

Пымтинская загадка

На западном побережье Камчатки в месте, где с начала 1930-х гг. располагался вначале Пымтинский промысловый район, а позже одноимённый рыбокомбинат, недалеко от прибойной полосы стоит заброшенный памятник. На бетонированной площадке, обнесённой якорными цепями, воздвигнуто солидное, тоже бетонное, основание. Сверху — прямоугольник, ещё выше — пирамида, некогда увенчанная пятиконечной звездой. Прикреплена табличка из нержавеющей стали с надписью: «Экипажу катера “Север”. Ноябрь 1936 г.».

Что должен подумать человек, прочитавший эту надпись? Наверное, то, что так сохранена память о моряках, погибших в борьбе с морской стихией в ноябре 1936 г. Но почему не указаны их имена, а приведено только название судёнышка? Почему нет даты трагического события? Братская ли это могила, или памятник носит символический характер?



Памятник в Пымте в 2010 г. Фотография А. В. Ткаченко

Ответ на эти вопросы дало особое расследование. В его ходе естественным стало обращение к главному источнику сведений о жизни на полуострове — газете «Камчатская правда» и сохранив-

шейся в архиве документации управления Акционерного Камчатского общества (АКО) и его предприятий — рыбокомбинатов западного побережья: Пымтинского и ближайших к нему Кихчикского и Митогинского (с юга) и Воровского, позже ставшего Кировским (с севера).

Выяснилось, что поздней осенью 1936 г. на западном берегу полуострова штормило основательно, впрочем, как и всегда. В этом сезоне сильнее всех пострадало хозяйство Ичинского комбината (директор Е. П. Юдин), отстоявшего от Пымтинского более чем на двести километров. Так, 28 октября сила северного ветра в Иче доходила до десяти баллов. По радиосообщению с предприятия, во время погрузки готовой продукции на пароход «Колыма» от кормы судна оторвало стоявший на швартовах грузовой кунгас и понесло к югу. «Приняты меры к его розыску». Два других кунгаса потеряли аварии и оказались к дальнейшей работе непригодны.

«Данное положение затрудняет погрузку, так как в наличии остался всего один грузовой кунгас». А погрузку требовалось продолжать, как частичный выход из положения задействовали рыбные кунгасы меньшей вместимости. Два кавасаки не успели уйти в укрытие и остались штормовать в море. После пятнадцатичасовой борьбы со стихией они были вынуждены выброситься на берег. По счастливому стечению обстоятельств, это обошлось без аварии, и экипажи, и суда остались невредимыми.

А через две с небольшим недели очередной шторм унёс в Иче жизни сразу пяти человек. Вот как это произошло. С утра 14 ноября стояла пасмурная погода, дул свежий порывистый ветер от юго-востока. Погрузка заготовленной комбинатом рыбы на пароход «Эскимос» шла обычным порядком. «Первый кунгас и кавасаки подошли к судну благополучно. Спустя несколько часов был послан



Памятник в октябре 2021 г.
Фото Р. В. Онофрийчука

второй кавасаки. Неожиданно налетевший десятибалльный шторм настиг его в море и стал бросать, как щепку. Команда кавасаки сделала попытку войти в устье реки, но наступивший отлив не дал возможности найти там убежище. Пришлось штормовать. Но сила ветра и волнения была такова, что судёнышко быстро опрокинулось. Пять человек команды погибло». Только что изложенное — первая версия приключившейся беды за подписью Е. П. Юдина, она опубликована «Камчатской правдой» 17 ноября в номере № 264. Здесь же есть приписка: «Редакция газеты запросила тов. Юдина о подробностях катастрофы и мерах, принятых к спасению имущества комбината от шторма».



Табличка на памятнике, 2010 г. Фотография А. В. Ткаченко

Подробности, отличающиеся от сообщённого выше, газета опубликовала 21 ноября (№ 267): «Вечером 14 ноября сильный шторм прекратил разгрузку стоящего на рейде “Эскимоса”. Находившийся у парохода кавасаки № 7 под командой шкипера Зайчука взял направление на устье реки. Только благодаря самоотверженности Зайчука жизнь грузчиков была спасена. Иная судьба постигла кавасаки № 4, буксировавший со второй базы на первую кунгас с двадцатью работниками. Шкипер кавасаки Зорин изменил направле-

ние и пошёл к пароходу. Благодаря исключительной энергии, проявленной экипажем “Эскимоса”, и выдержке капитана, люди и груз, находившиеся на кунгасе, были подняты на борт. Кавасаки поднять не удалось, и он отошёл от судна по направлению к комбинату. Дальнейшая судьба кавасаки оставалась неизвестной до следующего дня. В полдень 15 ноября в двух километрах от первой базы был найден выброшенный на берег кавасаки. В машинном отделении обнаружены три трупа. В одном из них распознали моториста Лукриецкого, во втором — моториста Хан Гербена и в третьем — матроса Степанова. Южнее устья реки был обнаружен труп механика Устенко. Труп шкипера Зорина не найден. Розыски его не увенчались успехом. При осмотре корпуса и мотора кавасаки № 4 оказалось, что мотор был включен на малый ход, на винт наматался буксирный конец. Корпус, также как мотор, не имеет повреждений».

Днём раньше (20 ноября, № 266) «Камчатская правда» известила о гибели во время этого шторма члена Ичинской первичной организации ВКП(б) Хан Гербена. Объявление об этом дал аж сам обком партии. Дело в том, что покойный Хан Гербен был не просто рядовым партийцем, а парторгом комбината. Некролог, подписанный директором Е. П. Юдиным и другими руководителями Ичинского комбината, напечатан в «Камчатской правде» спустя десять дней после кончины парторга, 24 ноября (№ 270):

«Мы лишились хорошего, отзывчивого, чуткого товарища, производственника-стахановца и замечательного коммуниста, до конца преданного делу партии, делу рабочего класса. Товарища Хан Гербена, всегда отличала неуёмная тяга к знанию: и тогда, когда он был ещё комсомольцем, и когда он с энтузиазмом учился в совпартшколе, и на работе в Иче, до самых последних дней своей жизни. Ему также в высшей степени были свойственны черты, отличающие настоящего большевика — верность, бдительность по отношению к врагам, чрезвычайная скромность и самокритичность по отношению к себе. Хан Гербен никогда не отказывался от своих случайных ошибок, мужественно, откровенно признавал их и стремился исправить. Мы все любили его, поэтому так тяжела утрата. Светлая память в товарище Хан Гербене ещё больше сплотят нашу парторганизацию. Прощай, Хан!»

О том, было ли найдено тело шкипера, мы не знаем. Не ведомо нам и то, как были похоронены моряки: в братской могиле или отдельно, и где это произошло. Но приведённые выше сведения позволяют составить их список, хотя бы для передачи на хранение

в Камчатский морской собор, где ныне сосредоточены сведения об уже более чем полутора тысячах жертв морской стихии:

- Зорин, шкипер кавасаки № 4, погиб 14 ноября 1936 г.;
- Лукриецкий, моторист, погиб 14 ноября 1936 г.;
- Степанов, матрос, погиб 14 ноября 1936 г.;
- Устенко, механик, погиб 14 ноября 1936 г.;
- Хан Гербен, моторист, погиб 14 ноября 1936 г.

Отчёт Ичинского комбината за 1936 г. сообщает, что в 1936 г. удары стихии разрушили на предприятии барак № 2, из плавсредств погиб катер № 607, оценённый в 3 700 руб., и четыре грузовых кунгаса (33 тыс. руб.). Отчёт Кихчика в разделе «Ликвидация бывшего имущества» за этот год упоминает о катере «Ястреб» (6 тыс. руб.) и двух кунгасах (10 тыс. руб.). Такой же раздел отчёта Пымтинского комбината совсем не содержит данных о материальных потерях. О гибели же людей бесстрастные бухгалтерские бумаги предприятий вообще ничего не говорят...

Значит, указанный на пымтинском памятнике ноябрь не является временем трагического происшествия с экипажем катера или кавасаки, называвшегося «Север». Скорее всего, это дата установки самого памятника. Столь основательное сооружение не могло быть возведено в одночасье, значит, люди погибли, как минимум, год назад.

Так и оказалось. Вот что 22 сентября 1935 г. сообщила «Камчатская правда» (№ 219) в заметке «Подробности гибели кавасаки в Пымте»:

«Вчера (то есть 21 сентября 1935 г. — С. Г.) были получены подробности об обстоятельствах гибели кавасаки с командой из трёх человек в Пымтинском комбинате. Эти подробности говорят о возмутительнейшем, бесчеловечном отношении к людям, оказавшимся в беде. Катастрофа кавасаки имела место 9 сентября. К вечеру этого дня была закончена дневная погрузка “Ангарстроя”. Работавшие на погрузке три моторные единицы возвращались к берегу. Поднимался шторм и “Ангарстрой” ушёл штормовать в открытое море. Из трёх возвращавшихся к берегу кавасаки один был вытащен на берег, второй был оставлен без людей в море на якоре, а третий был оставлен в море на мёртвом якоре с людьми, снять которых никто не позаботился.

Шторм усиливался. Команда, сознавая, что положение её становится крайне опасным, криками и световыми сигналами требовала, чтобы её кавасаки был принят на берег. Так продолжалось всю ночь. Помощи с берега не давали. В конечном счёте, канат от

мёртвого якоря намотался на винт, и кавасаки стал совершенно беспомощным. Большой волной кавасаки был захлестнут и затонул вместе со всей командой.

Что же делали в это время на берегу? На берегу был заведующий базой № 2 Роечко и его заместитель Художин. Об этом же знал и врид директора комбината Якутисов. Эти люди имели полную возможность организовать помощь команде гибнувшего кавасаки. Сигналы, подававшиеся командой, были вполне достаточны для того, что бы понять, что положение кавасаки было более чем угрожающим. И всё же помощь не была оказана. Руководители базы и комбината предоставили гибнущую команду воле стихии. Они пальцем о палец не ударили, чтобы спасти людей, хотя спасение было вполне возможным.

Старшина Григорий Пелинчук, моторист Александр Коваленко, матрос Василий Рязанов погибли. Погибли они исключительно вследствие преступного разгильдяйства, вследствие возмутительнейшего, скотского отношения к людям, оказавшимся в беде...

Гибель кавасаки в Пымте вызвала сильнейшее возмущение среди рабочих комбината. Они требуют, чтобы над теми, кто не организовал помощи гибнувшим, кто является прямым виновником смерти трёх человек, был организован показательный суд. Распоряжение об аресте виновных уже отдано областным прокурором. Нужно рассчитывать, что следствие будет проведено достаточно быстро и в ближайшие дни виновные предстанут перед советским судом...»

Из этого газетного сообщения мы можем извлечь и дату происшествия — 9 сентября 1935 г., и имена погибших. И то, и другое, как мы знаем, на памятнике отсутствует:

- Коваленко Александр, моторист;
- Пелинчук Григорий, старшина кавасаки;
- Рязанов Василий, матрос.

Теперь при восстановлении разрушенного морем памятника можно устранить допущенную в своё время в отношении погибших историческую несправедливость и привести их имена для всеобщего обозрения. Хотя это несколько лет назад уже сделано в Камчатском морском соборе, где эти моряки упомянуты на памятных плитах.

Но по-прежнему не ясно, похоронены погибшие именно под этим памятником или в отдельных могилах (а может и в братской).

А сейчас расскажем о последующих событиях осени 1935 г., происходивших в Пымте и других пунктах западной Камчатки. 12 октября 1935 г. «Камчатская правда» в заметке «Штормовая погода на западном побережье» сообщила (№ 236): «Почти непре-

рывно с 11 сентября... господствуют штормы. 7 октября в районе Крутогорово, Пымты и Митоги шторм усилился до такой степени, что часть палаток, в которых жили рабочие, были снесены ветром. В отдельных местах волны докатывались до засольных сараев и врывались в них. Комбинаты вынуждены были поставить на переборку и перекладку рыбы большое количество рабочих, чтобы сохранить качество продукции. Штормами потрепало часть неводов. Пароходы “Ангарострой” и “Волховстрой”, уходившие штормовать в открытое море, вернулись к тем комбинатам, где они должны были принимать рыбопродукцию. Погрузка, однако, до 9 октября из-за шторма не производилась».

15 октября (№ 238) опубликован материал «Последствия шторма на западном побережье»: «Полученные за последние дни сведения от северных комбинатов Большерецкого района говорят об огромной разрушительной силе шторма, пронесшегося 7 октября. В Крутогорово кошку залило водой, часть рыбопродукции начало разносить волнами. Ветром сорвало палатки на обоих заводах, многие из палаток были разорваны в клочья. Озеро за кошкой вышло из берегов, заливает продуктовый склад. Комбинату удалось принять и спасти от гибели все плавсредства. Объявлен аврал по уборке бочек и ящиков с рыбой в безопасное место. Имеющийся брезент используется для устройства временных жилищ. В Иче ветром засыпало песком и галькой продукцию на первой базе. В Митоге двадцать штабелей рыбы сухого посола также засыпано песком и галькой. Все рабочие поставлены на переборку этих штабелей. В Пымте ветром сорвало палатки, вода подошла к лебёдкам, к засольному сараю. Люди брошены на спасение плавсредств».

17 октября — «Штормы утихают. Погрузка рыбопродукции возобновилась» (№ 240): «14 и 15 октября погода на западном берегу начала успокаиваться. В эти же дни отдельные пароходы возобновили погрузку рыбопродукции. “Волховстрой” 14 октября погрузил в Кихчике первые после штормов 88 тонн. В пять часов утра 15 октября приступил к погрузке “Камо” в Большерецком комбинате. Нет пока сведений от “Ангарстро́я”, который должен находиться вблизи Пымты. “Кижуч” уже пятые сутки грузит рыбопродукцию в Корфском комбинате. За 15 октября было погружено 172 тонны».

Пока всё обычно: стихия бушует, люди борются с ней и её последствиями, новых жертв нет.

21 ноября (№ 268) напечатана статья «В Пымтинском комбинате затушёвывают дело о гибели команды кавасаки» за автор-

ством И. Азарьева: «В конце сентября, когда стали известны подробности гибели кавасаки с командой в Пымтинском комбинате, областная прокуратура отдала распоряжение об аресте всех виновных в этой катастрофе. На месте, в Пымте, не постарались выполнить это достаточно ясное распоряжение. Главный “герой” в этой возмутительной истории — Якутисов (начальник снабжения комбината), ответственный за работы по погрузке “Ангарстроя”, во время которых погиб кавасаки, не только не привлечён к ответственности, не только не арестован, но по-прежнему находится на ответственной работе в комбинате. В комбинате никто не постарался извлечь необходимые уроки из всего дела о гибели кавасаки с командой. Когда 19 октября при погрузке того же “Ангарстроя” на несколько минут из-за технических неполадок вышел из строя один кавасаки, Якутисов, подъехав к нему, заявил команде: “Если у вас хоть ещё раз станет кавасаки, я или потоплю всю команду, или перестреляю...” Команда подала в промком заявление о том, что бы этот распоясавшийся администратор был привлечён к ответственности за грубое отношение к рабочим. В промкоме это заявление положили под сукно, а парторг Роенко, вместе с Якутисовым виновный в гибели кавасаки, принял все меры, чтобы замолчать эту недопустимую выходку Якутисова.

Когда в комбинат пришёл номер газеты “Камчатская правда” с изложением обстоятельств и указанием виновников гибели кавасаки, Роенко не постарался обсудить эти материалы хотя бы на собрании партгруппы. Люди в органах, которым было поручено следствие по этому делу, недалеко ушли от этих преступников. Они сочли Якутисова и Роенко только свидетелями, а не главными виновниками в гибели команды кавасаки. Они были привлечены, как виновные, только после опубликования материалов о катастрофе в “Камчатской правде”. Ко всему этому нужно прибавить ещё некоторые обстоятельства. Вот одно из них: за время всей навигации текущего года кавасаки выходили в море без неприкосновенного запаса продовольствия для команды, что ставило людей под угрозу голодовки в случае какого-нибудь несчастья. Якутисов и Роенко объясняют это тем, что с весны и до глубокой осени они не смогли найти свободное время, чтобы выделить командам этот неприкосновенный запас.

Якутисов на следствии заявил, что во время шторма с 8 на 9 октября, когда погиб кавасаки, он “не нашёл времени” для того, чтобы дать распоряжение об оставлении на берегу людей, которые смогли бы принять кавасаки, находящиеся под угрозой гибели. Якутисов

заявил, что он был “занят более важными делами”. Роечко (завбазой и парторг) в пять часов утра, когда ему сообщили, что кавасаки с людьми гибнет, спал, и на требования организовать спасение, поспал будить своего заместителя, а сам остался спать.

Все эти обстоятельства с достаточной ясностью показывают, кто действительно виновен в гибели кавасаки и всех людей. Это — в первую очередь Якутисов, как главный распорядитель на погрузочных работах, это — Роечко, как заведующей той базой, на которой случилась катастрофа, это его заместитель — Художин, который обязан был организовать спасательные работы.

Кавасаки со всей командой погиб, погиб исключительно из-за страшного, скотского отношения к живым людям, из-за того, что в Пымте жизнь людей считали чем-то второстепенным, о чём можно позаботиться только в порядке “очереди” после каких-то других работ. И тут невольно приходится обращаться опять таки к прокуратуре. Эта организация, отдав распоряжение об аресте виновных и об организации следствия, не постаралась проверить выполнение собственного распоряжения, не постаралась, чтобы виновные в гибели людей почувствовали всю силу революционной законности. В прокуратуре даже не знают, в какой стадии находится следствие по этому делу, кто привлечён и какое кому предъявлено обвинение...»

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

„В Пымтинском комбинате затушевывают дело о гибели команды кавасаки“

В ответ на эту заметку, помещенную в „Камч. Правде“ в № 268 от 21 ноября, областной прокурор т. Зверев сообщает, что указания, на некоторую затяжку расследования дела о гибели команды кавасаки в Пымте, правильны. Что же касается того, что будто бы расследование и привлечение конкретных виновников к ответственности начато только после появления заметки в газете, то это неправильно, так как указания о расследовании и привлечении даны на место еще до появления первой заметки. Так же неправильно уподобление органов расследования преступникам, погубившим людей и кавасаки.

В настоящее время после тщательной проверки положения дела в органах расследования, прокуратура сообщает, что к ответственности привлекаются: зав. базой Роечко и его заместитель Художин — по статьям 59 п. 3 и 111, и зам. директора комбината Якутисов — по статье 111 уголовного кодекса.

„Как ликвидировали ГорОНО“.

Заметку под этим названием, помещенную в газете от 3 декабря, разбирал городской комитет ВКП(б).

Городской комитет ВКП(б) установил, что тов. Старов (зав. горОНО) имеет в своем распоряжении в помещении Горсовета два стола и никак из этого помещения не нагонялся. Это же подтверждено и самим тов. Старовым.

Горком ВКП(б) также установил, что т. Старов сам не вышел на работу после того, когда ему было предложено освободить незаконно занятую жилую комнату и временно переселиться в проходную комнату.

Одновременно Горком ВКП(б) указал председателю Горсовета тов. Потехину на недопустимость согласия с его стороны на сдачу деп. тов. Старовым и запретил т. Потехину единолично утверждать и освобождать номенклатурных работников Горсовета.

Спустя пару недель, 8 декабря 1935 г., тема была продолжена (№ 282):

«Областной прокурор тов. Зверев сообщает, что указания на некоторую затяжку расследования дела о гибели команды кавасаки в Пымте, правильны. Что же касается того, что будто бы расследование и привлечение конкретных виновников к ответственности начато только после появления заметки в газете, то это неправильно, так как указания о расследовании и привлечении даны на место ещё до появления первой заметки. Так же неправильно уподобление органов расследования преступникам, погубившим людей и кавасаки. В настоящее время после тщательной проверки положения дела в органах расследования, прокуратура сообщает, что к ответственности привлекаются: завбазой Раенко и его заместитель Художин — по статьям 59, п. 3 и 111, и замдиректора комбината Якутисов — по статье 111 Уголовного Кодекса».

Чем закончился разбор этого дела, нам не известно.

Хранящийся в Государственном архиве Камчатского края «Годовой отчёт Пымтинского рыбокомбината за 1935 г.» в разделе «Ликвидация выбывшего имущества» содержит строку «От стихийных бедствий», в коей указана сумма — 15 018 руб. 49 коп. В расшифровке поясняется: «пристань разборная, переданная по балансу на 1 января и находящаяся на морском участке № 787, разбита штормом и снесена в море». Стоимость — 11 986 руб. 20 коп. Ещё ликвидирован кунгас-докайсен, разбитый штормом «при спасении людей», 877 руб. 33 коп., и четыре исабунэ, то есть шлюпки, за 2 154 руб. 96 коп.

А вот ещё жертвы, вызванные очередным штормом на Западной Камчатке: 3 декабря 1935 г. трое рабочих Митогинского комбината выехали на исабунэ к катеру, стоявшему на рейде. «Исабунэ опрокинулась, все трое утонули. Личности погибших устанавливаются».

Возможно, что результатом затяжки расследования описанных или других подобных происшествий явился приказ № 30 Главного управления рыбной и морской зверобойной промышленности от 13 января 1936 г. Он гласил: «По сообщению прокурора республики тов. Антонова-Овсенко, материалы по несчастным случаям, происходящим на производстве, передаются в следственные органы с большим запозданием, что затрудняет борьбу с нарушителями правил техники безопасности. Приказываю: директорам предприятий рыбной и морской зверобойной промышленности немедленно (не позже 24 часов) ставить в известность прокурора соответствующего

П Р И К А З

По Акционерному Камчатскому Обществу
г. Петропавловск-Камч. № 18 19 ноября 1937 г.

§ 3.

Из расследования по аварии 14/III-37 г. катера № 45/Д-91 принадлежащего У. Камчатскому р/к. выяснилось, что авария произошла по следующим причинам.

Старшина катера Полежа не подчинился распоряжению войти в реку, вледствие ожидаемого шторма, во вторых, остав на мертвый якорь, не предохранив от перетирания с кип якорного манильского троса, в третьих - не выставил на ночь вахты, в результате поднявшегося штормом, достигшем силы 5 баллов, якорный канат перетерся и катер был выброшен на берег, при чем команда прояснулась лишь тогда, когда катер косянулся грунта. Следовательно будь выставлена вахта и обмотан канат, авария была бы предотвращена.

Случай этот директором Гребенниковым не был отмечен и старшина Полежа 31/8 вновь нарушил правила безопасности плавания и труддисциплину.

30/8 команде катера № 45/Д-91 был выдан дирекцией спирт. Началась пьянка. Утром 3/8 старшина Полежа вышел в море с неполным штатом, имея на борту только старшину и моториста, т.к. матрос и пом. моториста не явились будучи пьяными.

При постановке на мертвый якорь старшина свалился за борт, а моторист, бывш. в это время в моторном отделении, это заметил только через продолжительное время и помощи, будучи единственным человеком на катере, оказать не смог. Старшина Полежа утонул.

Результаты падения труддисциплины и неприятие своевременных мер со стороны дирекции закончились гибелью человека и убытками от выбрасывания катера в сумме 3000 руб. Дело о гибели Полежа передать следственным органам.

§ 4.

По аварии катера "Шторм" № 47, принадлежащего Штуртовскому рыбокомбинату 18 августа.

Катер Шторм № 47, по причине небрежных проволочных работах, потерпел аварию. Подобный случай имел место в этом комбинате с катером Адеос № 48 14/III.

Несмотря на аварию катера Адеос № 48 от вышестоящих, технорук лова т. Нелюбин, в ведении которого находятся плавсредства, не принял срочных мер к устраниению этих недостатков на других катерах, что и привело к аварии катера № 47.

Кроме того имеются материалы, что Нелюбин общается с рабочими грубо, причем эта грубость доходит до нанесения побоев рабочим.

Считая действия и поведение технорука Нелюбина преступными, приказываю дело о нем передать следственным органам на предмет примечения к уголовной ответственности.

П. п. Врид. Начальника АКО - Нач. Политсектора АКО - Притыко

Приказ по АКО № 18 о расследовании аварий от 19 ноября 1937 г.
(из фондов ГАКК)