залива подошла первая группа наших судов: СРТР «Каховка», «Клин», а также «Крузенштерн», и сразу же приступили к промыслу трески... на глубинах 60—80 м. Первые траления дали хорошие результаты. Так, СРТР «Клин» сделал два траления, поднял 100 ц трески, «Каховка» — два траления, 110 ц, «Крузенштерн» — одно траление, 50 ц. 10 июля в район промысла подошел рефрижератор «Кизи» и вторая группа судов «Каменный», «40 лет ВЛКСМ».

В этом районе вели промысел трески 19 РС-300 Камчатского рыбакколхозсоюза, которые успешно работали со второй половины мая, шесть СРТМ Дальморепродукта, шесть БМРТ и рефрижератор «Давыдов».

В связи с большой скученностью судов, небольшим квадратом промысла трески, руководство экспедиции УТРФ, облрыбакколхозсоюза обрати-

лось с просьбой в Дальрыбу и Камчатрыбпром о снятии БМРТ из Анадырского залива и переводе их на промысел окуня, палтуса и угольной. Все БМРТ были сняты.

В июле промысловая обстановка и метеоусловия в районе промысла трески были благоприятными. В основном преобладали ветры юго-восточного направления силой два-четыре балла. Уловы на траление достигали от 30 до 80 ц. Район промысла трески очень сложный для судовождения, часты туманы, большие приливо-отливные течения, постоянные миграции трески, все это требует от штурманского состава определенного навыка.

20 июля, в связи с ухудшением промысловой обстановки, флот был вынужден переместиться в северные координаты... с глубинами 65—80 м. В этом районе треска крупная, более 44 см, без прилова, питается в основном креветкой. Уловы на одно траление достигали от 10 до 30 ц при полуторачасовом тралении. Несмотря на то, что флот УТРФ впервые в этом году начал осваивать промысел трески в Анадырском заливе, не имея карт, определенных рекомендаций как со стороны ТИНРО, так и промысловой разведки, все-таки экипажи промысловых судов быстро ориентировались в промысловой обстановке и переходили без потерь из одного района промысла в другой.

За период работы (июль и август) нашими судами были определены основные районы промысла трески. Первый и самый перспективный — это траверз бухты Угольной с изобатами глубин 60—80 м. Здесь скопления трески держатся хотя и на небольшом квадрате, но с хорошими промысловыми скоплениями в течение продолжительного времени. Уловы в сутки на одно среднесписочное судно — от 20 до 50 ц при полуторачасовом тралении. Отличен этот район и тем, что при условиях штормовых погод флот без больших потерь времени на переход может отстаиваться в бухте Угольной. Здесь же при шести-семибалльных штормах, когда работает промысловый флот и сдача на рефрижераторы в районе промысла влечет определенный риск во время стоянок у их борта, можно без лишних потерь времени ставить рефрижераторы в бухту, а промысловые суда с очередным заловом направлять для сдачи.

Второй район менее перспективен, но когда в первом уловы трески резко падают, флот переходит на север — траверз реки Анадырь. Несмотря на набольшие уловы и небольшой район скопления здесь можно работать в течение четырех-пяти дней, до появления трески в южном районе. В течение этих дней флот постоянно загружен, и с исчезновением здесь трески без предварительных поисков снимается на юг...

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 530, л. 46—48

Мы с «Пикши»

Что-то уж несколько зачастил в наш адрес оборот «парни в робах», встречающийся в газетных очерках, в передачах радио и телевидения. Возможно, помимо воли его создателя, здесь подчеркивается некоторая

душевная грубоватость рыбаков. Эдакий, мол, «простой, грубоватый народ». Пусть так, но надо видеть, как чутко реагирует каждый из «парней в робах» на все перипетии борьбы за место в таблице показателей добычи рыбы и уж, конечно, буквально на каждую строку, появившуюся в газете о своем судне.

22 сентября в газете «За высокие уловы» была помещена заметка помощника рыбмастера А. Попова. Речь шла о низком уровне бондарного искусства у матросов нашего экипажа, и в первую очередь, конечно, хоть фамилия и не была названа, главный упрек относился к бондарю Н. Слепых. Что можно сказать? Я далек от мысли, что А. Попов хотел заявить, что-де все на палубе «доморощенные мастера» (фраза из заметки). Но вольно или невольно человеку, не знакомому с людьми нашего экипажа, все представится именно так. А на самом деле было иначе.

Молодой матрос, курсант мореходного училища, кстати сказать, отлично поработавший первую в своей жизни путину, в рабочем азарте, как говорится, «переборщил». Мы получали бочку с плавбазы «Советская Камчатка», спешили успеть в дрейф, а потому шла авральная работа. Бочки принимали несколько человек. Разбондаривали, перекидывали в трюм, на бак, укладывали. Работа шла споро, дружно. Вот тут-то и «переборщил» наш молодой товарищ, помогавший бондарю. Он взял потяжелее молоток и... был за этим грешным делом замечен мастером с плавбазы. Справедливости ради, он обработал всего лишь несколько бочек, не повредив их, но... база права. С быстротой, достойной лучшего применения, на плавбазе был составлен акт.

Я умышленно не называю фамилии этого матроса, который переживал случившееся сильнее всех: рыбак все-таки не просто «парень в робе». Видимо, вышесказанное и послужило А. Попову поводом для написания заметки, хотя ничего подобного больше не повторялось, и дело, казалось, кануло в Лету. Ан нет. Вот последствия.

Управление флота быстро среагировало и в октябре (!!!) прислало бондаря. СРТ «Калыгирь» умоляет нас забрать «своего» человека, а мы из-за штормов не могли с ним встретиться. Наш бондарь Н. Слепых, закрывший не один десяток тысяч бочек, плавающий бондарем не одну и не две путины с таким опытным капитаном-промысловиком, как В. И. Кулабухов, в конце успешной для СРТ «Пикша» путины чувствует себя как бы виноватым перед командой, мол, с другим было бы лучше.

СРТ «Пикша» всю путину в тройке лидеров. В июле в честь его успехов был поднят вымпел трудовой славы, экипаж в честь Октября награжден денежной премией. Досрочно выполнено рейсовое задание, в сентябре годовой план, в сентябре же наш экипаж занял второе место по вылову среди судов УТРФ. Да, судно старовато и после путины станет в капитальный ремонт, но тем и явственнее заслуга экипажа в достигнутых успехах на промысле. Мы закончили трудную путину, закончили хорошо, и каждому из нас на берегу не стыдно сказать: «Я с “Пикши”!»

Г. Прокопенко, третий механик

За высокие уловы, 13 ноября 1968 г., № 131

210

П Р И К А З

По Управлению тралового и рефрижераторного флота

г.Петропавловск-Камчатский. №223 от "5" апреля 1968г.

СОДЕРЖАНИЕ: "О выплате вознаграждения за разработку проекта и внедрения механизации по переработке минтая на п/б"Сов.Камчатка".

В январе месяце 1968 года работниками Управления, СРЗ"Фреза" при активном участии экипажа был разработан проект и установлено оборудование для выпуска фарша из минтая на п/б"Сов. Камчатка". За 50 дней промысла благодаря хорошей работе оборудования экипаж выпустил 90 тысяч центнеров фарша.

На основании вышеизложенного и письма Камчатрыбпрома № 719-258 от 28 февраля 1968 года

ПРИКАЗЫВАЮ:

§-1.

Выплатить вознаграждение работникам Управления, СРЗ"Фреза" и п/б"Сов.Камчатка"

1. АРЖАЕВУ Н.Г. - инженеру техотдела УТРФ - 120 руб.
2. АНДРЮШКОВУ В.Г. - инженеру конструктору - 120 руб.
3. УСТАВ О.И. - капитан-директору на п/б"С.Камчатка" - 120 руб.
4. ЯРОШЕВСКОМУ С.Д. - нач.техотдела УТРФ - 120 руб.
5. СУПРУНЧИКУ В.А. - ст.механику п/б"С.Камчатка" - 120 руб.
6. МЯГКОВУ В.М. - зам.нач.техотдела - 100 руб.
7. ЗАДОЯ А.В. - слесарю СРЗ"Фреза" - 100 руб.
8. ГРАЧЕВУ В.И. - бригадиру слесарей СРЗ"Фреза" - 100 руб.
9. РУДЕНКО А.Ф. - бригадиру эл.монтажников СРЗ"Фреза" - 100 руб.
10. БЕЛОКРИНИЦКОМУ В.И. - бригадиру судосборщиков СРЗ"Фреза" - 100 руб.
11. ОСИПОВУ А.П. - электросварщику СРЗ"Фреза" - 100 руб.

Выплату произвести из средств предназначенных на премирование за создание и внедрение новой техники.

§-2.

Главному бухгалтеру тов.Сукало М.С. - перечислить СРЗ"Фреза" 500/пятьсот/ руб.из фонда за создание и внедрение новой техники.

Начальник Управления тралового и рефрижераторного флота М.И.ЧЕРНИГОВСКИЙ.

Приказ по УТРФ о премировании от 5 апреля 1968 г. (из фондов ГАКК)

Приказ по УТРФ № 709 от 13 ноября 1968 г. «Об организации Охотоморской минтаевой экспедиции»

В целях безусловного выполнения повышенных обязательств в 1968 г. по вылову в ноябре и декабре 160 тыс. ц приказываю:

1. После официального закрытия Охотоморской сельдяной экспедиции промысловый флот в количестве 14 единиц без захода в порт перевести на промысел минтая в район западного побережья Камчатки. Организовать Охотоморскую минтаевую экспедицию с 20 ноября...

2. Тов. Грачеву Ю. М. обеспечить своевременный переход флота с промысла сельди на добычу минтая.

3. Механико-судовой службе (тов. Ярошевскому С. Д.), отделу добычи (тов. Пащенко А. Г.) обеспечить выставление флота на промысел минтая: в ноябре — 14 СРТ, в декабре — 18 СРТ.

5. Для приема минтая от промысловых судов выделить плавбазы «Советская Камчатка» и «50 лет Октября» с суточным приемом 1 500 ц каждая...

Начальник УТРФ *П. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 575, л. 156

Приложение к приказу по УТРФ № 731 от 21 ноября 1968 г. «Перечень производственных упущений, за которые начальник УТРФ может лишить премии полностью или частично»

1. Невыполнение задания по ассортименту, нарушение технических инструкций, требований стандартов и технических условий по обработке, тарировке рыбы и маркировке тары.

2. Аварии и аварийные случаи. Несвоевременное донесение об аварийном случае и неправильное оформление аварийных документов.

3. Нарушение устава службы, правил навигации и судовождения, технической эксплуатации судна и судовых механизмов, радиосвязи и радиотелефонных переговоров, невыполнение графика профилактических осмотров.

4. Неудовлетворительное техническое и санитарное состояние судна или отдельных его участков по заведыванию.

5. Некачественное составление и несвоевременное представление ремонтных ведомостей, заявок на материально-техническое снабжение, отчетов, другой судовой документации.

6. Задержка постановки в ремонт и выхода судна в рейс по вине членов экипажа.

7. Нарушение правил техники безопасности и требований морской практики.

8. Неполное использование грузовместимости трюмов (для плавбаз), случаи порчи рыбопродукции и других грузов по вине членов экипажа.

9. Нарушение правил противопожарной безопасности судна.

10. Перерасход орудий лова, соли, тары, топлива, смазочных и других материалов. Нарушение правил хранения промыслового вооружения.

11. Низкое качество поисковых и экспериментальных работ.

Заместитель начальника УТРФ
по экономическим вопросам *П. Ичуаидзе*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 575, л. 205

Приказ по УТРФ № 741 от 26 ноября 1968 г.

На основании совместного постановлении Камчатского обкома ВЛКСМ, Камчатрыбпрома и Облрыбакколхозсоюза от 20 октября 1968 г. по третьему этапу социалистического соревнования в честь 50-летия Ленинского комсомола среди комсомольско-молодежных коллективов рыбной промышленности приказываю:

1. Наградить ценным подарком за счет средств фонда предприятия: комсомольско-молодежную организацию УТРФ на суму 200 руб.; комсомольско-молодежный экипаж СРТ «Соликамск» — на сумму 150 руб.; комсомольско-молодежный экипаж СРТ «Кременчуг» — на сумму 75 руб.; комсомольско-молодежный экипаж плавбазы «Ламут» — на сумму 250 руб.; комсомольско-молодежную бригаду СРЗ «Фреза» (бригадир А. Загородных) — на сумму 50 руб.

2. Начальнику АХО тов. Линькову И. М. приобрести ценные подарки на указанную сумму.

Начальник УТРФ *П. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 575, л. 220

Список капитанов судов, работавших в УТРФ по состоянию на 15 декабря 1968 г.

Плавбазы:

«Советская Камчатка» — Устав Оскар Иванович, 1930 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1950 г. окончил Дальрыбтехникум, КДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1951 г.

«Чукотка» — Гусаров Михаил Иванович, 1930 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1963 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1943 г.

«50 лет Октября» — Пермяков Владилен Иннокентьевич, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1954 г. окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1954 г.

«Орочон» — Гимильштейн Анатолий Александрович, 1935 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1957 г.

«Эскимос» — Скворцов Александр Иванович, 1936 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1958 г.

СРТМ:

№ 8-402 — Локтев Виктор Афанасьевич, 1929 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1948 г. окончил Астраханский рыбтехникум, КДП, в должности с 1956 г., в УТРФ с 1948 г.

№ 8-410 — Нестеров Анатолий Степанович, 1938 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1956 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1956 г.

№ 8-411 — Зайченко Александр Иванович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1958 г.

№ 8-414 — Васильев Владимир Александрович, 1931 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1950 г.

№ 8-438 — Антипов Николай Сидорович, 1920 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1956 г.

№ 8-444 — Самойленко Анатолий Никифорович, 1936 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1955 г.

№ 8-850 — Аржаев Виктор Никитович, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1958 г.

№ 8-454 — Заварин Владимир Антонинович, 1939 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Находкинское МУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1961 г.

№ 8-466 — Усков Алексей Нифантьевич, 1918 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1950 г.

№ 8-486 — Шульгач Виталий Денисович, 1939 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1959 г.

№ 8-487 — Сыпле Владимир Федорович, 1929 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1966 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1964 г.

«Орель» — Квилюнас Юрий Николаевич, 1938 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1960 г.

«Софийск» — Васильев Иван Алексеевич, 1927 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1957 г.

№ 1314 — Большанин Александр Данилович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1957 г.

СРТ-300:

«Кошегочек» — Павлуш Василий Павлович, 1924 г. р., член КПСС, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1947 г.

«Кихчик» — Роленко Борис Иванович, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1961 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

«Кавран» — Басов Евгений Иванович, 1939 г. р., член КПСС, окончил ШУККПС и заочно четвертый курс ПКМУ, КМП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1957 г.

«Камчадал» — Будаев Николай Петрович, 1935 г. р., член КПСС, в 1961 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1959 г.

«Карагинский» — Баладжаев Фарзад Баладжаевич, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил Бакинское МУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

«Кавача» — Поспелов Владимир Михайлович, 1928 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил УКК в Ростове, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1963 г.

«Каменный» — Бурля Борис Николаевич, 1936 г. р., член КПСС, окончил УКК в Одессе, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1961 г.

«Кроноцкий» — Чудогашев Юрий Александрович, 1931 г. р., член КПСС, образование высшее, в 1954 г. окончил высшее военно-морское училище, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1961 г.

«Семипалатинск» — Кузнецов Владимир Дмитриевич, 1933 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1958 г.

«Серпухов» — Авдейков Юрий Андреевич, 1940 г. р., член КПСС, в 1958 г. окончил мореходную школу в Таганроге, КМП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1958 г.

«Соликамск» — Числов Константин Андреевич, 1921 г. р., член КПСС, в 1957 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1956 г.

«40 лет ВЛКСМ» — Путинцев Георгий Никитович, 1931 г. р., беспартийный, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1958 г.

«Фиорд» — Гречушкин Юрий Константинович, 1932 г. р., беспартийный, в 1958 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1952 г.

«Калыгирь» — Кривобок Николай Иванович, 1929 г. р., беспартийный, в 1958 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1960 г.

«Пикша» — Кулабухов Владимир Иванович, 1930 г. р., член КПСС, в 1954 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1954 г.

«Полярник» — Нестеров Алексей Егорович, 1927 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1955 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1955 г.

«Портовик» — Фирсов Борис Лукич, 1927 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1959 г. окончил УКК, КМП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1959 г.

«Рыбинск» — Беляев Геннадий Михайлович, 1927 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1962 г.

«Раздол» — Горбенко Владимир Васильевич, 1933 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1956 г.

«Ропша» — Платонов Анатолий Михайлович, 1926 г. р., член КПСС, окончил УКК, КМП, в должности с 1968 г.

«Синарск» — Кузин Юрий Павлович, 1931 г. р., беспартийный, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1951 г.

«Сокол» — Пронтушев Юрий Алексеевич, 1934 г. р., беспартийный, образование высшее, в 1956 г. окончил Балтийское военно-морское училище, ШДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1962 г.

СРТ-400:

«Валерий Быковский» — Воронцов Александр Николаевич, 1932 г. р., член КПСС, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1956 г.

«Кекурный» — Горячев Валерий Анатольевич, 1937 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил Херсонское МУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1958 г.

«Крузенштерн» — Павленкович Петр Филиппович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1958 г.

«Камбальный» — Соловьев Владимир Константинович, 1929 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1957 г., в УТРФ с 1953 г.

«Крутой» — Немытьков Леонид Егорович, 1932 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1956 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1956 г.

«Алушта» — Анисимов Игорь Степанович, 1927 г. р., член КПСС, в 1958 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1955 г.

«Кедровый» — Марьянов Анатолий Григорьевич, 1925 г. р., беспартийный, образование высшее, в 1947 г. окончил высшее Ленинградское морское училище, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1959 г.

«Академик Книпович» — Шевашкевич Иван Павлович, 1934 г. р., член КПСС, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1962 г.

СРТР-400:

«Андриян Николаев» — Чанцев Борис Петрович, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1959 г.

«Герман Титов» — Амирбекян Армар Аршамович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1955 г.

«Кротон» — Осьминин Георгий Иванович, 1935 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1954 г.

«Кратер» — Бочкарев Владимир Николаевич, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1960 г.

«Кит» — Лысов Виктор Семенович, 1927 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил Бакинское МУ, ШДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1961 г.

«Канск» — Греков Виктор Федорович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

«Кумроч» — Великий Федор Михайлович, 1928 г. р., член КПСС, в 1961 г. окончил УКК при КЧГМП, КМП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1948 г.

«Крильон» — Лядов Владимир Иванович, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

«Коростень» — Хорольский Анатолий Яковлевич, 1934 г. р., беспартийный, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1960 г.

«Клин» — Журба Георгий Игнатьевич, 1927 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1958 г.

«Кузачин» — Готовский Николай Матвеевич, 1913 г. р., беспартийный, в 1947 г. окончил УКК во Владивостоке, КМП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1956 г.

«Кременчуг» — Величко Валерий Иванович, 1939 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

«Казбек» — Шитов Виктор Ефремович, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1957 г.

«Каховка» — Михайлов Владимир Михайлович, 1938 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1956 г.

«Космос» — Цуканов Емельян Иванович, 1924 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1956 г.

«Кострома» — Поляков Александр Тимофеевич, 1931 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1961 г.

«Каюм» — Бойко Петр Ефимович, 1938 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1953 г.

«Лещ» — Мильхер Эдуард Евгеньевич, 1936 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

«Лосось» — Брицкий Анатолий Иосифович, 1934 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1955 г.

«Николай Вилков» — Палагин Владимир Афанасьевич, 1935 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1954 г. окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1954 г.

«Штиль» — Стеценко Александр Свиридович, 1938 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1963 г. окончил УКК, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1961 г.

«Конус» — Новиков Николай Андреевич, 1914 г. р., беспартийный, в 1956 г. окончил УКК в Таллине, КМП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1961 г.

«Кинешма» — Чижов Юрий Дмитриевич, 1938 г. р., член КПСС, в 1958 г. окончил Таганрогскую мореходную школу, КМП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1958 г.

«Подосиновец» — Заводевкин Петр Владимирович, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1954 г.

Подменная команда:

Тарасов Платон Семенович, 1929 г. р., беспартийный, в 1957 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1956 г.

Костюнин Василий Леонтьевич, 1917 г. р., член КПСС, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1937 г.

Иванычев Леонид Николаевич, 1932 г. р., беспартийный, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1957 г.

Мамонов Федор Евстигнеевич, 1927 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1966 г.

Скорик Иван Романович, 1929 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1948 г. окончил ПКМРПТ, ШДП, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1949 г.

Чирков Евгений Прокопьевич, 1932 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1954 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1954 г.

Альмуханов Кубен Асонович, 1930 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1954 г.

Лысаков Григорий Кириллович, 1918 г. р., член КПСС, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1950 г.

Финашин Василий Тимофеевич, 1912 г. р., беспартийный, в 1939 г. окончил УКК во Владивостоке, КМП, в должности с 1947 г., в УТРФ с 1939 г.

Курьянов Михаил Семенович, 1916 г. р., беспартийный, в 1947 г. окончил УКК, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

На подменах:

Турянский Василий Павлович, 1913 г. р., член КПСС, в 1955 г. окончил УКК в Мурманске, КДП, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1962 г.

Падун Анатолий Анатольевич, 1931 г. р., член КПСС, в 1960 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, КМП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1961 г.

Воронин Михаил Александрович, 1926 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил УКК, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1957 г.

Черников Василий Николаевич, 1928 г. р., беспартийный, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, ШДП, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1952 г.

Афанасьев Владимир Федорович, 1935 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1966 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1965 г.

Михалев Валентин Михайлович, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1957 г.

Морозов Эдуард Иванович, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1959 г.

Сапожников Михаил Карпович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1962 г.

Кривошеев Виктор Ефимович, 1934 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1957 г.

Авдеев Николай Иванович, 1936 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1956 г.

Крендель Геннадий Александрович, 1938 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1959 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1959 г.

Киселев Виктор Федорович, 1938 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1958 г. окончил Вилковскую мореходную школу, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1958 г.

Трошков Николай Иванович, 1937 г. р., беспартийный, в 1958 г. окончил Таганрогскую мореходную школу, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

Резник Василий Викторович, 1939 г. р., кандидат в члены КПСС, в 1959 г. окончил Вилковскую мореходную школу, КМП, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

Тихонов Иван Васильевич, 1935 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, КДП, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1957 г.

Петричев Анатолий Захарович, 1933 г. р., член КПСС, в 1958 г. окончил УКК, КМП, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1957 г.

Горлов Александр Михайлович, 1936 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, ШДП, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1957 г.

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 568, л. 79—92

Список старших механиков судов УТРФ по состоянию на 15 декабря 1968 г.

Плавбазы:

«Советская Камчатка» — Лабут Валентин Петрович, 1908 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1937 г. окончил Владивостокский морской техникум, МП-1, в должности с 1946 г., в УТРФ с 1931 г.

«Чукотка» — Трякин Николай Матвеевич, 1927 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1947 г. окончил ПКМРПТ, МП-1, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1947 г.

«50 лет Октября» — Печенкин Константин Константинович, 1918 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, МД-1, в должности с 1956 г., в УТРФ с 1946 г.

«Ламут» — Корж Александр Афанасьевич, 1928 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1963 г. заочно окончил ПКМУ, МД-1, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1952 г.

«Орочон» — Ившин Борис Анатольевич, 1929 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, окончил ПКМРПТ, МП-1, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1951 г.

«Эскимос» — Савицкий Леонид Константинович, 1927 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1963 г. окончил ПКМУ, МП-1, в должности с 1954 г., в УТРФ с 1950 г.

СРТМ:

№ 8-402 — Любкин Николай Дмитриевич, 1930 г. р., беспартийный, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1957 г., в УТРФ с 1951 г.

№ 8-410 — Брызгалов Василий Александрович, 1927 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1957 г.

№ 8-411 — Дембеков Михаил Семенович, 1930 г. р., беспартийный, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1953 г.

№ 8-414 — Колонтаев Александр Петрович, 1931 г. р., беспартийный, в 1963 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1959 г.

№ 8-438 — Акимов Михаил Афанасьевич, 1912 г. р., беспартийный, в 1963 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1951 г., в УТРФ с 1951 г.

№ 8-444 — Дрызлов Юрий Павлович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1954 г.

№ 8-450 — Благонравов Владимир Константинович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1957 г.

№ 8-454 — Алехин Михаил Кириллович, 1932 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1952 г.

№ 8-466 — Вершинин Петр Георгиевич, 1930 г. р., беспартийный, в 1965 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1959 г.

№ 8-486 — Игнатенко Виктор Григорьевич, 1939 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1958 г.

№ 8-487 — Сулейманов Наиль Хафизович, 1936 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1962 г.

«Орель» — Вовчук Дмитрий Николаевич, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности 1968 г., в УТРФ с 1960 г.

«Софийск» — Критинин Виктор Иванович, 1935 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1957 г.

№ 1314 — Шундрик Борис Иосифович, 1932 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1956 г.

СРТ-300:

«Кошегочек» — Зайчумс Эрик Викентьевич, 1939 г. р., беспартийный, окончил УКК в Вентспилсе, МД-3, в должности 1968 г., в УТРФ с 1964 г.

«Кихчик» — Верзунов Василий Тихонович, 1926 г. р., беспартийный, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1954 г.

«Кавран» — Разумов Виктор Васильевич, 1937 г. р., беспартийный, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1955 г.

«Камчадал» — Сакович Валерий Константинович, 1939 г. р., беспартийный, образование высшее, в 1967 г. окончил Дальрыбвтуз, МД-3, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1967 г.

«Кавача» — Юлин Павел Петрович, 1935 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-3, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1955 г.

«Каменный» — Мартынов Владимир Андреевич, 1931 г. р., беспартийный, в 1958 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1948 г.

«Кроноцкий» — Долгопол Виктор Филиппович, 1933 г. р., член КПСС, в 1957 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1956 г.

«Семипалатинск» — Кукушкин Николай Исаевич, 1941 г. р., член ВЛКСМ, образование среднетехническое, в 1962 г. окончил Ростовское МУ, МД-3, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1962 г.

«Серпухов» — Мастрюков Александр Александрович, 1939 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1967 г. заочно окончил ПКМУ, МД-3, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1959 г.

«Соликамск» — Воронин Георгий Иванович, 1933 г. р., беспартийный, в 1968 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1953 г.

«40 лет ВЛКСМ» — Чайничков Анатолий Александрович, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1958 г.

«Фиорд» — Коновалов Лев Васильевич, 1937 г. р., беспартийный, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1955 г.

«Калыгирь» — Войтюк Александр Андреевич, 1940 г. р., член ВЛКСМ, в 1956 г. окончил Вилковскую мореходную школу, МД-3, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1959 г.

«Пикша» — Волчаренко Юрий Георгиевич, 1930 г. р., член КПСС, в 1957 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1952 г.

«Полярник» — Винокуров Геннадий Степанович, 1931 г. р., беспартийный, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1951 г.

«Портовик» — Симонов Владимир Алексеевич, 1926 г. р., беспартийный, окончил курсы дизелистов при военно-морском училище, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1962 г.

«Рыбинск» — Стрельцов Александр Алексеевич, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1963 г.

«Раздол» — Марченко Анатолий Антонович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Ростовское МУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1960 г.

«Ропша» — Васильев Сафон Максимович, 1935 г. р., беспартийный, в 1956 г. окончил ШУККПС в Клайпеде, МД-3, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1961 г.

«Синарск» — Шевердов Николай Александрович, 1926 г. р., беспартийный, в 1951 г. окончил УКК в Енисейске, МД-3, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1955 г.

«Сокол» — Воробьев Евгений Иванович, 1929 г. р., беспартийный, в 1952 г. окончил УКК в Таллине, МД-3, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1967 г.

СРТ-400:

«Корф» — Мурга Геннадий Трофимович, 1932 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Сахалинское МУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1960 г.

«Кекурный» — Баранов Александр Кузьмич, 1924 г. р., член КПСС, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1955 г., в УТРФ с 1949 г.

«Крузенштерн» — Жашков Николай Егорович, 1927 г. р., член КПСС, в 1954 г. окончил ШУККПС в Петропавловск-Камчатский, МД-2, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1954 г.

«Камбальный» — Кирсанов Анатолий Иванович, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1962 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1962 г.

«Крутой» — Смирнов Константин Васильевич, 1940 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Клайпедское МУ, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1960 г.

«Алушта» — Поздняков Михаил Макарович, 1911 г. р., беспартийный, в 1953 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1953 г., в УТРФ с 1951 г.

«Кедровый» — Хаджимухамедов Валерий Халмурадович, 1940 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1962 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1962 г.

«Академик Книпович» — Коняев Александр Васильевич, 1939 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Клайпедское МУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1960 г.

СРТР-400:

«Андриян Николаев» — Дидух Анатолий Сергеевич, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1961 г. окончил Одесское МУ, МД-2, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1961 г.

«Герман Титов» — Штырхун Петр Игнатьевич, 1929 г. р., член КПСС, в 1956 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1956 г.

«Кротон» — Ильичев Борис Борисович, 1939 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1960 г.

«Кратер» — Усенко Павел Иванович, 1936 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1958 г.

«Кит» — Матюнин Иван Никифорович, 1927 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1955 г.

«Канск» — Агапитов Николай Харитонович, 1933 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1954 г.

«Кумроч» — Червяков Геннадий Георгиевич, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1956 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1958 г.

«Крильон» — Сторонкин Константин Иванович, 1927 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1949 г. окончил ПКМРПТ, МД-1, в должности с 1952 г., в УТРФ с 1949 г.

«Коростень» — Кущенков Борис Александрович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1958 г.

«Клин» — Казанский Юрий Леонидович, 1935 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1957 г.

«Кузачин» — Коновальчук Павел Кириллович, 1929 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1960 г., в УТРФ с 1954 г.

«Кременчуг» — Музыка Владимир Абрамович, 1940 г. р., член ВЛКСМ, образование среднетехническое, в 1967 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1960 г.

«Казбек» — Марков Владимир Владимирович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1957 г.

«Каховка» — Гуськов Геннадий Васильевич, 1936 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1958 г.

«Космос» — Опекин Николай Васильевич, 1927 г. р., член КПСС, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1958 г., в УТРФ с 1952 г.

«Кострома» — Корочин Валентин Матвеевич, 1915 г. р., член КПСС, в 1954 г. окончил ШУККПС, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1942 г.

«Каюм» — Кущенков Борис Александрович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1950 г.

«Лещ» — Жила Геннадий Дмитриевич, 1936 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1958 г.

«Лосось» — Зраев Степан Михайлович, 1931 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1965 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1938 г., в УТРФ с 1955 г.

«Николай Вилков» — Гермкес Константин Константинович, 1915 г. р., беспартийный, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1957 г.

«Штиль» — Елисеев Николай Пантелеевич, 1930 г. р., член КПСС, в 1962 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1954 г.

«Конус» — Христюк Алексей Андреевич, 1926 г. р., член КПСС, образование высшее, в 1966 г. окончил Дальрыбвтуз, МД-2, в должности с 1952 г., в УТРФ с 1950 г.

«Кинешма» — Ярош Анатолий Андреевич, 1936 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1956 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1962 г., в УТРФ с 1957 г.

«Подосиновец» — Чернышев Валентин Александрович, 1929 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1949 г. окончил ПКМРПТ, МД-1, в должности с 1963 г., в УТРФ с 1949 г.

Подменная команда:

Шатунов Александр Иванович, 1920 г. р., беспартийный, в 1955 г. окончил ШУККПС в Петропавловске-Камчатском, МД-3, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1941 г.

Харченко Виктор Ильич, 1914 г. р., член КПСС, в 1958 г. окончил УКК, МД-3, в должности с 1956 г., в УТРФ с 1952 г.

Богушевич Алексей Иванович, 1918 г. р., член КПСС, в 1953 г. окончил УКК, МД-3, в должности с 1955 г., в УТРФ с 1940 г.

Саляев Николай Дмитриевич, 1926 г. р., беспартийный, в 1957 г. окончил УКК, МД-3, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1955 г.

Петров Владимир Дмитриевич, 1927 г. р., беспартийный, в 1954 г. окончил УКК, МД-3, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

Жулавский Константин Анатольевич, 1917 г. р., беспартийный, в 1954 г. окончил УКК, МД-3, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1952 г.

Прошкин Сергей Николаевич, 1931 г. р., беспартийный, в 1957 г. окончил мореходную школу в Николаеве, МД-3, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1957 г.

На подменах:

Пшеннов Михаил Иванович, 1924 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1962 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1961 г., в УТРФ с 1952 г.

Луцай Владимир Николаевич, 1939 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1961 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

Черепанов Борис Вениаминович, 1937 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1958 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1965 г., в УТРФ с 1958 г.

Охотенко Леонид Павлович, 1938 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1957 г.

Гусев Владимир Тимофеевич, 1937 г. р., кандидат в члены КПСС, образование среднетехническое, в 1967 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1964 г.

Житков Владимир Никифорович, 1928 г. р., беспартийный, в 1958 г. окончил УКК, МД-2, в должности с 1959 г., в УТРФ с 1956 г.

Полторанин Анатолий Алексеевич, 1940 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1962 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1962 г.

Обухов Анатолий Миронович, 1935 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1957 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1957 г.

Ясиновский Юрий Петрович, 1940 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Ростовское МУ, МД-2, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1960 г.

Макаров Виктор Владимирович, 1937 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1961 г. окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1967 г., в УТРФ с 1961 г.

Коноплев Николай Васильевич, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1962 г. окончил Ростовское МУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1962 г.

Перепелкин Геннадий Яковлевич, 1940 г. р., член КПСС, образование среднетехническое, в 1964 г. заочно окончил ПКМУ, МД-2, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1958 г.

Пивинский Виталий Леонидович, 1933 г. р., беспартийный, в 1952 г. окончил УКК, МД-2, в должности с 1964 г., в УТРФ с 1959 г.

Захаров Николай Яковлевич, 1939 г. р., беспартийный, образование среднетехническое, в 1960 г. окончил Клайпедское МУ, МД-2, в должности с 1966 г., в УТРФ с 1960 г.

Селезнев Леонид Петрович, 1930 г. р., член КПСС, образование высшее, в 1967 г. окончил Дальрыбвтуз, МД-1, в должности с 1956 г., в УТРФ с 1951 г.

Прокопенко Георгий Филиппович, 1938 г. р., беспартийный, образование высшее, в 1965 г. окончил Севастопольское инженерное училище, МД-3, в должности с 1968 г., в УТРФ с 1965 г.

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 568, л. 100—111

Обработчики не подвели...

Надо сказать, нелегко далось нам освоение этого гиганта — плавбазы «50 лет Октября». Знакомство было трудным. Положение усугублялось еще и тем, что в экипаже судна было много новичков, да и бригады громоздкие создали — по 45 человек в каждой. Техника на корабле новая, в деле не опробована, технически грамотных людей в бригадах мало. И к делу приступать надо, и знакомить обработчиков с механизмами. Прошло не менее двадцати дней, пока коллектив не освоился с технологией, с оборудованием.

В начале сентября приступили к выпуску готовой продукции — слабосоленой сельди в бочках. Часть обработчиков, уже достаточно освоившихся в нашем цехе, перевели в цех спецпосола на выпуск пресервов.

Осталось в бригаде 38 человек. Каждый знал свое постоянное место, совершенствовался на одном постоянном процессе. Это позволяло приобретать определенные навыки, а значит, скорость и чистоту труда, повышать его результативность. На второстепенных работах иногда допускались замены, а что касается сортировщиков, вибраторщиков и весовщиков, в течение всего рейса они оставались на своих постах.

На плавбазе работали две бригады. Между ними был заключен договор о социалистическом соревновании. Это дало хороший толчок развитию инициативы, повысило ответственность каждого обработчика за успех общего дела, за качество выпускаемой продукции. На ответственных участках производства трудились наиболее опытные специалисты.

Пример, достойный подражания, являли в труде такие наши товарищи, как Горский, Лисковский, Нестеров, Болонина и многие другие. И такие, как они, строго спрашивали с нерадивых, не мирились с нытиками, вели за собой коллектив. Те же, кто спасовал перед первыми трудностями, не задержались на корабле. Без особых сожалений расставался с такими и коллектив.

Тон в труде задавал и сам вожак бригады Павел Алексеенко. Коллектив бригады взял очень емкое обязательство, и выполнить его было делом чести каждого.

Вырабатывать при наличии полуфабриката 600 ц высококачественной продукции в смену, по-хозяйски эксплуатировать технику, бороться за культуру производства, экономить бочкотару, соль и другие материалы — таков был прицел коллектива. И, надо отдать должное, обработчики потрудились на славу. Соревновались со второй бригадой. Итоги подводили систематически. К концу рейса результаты у обеих бригад были почти одинаковые, хотя в ходе соревнования верх брал то один, то другой коллектив попеременно.

Прошло немного времени, и наша судовая Доска почета густо заселилась портретами лучших людей. Отличными производственниками зарекомендовали себя ребята, совсем недавно демобилизованные из рядов Советской Армии, — Геннадий Нестеров, Алексей Надыко. Четкость в исполнении, быстрота и добросовестность — вот, пожалуй, отличительный рабочий почерк этих парней.

Были у нас и «перекуры» по причине выхода из строя технологического оборудования, в частности, вибраторов на мойках, транспортеров, особенно скребковых. На последних дело портит резиновая лента, которая при эксплуатации вытягивается и пробуксовывает на барабанах, рвет рыбу, создавая там самым излишние потери при обработке. Кроме того, обилие подъемов и спусков в транспортерах неблагоприятно влияет на качество продукции: у слабой рыбы при ударах и падении с высоты в полтора метра лопается брюшко. А подобный «лопанец», как мы его называем, явление весьма нежелательное.

Практика показала, что необходим палубный транспортер, он даст возможность уменьшить количество людей в бригадах, облегчить труд.

Исчезнет необходимость в очень утомительной позе катить бочки с рыбой на расстояние 60—70 метров от пятого трюма до второго. А на этом ручном процессе занято по четыре-пять человек в течение десяти часов. Желательно этот труд механизировать.

Очень много было задержек из-за донника, так как бочкотара проходила по четыре-пять оборотов, а некоторые бочки и того больше. Никакие донники не выдерживали такого количества оборотов. В итоге очень часто для готовой продукции не хватало качественного донника, что тормозило ее выпуск. Несмотря не имеющиеся трудности бригада справлялась с нормой выработки: 500—600 бочек за смену — 630 ц продукции. Словом, коллектив сделал все возможное, чтобы рейсовое задание выполнить успешно.

В. Коновал, старший рыбмастер

За высокие уловы, 18 декабря 1968 г., № 146

Приказ по УТРФ № 814 от 26 декабря 1968 г. «О выделении СРЗ "Фреза" из состава УТРФ»

В соответствии с приказом Главного управления «Дальрыба» № 126 от 18 марта 1968 г. и приказа по Камчатскому управлению рыбной промышленности № 392 от 19 декабря 1968 г., приказываю:

1. Выделить из состава УТРФ по балансу на 1 января 1969 г. СРЗ «Фреза».

2. Главному бухгалтеру тов. Сукало М. С. передать на баланс СРЗ «Фреза» основные фонды по состоянию на 1 января 1968 г.

3. Начальнику финансового отдела тов. Норкиной Ф. С. передать СРЗ «Фреза» действующие нормативы оборотных средств и лимиты Госбанка по объектам регистрирования.

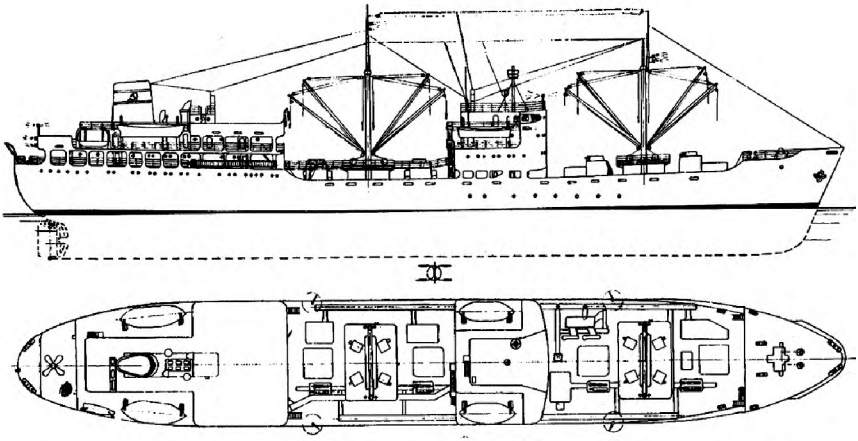
4. Начальнику ЖКО тов. Бурмакину И. М. передать на баланс СРЗ «Фреза» детский сад № 35 по ул. Кутузова.

Начальник УТРФ *И. Черниговский*

ГАКК, ф. Р-275, оп. 4, д. 576, л. 139

ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ НЕКОТОРЫХ ТИПОВ СУДОВ УМАР — УТРФ

Рыбообрабатывающая плавбаза «Ламут»



Год и место постройки: 1959, Япония, г. Осака, завод-строитель — фирма «Хитачи».

Длина 110, 2, ширина 16, осадка кормой 6,6, высота борта 9 м.

Регистровая вместимость валовая 4 982, чистая 3 388 рег. т.

Грузоподъемность 1 780 т.

Скорость хода 14,6 узлов.

Автономность 49 суток.

Количество коечных мест 147.

Корпус: система набора смешанная, способ соединения — сварка, количество палуб — 3, водонепроницаемых переборок 6.

Количество и объем трюмов, куб. м: 4 — 381; 677; 563; 564; твиндеков: 7 — 317; 325; 537; 411; 398; 424; 384.

Запасы, т: 684 дизельного, 124 котельного топлива, 400 пресной воды.

Главная энергетическая установка дизельная одновальная: один ГД типа 650VBF-90 мощностью 3 360 л. с. при частоте вращения 200 об/мин.

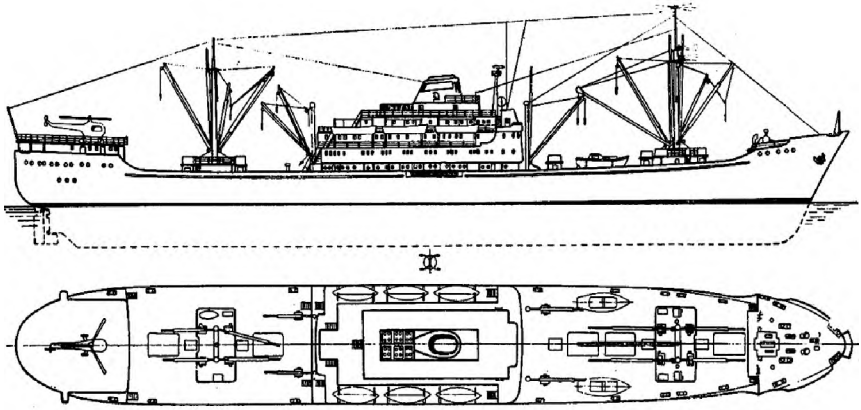
Гребной винт стальной четырехлопастный фиксированного шага диаметром 3,4 м.

Мощность электростанции 665 кВт.

Паровые котлы: один вспомогательный вертикальный произ-водительностью 5,6 т/ч с рабочим давлением пара 1,0 МПа, один утилизационный.

Рефрижераторная установка компрессионная, хладагент — фреон-12, холодопроизводительность 306 000 ккал/ч, система охлаждения трюмов воздушная, температура в трюмах −2 °С [186, с. 158—159].

Рыбообрабатывающая плавбаза
пр. В-62 «Советская Камчатка»



Проект В-62, год и место постройки: 1961, ПНР, г. Гданьск, судоверфь им. В. И. Ленина.

Длина 155, ширина 20, осадка кормой 8,3, высота борта 11,6 м.

Регистровая вместимость валовая 10 026, чистая 4 656 рег. т.

Грузоподъемность 3 630 т.

Скорость хода 13 узлов.

Автономность 60 суток.

Количество коечных мест 260.

Корпус: система набора поперечная, способ соединения — сварка, количество палуб — 2, водонепроницаемых переборок 9.

Количество и объем трюмов, куб. м: 5 — 490; 735; 1 088; 913; 942, твиндеков: 6 — 733; 771; 1 027; 746; 738; 1 197.

Запасы, т: 1 570 дизельного, 2 440 котельного топлива, 1 964 пресной воды.

Главная энергетическая установка комбинированная турбопоршневая: две паровых машины типа МР-9,5 с турбинами отработавшего пара ТР-9,5 мощностью 1 850/560 л. с. каждая при частоте вращения, соответственно, 120 и 4 300 об/мин.

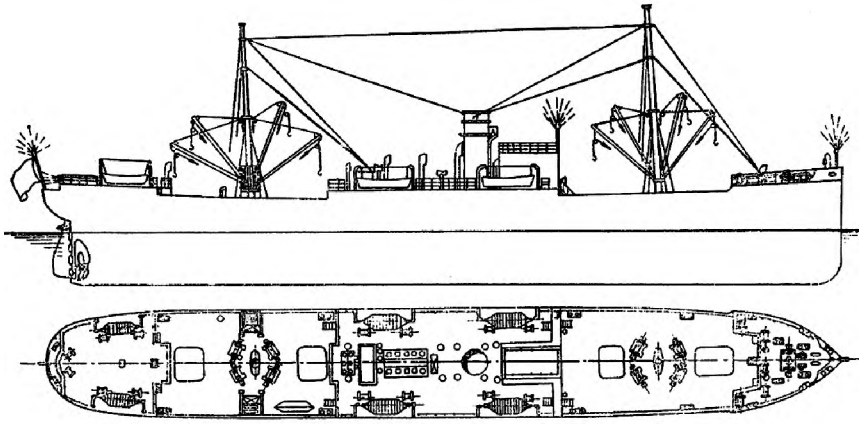
Два стальных трехлопастных гребных винта фиксированного шага диаметром 4,3 м.

Мощность электростанции 1 050 кВт.

Паровые котлы: два главных типа WB-1 производительностью 17,5 т/ч с рабочим давлением 1,6 МПа.

Рефрижераторная установка компрессионная, хладагент — аммиак, холодопроизводительность 675 000 ккал/ч, система охлаждения трюмов рассольная, температура в трюмах 0 °С [186, с. 156—157].

Рефрижераторный пароход (производственный рефрижератор) «Комсомолец Арктики»



Год и место постройки: 1897, Голландия, г. Амстердам.

Длина 98,3, ширина 13,4, осадка кормой 6,6, высота борта 9,4 м.

Регистровая вместимость валовая 3 450, чистая 2 310 рег. т.

Грузоподъемность 1 860 т.

Скорость хода 6 узлов.

Автономность 25 суток.

Количество коечных мест 125.

Корпус: система набора поперечная, способ соединения — клепка, количество палуб — 2, водонепроницаемых переборок 7.

Количество и объем трюмов, куб. м: 4 — 774; 564; 954; 659, твиндеков: 2 — 180, 321.

Запасы, т: 1 194 котельного топлива, 596 пресной воды.

Главный двигатель: паровая машина тройного расширения мощностью 1 281 л. с. при 65 об/мин.

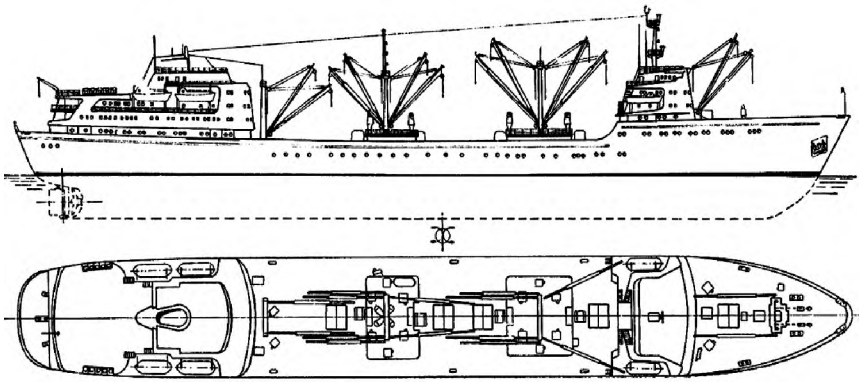
Гребной винт стальной, четырехлопастный, фиксированного шага диаметром 4,72 м.

Мощность электростанции 111 кВт.

Паровые котлы: два главных оборотных с поверхностью нагрева 265 кв. м каждый с рабочим давлением 1,26 МПа.

Рефрижераторная установка компрессорная, хладагент — углекислота, холодопроизводительность 300 000 ккал/ч, система охлаждения трюмов рассольная, температура в трюмах −18,5 °С [187, с. 342—343].

Рыбообрабатывающая плавбаза «50 лет Октября»



Проект В-69, год и место постройки: 1967, ПНР, г. Гданьск, судоверфь им. В. И. Ленина

Длина 164, ширина 21,3, осадка кормой 8,1, высота борта 12,6 м.

Регистровая вместимость валовая 13 570, чистая 6 900 рег. т.

Грузоподъемность 4 670 т.

Скорость хода 14 узлов.

Автономность 75 суток.

Количество коечных мест 254.

Корпус: система набора смешанная, способ соединения — сварка, количество палуб — 2, водонепроницаемых переборок 12.

Количество и объем трюмов, куб. м: 4 — 683; 1 056; 880; 880, твиндеков: 5 — 1 065; 730; 1 245; 960; 950, один мучной трюм 762 куб. м., один мучной твиндек 762 куб. м.

Запасы, т: 3 200 дизельного, 860 котельного топлива, 2 120 пресной воды.

Главный двигатель малооборотный крейцкопфный типа 662VT2BF-140 мощностью 6 500 л. с. при 135 об/мин.

Гребной винт бронзовый, четырехлопастный, фиксированного шага диаметром 4,5 м.

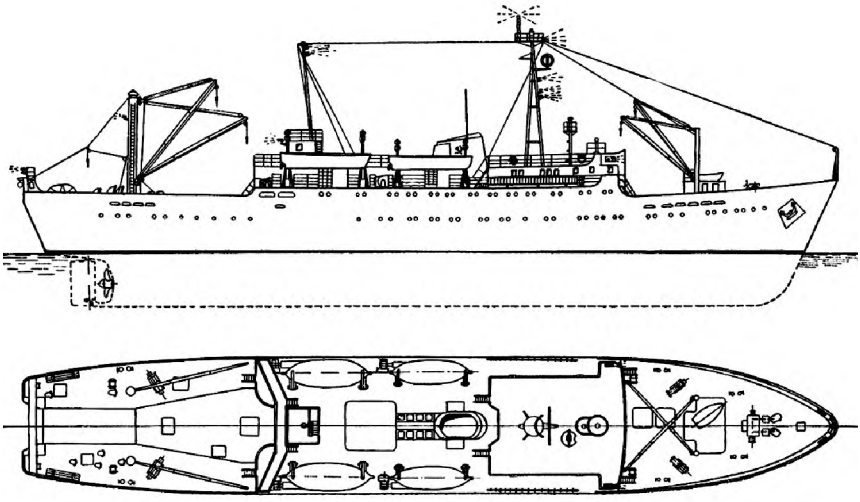
Мощность электростанции 1 962 кВт.

Паровые котлы: два водотрубных типа VX-125 производительностью по 5 т/ч, рабочее давление 1,0 МПа.

Рефрижераторная установка компрессорная, хладагент — аммиак, холодопроизводительность 1 546 000 ккал/ч, система охлаждения трюмов рассольная, в трюме № 5 — воздушная, температура в трюмах −8, −25 °С.

Морозильные аппараты туннельные, температура воздуха −40 °С, производительность 90 т/сутки [186, с. 150—151].

Большой морозильный рыболовный траулер «Браслав»



Проект 394, год и место постройки: 1961, г. Николаев, завод им. Носенко.

Длина наибольшая 84,7, ширина 14, осадка кормой 6,24, высота борта 10 м.

Регистровая вместимость валовая 2 450, чистая 1 225 рег. т.

Грузоподъемность 900 т.

Скорость хода 13 узлов.

Автономность 80 суток.

Количество коечных мест 100.

Корпус: система набора поперечная, способ соединения — сварка, количество палуб — 2, водонепроницаемых переборок 6.

Количество и объем трюмов, куб. м: 5 — 170; 124; 290; 630; 410.

Запасы, т: 565 дизельного, 263 котельного топлива, 285 пресной воды.

Главный двигатель: двухтартный реверсивный типа 8ДР 43/61 мощностью 2 000 л. с. при 250 об/мин.

Гребной винт бронзовый, четырехлопастный, регулируемого шага диаметром 2,8 м.

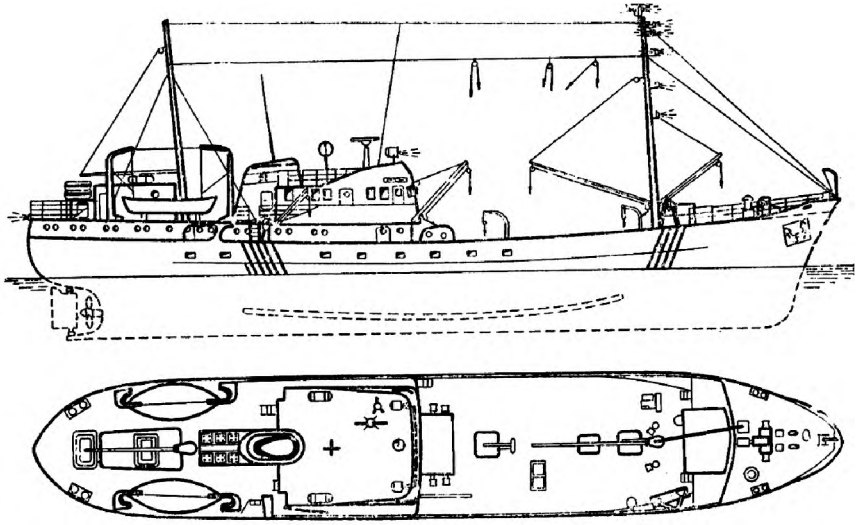
Мощность электростанции 970 кВт.

Паровые котлы: два типа КСВ-30 производительностью по 2 т/ч, рабочее давление 0,5 МПа.

Рефрижераторная установка компрессорная, хладагент — аммиак, холодопроизводительность 240 000 ккал/ч, система охлаждения трюмов рассольная, температура в трюмах −18 °С.

Морозильные аппараты воздушные, туннельные, тележечные, производительностью 30 т/сутки [187, с. 84—85].

Средний рыболовный траулер (морозильный) пр. 502



Год и место постройки: 1965, г. Ярославль, Ярославский судостроительный завод.

Длина наибольшая 54,2, ширина 9,3, осадка кормой 4,54, высота борта 4,7 м.

Регистровая вместимость валовая 680, чистая 252 рег. т.

Грузоподъемность 160 т.

Скорость хода 12 узлов.

Автономность 90 суток.

Количество коечных мест 31.

Корпус: система набора поперечная, способ соединения — сварка, количество палуб — 1, водонепроницаемых переборок 7.

Количество и объем трюмов, куб. м: 2 — 153; 202.

Запасы, т: 127 дизельного топлива, 78 пресной воды.

Главный двигатель: типа 8NVD-48AU мощностью 800 л. с. при 300 об/мин.

Гребной винт стальной, четырехлопастный, регулируемого шага диаметром 2,15 м.

Мощность электростанции 300 кВт.

Паровые котлы: вспомогательный КВА-0,5/5 производительностью 0,5 т/ч, рабочее давление 0,5 МПа.

Рефрижераторная установка компрессорная, хладагент — аммиак, холодопроизводительность 76 000 ккал/ч, система охлаждения воздушная, температура в трюмах −18 °С.

Морозильные аппараты воздушные, туннельные, производительностью 6 т/сутки [186, с. 58—59].

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие 3
Использованные сокращения 5
Часть 1. «Несмотря на совершенно новое дело и встретившийся на пути ряд трудностей... экспедиция прошла успешно» (1959—1963 гг.) 7
Часть 2. «Мы будем и впредь высоко нести знамя социалистического соревнования, не снизим темпов добычи рыбы и дадим родине еще больше высококачественной рыбной продукции» (1963—1966 гг.) 130
Часть 3. «Ваши достижения являются вдохновляющим примером коммунистического отношения к труду и свидетельствуют о больших возможностях рыбной промышленности» (1967—1968 гг.) 298
Источники 380
Приложения
Документы и материалы о работе УМАР — УТРФ в 1959—1968 гг. 385
Технико-эксплуатационные данные некоторых типов судов УМАР — УТРФ 649

Монография

Сергей Витальевич ГАВРИЛОВ

**ФЛОТ КАМЧАТКИ.
ТРАЛОВЫЙ ФЛОТ
(1959—1968)**

В авторской редакции
Верстка и макет С. В. Гаврилова
Корректор Е. А. Рыбаченко
Дизайн переплета О. И. Набутовской

Подписано в печать 10.03.2018. Формат 60x84/16.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 36,88.
Тираж 500. Заказ 308

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

Гаврилов Сергей Витальевич — преподаватель мореходного факультета Камчатского государственного технического университета. Родился на Камчатке в 1962 г. В 1984 г. окончил Дальневосточный технический институт рыбной промышленности и хозяйства (Камчатский филиал), инженер-судомеханик. Область научного интереса: история развития судовой техники, история морского транспортного и рыбопромышленного освоения охотско-камчатского побережья.

Автор около трехсот историко-краеведческих публикаций. Инициатор издания, составитель и редактор ежегодников «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки» (1999—2009 гг.), «Вопросы истории Камчатки» (2005—2016 гг.), «Камчатский летописец» (основан в 2011 г.), серии книг «Из фондов музея» (основана в 2012 г.). Действительный член Русского Географического общества, член Союза журналистов России, Союза писателей России, Камчатского морского собрания, Российского военно-исторического общества. Лауреат премий: краеведческой имени С. П. Крашенинникова, историко-литературной имени Е. В. Гропянова, камчатской краевой государственной.

Автор книг:

«Страницы истории судовой энергетики», 1998 г.
«Маленькие камчатские истории», 2002 г.
«Судовые энергетические установки. История развития», 2003 г.
«Вдоль камчатских берегов», 2003 г.
«Технология использования воды, топлива, смазки», 2003 г.
«Три века Петропавловского порта», 2004 г.
«Камчатское наследие», 2006 г.
«Флот Камчатки. 1928—1945», 2007 г.
«Ивашка рыбацкая. История северного села», 2010 г.
«Мы все учились понемногу...», 2010 г.
«Флот Камчатки. Камчатрыбфлот. 1946—1968», 2011 г.
«Флот Камчатки. Морской транспортный флот. 1949—1968», 2012 г.
«Океанская гавань России», 2013 г.
«Флот Камчатки. Камчатрыбфлот — Рыбхолодфлот. 1969—1991», 2016 г.
«Край Камчатский — край рыбацкий, край моряцкий», 2017 г.

Живет в г. Петропавловске-Камчатском.