

БИБЛИОТЕКА
«ВОПРОСОВ ИСТОРИИ КАМЧАТКИ»

Т. М. КРИВОНОГОВ

КАЮТ-КОМПАНИЯ

Рассказы старого моряка



Петропавловск-Камчатский
Холдинговая компания
«Новая книга»
2020

УДК 908(571.66)
ББК 63.2(Камч)
К82

Кривоногов Т. М.

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

ISBN 978–5–906904–47–8

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

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

УДК 908(571.66)
ББК 63.2(Камч)

Редактор-составитель С. В. Гаврилов

ISBN 978–5–906904–47–8

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

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

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

Р. Л. Стивенсон

ОТ РЕДАКТОРА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Подобные заскоки у Чубатова А. М. бывают всегда.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Посёлок совхоза АКО

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В школу мы в этом году пошли в конце сентября. За работу на лесосеке нам выдали первую в жизни зарплату. Я получил четыреста семьдесят рублей.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Петропавловский маяк

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Джинсы для погорельцев

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Юкола для пенсионеров

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

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

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

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

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

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

Жители Камчатки должны знать правду о ленд-лизе!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Пассажиры на палубе

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Медвежатника» привезли из тюрьмы

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Морская сплотка

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



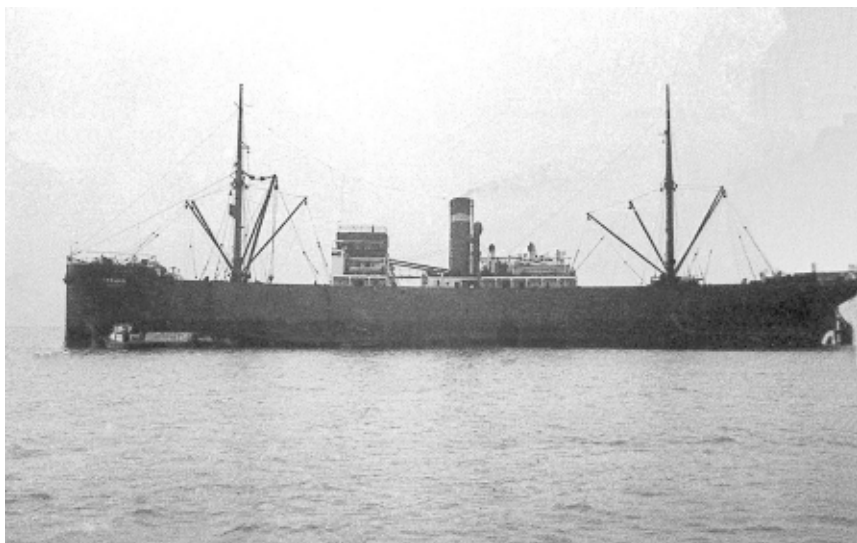
Пароход «Ильич» на рейде рыбокомбината, 1930-е гг. На этом судне семья Кривоноговых в 1938 г. приехала на Камчатку



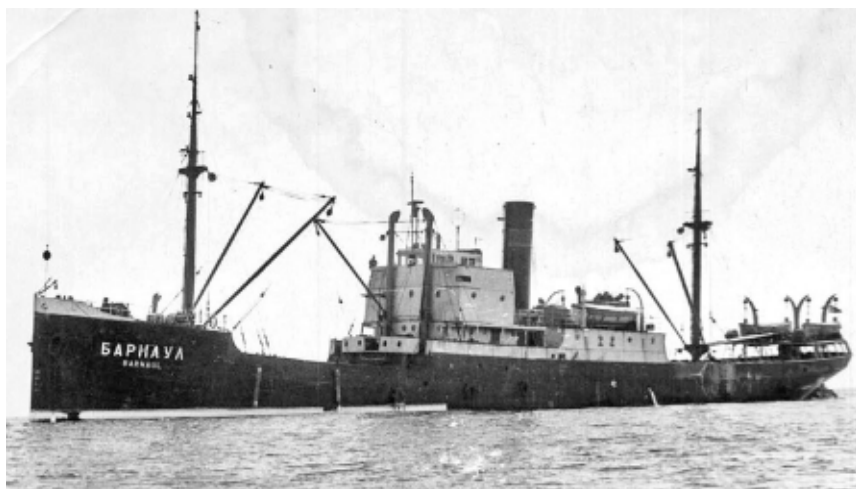
Морской паровой буксир «Кашалот» с деревянным корпусом.
Первое судно Т. М. Кривоногова



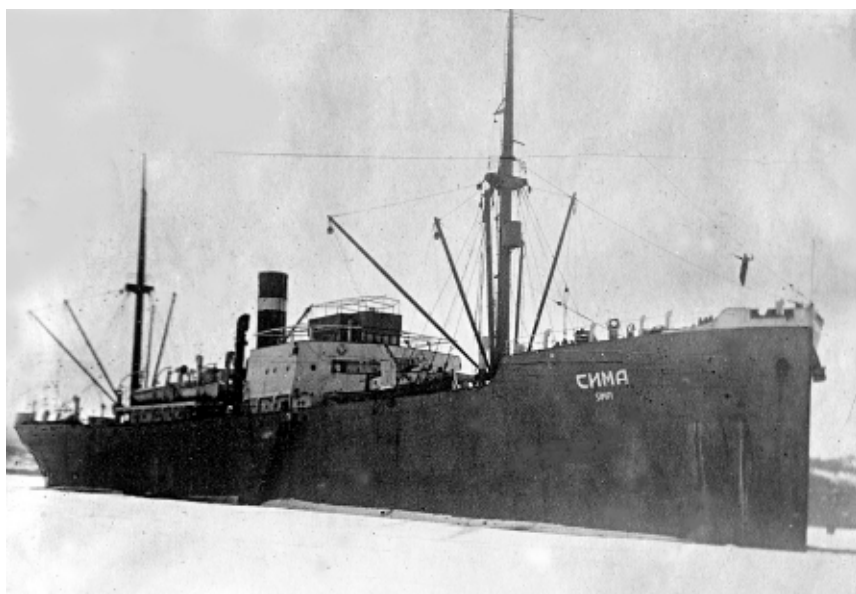
Трофейный германский танкер Камчатрыбфлота «Херсонес»



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



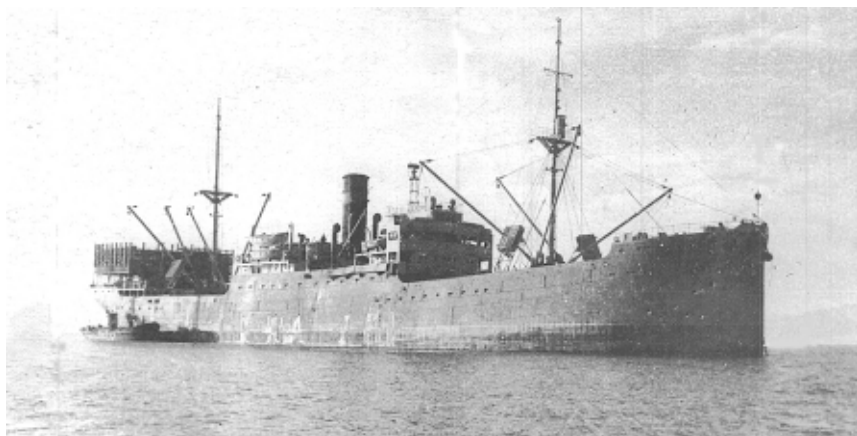
Трофейный германский пароход Камчатрыбфлота «Барнаул»



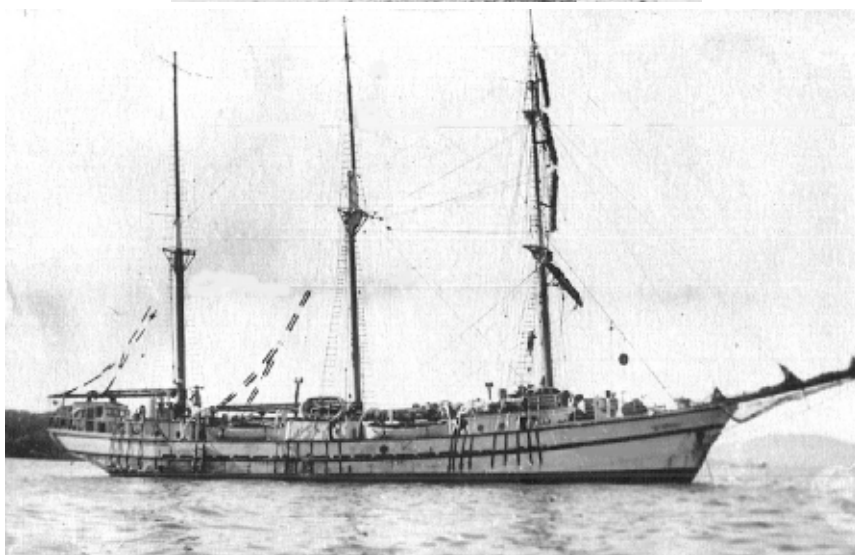
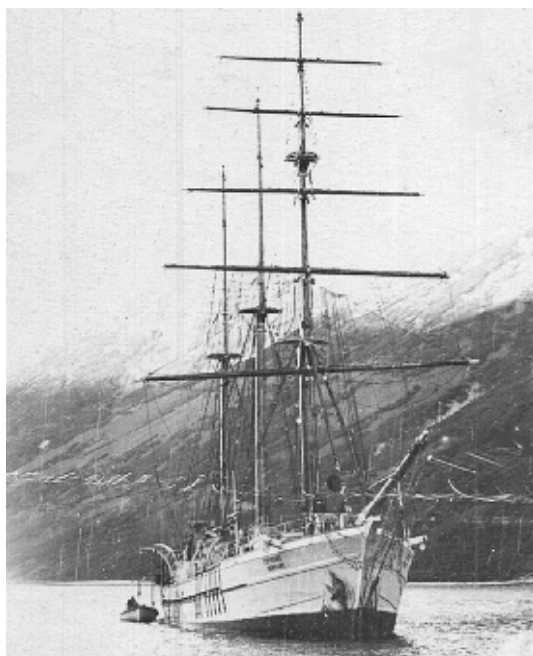
Пароход АКОфлота и Камчатрыбфлота «Сима»



Пароход АКОфлота и Камчатрыбфлота «Эскимос»



Пароход АКОфлота и Камчатрыбфлота «Орочон»



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

СССР

Примечание: все слова, добавленные

СОЮЗНОЕ
РЫБНОЙ

МИНИСТЕРСТВО
ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Главное
Учебными

Управление
Заведениями



ГЛАВНОЕ КАМЧАТСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
(ГЛАВКАМЧАТРЫБПРОМ)

СВИДЕТЕЛЬСТВО

Настоящее свидетельство выдано тов. Кривоногову Тимуре

Михайловичу в том, что он окончил курсы

судоводителей 2-го класса

при учебно-курсовом Комбинате Главкамчатрыбпрома в Петропавловске-на-Камчатке

с 4 ноября 1946 по 19 июля 1946 года по программе, утвержденной

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

1. Навигация использование Б.В. Знакомство с 5 (хорошо)
2. Навигация учебная Н.В. Математика 5 (хорошо)
3. Политика Ч.В. Русский язык 5 (хорошо)
4. Морская практика Ч.В. Общая теория корабля 3 (удовлетворительно)
5. Устройство и эксплуатация корабля Ч.В. Техника пром. рыболов. 3 (удовлетворительно)
6. Международное морское право Ч.В. Воспитание морского пловца 4 (хорошо)
7. Морское право 5 (хорошо) Правовое положение пловца 4 (хорошо)

Тов. Кривоногов Тимур Михайлович

сдал экзамен с общей оценкой хорошо и получил квали-

фикацию судоводителя 2-го класса

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

Директор Учебно-курсового
комбината Главкамчатрыбпрома

Председатель квалификационной комиссии

Преподаватели:

Чилиха

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

Последний стальной ветеран

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

О «Кашалоте» и угле

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На родину, в лагеря...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Настоящие хозяева

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Сняли с мели и растащили

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

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

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

верфь также катера и кавасаки для промысла трески крючковыми снастями.

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

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

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

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

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

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

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

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

Как поправили товарища Сталина

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Вот такой «Херсонес»...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Пленные японцы

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Авария «Якута»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Краб», «Янтарь» и другие

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

короткое время сумели парализовать британское торговое судоходство в этих районах.

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

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

Совет капитана Эгги

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Трудовой договор с Главкамчатрыбпромом капитан заключил 12 июля 1949 г.

Королевский флот

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Роковой пароход

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Вечная память вам, труженики моря!

Как сгорел «Якут»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Оссорская аномалия

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Как пароход вместо Оссоры оказался в Караге

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Кунгасники

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

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

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

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

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

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

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

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

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

щийся в кожаных мешочках на груди. Кунгас вытащен — перерыв на обед...

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

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

Воры с «Якута» погубили семью

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— Документы есть?

— Нет. Они находятся у третьего помощника.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Форменное» безобразие

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Об умных и отдыхе

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Трудовой подвиг и человеческая подлость

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Орочон» — пароход хороший...

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

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

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

— «Орочон» — пароход хороший, но я тебя на него не пошлю.

Обиженный Вася ему в ответ:

— А я туда ещё и не пойду!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

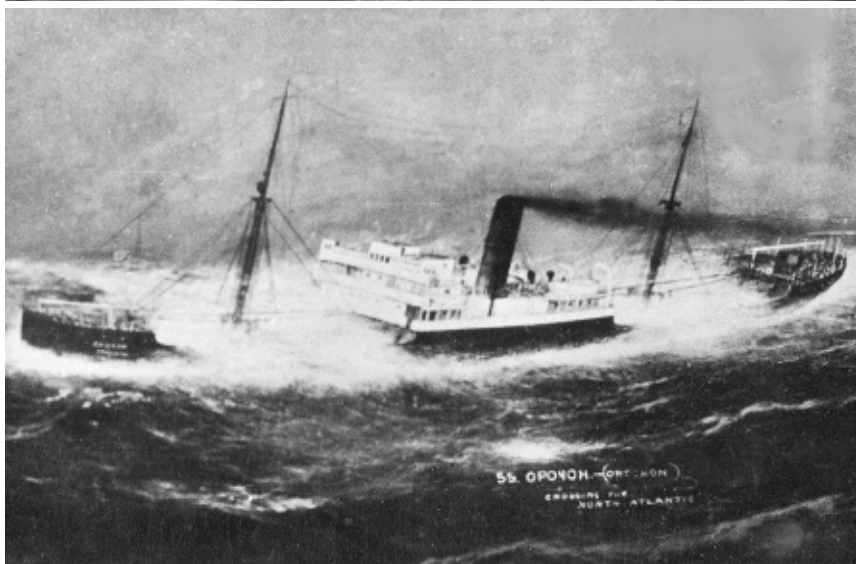
Камчатки тоже выполнили свой пролетарский интернациональный долг, протянув руку помощи республиканской Испании. Конечно, выяснить сейчас подробности того похода и найти его участников очень трудно, если вообще возможно. Такие рейсы по вполне понятным причинам широкой огласке не подлежали. Но, возможно,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

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

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

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

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



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



Владивосток Мор А-во
КРФ

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

Фото Миронов

Слева на право

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

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

Секретность

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Как Озерновская коса стала уже

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

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

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

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

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

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

— Куда путь держите, Сергей Иванович?

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

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

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

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

«Камбаловоз» пароход «Капитан Чириков»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Пожар в Охотском море

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

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

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

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

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

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

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

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

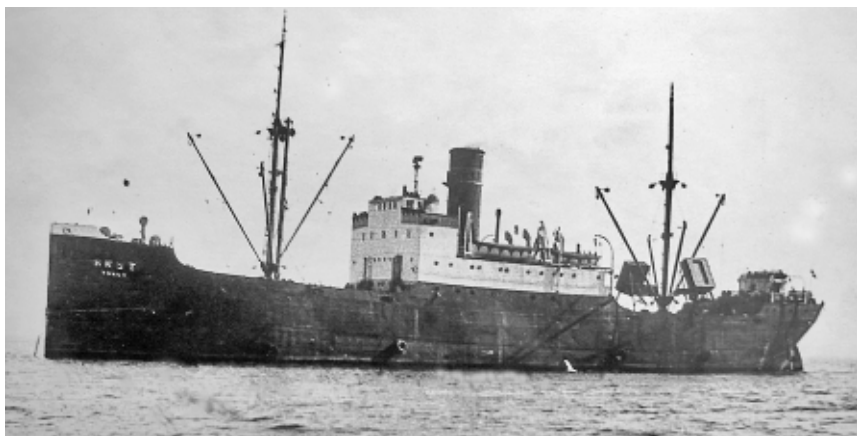
К чему я рассказываю о красоте танкера? Да к тому, что было бы очень жаль, если бы из-за «наша кури мала-мала» это прекрасное судно сгорело бы.



Т. М. Кривоногов в начале 1950-х гг.



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



Пароход АКОфлота и Камчатрыбфлота «Якут»



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



Москва. Красная площадь.
Во время отпуска



Урок в океане. Рядом — молодой
штурман Владимир Брагин



Пароход Камчатрыбфлота «Щорс»



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

МИНИСТЕРСТВО
РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СОЮЗА С С Р



УЧЕБНО-КУРСОВОЙ КОМБИНАТ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
КАМЧАТСКОГО БАСЕЙНА

СВИДЕТЕЛЬСТВО

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

штурманов малого плавания

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

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

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. <u>Русский язык</u> - три | 8. <u>Навигация и лоция</u> - пять |
| 2. <u>Английский язык</u> - четыре | 9. <u>Морская астрономия</u> - пять |
| 3. <u>Математика</u> - три | 10. <u>Морская астрономия учебно-гитр</u> |
| 4. <u>Желание</u> - три | 11. <u>Морская практика</u> - четыре |
| 5. <u>Судовая механика</u> - три | 12. <u>Теория судов</u> - пять |
| 6. <u>Судовая механика</u> - четыре | 13. <u>Морское право СССР</u> - пять |
| 7. <u>Навигация письмен.</u> - три | 14. <u>Морская астрономия</u> - пять |

Тов. Кривоногов Тимеодор Михайлович

сдал экзамен с общей оценкой _____ и получил квали-
фикацию _____

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

Директор Учебно-курсового
комбината Главкамчатрыбпрома

Председатель квалификационной комиссии

Преподаватель:

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

Зарплату вернули через суд

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Через два дня деньги экипажу возвратили.

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

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

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

Пожар на «Туломе»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

...Ремонт «Туломы» занял около полугода. Наконец, восстановленное судно снялось в рейс во Владивосток. Надо сказать, что оно очень долго работало в составе Востоккрыбхолодфлота, в других ведомствах и было списано сравнительно недавно.

Из этой истории видно, что пожар на корабле — это самое настоящее бедствие, а промедление в его ликвидации — вещь непоправимая. Пожар возник по очень простой причине. Горящая горелка бензореза пламенем перерезала шланг. Вытекавший бензин стал заливать лежащую изоляцию. Народу в трюме было мало, не оказалось энергичных и знающих людей. Удачей оказалось то, что руководство тушением пожара взял на себя В. Ф. Тиллер. А понадейся он на пожарных — кто знает, чем бы закончилось это дело...

Загубленный пароход

В предвоенные годы обращали на себя внимание рефрижераторы: равнопалубные суда с очень красивой надстройкой. Их длина достигала 103, ширина — 14,8, осадка — 7,6 метра. Самая большая их ценность заключалась в том, что они были дизельные с главным двигателем фирмы «МАН», одним из лучших в мире. Строились рефрижераторы на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. Первые суда этой серии — «Волга», «Кубань», «Нева» — пришли во

Владивосток в распоряжение Востокрыбхолода, часть — в черноморские порты, где стояли на линии Одесса — Марсель, почему и получили прозвище «марсельцы».

Флот нашей страны нуждался в пополнении. А тут как раз в начале 1930-х гг. в связи с экономическим кризисом в Америке и Западной Европе стали ликвидироваться многие судоходные компании. И вот в начале марта 1935 г. капитана дальнего плавания Е. Д. Бессмертного вызывают в Москву, к наркому пищевой промышленности Анастасу Ивановичу Микояну. Распоряжение Микояна было кратким: «Вы вводитесь в состав комиссии по закупке судов и приёме их в Европе. Комиссия находится в Гамбурге. Вам предстоит закупить суда для рыбной промышленности и Дальстроя».

31 марта 1935 г. Бессмертный прибыл в Гамбург и явился к председателю закупочной комиссии Никандру Павловичу Зеленову. Первые транспорты приобрели у судоходной компании «Ганза»: «Иня», «Кижуч», «Терней», «Тунец». В Бремене купили морской буксир «Кит».

К приобретаемым для Дальстроя грузопассажирским судам предъявлялись особые требования: они должны были обладать большой грузоподъемностью и скоростью. Дело в том, что на этих судах в ближайшем будущем намеревались переместить сотни тысяч, по сути дела, рабов, трудившихся в колымских лагерях за миску баланды и пайку хлеба. Начальник Дальстроя Ян Берзин заявил: «Эти пароходы в освоении Колымского края будут иметь огромное значение». Руководство ГУЛАГ с этой задачей справилось.

Первое закупленное для Дальстроя в Голландии судно «Альмело» назвали «Ягода» в честь тогдашнего руководителя НКВД. Когда в 1937 г. его арестовали и расстреляли, судно получило новое название — «Дальстрой». Второе, также приобретённое в Голландии, постройки 1921 г., называвшееся «Бриелле», стали именовать «Джурма». Третье судно голландской постройки 1918 г. «Батое» назвали «Кулу».

В 1937 г. в Англии купили четвёртое судно — кабелеукладчик, тянувший телефонный кабель через Атлантический океан между Европой и Нью-Йорком. Его построили в Амстердаме, поставили на судоремонтную верфь, где отремонтировали и переоборудовали под грузопассажирское, получившее имя нового наркома внутренних дел Николая Ежова. Когда подошла очередь и Ежова расстреляли, судно переименовали в «Феликс Дзержинский». Оно стало флагманом флота Дальстроя НКВД.

12 апреля 1935 г. члены комиссии выехали в Лондон на приёмку крупного пассажирского парохода «Королева Арктики». Построенный в 1909 г., он был в 1928 г. переоборудован под рефрижератор. Размеры этого судна впечатляли: длина 148, ширина 18 метров. Температура в трюмах достигала минус двадцати градусов, судно могло морозить до семидесяти тонн продукции в сутки.

После переоборудования судно стояло на линии Австралия — Лондон. Оно было очень красивое, отделано тропическими сортами дерева, с большим количеством меди: иллюминаторы, глухари, дверные ручки.

После покупки судно поступило в Мурманск к рыбакам. А в 1936 г. его передали во Владивосток, и оно стало флагманом Востокрыбхолода. Теперь оно несло название «Пищевая индустрия». Его экипаж вместе с обработчиками насчитывал четыреста восемьдесят человек. Первым капитаном стал Стефан Иванович Кострубов, очень достойный моряк, в 1936 г. его наградили орденом Трудового Красного Знамени.

В 1940 г. «Пищевая индустрия» вышла на капитальный ремонт в китайский порт Шанхай. На пароходе заменили шесть паровых котлов. Вернувшись из ремонта в начале 1942 г., судно работало в дальневосточных водах и в 1959 г. было передано в Сахалин-рыбпром.

Вторым судном, закупленным для Востокрыбхолодфлота, стал рефрижератор «Король Арктики». Поменяв судовладельца, судно сменило и, так сказать, свою «классовую сущность», стало называться «Комсомолец Арктики» — знай наших! Его длина превышала девяносто восемь, ширина — тринадцать метров. Машина развивала мощность 1 340 л. с., валовая вместимость составляла 3 450 тонн, скорость хода — одиннадцать миль в час. Построили его в Голландии, в Амстердаме. В 1943 г. на «Комсомолец Арктики» назначили капитаном А. И. Дудника. Он работал на нём почти до конца войны, а потом был переведён на «Пищевую индустрию».

Время шло. В начале 1950-х гг. за границей стали приобретать новые рефрижераторы. В 1955 г. поступили красавцы типа «Черняховск», «Зеленоград», построенные в Голландии; «Яна», «Кулой», построенные в ФРГ. А потом стали приходить польские рефрижераторы «Илья Мечников», «Профессор Попов», имевшие скорость двадцать две мили в час.

Наступило время, когда рефрижераторного флота стало с избытком. Дело доходило до курьёзов. Как-то из Владивостока послали команду для приёма и перегона пятитрюмного транспортного

рефрижератора типа «Курган», построенного на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. После ходовых испытаний капитан Зиновий Романович Ковтун и старший механик Пан заявили судостроителям: «Нам такое судно не подходит. Слишком сильно шумят двигатели и сильно вибрирует корпус». Взяли чемоданы и отбыли во Владивосток. Попутно заехали в Москву и поставили в известность Министерство рыбного хозяйства. Но министерство отступить не думало: наняло другую команду и рефрижератор всё-таки во Владивосток перегнало, а потом заставило принять рефрижератор в тамошний флот.

Востокрыбхолод начал передавать свои устаревшие суда в рыбодобывающие организации. С этого времени моряки стали между собой называть его «конторой по торговле флотом».

«Комсомолец Арктики» вошёл в состав нашего Тралфлота в 1957 г. У него была в приличном состоянии машина, паровые котлы и рефрижераторная установка. В то время в Олюторском заливе ловили очень много прекрасной сельди. В бухте Лаврова начали строить береговые перерабатывающие базы.

«Комсомолец Арктики» как раз оказался кстати. Он мог обработать за сутки до ста тонн селёдки. Командовал им капитан Степан Александрович Пирогов, старшим механиком трудился Николай Трякин. Путина прошла успешно. На зиму на судне оставили ограниченное число экипажа. Зимой в этих местах выпадает очень много снега, но команда его своевременно убирала, и поэтому судно благополучно перезимовало.

В 1959 г. судном командовал уже капитан М. А. Васильев. Летом «Комсомольца Арктики» перевели в бухту Иматра. Сельди в этом районе тоже было много. Экипаж во главе с капитаном оказался дельным и предприимчивым. Судно действовало успешно: занималось обработкой и тарировкой сельди в ящики. Оно стояло, ошвартовавшись кормой к берегу. Там соорудили временный цех по изготовлению ящиков, для их доставки на борт судна вкопали мачту. На корабельную мачту завели через канифас-блок трос. При помощи парашюта стали доставлять ящики с берега на судно. За навигацию выработали десять тысяч тонн сельди. По мере заполнения трюмов вызывали перегрузчиков, доставлявших прекрасную малосолёную рыбу потребителю. Судно дало Тралфлоту большую прибыль.

Но вдруг начальство решило считать деньги. Кому-то пришло в голову такое «рацпредложение»: «Мы на зиму оставляли “Комсомолец Арктики” с экипажем на борту и платили ему зарплату.

А сейчас давайте поставим его на зимовку совсем без экипажа. И зарплату платить не придётся! Экономия налицо!» Как на грех, в управлении не оказалось человека, который смог бы пресечь это глупое решение. И судно оставили зимовать пустым.

В конце мая буксир «Прилив» под командованием капитана Якова Петровича Кудашова с экипажем для «Комсомольца Арктики» входил в бухту Иматра. К великому изумлению всех, судна в бухте не было! Люди не верили своим глазам. Когда внимательно присмотрелись, то увидели, что возле берега из воды торчат мачты. «Комсомолец» лежал на грунте. Стали гадать, как это могло произойти.

О причинах происшествия мне рассказал второй механик Дмитрий Никифорович Матюнин. На судне была большая надстройка. Когда наступила зима, начались сильные снегопады и пурги. На надстройку и палубу нанесло очень много мокрого снега. Потом наступил холод, и этот снег превратился в лёд. Ведь это Чукотка! В общем, через несколько месяцев судно получило крен, сбрасывать снег было некому. При наличии большого крена вода подошла к иллюминаторам, расположенным внизу, и постепенно стала поступать внутрь корпуса. К концу зимы воды набралось много, и судно, потеряв плавучесть, затонуло. Лёды его раздавить не могли, так как в закрытой бухте они не двигались.

Получилось то, о чём говорят в народе: «Жадность сгубила». Сэкономили на зарплате и потеряли рефрижератор. Погибло судно из-за человеческой глупости. Оно могло бы каждое лето вырабатывать по десять тысяч тонн высококачественной жирной сельди и вносить в государственную казну приличные деньги.

«Прилив» спустя несколько дней вернулся в порт, и начальству сообщили о случившемся. Никто расследовать причины гибели не стал. Доложили в Москву, в Минрыбпром, что судно во время зимовки в пустынной Чукотской бухте раздавили льды. И хотя было ясно видно, что оно погибло из-за самого настоящего разгильдяйства и для этого никаких доказательств не требуется, всё «спустили на тормозах».

Навигационная камера

Как-то при встрече в рыбном порту один здешний работник задал мне вопрос: «Когда же у нас была создана навигационная камера?» Поскольку я старожил города и давно связан с флотом, постараюсь ответить на этот вопрос.

До создания навигационных камер их функции выполняли гидрографические отделы флотов. Там же выдавались навигационные карты и другие пособия по кораблевождению. Эти же службы печатали навигационные и справочные карты, описания огней маяков, морские лоции — всё, что было связано с мореплаванием. Работа эта была дорогостоящая, отнимала много времени и труда. Почти ежегодно организовывались экспедиции с привлечением учёных-гидрографов и морских судов. В каждом гидроотделе работали ещё и вольнонаёмные специалисты. Вам, может быть, помнится описанный в рассказе Леонида Соболева Бальтазар Гансович — штурман-девиатор из вольнонаёмных специалистов. По запарке он выдал таблицу остаточной девиации на другой миноносец. В результате этого только чудом удалось избежать серьёзной аварии.

Во избежание подобных неприятностей на Балтийском флоте издали приказ, по которому уничтожение и определение остаточной магнитной девиации компасов вменялось в обязанность военнослужащего, корабельного штурмана. Потом это правило распространилось по всем флотам.

Прообраз нашей навигационной камеры — гидроотдел Тихоокеанского флота размещался на улице Ленинской, возле памятника Чарльзу Кларку, в добротном одноэтажном здании из соснового бруса, расположенном среди берёз. Трудились здесь как военнослужащие — офицеры, так и вольнонаёмные.

В 1946 г. в Камчатрыбфлоте появился специалист на должности резервного капитана. В его обязанности входило получение из гидроотдела карт и пособий по мореплаванию, а также приглашение на борт парохода штурмана-девиатора для уничтожения и определения девиации. Это был капитан дальнего плавания Анатолий Александрович Гонсиоровский, замечательная личность. В 1912 г. окончил одно из лучших мореходных училищ — Рижское. В годы юности Анатолий Александрович плавал на парусниках. Летом они возили груз в Англию и Скандинавию, а на зиму уходили в порты Южной Америки. На Балтике действовала и знаменитая Американская судоходная линия. В Рижском училище преподавали на немецком языке, как и во всех прибалтийских портах. Так что за время обучения и плавания по «заграницам» Анатолий Александрович стал настоящим полиглотом. Да и памятью он обладал феноменальной.

Перед войной Гонсиоровский работал на одном из паровых траулеров. В годы войны, в возрасте уже за пятьдесят лет, его мобилизовали в Военно-Морской флот. Служил военным лоцманом в бух-

те Ахомтен (ныне Русская). Лоцманы проводили от бухты до Петропавловска транспортные суда, прибывавшие с грузом из американских и канадских портов. Работа эта была очень ответственная и важная.

В 1957 г. Анатолий Александрович уехал во Владивосток. Там он очень долго работал в управлении торгового порта. Прожил долгую жизнь — до девяноста восьми лет. (19 апреля 1945 г. А. А. Гонсиоровский был назначен первым начальником школы юнг в Петропавловске. До этого он занимал должность флаг-штурмана отдела боевой подготовки АКО. — *Ред.*).

Годом основания навигационной камеры считают 1949-й, когда из гидроотдела Тихоокеанского флота в Камчатрыбфлот приняли на должность девиатора Василия Ермихина. Это был хороший специалист, жаль только, что он рано ушёл из жизни.

В 1954 г. в рыбный порт прибыл штурман-девиатор Виктор Николаевич Ужинов. Этот прекрасный и грамотный человек читал лекции по теории девиации магнитных компасов в мореходном училище и учебно-курсовом комбинате. Он уже занимал штатную должность девиатора.

В 1954 г. начальником навигационной камеры назначили капитана дальнего плавания Владимира Никандровича Соломко.

Этот очень грамотный судоводитель окончил Одесское мореходное училище, много плавал за границу, хорошо владел английским языком. Во время перегона парохода «Коккинаки» из Европы на Камчатку он сумел приобрести эхолот фирмы «Атлас Верке». Приборы этого типа, в отличие от предыдущих, устанавливались без прорези днища для вибраторов. Эхолот находился в разобранном виде в ящиках.

Владимир Никандрович вместе с радистом занялись переводом инструкции с английского языка и монтажом прибора. За время перехода они его собрали. Никаких навигационных камер в то время в Петропавловском рыбном порту и в помине не было, не имелось и нужных для такой работы специалистов. В начале войны Владимира Никандровича призвали в Военно-Морской флот. Служил в Советской Гавани, получил звание капитана второго ранга и должность начальника водного района. Все вопросы жизни навигационной камеры он решал быстро, грамотно и по-деловому.

Хоть в 1954 г. и назначили начальника навигационной камеры, но своего здания она ещё не имела. В 1957 г. камера расположилась в старом доме бывшей радиостанции в распадке Никольской

сопки. До этого здесь размещались водная милиция и контора Тралфлота. Здание в пять этажей для навигационной камеры построили в 1970 г. Тогда специалисты получили отдельные цехи. В них размещались мастерские для ремонта часов, хронометров, компасов. Радиолокаторы ремонтировали на заводе «Фреза». Получили помещения корректоры, занимавшиеся исправлением карт, морских лоций и других пособий. Появился цех надувных спасательных плотов.

В навигационной камере трудилось много замечательных специалистов. О некоторых надо сказать особо.

Будучи капитаном дальнего плавания, пришёл на должность девиатора Валерий Фёдорович Попов. Он заочно окончил Ленинградский радиотехнический институт. В 1960 г. начальником камеры стал Иван Дмитриевич Кадет — старый кадровый работник АКОфлота, командовавший транспортными судами. Человек он был очень серьёзный. В течение ряда лет на этой должности работал Евгений Аверьев. Он прибыл на Камчатку в 1942 г. после окончания Владивостокского техникума, работал на судах Морлова радистом. Добрым словом поминают здесь и Василия Прокопьевича Тимошенко. Начинал он свой трудовой путь на пароходе «Ительмен» в 1935 г. палубным учеником. Выучился и стал капитаном дальнего плавания.

Долго работал в навигационной камере Пётр Егорович Воробьёв, приехавший на Камчатку в 1935 г., имевший поистине золотые руки. В начале войны его призвали в армию, но вместо фронта направили в оружейную мастерскую. Всю войну он ремонтировал вооружение. Настолько Пётр Егорович был разносторонне одарённым специалистом, что мог наладить всё — и часы, и бинокль, и магнитные компасы. Умел прекрасно сделать нож, красивое топорщице, починить автомобильный мотор. А в молодые годы Пётр Егорович был очень хорошим лыжником, участвовал в городских соревнованиях.

Работая много лет бок о бок с коллективом навигационной камеры, следует отметить его хорошую организацию. Возле здания имелась озеленённая территория. Почти все специалисты увлекались лыжами, участвовали в стрелковых соревнованиях. Женщины пели в хоре.

Недавно я посетил навигационную камеру. Здание опустело. Осталось несколько человек, для которых ещё находится работа. Цехи сданы под какие-то конторы. Просто не верится, что жизнь когда-то была здесь ключом. Возродится ли она снова?

Риск — благородное дело

Это случилось в 1947 г. В это время я работал на пароходе «Сима» матросом. Пароход был построен в Германии в 1923 г., имел грузоподъёмность 3 500 тонн, длину 102 метра и скорость хода девять узлов. Суда этого типа, как говорили моряки, были «тяжеловаты» для обслуживания камчатского побережья. Они имели большой расход воды и угля и часто не успевали выгрузиться и погрузиться за один рейс. Если на восточном побережье можно было зайти в одну из бухт и взять воду отличного качества, то на Западной Камчатке бухт вообще нет. Берег унылый и однообразный, вытянутый, как по линейке.

Шла вторая половина сентября. Мы принимали солёного лосося с Колпаковского комбината, что на западном побережье. Из-за отсутствия бочкотары рыбу в трюмы грузили навалом. Чтобы она не «подпарилась», в третьем и четвёртом трюмах туннель гребного вала обшили досками. Часть рыбы затаривали в ящики.

«Симой» командовал Алексей Андреевич Гринько, работавший в АКО с 1932 г. Уголь на судне ещё имелся, но вода подошла к концу. Следовать за ней на Восточную Камчатку — значит, потратить много времени и сорвать рейс.

Утром на борт на катере прибыл директор рыбозавода Руснак и направился к капитану. О чём они совещались, мы, конечно, не знали. Но вот Гринько поднялся на мостик и дал команду: «Приготовиться к швартовке. На корме разнести швартовые, приготовить ручной лот!»

К корме подошёл катер. Мы, конечно, были удивлены. Швартовка оказалась необычной. Уж что-что, а швартовался Алексей Андреевич всегда лихо и красиво. Он отдал оба якоря и, подтравливая якорь-цепи, пошёл кормой к берегу. На корме второй помощник капитана Семён Чуприна скомандовал: «Подать швартовый конец на катер», — и тот подошёл близко к берегу и передал его курибанам.

Концы с парохода с помощью заводского катера и курибанов завели за мощные бидели-мертвяки на берегу, и скоро «Сима» оказалась ошвартованной кормой к берегу. В это время ручным лотом набрасывали глубину. Оставив минимальный запас глубины, выбирать швартовы прекратили и положили их на кнехты.

Сразу же плотник Николай Дятчин и матрос Иван Мухин начали проводить на берег шланги. Помог в этом опять же катер. Довольно быстро вода пошла в танки парохода. Пошла, несмотря

на низкий уровень пресного озера на берегу и высоченный борт парохода. Дело в том, что директор рыбозавода уверил нашего капитана: паровая донка-насос в котельной рыбозавода создаст необходимое давление в шлангах. Руснак оказался верен своему слову — налившиеся упругостью шланги, словно щупальцы-присоски чудовищного животного, час за часом надёжно сосали воду. За двое суток мы взяли, если мне не изменяет память, чetyреста тонн воды.

Следует сказать, что, несмотря на спокойную погоду, капитан распорядился принять и меры безопасности. Машина была в постоянной готовности, чтобы в случае шторма сняться с якорей и отойти от берега. Старшим механиком был Пётр Степанович Колесников, вторым — Анатолий Дворников, третьим — Иван Крайнов, третьим штурманом — Константин Григорьев, боцманом — Александр Гришанович. Молодыми матросами были Паша Бикерин, Володя Ключков, Боря Макаров, Кеша Альков, Павлик Насонов, Коля Максутов, Костя Образцов. Все, что называется, выкладывались до последнего, понимая, какое сложное и ответственное дело совершают они под командой капитана Гринько.

Погрузку продолжили, завершили её в октябре и снялись в Петропавловск, где приняли бункер угля, затем пошли во Владивосток. За помощь, оказанную при приёме воды, капитан Гринько принял от колпаковцев всю выработанную ими продукцию, сверх разнарядки. В то время это была услуга необыкновенной важности. К тому же и «Сима» сумела полностью загрузиться рыбопродукцией, а её экипаж блестяще выполнил рейсовое задание. Так завершилась эта уникальная операция по приёму воды на западном побережье.

Громаднейшую ответственность брал на свои плечи капитан Гринько в те памятные для меня сентябрьские дни.

...Прошло лет пятнадцать. Гринько уже работал в Приморьрыбпроме, командовал пароходом «Тунец». Как-то он зашёл в Петропавловск. Я заглянул в гости к своему старому капитану. Как водится, начался разговор о прошлом. Я не выдержал и спросил Алексея Андреевича, поощрил ли его за эту бункеровку начальник флота Павел Дмитриевич Киселёв. Ведь дело было сделано большое.

— Нет, — ответил он. — Я принёс ему и схему постановки в Колпаково. Он посмотрел и сказал: «Не могу я тебя поощрить. Ведь, глядя на тебя, полезут на это рискованное дело другие. У тебя получилось хорошо, а у других может получиться плохо,

и пароход окажется на берегу. А потом прокурор скажет: “У тебя капитаны слишком рискуют, а ты им премии даёшь”. Я тебе премии за это не дам, но и выговора тоже». После я поразмыслил и пришёл к выводу, что в этом случае Павел Дмитриевич поступил правильно.

Прошло лет двадцать. Я, будучи капитаном, подошёл в Колпаково с грузом продовольствия. Место было памятное по бункеровке «Симы». Решил рассказать своим штурманам об этом случае, но молодые ребята мне не поверили: «Тимофей Михайлович, вы нас разыгрываете». У борта стоял катер, и я обратил внимание на его пожилого капитана. Спросил его, давно ли он здесь работает и помнит ли, как «Сима» брала воду. Старик ответил: «Работаю с сорокового года. Бункеровку “Симы” помню отлично, ведь я в то время тоже работал на катере и заводил на берег швартовные концы».

Моя репутация была спасена.

Старый пароход «Сима» в 1955 г. по распоряжению Минрыбпрома передали Приморрыбпрому. Там он был переоборудован и работал в качестве плавбазы ещё несколько лет.

Уроки и способные ученики

Как всем известно, Камчатка — край рыбный. В процентном отношении большую часть улова давало и даёт Охотское море. Но море это беспокойное, с частыми штормами и туманами. Зимой тяжёлая ледовая обстановка затрудняет грузовые работы.

Часто получалось так, что у старых пароходов не хватало то бункерного угля, то пресной воды. Поневоле приходилось прерывать рейс и возвращаться в Петропавловск. Весь западный берег Камчатки не имеет ни одной бухты, поэтому работать приходилось на открытых рейдах. Хорошо ещё там, где у катеров есть возможность заходить в реки — Большую или Воровскую, в Кировск. Часто суда получали повреждения во льдах.

Мне вспоминается рейс небольшого старого парохода «Барнаул». Грузоподъёмность его была 1 200 тонн, работал он на угле и имел паровую машину мощностью 850 л. с. Построили пароход в Германии в 1919 г., Советскому Союзу он достался в качестве трофея в 1946 г., в счёт репараций. В Германии судно принял капитан дальнего плавания Владимир Петрович Зеньков, и в караване с ещё тремя парусно-моторными шхунами в 1947 г. «Барнаул» пришёл в порт приписки — Петропавловск-Камчатский. Рейс был длительный,

караван миновал Панамский канал. Скорость хода шхун составляла шесть с половиной узлов.

По прибытии на Камчатку пароход поставили на нашу Петропавловскую судоверфь. Получив основательный ремонт, «Барнаул» вступил в состав Камчатрыбфлота. Он, как говорят, пришёлся здесь ко двору. Преимущество его было в том, что небольшая грузоподъёмность позволяла быстро выгрузиться и при случае взять полный груз рыбопродукции.

На пароходе подобрался работающий и дружный экипаж. В описываемое время судном командовал капитан дальнего плавания Семён Васильевич Чуприна. В феврале 1956 г. «Барнаул» подошёл на рейд Крутогоровского рыбокомбината. Перед глазами моряков предстала безрадостная картина — пронёсшимся циклоном все постройки замело до самых крыш. Плавсредства на берегу тоже были занесены снегом. Вскоре из речки вышел один катерок. Но что он, слабосильный, мог сделать? Казалось, что положение безвыходное. На рейде уже находились три парохода Дальневосточного пароходства. Значит, простой будет длительный, это неизбежно.

После обеда в штурманской рубке собрались все судоводители. Вскоре радист позвал капитана в радиорубку на переговоры с дирекцией комбината. Через полчаса в штурманскую зашёл Семён Васильевич и в шутливой форме спросил:

— Ну, как, братцы-мореходы, поможем рыбокомбинату?

Штурманы недоуменно уставились на него, посчитав это очередным розыгрышем. Но капитан говорил серьёзно. Он ввёл помощников в курс дела:

— Дирекция попросила капитанов судов помочь снять с берега катера. Капитаны запросили буксиры такой длины, которой у комбината нет. У нас буксир есть, правда, не такой длинный. Но мы применим хитрость и смекалку.

И он объяснил свой замысел. Через некоторое время по пароходу разнеслись команды. Пар подняли «на марку». Старший механик Ильяшенко спустился в машинное отделение. Старший помощник капитана Валерий Попов встал на мостике. Поскольку переносных радиостанций в то время, понятно, ещё не было и в помине, он, знавший, как и многие моряки в то время, семафорную азбуку, осуществлял связь между пароходом и берегом флажками. Молодому второму помощнику Грише Головкину был поручен контроль глубины под кормой, а третий штурман, Гена Мезенцев, был рядом с Семёном Васильевичем на мостике.

«Барнаул» по команде Семёна Васильевича отдал оба якоря и, потравливая их, пошёл кормой к берегу, тот в этом месте был приглубый. На корме второй помощник замерял глубину ручным лотом. Оставив безопасную глубину, судно, прекратив травить канаты, остановилось. Здесь помог катер, который завёл буксир на берег, подав его за брагу катера. А дальше — дело техники. Подбирая канаты и дав ход машиной, «Барнаул» начал стаскивать катера в воду. Следом за первыми катерами пошли плашкоуты. В общем, дело двинулось.

Посмотреть на эту невиданную дотоле в Крутогорове операцию высыпало всё население посёлка. А любоваться было чем! Работа на «Барнауле» была организована, как в хорошо сыгранном оркестре. За короткое время все плавсредства были спущены на воду. Комбинат был готов к работе. Поскольку «Барнаул» оказал ему неоценимую услугу, то предприятие стало обрабатывать его в первую очередь. Видя такую картину, капитаны других судов стали жаловаться в Главкамчатрыбпром о нарушении порядка очереди. Но, поняв суть дела, там никаких «мер воздействия» к дирекции комбината и капитану «Барнаула» принимать не стали. Поскольку эта работа была связана с риском и всю ответственность капитан Чуприна брал на себя, то работники Главкамчатрыбпрома в дальнейшее не вмешивались.

Картина повсюду была одинаковая, и на следующих комбинатах пришлось выполнять то же самое. Убедившись, что Чуприна делает большое и нужное дело, хоть и нарушая инструкции по мореплаванию, Главкамчатрыбпром дал указание директорам комбинатов платить экипажу «Барнаула» за каждый спущенный на воду катер. Таким методом «Барнаул» снял катера и плашкоуты в Колпаково, Кихчике и других пунктах. Не обошлось и без приключений. Чтобы удобнее было спускать катера, в их носовой части автогенном прорезали круглые отверстия, куда вставлялся строп. Это убыстряло работу по заводке буксира. Но когда однажды стаскивали один из катеров, его корпус оказался сильно примёрзшим к берегу. Он не выдержал, и вырвало кусок носовой части. Правда, комбинатские электросварщики повреждение быстро исправили.

Об этой большой работе парохода «Барнаул» узнали все моряки Камчатрыбфлота. Капитану и экипажу судна вынесли благодарность. Встретившись вскоре в порту с Семёном Васильевичем, я по-дружески поздравил его со столь блестяще проведёнными операциями. «Но ведь нас чему-то научил Алексей Андреевич Гринько, — ответил он мне. — Ты ведь должен помнить, как мы на “Симе”

брали воду в Колпаково с берега. А “Сима” ведь тоннажем была покрупнее “Барнаула”».

Я, конечно, хорошо помнил, что Семён Васильевич в то время был вторым помощником капитана. Так что урок, преподанный в своё время Алексеем Андреевичем, опытным капитаном, не прошёл даром, а был использован талантливым учеником, причём творчески — в ином месте и в других условиях. Но, конечно, Семён Васильевич, сославшись на опыт учителя, из скромности о собственной заслуге умолчал. Поэтому надо сказать о нём особо.

Семён Васильевич Чуприна — потомственный моряк. К морской жизни он начал приучаться с детских лет, плавая со своими четырьмя братьями на Азовском и Чёрном морях. Перед войной приехал на Камчатку. Работал капитаном катера на западном берегу Камчатки, а позже и капитаном флота. Потом трудился в Камчатрыбфлоте, где шлифовкой его природных судоводительских способностей занимались такие специалисты, как уже упомянутый смелый и решительный А. А. Гринько, грамотный и степенный П. А. Глинский, интеллигентный и спокойный М. Е. Зеленский, который впоследствии многие годы работал капитаном Находкинского рыбного порта — одного из крупнейших в стране.

Работая вторым помощником на крупнотоннажных судах Камчатрыбфлота и перевоза мелкие партии генерального груза, С. В. Чуприна мог так организовать работу судовых тальманов, что у него не было ни одного случая недостачи. А это высшая аттестация грузового помощника. В 1950 г. его назначили старшим помощником капитана парохода «Ительмен», шедшего на капитальный ремонт в Японию. В то время посылали за границу далеко не каждого. Командуя после этого шхунами, теплоходами, он всегда справлялся с выполнением плана грузоперевозок.

В 1955 г. Семён Васильевич окончил курсы штурманов дальнего плавания. Это был первый выпуск школы усовершенствования кадров командного плавсостава (так одно время назывался учебно-курсовой комбинат Главкамчатрыбпрома). Хорошее знание условий плавания на Камчатке помогало ему успешно справляться со всеми задачами. Например, когда он командовал небольшим трёхсоттонным буксиром «Храбрый», то благополучно привёл из Николаевска-на-Амуре плот-сигару объёмом пятьсот кубометров для колхоза имени В. И. Ленина.

Был Семён Васильевич человеком обаятельным, любил пошутить сам и ценил чувство юмора в других. Работалось и жилось рядом с ним легко. Недаром и сейчас, спустя много лет, с теплотой

в голосе его вспоминают Валерий Попов, Геннадий Мезенцев и другие бывшие его штурманы, многие из которых стали известными капитанами. Жаль, что очень рано оборвалась жизнь Семёна Васильевича Чуприны — большого и бескорыстного труженика моря.

Порядочный прокурор

Шёл июль 1957 г. В рыбном порту скопилось много катеров, барж и всякой прочей мелочи. Создавалось впечатление, что в порту словно не повернуться. Как-то нагрянуло высокое начальство, было страшно возмущено и строго спросило:

— Почему допустили такой хаос?!

— А что делать? — вздохнули начальник портового флота Зверьков и капитан рыбного порта Г. Г. Бережков.

— Как что делать? Отправьте весь этот хлам на рыбокомбинаты. Может быть, там пригодится. Да и порт очистим.

Но, как увидит читатель, порой самое благое намерение оборачивается неприятностями и настоящим злом.

Нашему пароходу «Шелехов», отходящему в Усть-Камчатск, дали задание: взять на буксир и доставить туда композитный катер РК-10. Поясню, что катер называется композитным потому, что имеет стальные шпангоуты и дощатые обшивку корпуса и палубу. Обшивка и палубный настил крепились к шпангоутам и бимсам болтами. Катера имели двигатели мощностью 50—70 л. с. Строил их Николаевский-на-Амуре судостроительный завод. Этих катеров в своё время соорудили много. Работали они на комбинатах, да и в Петропавловске их тоже имелось не менее десятка.

Получив рейсовое задание, вышли на рейд. Вскоре к борту подвели катер. Первого взгляда было достаточно, чтобы определить, что это судёнышко многое повидало на своём веку. Было видно, что оно наспех получило поверхностный ремонт. Корпус снаружи замазан краской, а палуба подконопачена и залита варпеком.

Капитаном в этот рейс шёл Павел Романович Аксёнов. Я занимал должность старшего помощника. На наше замечание, что катер подозрительный и как бы он у нас дорогой не утонул, Зверьков ответил, что катер, действительно, не новый. На это есть судовые документы. А отправляем мы его в Усть-Камчатск по распоряжению начальника отдела флота Главкамчатрыбпрома. Так что с нас взятки гладки. Ничего не оставалось, как сниматься в рейс.

По выходе в море погода нам благоприятствовала. Прошли мыс Шипунский. Но при подходе к мысу Кроноцкому пошла сильная

крупная мёртвая зыбь. Катер стал зарываться в воду. Сбавили ход. Тот стал вести себя немного лучше. Но тут налёг густой туман. Подошли на рейд Усть-Камчатска и в тумане на глубине двадцати метров в шесть часов утра отдали якорь. С началом рабочего дня полагали выбрать буксир и подготовить катер для отправки новому владельцу — сплаврейду, находившемуся в ведении треста «Камчатлес». Его контора располагалась на реке Камчатке.

К восьми утра команда стояла по местам. Начали выборку буксира. Туман разошёлся, видимость улучшилась. Но, к нашему великому изумлению, катер исчез. Начали подбирать буксир. Наконец, показался корпус катера. Оказывается, он был затоплен и лежал на грунте.

Подвели катер к борту. Из водоотливных средств мы имели только один допотопный ручной пожарный насос. Начали откачивать из катера воду. Тот стал удерживаться на плаву, но по мере того, как прекращали откачку, снова начинал тонуть. Наше счастье, что на море стоял полнейший штиль. Дали телеграмму в контору сплаврейда, чтобы прислали буксир и забрали катер, пришедший в их адрес. Но в сплаврейде, судя по всему, работали люди с юмором. Они ответили, что никакого катера не просили, у них имеются прекрасные стальные суда. Поэтому посоветовали нам обратиться к тому, кто этот катер заказывал. Мы поставили в известность управление флота, аварийную инспекцию Главкамчатрыбпрома и капитана рыбного порта Г. Г. Бережкова. Сообщили и капитану Усть-Камчатского порта Мишину.

Прошли ещё сутки. Откачка воды из катера продолжалась почти непрерывно, с небольшими перерывами. На третьи сутки к борту подошёл морской буксир «Арбат». Капитаном на нём был Владимир Иванович Афанасьев. Он приблизился к катеру, опустил шланг в его корпус и быстро откачал воду. Но как только откачку воды прекратили, судёнышко вновь начало тонуть. На четвёртые сутки Афанасьев взмолился, что ему надо идти на север и стоять далее он не имеет возможности. Наконец, на пятые сутки прибыл на своём катере капитан порта Мишин. Решили взять РК-10 под борт, завести его в реку и выбросить на мель напротив конторы сплаврейда, если, конечно, он дорогой не утонет. Потом оформить в поссовете морской протест. Катер сумели благополучно завести в реку, посадили на мель, закрепили за торчащую сваю. Коносамент на доставленный катер работники сплаврейда, конечно, не подписали. В поссовете мы оформили морской протест и были на судно.

Но волокита ещё только начиналась. Нужно было готовить за каждую вахту выписки из судового журнала, объяснение об аварийном происшествии капитану рыбного порта Г. Г. Бережкову, начальнику аварийной инспекции Главкамчатрыбпрома Г. Т. Ленскому, в свою флотскую инспекцию, ещё и в транспортную прокуратуру. По приходе в порт закрутилось бюрократическое колесо.

При посещении аварийной инспекции первый вопрос нам задал Г. Т. Ленский: «Расскажите, как вы утопили катер». На что ему сразу же ответили: «Мы его не топили. А рассказать, как он затонул, мы можем». На что он обиделся и сказал: «Посмотрю я, как вы будете отвечать в транспортной прокуратуре!»

Нас вызвали и в транспортную прокуратуру. Туда же пригласили и работника аварийной инспекции. Здесь мы стали свидетелями удивительного разговора. Оказывается, и в прокуратуре бывают порядочные и добросовестные люди, что обычно встретишь довольно редко.

Работник прокуратуры, к нашему удивлению, начал «долбить» не нас, а аварийного инспектора: «Скажите конкретно, кто заказывал катер в адрес сплаврейда? Как фамилия этого руководителя?» На этот вопрос инспектор ответить, естественно, не смог. Понёс какую-то околесицу, что порт надо очищать от ненужных судов и тому подобное, что указание давал начальник отдела флота и его распоряжения они обязаны выполнять. Потом работник прокуратуры спросил его, почему нет толковой инструкции о буксировке, почему отсутствуют переносные водоотливные средства, такие, например, как мотопомпы? Вопросы сыпались один за другим. Но толкового, вразумительного ответа на них не последовало.

В конце беседы работник прокуратуры подвёл итог: «Мне кажется, что надо начинать серьёзный разговор, и начинать с ваших руководителей. В первую очередь — с В. Н. Каленова, начальника Главкамчатрыбпрома». На этом разговор закончился. Аварийный инспектор выскочил из прокуратуры как ошпаренный.

После этого нас вызывать для разбора перестали. Приказа об этом аварийном происшествии я не видел. Но спустя два месяца вышла инструкция, где было расписано всё: правила буксировки, снабжение буксирными тросами, аккумуляторными фонарями, водоотливными средствами и многое другое. Ясно было одно: основательную нахлобучку за непродуманные приказы кто-то из начальства всё-таки получил.

Прошло после этого уже более сорока лет, но помнится, словно было вчера.

Гибель «Караги»

Недавно в газете «Вести», в рубрике «Камчатка. Век двадцатый», я наткнулся на коротенькую заметку: «21 февраля 1966 г. затонул в море от обледенения средний рыболовный траулер “Карага” вместе с командой, состоящей из двадцати четырёх человек, и двумя инженерами-испытателями нового трала Юрием Архиповичем Шевченко и Владимиром Ивановичем Каманиным».

Эта коротенькая заметка всколыхнула в моей памяти печальные воспоминания. Старпомом на «Караге» был мой соученик по заочному отделению мореходного училища в 1965 г. Владимир Шеховцев. За несколько дней до гибели судна он получил в отделе кадров назначение на «Карагу». Попросился туда сам, потому что пришла пора менять рабочий диплом на звание штурмана дальнего плавания. А «Карага» как раз частенько ходила в дальний район для поисковых работ. Вот ведь судьба человеческая! Не знаешь, где найдёшь, где потеряешь...

Во время упомянутых событий я был капитаном транспортно-холодильного судна «Мизар» Управления тралового и рефрижераторного флота и находился примерно в одном районе с «Карагой».

Но начну по порядку. Мы с полным грузом снялись в район Озерновского комбината. После выгрузки в Озерной должны были взять груз продукции в Охотоморской экспедиции.

Заранее предупреждаю читателя о том, что с момента описываемых событий прошло сорок лет, и многое в памяти не сохранилось, так что, может быть, немного напутая в датах.

19 февраля к вечеру мы проходили остров Уташуд. Радист принёс метеопрогноз на следующий день. Он был неутешительным: ожидался ветер силой до десяти баллов. Поскольку при такой погоде в Озерной делать нечего, я решил отстояться в бухте Русской. Изменил курс, и к полуночи мы были уже в бухте. Ветер набирал силу, мы отдали оба якоря в вершине бухты и стали ждать улучшения погоды.

На следующий день утром бухта Русская напоминала крошечный ад. Дул ураганной силы ветер от норд-веста, стоял сильный мороз. Сила ветра была такова, что когда штурман на мостике чуть приоткрыл дверь, её тут же порывом ветра ударило о дверной косяк. От удара от дубовой двери отвалилась царга.

После полудня наступило кратковременное затишье. В бухту зашёл отстояться краболов «Сергей Лазо» Кработреста. Отдал якорь и оказался носом на выход из бухты. Не прошло и часу времени, как сильным порывом ветра его прижало к берегу. Отойти он,

естественно, не мог. Прошло менее получаса, как он запросил помощи у рыбного порта: «Имею контакт с берегом. Прошу выслать два мощных буксира для оказания помощи». Рыбный порт ответил, что буксиров не имеет и помочь не может.

Шло время. Дело близилось к вечеру. Стало заметно, что краболов начинает крениться. Крен уже достиг примерно десяти градусов. Дело в том, что правым бортом краболов основательно прихватил грунта. Положение стало критическим. Но бывают же чудеса на свете! Вдруг неожиданно рванул порыв ветра с правого борта, и краболов как пушинку оторвало от берега. На нём, надо отдать должное экипажу, быстро выбрали якорь, и краболов сразу дал ход и пошёл в море. Вот как получается в жизни: спасительная гавань могла стать местом серьёзной аварии.

На другой день погода продолжала бушевать. Снова сильный мороз сопровождался ветром. При уменьшении силы ветра мы получили указание сниматься в порт. Пошли, придерживаясь ближе к берегу.

В порту узнали, что СРТ «Карага» сильно обледенел, пытался зайти и отстояться в бухте Вестник. Но немного недотянул. Судно потеряло остойчивость и моментально затонуло недалеко от острова Уташуд, на глубине метров тридцати. Судя по всему, спастись у экипажа не было возможности. Стояла ночь, и судно пребывало как бы в ледяном панцире. Да и, очевидно, у капитана была уверенность, что до спасительной гавани он дотянет. Но этого так и не случилось...

Рыбаки никак не могут получить ответ на мучающий их вопрос. Судно затонуло на сравнительно небольшой глубине. Почему его не пытались поднять? Ходили разговоры о том, что работала военная водолазная партия и из членов экипажа поднимали только одного — начальника рейса Юрия Архиповича Шевченко. Так ли это? Ни подтвердить, ни опровергнуть этого никто не может.

В этот жестокий шторм попали несколько наших СРТ, бывших на переходе. Хорошо помню, что среди них находился СРТ «Семипалатинск», капитан Андрей Путилов. Он долго работал в Тралфлоте, затем капитанил на БМРТ и одно время трудился лоцманом рыбного порта. Сейчас я его уже долго не встречаю, наверное, уехал на материк.

Спустя примерно полмесяца в Управлении тралового и рефрижераторного флота был оглашён приказ. Отличившихся в борьбе со стихией рыбаков наградили ценными подарками, в основном фотоаппаратами, часами и средневолновыми радиоприёмниками.

...Прошло уже сорок лет со дня этой катастрофы. Может быть, сейчас настало время внести ясность и рассказать правду, почему «Карагу» не стали поднимать? Тогда даже не все знали о произошедшей трагедии, только моряки и их родственники. Конечно, трудно представить себе в то время идущую по городу похоронную процессию из двадцати с лишним гробов. Подобные трагические происшествия просто замалчивали. Был ли в этом смысл, сейчас сказать трудно. Такова, видно, судьба моряков. Недаром же пелось в старинной песне: «Жизнь ты моряцкая, доля незавидная, как тяжела и горька...»

Выше я писал, что, по слухам, с затонувшего судна подняли только одного человека — Юрия Архиповича Шевченко. Спустя несколько дней после публикации в газете в редакцию позвонил один из читателей. Он сказал, что подняли другого человека, тоже инженера-испытателя нового трала — Владимира Ивановича Каманина. Для остальных моряков с этого судна «Карага» стала братской могилой...

Ещё через некоторое время, перебирая старые бумаги, я натолкнулся на заметку из газеты «За высокие уловы» (ныне «Рыбак Камчатки») за 1966 г. Называлась эта заметка «Подарки за мужество». Приведу её полностью:

«Уже сообщалось, что в ночь на 21 февраля 1966 г. по восточному побережью Камчатки прошёл циклон с ураганным ветром, скорость которого достигала 51 метра в секунду.

Застигнутые ураганом траулеры “Кавран”, “Семипалатинск” и “Кит” подверглись сильному обледенению. Образование льда на надстройках, палубах и такелаже было настолько интенсивным, что экипажи судов, работая непрерывно на околке льда, не могли справиться с обледенением, вследствие чего появилась опасность потерять остойчивость.

Положение усугублялось ураганным ветром. Крен судов достигал пятидесяти пяти градусов.

Несмотря на такую чрезвычайно тяжёлую обстановку, экипажи СРТ “Кавран” и “Семипалатинск” вышли победителями из схватки со стихией. Капитаны траулера “Кит” т. Киселёв и транспортно-холодильного судна “Мизар” т. Кривоногов для предупреждения обледенения судов приняли правильное решение переждать плохую погоду в укрытии.

Недавно в красном уголке управления собрались моряки, которые в ту тревожную ночь проявили выдержку и смелость в борьбе

с разбушевавшейся стихией. Согласно приказу по управлению им были вручены ценные подарки.

Почётные грамоты и фотоаппараты “Киев-4” получили капитаны судов “Семипалатинск” и “Кавран” А. С. Путилов и Б. Ф. Баулин. Почётными грамотами и фотоаппаратами “Зоркий” награждены боцман судна “Ковран” В. Г. Титякин, третий штурман СРТ “Семипалатинск” М. А. Уренев, начальник радиостанции “Семипалатинска” В. П. Харитончик.

Транзисторные приёмники и почётные грамоты вручены помощнику тралового мастера траулера “Кавран” Н. П. Беккерову, рыбному мастеру этого судна А. М. Бурлакову, матросу А. Ф. Недзёмовскому, старшему механику СРТ “Семипалатинск” А. С. Дидуху, рыбному мастеру В. А. Игнатенко, помощнику тралового мастера В. Н. Быкову. Наручными часами “Слава” награждены матрос СРТ «Кавран» А. И. Пономаренко и траловый мастер СРТ “Семипалатинск” Г. П. Федорко.

Почётные грамоты и киносъёмочные камеры “Спорт” получили траловый мастер “Каврана” М. С. Каталов и матрос “Семипалатинска” В. З. Сербушан.

Настольными часами “Маяк” и почётной грамотой награждён второй механик Н. Н. Сопронов. Почётные грамоты получили семнадцать человек.

Кроме этого ценные подарки вручены капитанам СРТ “Кит” и ТХС “Мизар” С. Т. Киселёву и Т. М. Кривоногову.

Вот такая заметка. И обратите внимание — ни слова о «Караге»! Отметили мужество и героизм выживших, но даже не упомянули о погибших моряках!

Сейчас многие говорят, что в последнее время стало больше аварий и катастроф. Да не больше их стало, просто сейчас об этом разрешили говорить. А раньше подобные вещи, особенно связанные с гибелью людей, просто замалчивали.

Время было такое. Советский Союз должен был выглядеть как самое счастливое и безопасное государство, где гибель людей в мирное время просто невозможна. История «Караги» — один из примеров издержек такой пропаганды.

Что ж, бог им судья, а погибшим морякам — вечная память!

Примечание редактора. Скорбный список жертв стихии с «Караги» ныне нанесён на одну из памятных досок, установленных в центре города на Аллее морской славы, напротив здания бывшего Управления тралового и рефрижераторного флота.

Отказ можно отрезать

Шёл февраль 1966 г. Подходила к концу выгрузка в Кихчике. Море уже затянуло льдом. Нам нужно было следовать на север, в Ичу. И тут ко мне обратился с просьбой директор Крутогоровского рыбокомбината:

— Тимофей Михайлович! Наш катер «ЖК» уже два месяца находится на работах в Кихчике. Сейчас у него вышел из строя двигатель. Его надо прибуксировать сюда, в Крутогорово, всё-таки здесь у моряков семьи. Да и катер нужно ремонтировать.

— А почему вы не попросите аварийно-спасательный буксир Сахалинрыбпрома «Декабрист»? Он здесь как раз патрулирует и эту работу сделает в два счёта.

— Да сделает-то он её сделает. Но ведь он возьмёт за эту работу столько, что разденет и разует комбинат полностью. Ведь у него очень высокие расценки.

— Ну, а нам-то вы что-нибудь заплатите?

— А как же!

— Я вас прошу учесть, что идти мне по пути в Ичу. Но дело в том, что обстановка ледовая, а у нас судно транспортное и буксирной лебёдки нет. Поэтому при необходимости, когда мы застреваем во льду, нам приходится выбирать буксир вручную, в ледяной воде. А это очень тяжело.

— Я вам гарантирую оплату экипажу в размере двухнедельного оклада!

— Ну, ладно. Давайте радиogramму с просьбой о буксировке, чтоб всё было официально, и мы приступаем к работе.

Через час радиogramма лежала у меня на столе: «Капитану транспортно-холодильного судна “Мизар” Кривоногову. Просим взять на буксир катер “ЖК” и доставить в Крутогорово. Оплату в пределах двухнедельного оклада гарантируем».

Расстояние до Крутогорово невелико. На следующие сутки катер доставили по назначению, документы на буксировку были оформлены с соответствующими подписями и печатями. Дело оставалось за малым — получить честно заработанные деньги. Но это оказалось сделать не так-то просто.

По приходе в порт отправился в бухгалтерию. Там получил указание: «Идите и утрясите это дело в службе мореплавания». Пришёл к капитану-наставнику С. И. Пронину. Показал все бумаги. Он их посмотрел и сказал, что надо получить визу начальника отдела флота Камчатрыбпрома В. Г. Очеретина.

Там меня неожиданно огорошили. Дело в том, что накануне вышел приказ по Минрыбхозу, завизированный отделом труда и зарплаты. Отныне оплата за буксировку и другие работы в рамках одного ведомства отменялась. То есть, теперь наш экипаж не мог получить денег за работу, выполненную для рыбокомбината, поскольку все мы относились к одному ведомству — Камчатрыбпрому.

В. Г. Очеретин взял моё соглашение на оплату с директором рыбокомбината и наложил резолюцию: «Отказать». Возмущаться и что-то доказывать было бесполезно. Получается, мы оказали комбинату просто дружескую услугу.

И тогда у меня мелькнула мысль: а не попробовать ли ещё один вариант? Резолюция «Отказать» была написана в верхней части листа с нашим соглашением. Мне ничего не оставалось, как отрезать эту строчку.

С чистым соглашением я опять прибыл к С. И. Пронину.

— Ну, как дела? — спросил он.

— Всё в порядке. Начальство вмешиваться не стало. Очеретин сказал, что раз вы с директором договорились, то и выставляйте сами счёт комбинату.

Пронин всему сказанному поверил и дал команду в бухгалтерию. Счёт был выставлен, и через неделю экипаж получил заслуженное двухнедельное вознаграждение.

Вот так приходилось «выдирать» свои кровно заработанные деньги из управления флота.

Как погубили Жупановский комбинат

Он располагался в сотне с небольшим миль от Петропавловска, на западной стороне Кроноцкого залива. По долгу службы мне приходилось частенько бывать там начиная с 1949 г., а особенно в 1967 г.

Комбинат в Камчатрыбпроме был на хорошем счету. Он удачно располагался. Все побережье заросло густым берёзовым лесом, имелись хорошие сенокосные угодья. В Кроноцкий залив впадало множество речек и ручьёв, была даже и большая лагуна.

На берегу располагались школа-десятилетка, столовая, срубленная из хорошего соснового бруса. Стояли добротные здания рыбоконсервного завода и холодильника. Во время пребывания на берегу бросалось в глаза, что живущие здесь люди домовитые, всей душой прикипевшие к этим местам. На каждом окне и на верандах росли крупные красные помидоры. Кроме этого в каждом дворе

имелся и добрый мешок вяленой корюшки. Везде держали поросят, коров, телят. Окрестные леса изобиловали грибами и жимолостью, брусникой, морошкой. Здесь водилось много дичи, была прекрасная охота на лисицу, соболя, глухаря, зайца. Невдалеке находились и горячие целебные источники. Славился комбинат своей знаменитой жупановской селёдкой. А в Калыгирском озере, расположенном не вдалеке, обитала не менее известная калыгирская сельдь.

Предприятие имело и несколько малых рыболовных сейнеров. Они добывали камбалу и сдавали своему комбинату на заморозку и на выработку консервов. Сырьевая база была очень хорошей. Километрах в десяти от берега располагался рыболовецкий колхоз. Кроме рыбной ловли, он занимался животноводством — имел стадо молочных коров. Здесь проходили туристы, следовавшие в Кроноцкий заповедник.

Это место имело ещё одну интересную особенность. Побережье усеивали брёвна — лес-плавник. Дело в том, что этот лес выносила река Камчатка, течением его влекло на юг, а южными летними ветрами прибывало в район бухт Моржовая, Калыгирь, Медвежка, приносило в район Жупаново и бухты Ольга. На берегу порой скапливались целые штабеля древесины. Бывали случаи, когда разбивало и плоты-сигары. При этом в море уходили сотни кубов леса. Казалось бы, собирай его, распиливай и строй из брусьев добротные дома. Но у нас, русских, порой получается всё не так, как надо. Случалось: посылают людей на сбор бревён, выделяют трактор, катер, автомашину. Подвозят брёвна на рыбокомбинат. А дальше доходит до смешного. Заплатить бригаде за этот труд и добытую древесину бухгалтерия не может — нет такой статьи в финансовых документах. Люди подавали в суд, а в дальнейшем охота заниматься этим делом у них пропадала. Вот и получается, что сделать можно было многое, но фактически ничего не выходило.

Как-то у меня зашёл разговор об этом комбинате среди плавсостава. В разговор вступил Юрий Константинович Архипов, многие годы работавший старшим механиком на судах Камчатрыбфлота, а потом на судоремонтном заводе «Фреза». Вот что он рассказал:

— А ты знаешь, Тимофей Михайлович, ведь наша семья по вербовке приехала в Жупановский комбинат в 1936 г. Я хорошо помню ту жизнь, мне было тогда одиннадцать лет. По словам родителей, в то время директором комбината был Тимофей Сергеевич Корниенко, очень дельный и уважаемый человек. Он внимательно и бережно относился к людям. Приехавшие на работу перенесли голодовку начала тридцатых. В стране действовала картонная

система. Поэтому Корниенко разрешил своим рабочим в свободное время готовить для себя консервы из лососёвых головок и калтычков. Закатывали в банки и печень, сердечки, молоки. Взамен на работу «на подхват» выходили члены семьи. Нам, пацанам, тоже находилось дело: протирали банки, клеили этикетки. Жаль, что такой замечательный человек в 1938 г., в разгар ежовщины, погиб от рук НКВД...

В 1967 г., как я уже говорил, нам часто приходилось ходить в Жупаново. Народ там был очень доброжелательный и отзывчивый. Однажды ко мне обратился наш работник флота Василий Анисимович Саломатин: «Ты будешь в Жупаново, узнай в поссовете. Я там работал с 1941 до 1944 г. каюром в комбинате. Сейчас надо оформлять пенсию, а справки нет. Недавно сгорела контора. Может быть, есть возможность оформить справку по свидетельским показаниям?»

В поссовете к моей просьбе отнеслись с пониманием. Посоветовали обратиться к Владимиру Николаевичу Анисимову. И он вспомнил: «Да, Вася Саломатин действительно в это время работал каюром. В 1944 г. мы его проводили в армию. Здесь есть ещё люди, которые его помнят. Следующим рейсом придёте, справка будет готова». И правда, в следующее посещение Жупаново нам вручили эту бумагу.

Довелось мне немного поучаствовать в ловле и выработке консервов из калыгирской сельди. Бригадиром лова работал Иванов — высокий, уже в солидном возрасте человек, отменный рыбак. Был в бригаде и другой отличный рыбак-охотник Николай Галкин, уроженец Жупаново. Родился он здесь в 1937 г., здесь же окончил школу. Летом рыбачил на неводах, а зимой охотился в тайге. Рыбак и охотник был очень удачливый. Рассказывал, что в некоторые годы в тайге было множество зайцев. За ночь в петли их попадалось до двадцати штук. Привозил их домой с охоты до семидесяти штук, много сдавал в госпромхоз. Брал лисицу и соболя. По словам Галкина, на этой земле собирали хорошие урожаи картофеля, капусты и других овощей. Не ленись и работай, и обеспечишь себе сытую жизнь. Так оно фактически и было.

Но наступили трудные времена. Как ни старался директор комбината Павел Васильевич Андреев, но спасти положение не смог. А тут ещё случился пожар на рыбозаводе. Восстанавливать его не стали. Обработывающего флота для сейнеров стали выделять мало. А завод и холодильник всю добываемую рыбу обработать не могли. Тут заговорили о модном в то время понятии «рентабельность»,

а достигнуть её было почти невозможно. В Камчатрыбпроме решили передать завод на баланс Моховского рыбокомбината. Как-то, придя за грузом на Моховую, я услышал разговор о судьбе Жупаново. Диспетчеры говорили, что эта обуза им не нужна. А один из них, будучи в некотором подпитии, заявил: «Мы его месяцев через пять-шесть обанкротим и спишем».

Так оно и получилось. Месяцев через шесть Жупановский комбинат (он уже к этому времени перешёл в ранг рыбозавода) фактически обанкротился и был упразднён. В районе Моховой и в Елизово построили жилые пятиэтажки, куда и переселили людей. Кто получил работу, а кто ушёл на пенсию. В бывшем посёлке осталось несколько человек.

Получилась несуразная вещь. Расположенный на хорошем месте комбинат, дававший людям сытую и безбедную жизнь, прекратил существование. Сейчас я часто вижу бывших жупановцев. Недавно встретил старейшего жителя Владимира Николаевича Анисимова. Спросил его, как жизнь. Старик ответил прямо: «Разве это можно назвать жизнью? В этой пятиэтажке с одной стороны песни поют до полночи, а с другой дерутся. Ночью страшно выходить на улицу, кругом жульё. Теперь о вольготной жупановской жизни осталось только вспоминать...»

Капитан стал судовладельцем

В 1972 г. мне пришлось на транспортном рефрижераторе «Паратунка» перевозить солёную осеннюю охотоморскую сельдь в порт Маго. Он расположен выше Николаевска-на-Амуре. Там сельдь перегружали на суда Амурского речного пароходства и доставляли в Хабаровск. В устье Амура мы брали на борт лоцмана и следовали до Маго под его проводкой.

С одним из лоцманов, Николаем Ивановичем, пришлось познакомиться поближе. Любил он рассказать про свое житьё-бытьё. Узнал я от него, что зимой их на командирской учёбе обучают японскому языку. За три года занятий он уже мог довольно-таки сносно объясняться с японцами.

Следовать приходилось против сильного амурского течения, что, естественно, замедляло наш ход. Нас постоянно, «как стоячих», обгоняли японские суда. На глаз они имели скорость узлов четырнадцать, а то и пятнадцать против наших девяти. Я спросил Николая Ивановича в шутку, есть ли японские суда, которые имеют скорость меньше нашей. И вот что он мне рассказал:

«А ты знаешь, ведь мне приходилось проводить такого могиканина целую навигацию. Ох, и намучился я с ним! Расскажу тебе о нём подробно.

Этот пароход — “Сойя-мару” — имел грузоподъёмность примерно две с половиной тысячи тонн. Его капитан Мацумото очень давно работал в судоходной компании. И вот Мацумото поделился со мной секретом, что ему должны к закрытию навигации на Амуре подарить этот пароход.

Как я убедился, человек этот был за дело болеющий, практичный, очень бережливый и расчётливый.

Проводить “Сойя-мару” было мучительно. Против течения он еле выгребал, времени на его проводку тратилось много. И, как на грех, вести его чаще всего приходилось мне.

С закрытием навигации я распрощался с капитаном и пожелал ему всех благ, а больше всего — получения в подарок парохода.

И вот весной следующего года с открытием навигации мне поступила заявка проводить именно “Сойя-мару”. Чертыхнувшись, я вышел к нему навстречу. Поднявшись на борт, я, как всегда, дал команду “Полный вперёд!” К моему великому удивлению, корпус судна задрожал и оно понеслось со скоростью миль пятнадцать в час!

Я обратился за разъяснениями к Мацумото. Улыбающийся капитан показал мне на корабельную трубу и машинное отделение и объяснил, что компания ему действительно подарила пароход. А он за зиму поставил его на судовой верфь в ремонт. Корпус парохода сохранился хорошо, а машину пришлось капитально переоборудовать. Котлы и паровую машину выбросили, поставили дизель. И так удачно это сделали, что теперешний теплоход сейчас имеет скорость пятнадцать миль в час.

С приобретением “Сойя-мару” пришлось влезть в долги, и теперь предстоит работать круглый год. На зиму придётся становиться на австралийскую или шанхайскую линию.

Следующей весной Мацумото при встрече сказал, что на фрахте за лето и зиму хорошо заработал и купил «по случаю» второй теплоход. А когда купит третий, то будет уже капитаном, наймёт третьего капитана и будет сидеть в конторе и руководить созданной новой компанией.

Прошёл ещё год. Снова “Сойя-мару” пришёл за лесом. На мостике стоял уже молодой капитан. Он передал мне сердечный привет от Мацумото. Рассказал, что тот уже на берегу и руководит работой трёх своих теплоходов, передал от него гостиницу — корзину

яблок. Просил оказывать содействие в проводке его судов. Я искренне пожелал ему всего доброго и был очень рад за процветание его молодой фирмы».

Ржавеющий флот

Некоторое время тому назад по Центральному телевидению показали интересную передачу. Речь в ней шла о том, что в портах Дальнего Востока скопилось очень много затопленных и полузатопленных плавсредств. Они ржавеют, выделяют из ёмкостей остатки нефтепродуктов. Показали бухту Улисс под Владивостоком. Это прекрасное место настолько захламлено, что просто не верится, что можно довести до такого состояния столь чудесный уголок природы. В заключение ведущий сказал, что на очистку акватории нет ни копейки денег, но даже при полной очистке бухты в ней нельзя будет купаться ещё лет пятнадцать. И в таком плачевном состоянии пребывают все бухты и гавани нашего Дальнего Востока! Похожая обстановка и в портах Балтики, Каспия и даже Арала. Чтобы обратить в такое состояние нашу природу, надо не просто её не любить, а ненавидеть.

В одной из местных газет было опубликовано письмо читателя, в котором он рассказывал о том, что живёт на судоверфи и видит, что в бухте Раковой уже несколько десятилетий гниют десятки судов. Будут ли очищать бухту, убирать этот металлолом? Ответ был таким знакомым: на очистку акватории нет денег. Поначалу иностранные компании приобретали металлолом, а сейчас закупки сократили и стали меньше платить. Поэтому нам стало невыгодно его по такой цене продавать. Таким образом, круг замкнулся. А ведь, казалось бы, для того, чтобы очистить акваторию, надо пойти даже на то, чтобы доплачивать иностранцам. Ведь из существующего положения надо выходить, невзирая на затраты.

Читатели той статьи узнали и такой интересный факт. Несколько лет назад корейский предприниматель собрался закупить у нашего торговца партию металлолома. Будучи человеком осмотрительным, он решил убедиться, что покупает. Прилетел в Петропавловск. Здесь продавец привёз его к огромной куче ржавеющего металла, заявил, что это его собственность, и предложил заключить сделку. Даже фотографию на этом фоне на память сделали. Уверенный в сделке покупатель прибыл в Корею, взял крупный кредит в банке, для чего заложил принадлежавшие ему магазин и дом. Взятые в долг доллары перевёл продавцу металлолома. Но напрасно

корейский бизнесмен ждал купленный металлолом. Не получил он ни ответа, ни привета. Обеспокоенный бизнесмен снова прибыл в Петропавловск. Здесь, к своему ужасу, он обнаружил, что разорён. Та куча металлолома продавцу никогда не принадлежала, и, соответственно, получить её бизнесмен не мог. Его заложенное имущество удержали за долги. А за мошенничество недобросовестного продавца не сумели привлечь к уголовной ответственности. Наши несовершенные законы не смогли защитить иностранного предпринимателя.

Много лет назад мне приходилось участвовать в продаже нашего судна на металлолом в Японию. Поэтому я видел, как это происходит «у них». Торги проходили в Находке. Камчатский лесовоз «Пётр Соловьёв» продавали японской фирме «Кехо Тсусе». Надо сказать, что эта фирма закупает металлолом по всему миру. Для успешной работы она имеет солидное количество инженеров-кораблестроителей. Они прибывают на торги в какой-либо порт, очень тщательно осматривают продаваемое судно, устанавливают количество имеющегося на нём цветного металла, так как от этого зависит его цена. Затем определяется срок доставки проданного судна в порт разделки за счёт судовладельца. Если будет задержка, то судовладелец платит неустойку.

В порту Осака, куда «Пётр Соловьёв» пришёл своим ходом, мы познакомились с руководством фирмы. Наш экипаж поселили в гостинице. Обслуживали в ней на высоте. Среди служащих обращал на себя внимание высокого роста пожилой японец. Звали его на русский манер Владимир Владимирович Яно. Скажу несколько слов об этом интересном человеке. Во время войны в 1945 г. его призвали в армию, он попал в плен, где пробыл несколько лет. Работал рабочим на постройке владивостокского Дальрыбвтуза, подружился с русским прорабом, изредка подводящим его к киоску и угощавшим ста граммами. Из русской жизни ему нравилось только то, что рабочий в России мог послать своего начальника подальше. А, по его словам, в Японии этого делать было нельзя, могли возникнуть большие неприятности с полицией.

Так вот, Владимир Владимирович рассказал мне одну историю из своего личного опыта. До нас этой фирме сдавалось судно Сахалинского пароходства. На другой день утром экипаж должен был отправляться домой. Два члена экипажа решили провести последнюю ночь в домике с красным фонарём, хотя в кармане не имели ни единой иены. По простоте душевной они думали, что раз денег нет, то и платить не придётся. Но ребята жестоко просчитались.

Утром, когда они уже хотели оставить заведение, были задержаны хозяйкой. Когда же она узнала, что у них нет денег, то, не мудрствуя лукаво, вызвала пару полицейских. Моряков препроводили в отделение полицейского участка, где им предложили заплатить за полученное удовольствие. Туда же вызвали капитана и В. В. Яно как представителя фирмы.

Полицейский чиновник, войдя в курс дела, заявил, что пока капитан не внесёт долг, экипаж не выпустят из порта. Но капитан тоже заявил, что судовая касса пуста. Яно сказал ему, что по его заявке может привезти ему хоть миллион, хоть два. Капитану ничего не оставалось делать, как дать заявку на деньги. Получив их из банка, капитан отдал долг хозяйке весёлого домика. Но как капитан отчитывался по приходе в свой порт, трудно представить. Такие расходы в Сахалинском пароходстве, да и в других тоже, я думаю, не были предусмотрены.

Полицейский чиновник пояснил тогда, что полиция должна защищать владелицу заведения, как и любого гражданина, ведь она платит властям налоги и поэтому находится под сенью закона. И я думаю, в этой истории это и есть главная мысль. Понятно, почему тот незадачливый корейский предприниматель, разорившийся на несостоявшейся покупке металлолома, и подумать не мог, что его здесь так облапошат. Разное всё-таки отношение у нас и у них к понятиям «договор» и «закон». И неудивительно, если с нашими ушлыми продавцами после таких историй никто не захочет иметь дело.

...Прошло уже почти тридцать лет, как «Петр Соловьёв» был сдан на металлолом в Осаке. В этом громадном порту не увидишь ржавеющих судов. Переплавляют свои, да ещё и закупают у других. Только в наших портах сдвигов очень мало. И первая причина этого катастрофического положения — отсутствие средств. Поэтому, раз не можете очистить порты своими силами, то отдавайте этот металлолом бесплатно! Думаю, меня поддержат многие здравомыслящие читатели.

Калыгирскую сельдь заказывал московский купец Елисеев

Не так уж и много прошло времени с тех пор, когда на всех магазинных прилавках по доступной цене лежала великолепная продукция, сделанная нашими рыбаками, — жирная баночная сельдь специального посола. Я — один из тех, кому пришлось осваивать её выпуск.

Эта работа началась примерно в 1961 г. и первое время велась на транспортно-холодильных судах «Плутон», «Орион», «Мизар», «Юпитер». Условия для выпуска устанавливались очень жёсткими: сельдь должна быть осенняя, жирная и свежая. Её брали с добывающих судов, редко с сейнеров, а чаще с СРТ, ловивших сырец дрейфтерными сетями.

Сельдь фасовали в пятикилограммовые банки. На палубе судна устанавливался станок ручной закатки. Банка с уложенной в неё сельдью ставилась на нижнюю тарелку, прижималась крышкой. Станок включался, банка вращалась, рукоятка прижимала ролики — и крышка закатывалась.

Станки, получаемые с завода-изготовителя, имели конструктивные недоработки. В результате выходило много брака — нарушение герметичности. Наблюдалась так называемая «птичка», то есть частичное плохое прилегание крышки. Теперь рыбу надо было вытащить и уложить в новую банку, а испорченная приносила убыток.

Для того чтобы людей, работавших на палубе, защитить от дождя и ветра, на стойках натягивали брезент. Устанавливали разделочные столы с весами, и работа начиналась. В банки закладывали обваленную в крупной соли рыбу, добавляли сахар и консервант. После закатки и проверки на герметичность банки, упакованные в картонные ящики с маркировкой, укладывались в охлаждаемый трюм. После его заполнения груз передавали на плавбазы Тралфлота «Ламут», «Чукотка» и другие. Бывало, перегружали и на транспортные рефрижераторы Востокрыбхолода.

Выпуск этой продукции начинался в середине июля и завершался в середине ноября. Ящики в трюме должны были ещё и кантоваться, то есть переворачиваться. Это делалось для того, чтобы верхний слой сельди в банке не обсыхал.

К качеству предъявлялись очень высокие требования, вплоть до того, что окончательный расчёт с командой и выплата премий производились только после полной реализации продукции. И нареканий практически не поступало, ведь люди работали на совесть.

Каждый год в Минрыбпроме, в Москве, проходила дегустация продукции всех бассейнов страны. Как правило, первые места по качеству доставались нашему Управлению тралового и рефрижераторного флота.

Одно лето нам на транспортно-холодильном судне «Мизар» даже пришлось выпускать пресервы из калыгирской сельди. Она обитала в Калыгирском озере и в июле уже набирала необходимую жирность.

Её мясо обладало особым вкусом. По словам старых рыбаков, до революции известный купец Елисеев заказывал по сто пудов этой сельди для своего московского магазина.

С начала освоения выпуска этой продукции работу хорошо оплачивали. Постепенно на судах сложился костяк команды. Особенно отличились старшие механики, внесшие улучшения в конструкцию закаточного станка. Это — Лев Йомтов («Орион»), Анатолий Федорчук («Мизар»), Николай Агапитов («Плутон»). Хорошо работали капитаны Михаил Владимирович Подригуля («Плутон»), за добросовестный труд его наградили орденом Трудового Красного Знамени, Григорий Ильич Каптенор («Орион»), Владимир Константинович Фузеев («Юпитер»). Хорошим и грамотным специалистом был рыбный мастер Владимир Мегеш с «Мизара».

Самыми большими нашими «неприятелями» были работники отдела труда и заработной платы Камчатрыбпрома, люди бессовестные и непорядочные. Согласно существовавшему коллективному договору, расценки на выпускаемую продукцию должны были утверждаться за две недели до выхода в море. Это делалось для того, чтобы человек знал, за что он будет в путину работать. Но, как правило, трудовики обводили нас вокруг пальца. Перед выходом клятвенно заверяли, что расценки пересматриваться в сторону уменьшения не будут. И мы им верили.

Но, проработав половину путины, получали радиogramму о снижении расценок. Становилось обидно за то, что нарушался основной закон социальной справедливости. Оплату уменьшали без внедрения новой техники и улучшения условий труда. И так продолжалось из года в год.

И вот однажды, придя из экспедиции, я не выдержал, взял отпуск и вылетел во Владивосток. Там явился с заявлением к начальнику отдела труда и заработной платы Дальрыбы. А в это время как раз в одной из центральных газет вышла статья, в которой говорилось о безобразиях с оплатой труда. Руководство одного завода пошло по пути наименьшего сопротивления. Вместо внедрения новой техники они снижали расценки и таким путём повышали рентабельность предприятия. Этим делом занялась комиссия Центрального Комитета партии. Вывод она сделала серьёзный. Директора завода, председателя профкома, главного инженера и начальника отдела труда и зарплаты уволили с работы и исключили из партии.

С начальником отдела труда и зарплаты Дальрыбы у меня состоялся любопытный разговор. Он заявил: «Тимофей Михайлович, у вас со

всеми надбавками и премией заработок в августе, сентябре и октябре получается больше, чем у генерала». На что я ему резонно ответил: «Генерал нужен нам один раз в двадцать лет, когда идёт война. А я нужен каждый день, потому что кормлю людей. Если вы не согласны пересмотреть своё решение, мы будем вынуждены обратиться с жалобой в Центральный Комитет». Такой поворот его не устраивал. Расценки частично остались прошлогодними.

Теперь нужно с горечью отметить, что сейчас качество баночной сельди ухудшилось. Ведь нынче за качество продукции никто строго не спрашивает, а производители нарушают технологию. Сахара, который нужно заложить в банку, фактически нет, других составляющих тоже. Могут и перемороженную сельдь закатать и назвать всё это безобразие «спецпосолом». Получается, то, что мы в своё время нарабатывали, безвозвратно утеряно.

Примечание редактора. В качестве иллюстрации к последнему рассказу Т. М. Кривоногова приведём два приказа по Управлению тралового и рефрижераторного флота.

Первый за № 1039 от 11 сентября 1961 г.: «В связи с успешным освоением выпуска нового вида готовой продукции из сельди — “Сельдь баночного специального посола” экипажем ТХС “Орион” на промысле в Олюторской экспедиции приказываю: 1. Выдать денежную премию капитану т. Каптенору Г. И. — в размере 100 руб., мастеру-технологу т. Богданову В. Г. — 100 руб., старшему механику т. Иомтову Л. И. — 100 руб. 2. Для премирования остальных членов экипажа выделить в распоряжение администрации судна денежную сумму 700 руб...»

Второй за № 291 от 3 марта 1962 г.: «Состоявшимся комсомольским активом принято решение взять шефство над освоением нового выпуска рыбопродукции — выработки сельди баночного посола на транспортно-холодильных судах УТРФ. Приказываю: ТХС “Мизар”, “Орион”, “Плутон” и “Юпитер” именовать комсомольско-молодёжными судами. Отделу кадров т. Александрову А. А. укомплектовать перечисленные выше экипажи судов комсомольцами».



Транспортно-холодильные суда «Алтаир» и «Мизар» (первый светлый корпус у борта большого парохода) в Петропавловском морском рыбном порту, 1960-е гг.



Транспортно-рефрижераторное судно «Паратунка», 1960-е гг.

РЕЙСОВОЕ ПЛАН-ЗАДАНИЕ ТРС "ПАРАТУНКА" № 6

Начало рейса: 7 мая 1971 года 06.00

Направление рейса: КИРОВСК-ПТР-ОКТЯБРЬСК-КИРОВСК-КРУТОГОРОВО-
-ХАЙРЕЗОВО

Груз: разный	-	ОКТЯБРЬСК	-	65 тонн
		КИРОВСК	-	10 тонн
		КРУТОГОРОВО	-	40 тонн
		ХАЙРЕЗОВО	-	15 тонн
		Итого		130 тонн

ПТР

Грузовые и вспомогательные операции / по валовым нормам /

130 тонн: 67 т/сут = 47 час

ОКТЯБРЬСК, КИРОВСК

Грузовые и вспомогательные операции

75 тонн: 90 т/сут = 20 час

КРУТОГОРОВО, ХАЙРЕЗОВО

Грузовые и вспомогательные операции

55 тонн: 54 т/сут = 25 час

Переходы: 371 565 = 936 миль: 8,1 м/час = 116 час

Всего ходового и стояночного времени = 208 час

окончание рейса: 16 мая 1971 года 03.00

Доходы:	42,80 руб	x	65	=	2780 руб
	45,80 руб	x	10	=	460 руб
	48,80 руб	x	40	=	1950 руб
	51,80 руб	x	15	=	770 руб
	Итого			=	5960 руб

расходы:	811 руб	x	116:24	=	3920 руб
	706 руб	x	21:24	=	620 руб
	657 руб	x	71:24	=	1950 руб
	Итого			=	6490 руб

составил гр. дпр

 БОЛОНЬКОВ

Рейсовое задание ТРС «Паратунка», капитан Т. М. Кривоногов.
Май 1971 г.



Свидетельство о занесении экипажа ТХС «Мизар» в Книгу почёта
Управления тралового и рефрижераторного флота, 1966 г.



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

50 ЛЕТ

Всесоюзному Ленинскому
Коммунистическому Союзу
Молодежи

ПОЧЕТНАЯ ГРАМОТА

*Экипаж т/х „Мизар“ управления
транспортного флота*

награжден Почетной грамотой обкома КПСС, облисполкома, облсовпрофа и обкома ВЛКСМ за досрочное выполнение плана 1968 года—третьего года пятилетки

Секретарь обкома КПСС

(М. ОРЛОВ)

Председатель облсовпрофа

(Н. КОСМАЧЕВ)

Председатель облисполкома

(Г. ВЕДЕВ)

Секретарь обкома ВЛКСМ

(П. РЕЗНИКОВ)



Почётная грамота экипажу ТХС «Мизар», 1968 г.

ЛЮДИ И СУДЬБЫ

Мастер Вольтер

Этого интересного человека я знал давно. Приходилось видеть его в конторе Главкамчатрыбпрома в начале пятидесятых. Был он невысокого роста, с орденом Трудового Красного Знамени на груди. И звали его необычно — Сол Хаевич (Соломон Хаймович. — *Ред.*) Вольтер. Это был знаменитый икорный и консервный мастер. А ближе с ним мне пришлось познакомиться в Октябрьском рыбокомбинате, где я находился в командировке. Будучи председателем государственной комиссии, принимал экзамены в Октябрьском профтехучилище. Училище выпускало судоводителей-двухсоттонников и механиков-дизелистов третьего разряда.

На судах АКОФлота Вольтера знали очень давно. В довоенное время на пароходах «Орочон», «Ительмен» и других осенью при отгрузке рыбопродукции брали с собой во Владивосток и рыбных мастеров. Они же из Владивостока со своей продукцией отправлялись в Китай и там сдавали её окончательно. После сдачи на пароходе или по железной дороге прибывали во Владивосток и уходили в отпуск. К началу мая они уже занимались комплектованием специалистов и подготовкой снабжения. В конце мая — начале июня гружёные пароходы с людьми снимались из Владивостока на Камчатку. На полуостров рыбаки прибывали за несколько дней до начала лососёвой путины, успевали снять груз, снабжение, поставить невода, и путина начиналась. Эту схему десятилетия назад отработали старые рыбопромышленники, такие как С. Грушецкий, А. Демби и другие.

В 1913 г. на одном из трансатлантиков Вольтер в группе эмигрантов попадает из Европы в Нью-Йорк. В то время уехать из России было довольно просто. Проезд оплатила благотворительная организация. По приезде в Нью-Йорк он попал работать в портняжную мастерскую. Дело это ему не понравилось, и через пару лет он уехал в порт Сиэтл, на другое побережье Америки. Там нанялся на работу к французу-рыбопромышленнику и начал постигать науку обработки рыбы — производство консервов и лососёвой икры. Стал мастером-икрянщиком. В 1917 г. попал на Камчатку и начал работать на рыбалках. С приходом советской власти трудился на рыбокомбинатах АКО, а впоследствии Главкамчатрыбпрома.

К тому времени, когда мы с ним познакомились поближе, он оказался совершенно одиноким больным стариком. Ему исполнилось

уже восемьдесят три года. Умерли жена и дочь. Октябрьский рыбокомбинат выделил ему квартиру, закрепил за ним уборщицу, которая ежедневно приходила и делала уборку — сам старик с этим уже не справлялся. По указанию директора ему разрешалось приходить на консервный завод, брать себе рыбину и баночку икры.

Такая жизнь его совершенно не радовала: самое настоящее прозябание на продуваемой всеми ветрами песчаной косе. Выехать же из Октябрьского ему было совершенно некуда и не к кому.

В разговоре я задал ему интересующий меня вопрос:

— Скажите, а как вам работалось у рыбопромышленников и что они собою представляли?

И вот что он мне рассказал:

— Люди это были очень умные. Многие из них знали один-два иностранных языка, дали образование детям. Отлично понимали производство, были прекрасными организаторами своего дела. Иначе они бы и не смогли стать рыбопромышленниками.

Например, однажды мне передают указание от Демби: к полуночи прекратить приём рыбы. Меня это очень удивило: рыба шла хорошо, имелось много банок. Можно было ещё очень много изготовить консервов. Ко всему этому стояла хорошая погода. Я пошёл к хозяину и поинтересовался, почему мы вдруг всё сворачиваем, ведь рыбы ещё много и её можно ловить. Вот что он мне ответил: «Эта рыба от нас никуда не денется. Она придёт и на будущий год. На пароходе мы можем отвезти только ту, что уже добыли, больше нет свободной кубатуры. А выработанные консервы, оставшиеся здесь зимовать, потеряют сортность, и я эту бессортную продукцию продам себе в убыток. К тому же мне надо заплатить за аренду парохода, надо оплатить банковскую ссуду. Так что, дорогой мой, всё это взаимосвязано». И я понял, что иначе он поступить не мог.

Когда мы выезжали с промыслов, то бесплатно оставляли местным жителям продукты — рис, сахар, многое другое. Часть товаров отдавали в кредит.

За работу нам платили очень хорошо. Направляясь на Камчатку, мы обязательно заходили в северный японский порт Хакодате. Там брали сетеснастные материалы, баночку, специи. Принимали свежий картофель в корзинах, овощи, капусту. За путину никогда не знали, что такое цинга. Возвращаясь с Камчатки, опять же заходили в Хакодате. Люди всегда заготавливали для себя два-три бочонка рыбы, в Хакодате её продавали и покупали что-либо из промтоваров. Рыбы в те годы почти всегда приходило много. Так что запастись ею возможность имелась.

— Ну, а как пришлось работать после установления на Камчатке советской власти? Какими хозяевами показали себя большевики? — спросил я старика.

— Специалистами они себя показали никудышными. Представьте себе: при отсутствии бочкотары нам приходилось отправлять солёного лосося в трюмах навалом. При подобной транспортировке из рыбы выдавливался жир, который попадал в льяла, а оттуда выкачивался за борт.

Такая рыба в пищу практически не годилась, её отправляли в лагеря заключённым, тем более что по всей России их тогда было великое множество...

А ведь старик всё это не придумал. Мне пришлось собственными глазами видеть подобное. На пароходе «Сима» в 1947 г. мы вывозили во Владивосток погружённую навалом в трюма рыбу, и это был не единичный случай — такое происходило сплошь и рядом. Вот другой эпизод подобной «хозяйственной» деятельности.

В 1962 г. я был капитаном на поисковом СРТ «Крузенштерн». В то время осваивали так называемый близнецовый лов наваги на судах типа МРС. Этот способ помогал резко увеличить вылов рыбы. Руководил экспериментом инженер промысловой разведки А. Медведев. Часть МРС сдавала навагу в Крутогоровский рыбокомбинат.

Однажды Медведев по делам высадился на берег. Вернулся оттуда обескураженный. Оказывается, выловленную навагу зарывали за комбинатом бульдозерами в землю: предприятие не имело аммиака для холодильных установок... Дальше, как говорится, некуда! Исполняющим обязанности начальника Камчатрыбпрома в то время был М. Б. Овечкин. Это под его «чутким» руководством происходили подобные вещи.

— А как дорого обходились первые зимовки на рыбокомбинатах! — продолжал свой рассказ Вольтер. — Ведь старые рыбопромышленники не оставались зимовать на своих рыбалках, и работники их тоже. Все возвращались домой, к семьям.

А при советской власти стали строить огромные посёлки. Людей, зимовавших там, надо было кормить. Зачастую на зиму оставляли мало продуктов, не было картофеля и овощей, про фрукты я вообще не говорю. В результате к весне люди заболели цингой. Для отопления жилья требовалось большое количество угля. Его надо было привезти, потом вынести вручную на носилках с кунгасов. Это опять же ложилось на себестоимость выпускаемой продукции, да и труд сам по себе был крайне тяжёлым.

— А приходилось ли вам встречаться с большими руководителями рыбной промышленности?

— Да, конечно. Встречался с самим А. И. Микояном (в 1940-х гг. — заместитель Председателя Совета Министров СССР, ранее нарком снабжения, затем пищевой промышленности. — *Ред.*). Но особой радости встреча мне не принесла. Наоборот, расстроила. Микоян побывал на Камчатке и Курилах. Как-то меня вызывают в контору к директору рыбокомбината. Там заседал актив. Микоян задаёт мне вопрос: «У вас очень много идёт мойвы. Буквально, рыба лезет на берег. Как вы смотрите на то, чтобы её засаливать?» Я ответил вопросом на вопрос: «А кого вы собираетесь кормить этой рыбой?» — «Заклужённых», — ответил он. Я сказал, что отношусь к этому отрицательно. Во-первых, заклужённые тоже люди. А во-вторых, мойва служит пищей для трески, наваги, минтая. Так что нельзя подрывать кормовую основу для этих пород рыб. После такого ответа А. И. Микоян потерял ко мне всяческий интерес. Меня быстро освободили, я покинул актив и пошёл на завод. В голове крутилась только одна мысль: какие же вы бестолковые люди!

— Несколько лет назад один журналист на страницах газеты рассказал, что рыбопромышленники так мало платили за проработанную путину, что еле хватало денег на оплату билетов на обратную дорогу до Владивостока...

— Такому журналисту надо наплевать в глаза, — ответил Сол Хаевич. — Люди доставлялись на Камчатку и обратно за счёт рыбопромышленника. Ловца и обработчика везли, конечно, не в каюте люкс, а на нарах в трюме и на палубе. Но за фрахт парохода платил рыбопромышленник. И за работу он платил немало, иначе бы ему подпёрли колом дверь и ночью подожгли домик. Поэтому то, о чём пишет журналист, рыбопромышленники себе не позволяли. Да и своё доброе имя они берегли. Просто время у нас сейчас такое, когда чернят всё дореволюционное. Хотя в действительности происходило иначе...

...Через год я снова был в Октябрьском. Но Сола Хаевича уже не застал. Похоронили его с почётом. В память о нём осталась одинокая заброшенная могила. Ухаживать за ней некому. Изредка в разговоре среди пенсионеров прозвучит фамилия Вольтера, но с каждым годом всё реже и реже. Пенсионеры тоже уходят из жизни один за другим...

Примечание редактора. 13 января 1943 г. С. Х. Вольтер был премирован Наркоматом рыбной промышленности СССР суммой

1 500 рублей за успешную работу в путину 1942 г. В это время он был начальником обработки Микояновского рыбокомбината.

Вот что рассказывал в своих воспоминаниях об этом необычном человеке В. А. Бирюков: «Это был уже старик, бывший известный икорный мастер-наставник Соломон Хаймович Вольтер. Когда-то он ездил по всем рыбозаводам Камчатки, где готовили икру на экспорт, во Францию в основном. Дело ответственное, и он занимался обучением и наставничеством. Теперь он находился на пенсии, но, узнав, что в Октябрьский (так с 1950-х гг. назывался бывший Микояновский комбинат. — Ред.) приехала семья специалистов, то есть мы с Тамарой, а Тамара — икорный мастер, он тут же пришёл с третьей базы, где жил, на первую знакомиться. Давно отошедший от дел, он всё ещё хотел быть нужным, интересовался работой, помогал советами. Работники икорного цеха он так наставлял:

— Ви, девочки, вже не спешите, ви работайте спокойно, нам не нужны рекорды, нам нужна хорошая икра. А хорошую икру может сделать только спокойный человек, который любит её, у которого руки ласковые к этой икре. Ви если будете плохо зарабатывать, я вам доплачу, я вам буду доплачивать, ви не беспокойтесь и вже не спешите...

После знакомства с Тамарой он приходил к ней в икорный цех каждое утро, как на работу. А ведь от третьей базы идти надо было километров пять. И на обед он строго ходил на центральный завод. Бывало, едешь на машине, а Соломон Хаймович идёт по дороге. Кричишь ему:

— Соломон Хаймович, поехали!

Он отказывается:

— Не, не, не. Я вже пешком. Я не люблю машину, я вже пешком. Спасибо. Как Тамара? Хорошо? О, хорошо! Ну, давай, будь здоров!

Позже ему дали квартиру на центральном заводе, но он ещё и переезжать не хотел, еле уговорили.

Тамара много почерпнула от его наставничества. И мы долго водили с ним дружбу, даже когда меня перевели в Петропавловск в Камчатрыбпром. Умер он в 1975 г. Жил одиноким. Женщины пытались его пристроить, сватались, но не получалось. Это был очень порядочный человек. Жил на свои сбережения, а перед смертью все оставшиеся деньги передал на строительство детского сада в Октябрьском. Не могу сказать, что именно на его деньги детский сад был построен. Точнее будет сказать, что строили садик с участием его денег».

Рассказы механика Вигурского

Весной 1952 г. я получил назначение на должность второго помощника капитана парохода «Капитан Чириков». Не могу не рассказать об этом судне, уж очень оно отличалось от многих других, на которых в то время приходилось работать морякам.

Этот лесовоз построили в Финляндии в 1949 г. На нём установили паровую машину системы «Христиансен и Мейер» и два паровых котла, на каждом грузовом трюме — по две паровых лебёдки. Жилые помещения хорошо отделали. Кают-компанию и каюты комсостава облицевали карельской берёзой. Помещения очень красиво смотрелись, имея медные вешалки и дверные ручки. Ботдек покрыли финской сосной и пропитали бесцветным масляным лаком. На судне для хранения продуктов имелся хороший холодильник, но свежего мяса тогда попросту не было, поэтому его камера обычно пустовала.

Отдел эксплуатации флота дело своё знал. Судно поставили на линию брать груз ящичной клёпки и лес в Усть-Камчатске и развозить их по восточному и западному побережью Камчатки. Когда у парохода кончался бункер, то к нему подсылали парусно-моторную шхуну с углём. Брать его со шхуны приходилось своими силами. Платили за эту погрузку мизер. Пресную воду принимали в одной из бухт восточного побережья — Южной Глубокой, Наталии или Моржовой. В порт нас старались не пускать, это обходилось управлению флота дешевле. Часто приходилось разгружаться на комбинатах силами экипажа. Платили за это тоже неважно.

При поступлении на новое место работы волей-неволей сходишься с людьми, ведь с ними проводишь всё время. В экипаже я сдружился со старшим механиком Владимиром Петровичем Вигурским, замечательным человеком. За долгое время общения он многое рассказал о себе.

Родился в 1902 г. Выходец из коренных дальневосточников, рос в большой семье. Было их три брата и три сестры. Жили во Владивостоке. Его отец попал на военную службу во Владивосток в конце девятнадцатого века, да так и остался здесь. Он работал на железной дороге. Хотя и занимал невысокую должность, но сумел дать образование всей семье. Владимир Петрович окончил гимназию, а в начале двадцатых — Морской техникум путей сообщения, бывшее Александровское училище дальнего плавания.

Его родственники работали на судах Добровольного флота. О прошлом города, Добровольного флота Владимир Петрович рассказывал

много и интересно. Оказывается, в то время в Добровольном флоте платили весьма высокую зарплату. Машинист первого класса на пассажирском судне «Орёл» получал девяносто рублей в месяц. Для сравнения: костюм из хорошего материала, сшитый умелым портным, стоил сорок — сорок пять рублей.

В городе до 1920 г. шло большое строительство. В 1912 г. пустили первый трамвай, на улице Китайской возвели несколько гостиниц, строились причалы. Фирма «Кунст и Альберс» имела прекрасный универсальный магазин, ныне известный как «ГУМ». Владивостокский порт был открыт, и всегда у причала стояло много судов под разными флагами, в их каютах были видны попугаи и мартышки. Суда стояли у причалов, проходных не было.

Для работы на флоте следовало иметь мореходную книжку, дававшую право плавать под всеми флагами мира. Её получение большого труда не представляло.

Жизнь во Владивостоке была дешёвая. Этому способствовало то, что в городе и близлежащих селениях проживало много китайцев — прекрасных огородников. Они же являлись и отличными рыбаками, доставлявшими по утрам свежую рыбу на рынок и прямо по квартирам горожан. Кроме этого китайцы были умелыми малярами и плотниками, могли сделать добротный ремонт.

С приходом к власти большевиков жизнь в городе сильно изменилась в худшую сторону. После окончания мореходного училища Владимир Петрович какое-то время работал в Добровольном флоте. А в 1929 г. трудился на пароходе «Тунгус» с капитаном А. И. Дудником. Глубокой осенью 1929 г. они доставляли трубы в Москальво, на север Сахалина, для строительства нефтепровода. В 1930 г. пришёл в АКОфлот.

Позднее, когда мы теснее сдружились с Владимиром Петровичем, он начал более подробно рассказывать мне о своей жизни. Беседовали один на один в каюте, без посторонних ушей, ведь за подобные разговоры в то время не жаловали. Вот что он мне как-то поведал:

— Началась ежовщина. Хватали людей направо и налево. Арестовали и посадили в следственную тюрьму Владивостока и моего отца. Требование ему предъявили просто смехотворное: «Сдай имеющееся у тебя золото, царские червонцы». Естественно, арестовали по доносу, не имеющему под собой никакой почвы. В то время страна, как никогда, нуждалась в золоте. Как будто бы она когда-то в нём не нуждалась! Поскольку никакого золота не было, отдать его отец, естественно, не мог. Продержали старика в тюрьме полго-

да и, убедившись, что взять с него нечего, отпустили. Вышел он из тюрьмы больным, полуслепым, по сути дела, самым настоящим инвалидом. После этого я стал советскую власть люто ненавидеть. Но всё это, конечно, приходилось скрывать.

В 1942 г. я был старшим механиком на пароходе «Кингисепп». Пришли мы в Сан-Франциско. Однажды с двумя машинистами я вышел на берег. Прогуливаясь по улицам, встретился с женщиной. Она, услышав русскую речь, спросила нас: «Вы русские? Из какого города?» Мы ответили, что из Владивостока. Женщина страшно обрадовалась и сказала, что она уроженка Владивостока, родилась там, училась в гимназии. Когда узнала, что моя фамилия Вигурский, то сказала, что училась с Машей Вигурской в гимназии, и спросила, не моя ли это сестра. «Да, моя», — ответил я. Тогда она вытащила блокнот и написала мне свой адрес. Ещё она сказала, что их семья уехала из Владивостока в 1918 г. Здесь, в Сан-Франциско, они обосновались и живут нормально, муж работает. На прощание пригласила нас в гости.

Естественно, от похода в гости пришлось отказаться, потому что это могло очень плохо для меня закончиться. Я демонстративно подвёл к урне своих попутчиков, не читая адреса, разорвал бумажку и бросил обрывки в урну. Сделал это с тем расчётом, что если мои попутчики окажутся стукачами, а кто-то поинтересуется тем, что я встречался с эмигранткой и брал у неё адрес, то они смогут подтвердить, что я разорвал бумажку с адресом и не делал попытки навестить её. Вот ведь как приходилось бояться чекистов...

Ещё Владимир Петрович рассказал мне вот такой интересный эпизод. Когда он учился во Владивостокском мореходном училище, ему довелось познакомиться с Владимиром Клавдиевичем Арсеньевым — известным дальневосточным путешественником и писателем. Арсеньев, как и многие известные люди, часто читал публичные лекции, выступал и в мореходке. Молодёжь слушала его раскрыв рот, очень любила и уважала этого человека. Да и жил Арсеньев неподалёку от Вигурского, так что и в жизни им часто приходилось встречаться. Но уже в конце 1920-х гг., когда поднималась волна репрессий, начались гонения и на Арсеньева. Я, признаться, тогда Вигурскому не поверил: как же можно притеснять такого знаменитого человека? И лишь сейчас, спустя полвека, прочитал, что это действительно было так. Оказывается, у Арсеньева расстреляли жену и брата, а его дочь отсидела в лагерях. И если бы он не умер, то не избежать бы расстрела и ему самому.

Однажды Вигурский рассказал мне вот что:

«Дело происходило в 1937 г. Я в то время работал третьим механиком на пароходе “Коряк”, однотипном с “Ительменом”, построенном в 1918 г. в Японии на одной с ним верфи. Время то было страшное. Шла волна репрессий. По ночам хватали людей. Всё искали врагов народа, “контриков” и японских шпионов. На Дальзаводе арестовали много специалистов, как правило, очень высокой квалификации. Наш ремонт подходил к концу, но стало ясно, что к сроку завершить его не успеем. Надо было сделать одну отливку, не помню я уже названия этой детали, из чугуна или меди. Но поскольку мастера находились в тюрьме НКВД и давали показания, то дело не ладилось. При отливке выходил брак — то трещины, то раковины, и надежды получить качественную деталь уже не оставалось.

Однажды за обедом четвёртый механик сказал, что в районе Второй речки есть мастерская, где производят отливки. Работает там мастером какой-то китаец. Капитан и старший механик заинтересовались, поручили мне сходить туда и узнать: может быть, там смогут сделать эту работу. Конечно, я высказал сомнение: навряд ли в какой-то кустарной мастерской смогут это сделать, если уж не сумели на заводе. Но на другой день утром я уже был на месте.

Благоприятного впечатления на меня мастерская не произвела. Это была, скорее, какая-то грязная лачуга. Наконец появилось главное действующее лицо — пожилой китаец высокого роста с полотенцем на голове, чумазый, как положено в литейке. На мой вопрос, сможет ли он сделать отливку, китаец высокомерно ответил: “Наша всё может”. Договорились о цене, и я его спросил, когда можно узнать о выполнении заказа. На это он так же высокомерно ответил: “Зачем узнай? Можно телега таскай!” (то есть сразу бери телегу и забирай заказ). Пришёл я на судно, весь разговор капитану и старшему механику так и передал. На что они мне ответили: “Получай у бухгалтера для расплаты деньги и бери с собой пару кочегаров. Чем чёрт не шутит, может, это и есть настоящий мастер, который нас выручит”.

Но поскольку у меня имелись большие сомнения, я ломового извозчика искать не стал, а решил сперва удостовериться, готова ли отливка. Когда китаец предъявил мне отливку, я был поражён. Она выглядела выше всяких похвал. Я был готов от радости расцеловать этого китайца. Быстро нашёл извозчика, погрузили мы отливку на телегу и сердечно попрощались с мастером. Отливку

скоро пустили в обработку, и мы вышли из ремонта в срок. Для меня, молодого специалиста, это стало наглядным уроком в том, что первое впечатление о человеке может быть и ошибочным.

Наступил 1938-й, а потом и 1939-й год. Всех китайцев и корейцев из Владивостока и Приморья выселили в Казахстан и другие места нашей необъятной страны. Как объясняли работники НКВД, переселение было сделано для пресечения шпионской деятельности японской и китайской разведок. Шло время. Рос город, сносились старые здания и постройки. Через несколько лет разрушили и эту мастерскую. Куда делся и где окончил свои дни этот мастерской, я не знаю».

Так завершил свою историю Владимир Петрович.

Вот такая жизнь была в то время. Многое ещё чего рассказывал Владимир Петрович. А от себя добавлю, что старшим механиком Вигурский был дельным, очень бережливым. Эти качества он унаследовал от специалистов старого закала. Работал он на «Орочоне», «Чавыче», «Ительмене». После войны стоял в капитальном ремонте в Швеции на пароходе «Кильдин».

В дальнейшем наши пути-дороги с ним разошлись. Плавали на разных судах, но дружбы не теряли. Потом Владимир Петрович получил квартиру в соседнем доме. Но всему приходит конец. Подошло время пенсии, и Владимир Петрович переехал на родину, во Владивосток. Долго мы с ним переписывались, изредка он посылал мне по арбузу на идущих в наш порт пассажирских судах.

Прожил Владимир Петрович жизнь долгую, до восьмидесяти шести лет. Похоронен на Владивостокском Морском кладбище (В. П. Вигурский скончался 11 июня 1983 г. — *Ред.*).

Призрак «Кашалота»

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

Получение такого буксира было как нельзя кстати. Имевшийся ранее в АКОфлоте буксир «Кит» трагически погиб со всем экипажем в октябре 1938 г. при невыясненных обстоятельствах. Так что нужда в хорошем и мощном буксире была основательная. Дело в том, что цех морской сплотки в Усть-Камчатске, руководимый А. О. Милютиным, набирал темпы, увеличивал производство морских сигар. А подошедший для их буксировки «Кашалот» решал многие проблемы. Кроме того, на Ключевском лесокомбинате интенсивно работал цех по постройке катеров и кунгасов, там же выпускалась ящичная клёпка.

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

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

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

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

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

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

По приезде во Владивосток Карл Карлович работал в Добровольном флоте. А с приходом советской власти государство стало фрахтовать много иностранных судов, в основном английских и норвежских. Нужда в штурманах, прекрасно знавших два языка, была большая.

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

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

Вид Карл Карлович имел внушительный. Это был самый настоящий викинг — высокого роста, плотного телосложения, с рыжеватой шевелюрой, пышными усами, голубыми глазами, бронзовым лицом, овейным ветрами мыса Горн. Одевался в прекрасный бостоновский костюм с четырьмя золотыми капитанскими нашивками и золотыми пуговицами. Был очень начитанный, грамотный и интеллигентный.

Уволился Карл Карлович по уходу на пенсию году в 1956-м. В дальнейшем следы его затерялись. Никто не знает, где он завершил свои дни...

Но вернемся к «Кашалоту». В начале лета 1945 г. судно начало выполнять рейсы в Усть-Камчатск. Оттуда буксировало плоты-сигары, катера и кунгасы. На ботдеке размещали пассажиров. Конечно, сейчас в таких условиях перевозить людей никто бы не разрешил. Но тогда на это не обращали внимания.

В то время командовал «Кашалотом» штурман дальнего плавания Григорий Трофимович Ленский. В июле старшим помощником

на буксир пришёл известный на Камчатке моряк и рыбак Илья Григорьевич Евстафиади. Он два года воевал, вернулся после ранения.

В начале августа «Кашалот» получил необычное задание. Ему предстояло взять в Усть-Камчатске на буксир две 250-тонные баржи с рыбопродукцией и доставить их в Комсомольск-на-Амуре. Баржи принадлежали Петропавловскому морскому рыбному порту. На каждой барже находились по два матроса-рулевых. Заготовителем продукции был представитель авиазавода из Комсомольска-на-Амуре — Шведов. Дирекции авиазавода пришлось заниматься несвойственным делом от великой нужды в продовольствии.

Отправились мы в море 7 августа, за два дня до официального объявления войны Японии. По выходе из ворот Авачинской губы мимо нас полным ходом в тумане прошли три военных фрегата. Было странно видеть, как в такую погоду фрегаты смело заходят в губу. Как оказалось впоследствии, на кораблях американцы установили радиолокаторы.

Пройдя траверз острова Уташуд, по курсу увидели два дрейфующих пограничных катера. Если не изменяет память, они имели бортовые номера ПК-10 и ПК-9 и принадлежали нашему пограничному отряду. Их атаковал неизвестный самолёт, на катерах имелись убитые и раненые. Наш капитан в мегафон объявил, что возьмёт их на буксир и доставит к острову Уташуд. Повели мы катера, но тут вскорости подошёл пограничный корабль «Киров» и дал нам команду следовать по назначению.

На другой день мы уже проходили Первый Курильский пролив. Навстречу нам полным ходом шёл «Партизан» (или «Охотск», точно уже не помню) — гидрографическое судно, во время войны оснащённое вооружением. У пушек и пулемётов в полной боевой готовности стояла команда. Мы сразу почувствовали, что назревают какие-то очень важные события, ведь война с Германией уже закончилась.

На следующий день, пройдя Озерную, примерно в районе Большерецка, капитан собрал команду в столовой и объявил, что мы находимся в состоянии войны с Японией. Как я узнал много лет спустя, из портов дали команду всем судам, находящимся в Охотском море, укрыться в Магадане. Наш капитан Г. Т. Ленский проложил курс к северной части Сахалина, на мыс Елизаветы. Спустя несколько дней мы вошли в Амурский лиман, а потом прибыли в Николаевск-на-Амуре. Там пополнили запас угля и взяли на борт военного лодмана, затем пошли в Комсомольск-на-Амуре. Баржи поставили под борт: одну с левого, другую — с правого.

Вскоре мы прибыли в Комсомольск-на-Амуре и ошвартовались к пристани под нанайским названием «Дземги». У меня сложилось впечатление, что жители города были сильно измотаны. Работали они много: там было несколько оборонных заводов. Победа досталась им слишком дорогой ценой.

Стоянка затянулась: не было угля. К середине сентября мы спустились вниз по Амуру, в Николаевск. Но и там его совершенно не имелось. Надвигалась осень, благоприятное время для перехода уходило, что и привело позже к неприятностям.

Тут на рейд подошёл пароход «Орочон» под командованием Алексея Андреевича Гринько. Он привёз в порт пленных японцев. Выгрузив их, «Орочон» принял на борт зенитный полк для доставки на Сахалин, в порт Торо (ныне Шахтёрск).

«Орочон» взял на буксир нас и две баржи. Потом нас доставил в порт Отомари (ныне Корсаков) лесовоз «Коккинаки». Руководил им опытейший моряк Павел Алексеевич Глинский.

Угля по-прежнему нам не давали. Наступал ноябрь с его свирепыми штормами. Наконец мы взяли немного топлива и в первой декаде ноября на буксире «Коккинаки» последовали в Петропавловск.

Пройдя двое суток, попали в настоящий, жестокий, уже зимний шторм. Буксир оборвало. Небо нам действительно показалось «с овчинку». Баржи тоже оторвало, и нас разнесло в разные стороны (как стало известно впоследствии, баржи выбросило на побережье Сахалина). Это произошло на рассвете. Машина из-за неисправности остановилась.

Видя наше безвыходное положение, Глинский решил подать буксир. Это надо было видеть! «Коккинаки» подошёл «впритирку» к нашему баку, с его кормы полетела выброска. За ней стали вытравливать манильский буксир. Его закрепили на носовом бите. Павел Алексеевич вывел судно против ветра и стал придерживаться этого курса.

Наконец «Коккинаки» подвёл нас к входу в Авачинскую губу. Через пару часов мы уже стояли у причала рыбного порта. Все с облегчением вздохнули. Рейс, полный драматизма, завершился. В потере барж вины капитана «Кашалота» Г. Т. Ленского водная прокуратура не усмотрела.

Теперь хочется сказать о судьбе буксира «Кашалот». Буксир загубили с самого начала его работы в АКЮфлоте. Водотрубные котлы системы «Бабкок-Вилькокс» требуют внимательного и грамотного обслуживания. В марте 1945 г. на судне кончился уголь.

И что удивительно, в порту, в спокойной обстановке, руководство флота и области не изыскало для буксира топлива. По словам одного из судовых механиков, котел застудили. После стали течь водогрейные трубы. Потом начались другие поломки в машине. Году в 1955-м буксир списали. Предприимчивые жители Копай-города на судовой верфи быстро разобрали его на дрова и хозяйственные нужды. К этому времени уже стали поступать из Финляндии новые буксиры со стальным корпусом.

А в 1970 г. я встретил «призрак» «Кашалота». Мы шли проливом Хуан-де-Фука в Ванкувер. На пути попался буксир, ведущий две баржи с грузом леса-кругляка в Сиэтл. Каково же было моё удивление, когда я увидел перед собой точную копию «Кашалота». Такой же деревянный корпус, такая же широкая дымовая труба. Сначала я не поверил своим глазам. Но потом никаких сомнений не осталось. Оказалось, что американцы продолжали строить такие буксиры в деревянном корпусе и от их эксплуатации не отказались.

Поверите ли, но при виде «двойника» у меня на глаза навернулись слёзы. Вспомнил я старый «Кашалот», себя, семнадцатилетнего паренька, и тот тревожный рейс...

Капитан Берг и горисполком

Выше я писал о буксире «Кашалот» и его первом капитане Карле Карловиче Берге, следы которого после отъезда с Камчатки затерялись. Как выяснилось, он уехал во Владивосток, а оттуда — в Кисловодск, где купил себе дом.

Журналиста В. М. Иваницкого и меня заинтересовала дальнейшая судьба Карла Карловича. Этот человек прожил интереснейшую жизнь и наверняка оставил какие-то документы, связанные с его работой в английском флоте, в частности английские рабочие дипломы и другие документы того времени. Им самое место в нашем краеведческом музее.

Мы попытались разыскать его родственников и завязать с ними переписку. Но из Кисловодска нам ничего не ответили. Камчатские знакомые моряки-пенсионеры искали его следы ещё в двух городах — Ессентуках и Минводах. Но поиски ничего не принесли...

И вот недавно на нашу публикацию откликнулся старший девиатор Петропавловского морского рыбного порта Валерий Фёдорович Попов. Он хорошо знал Берга и сообщил следующее. Году в 1965-м или 1966-м девиатор Василий Прокопьевич Тимошенко отдыхал

в Кисловодске. Там он встретил Карла Карловича, который был крайне озабочен свалившейся на него бедой: на том месте, где стоял его дом, наметилась большая стройка.

Дом подлежал сносу. Карла Карловича вызвали в горисполком и заявили, что взамен государство выделит ему однокомнатную квартиру. Иждивенцев, кроме старушки-жены, у него не было, и на большую площадь он рассчитывать не мог.

«Я, конечно, на это не согласился, — рассказывал Берг Василию Прокопьевичу, — и заявил, что в одной комнате я просто не размещусь, у меня большая библиотека. После этого написал письмо в Петропавловский горисполком и попросил у властей заступиться за меня и ходатайствовать о выделении двухкомнатной квартиры». Поскольку регулярно с Карлом Карловичем никто не переписывался, как решился этот вопрос, — нам неизвестно. Сомнительно, что горисполком ходатайствовал за него.

Есть надежда, что кто-нибудь из читателей откликнется на нашу публикацию. Может, кому-нибудь известна дальнейшая судьба Берга и его архива. У нас есть уверенность в том, что у Карла Карловича должны остаться воспоминания. В нашем музее хранится его автобиография, написанная очень хорошим литературным языком, там прекрасно описана дальневосточная природа. Прожив жизнь, полную приключений, он не мог ничего не написать. Чего стоит хотя бы плавание вокруг мыса Горн на финском паруснике, ведь в то время среди русских моряков такой рейс могли сделать лишь единицы.

Примечание редактора. Вот несколько штрихов из большой морской биографии К. К. Берга, её камчатского периода, облечённых в форму приказов по АКО. Вначале приведём выдержку из донесения помполита парохода «Ительмен» Н. Н. Сильянова за время с 1 августа по 10 ноября 1935 г. Данные здесь оценки категоричны и, по-моему, несправедливы: «Старпом Берг — старый человек, в рейс был взят как диплом, не было старпомов (он категорически отказывался, так как всю жизнь плавал на маленьких судах), большую часть работы несёт за него боцман. Плохо видит, плохо ходит. Человек неограниченно доброй воли ко всем, без исключения. Абсолютно не может ничего организовать, всё у него по-семейному, по-хорошему. Он даже не может распорядиться как старпом, всех просит, и масса случаев, что его просьбу не исполняют.

Мне пришлось создать к нему мнение среди команды только для того, чтобы его слушали. На нескольких собраниях я заявлял, что старпом у нас пожилой человек, заслуженный в мореплавании, добрый старикан и к нему надо иметь уважение. Можно

сказать, что старпома у нас нет, и об этом знает каждый пассажир, ведь пассажиры его не слушают. Он даже записал в вахтенный журнал, что его пассажиры не слушают и прогнали его из твиндека, он вынужден был разбудить помполита, чтобы заставить пассажиров подчиниться, дать место для постройки нар...»

Можно сказать, что Берг, принадлежавший к когорте старых, по-настоящему культурных и интеллигентных моряков, не пришелся по вкусу новым нахрапистым хозяевам жизни.

Приказ начальника АКО от 4 ноября 1940 г.: «Для доставки к месту работы и обслуживания экспедиции, направляемой на поиски потерпевшего аварию ледокола “Малыгин”, приказываю... снарядить траулер “Дальневосточник” и снабдить всем необходимым для плавания в течение полутора месяцев... Срок выхода “Дальневосточника” назначаю на 17 часов 14 ноября (капитан Берг К. К.). Капитану “Дальневосточника” держать радиосвязь с береговыми станциями и ежедневно информировать о ходе работ начальника Петропавловского порта».

Приказ начальника АКО от 25 марта 1943 г.: «19 и 25 февраля 1943 г. в Беринговом море в Корфском и Камчатском заливах “Дальневосточник”, проходя крупнобитые дрейфующие льды, форсировал отдельные льдины, местами торосистые, и подвергался сжатию. В результате в форпике с обоих бортов течь. Встал на ремонт... Следуя на спасение двух кунгасов в район Копей (угольных Корфских. — Ред.), капитан Берг вполне сознательно допустил риск, руководствуясь ст. 113 “Устава службы на судах Морского флота СССР”».

Приказ начальника АКО от 17 февраля 1944 г.: «Для обеспечения северных комбинатов восточного побережья углём 16 декабря 1943 г. “Дальневосточник” снялся в рейс... Несмотря на все метеорологические препятствия, рейсовое задание по обеспечению комбинатов выполнено. За героическое выполнение поставленных перед экипажем задач приказываю: капитана Берга премировать 2 000 рублями...»

Из указа Президиума Верховного Совета СССР от 23 августа 1943 г.: «...за образцовое выполнение заданий правительства по снабжению Красной Армии и специальных заданий командования Красной Армии награждён орденом “Знак Почёта” Берг Карл Карлович...»

В августе 1945 г., в ходе Курильской десантной операции, траулер «Дальневосточник» под командованием К. К. Берга перебрасывал на острова десант и военные грузы и обеспечил их своевре-

менную разгрузку в сложных метеоусловиях. «Экипаж тральщика лично участвовал во всех грузовых работах и заслужил отличную оценку командования Камчатского оборонительного района». Пятерых моряков траулера и их капитана за это представили к боевым наградам.

А вот свидетельство о его личной жизни. 12 сентября 1940 г. газета «Камчатская правда» опубликовала некролог: «Коллектив управления Морлова АКО и экипаж траулера “Дальневосточник” выражают соболезнование капитану траулера “Дальневосточник” Бергу Карлу Карловичу по поводу смерти друга и жены Берг Елизаветы Фрицевны, последовавшей 10 сентября 1940 г. Коллектив управления Морлова и экипаж траулера “Дальневосточник”».

За сто первую версту

В декабре 1945 г. я получил назначение на пароход «Орочон», вошедший в состав флота в 1930 г. и бывший одним из его лучших судов.

В 1945 г. «Орочоном» командовал капитан А. А. Гринько, его старшим помощником был О. В. Лаврентьев, светловолосый голубоглазый человек выше среднего роста. Вот о нём я и хочу сейчас рассказать, поскольку его судьба очень интересна, как и многих людей того времени. Подружился я с ним сразу, и дружба наша продолжалась всю жизнь, вплоть до кончины Олега Викторовича. На протяжении всего времени нашего общения — и личного, и по переписке — он рассказал о себе много интересного.

Олег Викторович — уроженец Петербурга, происходил из хорошей семьи. Был очень начитанным, хорошо знал английский и немецкий языки. В 1921 г. поступил в Петроградское училище дальнего плавания (так оно называлось в то время) и в 1926 г. окончил его. Учился вместе с будущим министром морского флота Александром Александровичем Афанасьевым. Во время учёбы сдружился с Александром Африкановичем Демидовым.

Про А. А. Демидова не могу не сказать особо. В 1941 г. ему довелось командовать пароходом «Перекоп». В декабре 1941 г. японские самолёты потопили «Перекоп» вблизи острова Борнео у малообитаемого острова Большая Натуна. Команда прожила на нём два года. Вот такие интересные события случаются в жизни моряков.

Но вернёмся к Олегу Викторовичу. У него были два брата и три сестры. Отец работал механиком на электростанции. Человек он

был образованный, хорошо знал немецкий язык. Поскольку электростанция имела шведское оборудование, то отцу волей-неволей пришлось изучить и шведский. Ему случалось выезжать в Швецию для закупки новой техники.

Семья Лаврентьевых размещалась в четырёх комнатах, ещё одну занимала кухарка. В доме была очень хорошая библиотека. С детства Олег зачитывался произведениями Фенимора Купера, Майн Рида, Александра Ивановича Куприна.

Плавательную практику Лаврентьев проходил на судах Балтийского пароходства, ходил только за границу, потому что каботажного плавания не было. Короткие рейсы совершали в крупнейшие порты мира: Гамбург, Роттердам, Кенигсберг, Ливерпуль, Копенгаген и другие. Моряки в то время зарабатывали очень хорошо и имели возможность купить за границей что-либо из вещей. Плавать приходилось на пароходах «Ленсовет», «Ладога», «Софья Перовская». В начале 1930-х гг. О. В. Лаврентьев совершил рейс на пароходе «Декабрист» из Чёрного моря во Владивосток.

Но постепенно общественно-политическая обстановка в стране стала ухудшаться. А после декабря 1934 г., когда был убит С. М. Киров, стало совсем плохо. Вот что рассказывал мне Олег Викторович:

— В 1930 г. я женился и переехал жить на квартиру к тестю, в Кронштадт. Тесть — врач, служил в Кронштадтском военноморском госпитале. Высокообразованный человек, он окончил знаменитый Юрьевский университет. Во время русско-японской войны участвовал в Цусимском морском сражении, был начальником госпиталя на госпитальном судне «Орёл».

После убийства Кирова начались повальные аресты и вызовы на допросы. Нескольких друзей тестя, не имевших никакого отношения к убийству, арестовали и отправили на Соловки. Видя, что и ему не уцелеть, тесть свёл счёты с жизнью, выпив отраву. Винить его за этот поступок я не могу, бог ему судья.

Весной 1935 г. начали вызывать в НКВД тещу и меня. Не знаю почему, но следователь заявил мне, что я должен развестись с женой, иначе меня выселят за сто первую версту. Тогда пошла мода выселять неугодных людей за сто первый километр, соответственно лишая их прописки. Я помню, что в одном журнале, кажется, в «Крокодиле», была нарисована карикатура с подписью: «Из Ленинграда выселили сорок вагонов баронов».

Видя, что от этой публикации не отстанешь, пришлось согласиться на переезд. Тёща поехала в Тверь к сестре, а я выписался и уехал, взяв с собой молодую жену. Ничего не оставалось делать, как от-

правиться в Архангельск. Там я поступил вторым помощником капитана в Архангельское гидрографическое управление.

Здесь суда были небольшие, длиной тридцать метров, имели дизельный двигатель и два паруса. Назывались они «гидрографические боты» и строились на Архангельских верфях и в Норвегии. Эти суда проводили гидрографические работы с начала лета в Ледовитом океане и доставляли снабжение и оборудование на полярные станции. Трудились на них поморы — очень хорошие, порядочные и бесхитростные люди, опытные моряки.

Конечно, жизнь после такой передраги нормальной не назовёшь, но чтобы изменить её, пока нечего было и думать.

В 1940 г. я был старшим помощником капитана на гидрографическом судне «Вихрь». Нам дали задание следовать в бухту Провидения, на Чукотку. Командовал шхуной Роберт Иванов, очень опытный моряк. Пройти по Северному морскому пути нам удалось за одну навигацию, и осенью мы уже были в бухте Провидения, где встали на зимовку. Судно приписали к Провиденской гидрографической базе. Летом 1941 г. приступили к работам, но их частично свернули — началась война. Осенью у меня открылась цинга, и по требованию врачей пришлось выехать во Владивосток.

По приезде во Владивосток поступил в Главамуррыбпром. Это управление имело суда «Кижуч», «Терней», «Иня» и буксир «Ким». Уехать в Архангельск к жене в сложившейся обстановке не получалось. На судне Главамуррыбпрома «Иня» и шхуне «Союзпушнина» дважды сходил на ремонт в американский порт Сиэтл. В 1944 г. перевёлся на пароход АКОфлота «Орочон». Потом в АКОфлоте работал на «Симе» и капитаном на «Куре».

После 1945 г. получил письмо от жены, в котором она просила дать ей развод. Винить её за это я не мог, поскольку в браке мы не состояли фактически уже несколько лет...

В 1948 г. Олег Викторович завёл новую семью. А в 1965 г. уехал на постоянное место жительства в Находку. В семье росла дочка Ия. Я работал в Камчатрыбфлоте, часто посещал Владивосток и Находку. Наши встречи с Олегом Викторовичем всегда были радостными.

Руки у Олега Викторовича были умелые. Из списанного спасательного вельбота сделал себе хорошую парусную яхту с небольшой рубкой и палубным настилом. Будучи на пенсии, занялся судомоделизмом. Подарил мне на память модель трёхмачтовой парусной шхуны, собранную в бутылке. Этот сувенир до сих пор стоит у меня дома на полке и вызывает удивление гостей.

Мы с Олегом Викторовичем часто переписывались. Читать его письма всегда было очень интересно. Будучи в Находке, я как-то спросил Олега Викторовича, не тянет ли его обратно в Ленинград. Он ответил очень серьёзно: «Нет, не тянет. Посуди сам. Там мне придется травить душу на каждом шагу. Два брата погибли, защищая город. В блокаду от голода и холода умерли все три сестры. Моя жизнь пошла через пень-колоду из-за злых и непорядочных людей».

А в сентябре 1985 г. у меня в квартире раздался телефонный звонок. Звонила жена Олега Викторовича. Она сообщила, что два часа тому назад перестало биться сердце моего друга...

«Упрямый хохол»

Начало 1951 г. Караван судов Камчатрыбфлота, паровые траулеры Тралфлота, пароход «Петропавловск» Сахалинрыбфлота, старые пароходы «Кура», «Терек», «Эскимос», «Барнаул» стояли на нашей судоверфи. Ремонт мог затянуться на несколько лет. Стоянка была нудная. В очередную пургу пароходы заносило снегом. Объявлялся аврал, и весь экипаж выходил на уборку завалов.

Светлые дни наступали только тогда, когда третьего помощника капитана посылали в город за зарплатой. Её выдавали раз в месяц. Но после получения денег и раздачи их экипажу через два-три дня тому же третьему помощнику предстояло уже крайне неприятное занятие. Дело в том, что, получив зарплату, часть моряков по пьяному делу совершала прогулы. А за это судили по указу Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г., по которому за прогул и опоздание на работу полагалась уголовная ответственность. По этому же указу запрещалось менять место работы. За нарушение в первый раз человека приговаривали к вычету четверти зарплаты в течение нескольких месяцев. При повторении кара ужесточалась, а виновный приговаривался уже к отбытию наказания в лагере, как правило, на четыре-шесть месяцев. При повторе срок увеличивался до одного года. Во время войны в тюрьму сажали сразу, мотивируя это обстановкой военного времени.

Жизнь в те годы была очень трудная. Комсостав в большинстве случаев не имел квартир, снимал углы в частных домах, в лучшем случае ютились в комнатухе в бараке. Некоторые были вынуждены жить на судах в каютах. На работу обычно приходилось добираться пешком, особенно после пурги, бредя чуть ли не по пояс в снегу. Никаких автобусов и в помине не существовало.

Хоть война и отгремела в 1945 г., люди вернулись к мирному труду, но правительство не торопилось отменять этот бесчеловечный указ. Отменили его только году в 1952-м, если мне не изменяет память.

Отдать ли под суд человека за прогул или нет — в основном зависело от капитана. Но тот отвечал и за укрывательство. Так что вольно или невольно все оказывались связанными. Но всё-таки порядочные капитаны подходили к этой проблеме по-человечески. Например, С. В. Чуприна поступал так. При распределении праздничных вахт он говорил старпому: «Ты Иванова на Первомай на вахту не ставь. Всё равно напьётся, и тебе придется составлять бумаги для суда. Лучше дай ему отгул». В то время плавсостав имел в месяц два выходных дня.

Иначе к этому вопросу подходил капитан парохода «Кура» Порфирий Семёнович Деревянченко. Он заявлял так: «Я им водку в рот не наливаю. Пусть пьют, но знают меру. Надо помнить, что ты должен ещё и выходить на вахту». Матросов и кочегаров он судил безжалостно. Даже умудрился отдать под суд второго помощника капитана Кешу Мандятова, единственного в то время сына тундры, окончившего мореходное училище, и третьего помощника Германа Ульянова. Хотя обычно к комсоставу относились лояльно.

Возмущался количеству судимых с парохода «Кура» даже сам народный судья посёлка Индустриальный, где располагалась судоверфь.

Безжалостность Деревянченко ярко проявилась в следующем случае. Кочегар Завальницкий решил перейти работать с ремонтировавшегося судна на ходовое. А поскольку отдел кадров работал с утра, то он утром туда и отправился, а на вахту не вышел. Оформление бумаг заняло какое-то время. В отделе кадров получил направление на буксир и на следующий же день пошёл на новое место работы. Но Деревянченко этот прогул так просто спустить не мог. Он отправился в транспортную прокуратуру и стал требовать предания кочегара суду. Прокурор разъяснил: «Да, фактически Завальницкий совершил прогул. Так что при желании можете направлять дело в суд». Что капитан и сделал. Завальницкий получил четыре месяца с вычетом четверти зарплаты, отбывая наказание на новом месте работы.

А вот и другой пример. Работал на «Куре» матрос В. Кашковский. После третьего прогула получил четырёхмесячное тюремное заключение. По каким-то причинам судья заспорил с начальником исправительного заведения в соблюдении формальностей. Рассерженный судья сказал Кашковскому:

— Иди на свою «Куру» и жди вызова.

— А что мне сказать капитану?

— Скажи, что если потребуешься, то я пришлю милиционера.

Прибывший на судно Кашковский заявил, что его тюрьма не принимает и пока он несколько дней побудет на судне. Поместили в его же собственный кубрик, к несению вахты не привлекали, кормили в судовой столовой. Через пару дней слоняющегося по палубе Кашковского увидел капитан Деревянченко и спросил:

— Кашковский, ты почему на воле, ведь тебя, кажется, осудили?

— Да, осудили, но меня тюрьма не принимает.

— Я тебе, Кашковский, советую идти к прокурору и проситься в тюрьму. Ведь тебе не идёт срок отсидки.

На что ему Кашковский ответил:

— Ошибаетесь, Порфирий Семёнович. Срок идёт со дня вынесения приговора. Так что проситься в тюрьму у меня желания нет. Есть русская пословица: «Крепка тюрьма, да чёрт ей рад».

— А я помню, что в 1938 г., когда в стране были переполнены тюрьмы, то люди не могли попасть в тюрьму после вынесения приговора, не было места. И им приходилось подавать жалобу прокурору.

— Пусть уж просится кто-нибудь другой, а я не буду, — ответил ему матрос.

Дней через восемь прибыл милиционер и забрал Кашковского в тюрьму.

К тому времени уже стали продаваться радиоприёмники «Рекорд», «Балтика». Появилась возможность слушать радиостанцию «Голос Америки». Обзавёлся и я приёмником «Балтика» — всеволновым аппаратом высокого качества, одним из лучших по тому времени. Правда, стоил он дороговато. Знающие люди посоветовали: «Слушай один или в крайнем случае с хорошим другом. Об услышанном ни с кем не делись, иначе пойдёшь на Набережную, к чекистам. Там они душу вытрясут».

Первые услышанные передачи «Голоса Америки» ошеломили. Наше правительство они называли не иначе как «кремлевская шайка тиранов». Лаврентия Берию — «заплечных дел мастером», «кремлевским палачом». Слушал я эти лекции за закрытой на ключ дверь. Приглашал к себе только закадычного друга Лёшу Кащевского. Передачи эти на многое открывали глаза. В них говорилось, сколько в России заключённых, рассказывалось о многих кремлевских тайнах, колымских лагерях. Наши комментаторы пытались вступить в полемику с редакцией «Голоса Америки».

Но куда там! На утверждение, что в России у колхозников счастливая жизнь, они отвечали: «Если у ваших колхозников счастливая жизнь, то почему вы им не выдаете паспортов? Ведь они у вас практически как те же заключённые, только нет колючей проволоки и охраны».

Оказывается, международные профсоюзные организации поднимали голос в нашу защиту, указывали на лагерь рабского труда и многое другое. На что им неизменно отвечали, что это наше внутреннее дело. Наша пропаганда по сравнению с зарубежной была убогой, топорной и косноязычной. Когда из Советского Союза кто-то оставался на Западе, «Голос Америки» сообщал, что очередной житель сбежал из «коммунистического рая».

Наконец подошло время, когда под давлением мирового общественного мнения указ от 26 июня 1940 г. был отменён.

Прошло много лет. Году примерно в 1970-м в журнале «Морской флот» вышла статья. В ней говорилось, что в австралийском порту два советских капитана пригласили к себе в гости английских коллег. Волей-неволей зашёл разговор о флотской службе и её организации. Наши задали англичанам, кроме многих вопросов, один наболевший и мучивший их: «Как вы боретесь с прогульщиками и пьяницами?» На что те искренне отвечали, что никак. «А потому никак, что мы эту категорию людей не берём работать на суда. Поэтому у нас и проблемы этой нет». Коротко и ясно.

Со времени описываемых событий прошло уже полвека. Вспоминаются они как дурной сон. Ушёл из жизни Порфирий Семёнович Деревянченко, прозванный при жизни «упрямым хохлом». О его кончине никто из моряков не сожалел...

Примечание редактора. Сложное это и субъективное дело — оценивать по памяти дела давно ушедших времён. Поэтому обратимся к документам.

6 марта 1951 г. обнародован приказ по Главкамчатрыбпрому № 96 «О фактах массового нарушения требований указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. в Камчатрыбфлоте и о наказании виновных в этом». Документ сообщает, что исполняющий обязанности прокурора Камчатского бассейна проверил состояние трудовой дисциплины. Он установил: руководство флота и ряд капитанов, такие как Глинский, Иванов, Васюкевич, Баклаг, Успенский, Деревянченко, Мельдер и помощник капитана Рой, «вместо привлечения прогульщиков и лиц, появившихся на работе в нетрезвом состоянии, к уголовной ответственности, применяли к ним меры дисциплинарного воздей-

ствия». К приказу приложена выписка из прокурорского постановления, из которой следует, в частности, что капитан Глинский объявил строгие выговоры кочегару Семакину, распивавшему на вахте спиртные напитки, матросу Агишеву за двухнедельный прогул, а прогул засчитал как отгул. Он же объявил строгий выговор третьему механику Шиндяеву за пьянку во время несения вахты. Капитан Иванов объявил строгий выговор с предупреждением боцману Скоропупову за пьянку в рабочее время.

«Капитан Васюкевич перевёл в матросы второго класса матроса первого класса Ануфриева за самовольный уход с вахты и пьянку, уборщицу Скирскову за неоднократное появление на работе в нетрезвом виде с судна списал и направил в распоряжение отдела кадров Камчатрыбфлота. Капитан Васюкевич объявил строгий выговор с предупреждением боцману Гришановичу за пьянку на судне в рабочее время. Этому же боцману Васюкевич вынес строгий выговор за пьянку в течение трёх суток. Матрос Горбатюк за прогул в течение двух суток с судна был списан. Боцман Гришанович за пьянку в течение двух суток был понижен капитаном Васюкевичем до матроса второго класса. Кочегару первого класса Морозову за прогул объявил строгий выговор, а старшему помощнику капитана Бережкову за пьянство и учинение хулиганских действий на судне также объявил строгий выговор. Капитан Успенский уволил матроса Явишкина за пьянку на вахте».

Капитан же Деревянченко кочегарам Лозинскому и Завольницкому за самовольный уход с вахты и пьянку на вахте просто вынес выговоры. И это вместо положенной по названному указу отдачи под суд...

Короткая память

Эта история более чем сорокалетней давности вспоминается как пример человеческой порядочности, честности и отзывчивости.

Геннадий Андреевич, капитан рыболовного сейнера, жил со мной на одной лестничной площадке. Был он предпенсионного возраста и работал в рыболовецком колхозе имени В. И. Ленина.

Начинал Геннадий Андреевич в рыболовном флоте матросом, а потом окончил курсы штурманов малого плавания. Это дало ему возможность стать капитаном сейнера. Последние годы его работы в колхозе оказались удачными. Он даже как-то взял первенство по добыче сельди в Олюторке и был отмечен руководством колхоза — получил солидную премию за высокие уловы и в подарок именные

золотые часы. Но, судя по всему, старик расслабился и начал выпивать не в меру. При стоянке в порту на ремонте был несколько раз замечен нетрезвым при исполнении служебных обязанностей. Надо было капитана наказывать, но у руководства колхоза рука не поднималась — всё-таки рыбу он ловил хорошо.

Выйти из щекотливого положения помог случай. Дело в том, что «наверху» в то время возникла идея: чтобы улучшить состояние колхозов в глубинке, надо передать им часть добывающих судов, которые будут ловить рыбу и тем самым приносить живые деньги. В своё время это сыграло положительную роль. Получилось так, что сейнер Геннадия Андреевича невольно приобрёл нового хозяина в лице колхоза, расположенного в Палане.

Геннадий Андреевич прекрасно понимал, что ему нечего рыпаться и принимать меры для того, чтобы остаться в колхозе имени В. И. Ленина. Прошло года три, как сейнер передали в это национальное хозяйство, и тут с Геннадием Андреевичем случилось несчастье. Он скончался от инфаркта. Остались у него вдова и дочь-десятиклассница.

Прошло ещё три года. Встретил я его вдову Марию Ивановну и поинтересовался, как идут её дела. Она поделилась со мной своим горем:

— Была я на приёме в поликлинике. Врачи установили неутешительный диагноз. В общем, надо срочно выезжать в санаторий «Шмаковка» подлечиться, иначе болезнь будет прогрессировать. А денег на поездку нет. Те, что оставались после смерти мужа, растаяли, как весенний снег.

— Постарайся сходить в Рыбакколхозсоюз, может быть, помогут там, — сказал я ей.

Через три дня встретил я Марию Ивановну и поинтересовался, удалось ли ей решить свой вопрос. Оказалось, что отказали ей окончательно. Сказали, что надо просить материальную помощь в Палане. А на счету этого колхоза денег практически никогда не было ни копейки.

Обидно мне стало за старого рыбака и его вдову.

— Мария Ивановна, — сказал я ей. — Самое верное дело — это идти в колхоз Ленина к председателю Михаилу Константиновичу Старицыну. Он отказать не должен. Человек этот должность зарабатывал своими трудовыми мозолями. Мужик он честный и добро помнит.

— Да ведь ушёл-то Геннадий Андреевич из колхоза не похорошему!

— Забудь это. Только иди к самому, не ходи к управленцам.

Ещё дней через пять встретил я Марию Ивановну в приподнятом настроении. С радостью она сообщила мне, что ей оформили путёвку и даже дали проездные туда и обратно. И что сердечно благодарит она Михаила Константиновича за оказанную помощь.

Выделение путёвки и проездных проходило непросто. Мне об этом при случае рассказал один из членов правления колхоза.

На правлении рассматривался ряд вопросов и несколько заявлений об оказании материальной помощи, в том числе и вдовы Геннадия Андреевича. Нашлись и те, кто возражал. Мотивировали тем, что Геннадий Андреевич в колхозе Ленина давно не работает. Мало того, уже умер. Да и к тому же перешёл в другой колхоз не по доброй воле. Но тут в разговор вступил Михаил Константинович:

— У меня к вам, уважаемые члены правления, тоже есть вопросы. Кто Геннадию Андреевичу на этом месте вручал грамоты и именные золотые часы? Не вы ли? Человек ведь тоже в своё время внёс вклад в наше благополучие. Короткая у вас оказалась память. Негоже нам оставлять вдову в беде. Так что я предлагаю путёвку ей оформить за счёт колхоза. Да, наверное, надо ещё и выделить денег на проезд. Ведь не с котомкой же ей идти пехтурой до Шмаковки.

Спустя несколько дней Мария Ивановна отбыла в Шмаковку...

Расскажу читателям о Михаиле Константиновиче Старицыне немного подробнее. Начал он работу в рыбной промышленности как простой рыбак. Со временем стал руководить моторно-рыболовной станцией, впоследствии выросшей в рыболовецкий колхоз имени Ленина. Об этом крупнейшем в стране хозяйстве написаны книги, сняты кинофильмы. Здесь трудились несколько Героев Социалистического Труда.

А всё начиналось с довоенного флота — с судов типа «кавасаки». Ловили с них перемётами треску в Авачинском заливе. А далее под руководством Михаила Константиновича происходили перемены, и все в лучшую сторону. Начали получать первые МРС, сейнеры, СРТ, БМРТ. Колхоз расширялся, росли уловы, а с ними и благополучие людей. Хозяйство постоянно справлялось с государственным планом.

Один знакомый рассказал мне интересный случай. В начале 1950-х гг. Камчатку посетил министр рыбного хозяйства восточных районов СССР Андрей Семёнович Захаров. Утром собрали совещание работников Камчатрыбпрома и Тралфлота. Пригласили на него и Михаила Константиновича. Но перед этим пронеслась

пурга, и дорогу до Сероглазки замело снегом. Пришлось ему добираться до города на лошадке, и поэтому он немного запоздал.

Дежурившая в приёмной секретарь доложила о его прибытии. Услышав это, Захаров встал из-за стола, вышел к нему навстречу. Пожал руку и, обращаясь к присутствующим, сказал: «Вот у кого учиться, как надо работать!»

При активном участии М. К. Старицына в Сероглазке построили причал. Это прекрасное гидротехническое сооружение отгородило часть акватории бухты, и получился очень удобный ковш для стоянки судов. На берегу возвели мастерские и другие службы колхоза. За стоянку у причала взимался причальный сбор — хоть и небольшая, но живая копейка в доход хозяйства.

Михаила Константиновича за его талант руководителя называли русским самородком. Определение это меткое и как нельзя лучше соответствует действительности. В память о Михаиле Константиновиче названа улица в Сероглазке. Рыбаки и общественность города ожидали, что имя Михаила Старицына будет присвоено одному из новых БМРТ. Но, к великому сожалению, этого не произошло. Видно, у нынешних начальников память тоже оказалась короткой...

Примечание редактора. 25 мая 2006 г. имя «Михаил Старицын» появилось на борту принадлежащего колхозу большого автономного траулера-морозильщика, доселе носившего весьма странное для камчатских вод название «Атлантик Квин», то есть «Королева Атлантики». Как сказала на митинге, посвящённом переименованию судна, дочь М. К. Старицына, когда-то её отец мечтал, чтобы в составе колхозного флота было судно с названием «Сероглазка». Прошли годы. Теперь у колхоза есть и «Сероглазка», причём уже вторая, и «Михаил Старицын»...

Камень опасности

Дело было давнее. Пароход наш стоял на побережье Камчатки на рейде под выгрузкой. Но та не производилась из-за отсутствия плавсредств у борта. И вот за вечерним чаем, как говорят, пошла «травля по кругу», то есть каждый начал вспоминать примечательные случаи из своей или из жизни товарищей.

Зашёл разговор о капитане Петре Яковлевиче Жуковском. В то время (шёл 1951 г.) Пётр Яковлевич был уже пожилым человеком. Он ещё до революции работал в Добровольном флоте вторым помощником капитана.

Всех, кто знал Петра Яковлевича, поражала его пунктуальность. Никакая сила не могла заставить его хоть в малой степени нарушить устав службы, Правила эксплуатации и другие наставления, касающиеся мореплавания. Я сам был свидетелем, как начальник морского агентства АКО во Владивостоке И. Я. Иоффе дал распоряжение Петру Яковлевичу завтра выйти в море. Но тот выдвинул требование:

— У меня не хватает лючин на трюмах (лючины — доски, закрывающие трюм, от слова «люк». — *Авт.*).

Иоффе ему в ответ:

— Вы лючины раздвиньте, сделайте между ними зазор побольше.

На что Пётр Яковлевич упорно твердил:

— В правилах технической эксплуатации ясно сказано, что при выходе из порта комплект лючин должен быть полным, даже на каждый трюм должны быть ещё запасные. Так что заказывайте лючины в мастерских и доставляйте на борт. Что хотите со мной делайте, а правила нарушать не буду!

И ещё добавил:

— В случае чего я буду сидеть в тюрьме, а вы мне осьмушку хлеба туда не принесёте.

Отход задержали на сутки. Как мы потом узнали, за это время лючины сделали на Дальзаводе и доставили на «Щорс».

Наш капитан Виктор Трофимович тоже рассказал об одном эпизоде, связанном с Петром Яковлевичем:

— После окончания Владивостокского моррбтехникума в 1940 г. меня назначили на должность третьего помощника капитана на пароход «Щорс». Пошли мы во Владивосток. В проливе Лаперуза нас накрыл туман, такая погода для этих мест летом — обычное явление. Заступил я в восемь утра на вахту, осмотрелся. Пётр Яковлевич стоит на мостике. Ход на телеграфе самый малый, и, согласно правилам, для предупреждения столкновения судов даём длинные гудки. Понемногу видимость стала улучшаться. Но хода Пётр Яковлевич не увеличивал.

Наконец в бинокль я заметил впереди идущее судно. Надо сказать, что посредине пролива Лаперуза есть Камень опасности. Это налагает на моряка особую ответственность при плавании в этом районе, особенно во время тумана или при ограниченной видимости. Что на меня нашло — не знаю, но я возьми да и выйди к Петру Яковлевичу с предложением: «Давайте добавим ход и пойдём за этим пароходом. Если он попадёт на камень, то мы успеем отвернуть. Так что идти можем смело».

Посмотрел на меня Пётр Яковлевич и произнес убийственную фразу: «А если он уже на мели?» Отвернули мы правее. Видимость стала ещё лучше. Приблизились к пароходу, и когда он был у нас на траверзе, то увидели на штаг-карнаке сигнал: «Судно на мели». Как потом оказалось, немного впереди нас шло судно под флагом Панамы, оно и село на грунт...

Капитан с мостика ещё не ушёл. Похлопал он меня по плечу и сказал:

— Ну, как, Витя, твоё предложение?

Я был страшно сконфужен и готов был провалиться сквозь палубу. А Пётр Яковлевич назидательно сказал:

— Молодо-зелено. Жизнь ещё впереди, она тебя многому научит.

До конца жизни не забуду я эту фразу Петра Яковлевича. Через год меня перевели на другое судно. Наши пути-дороги с Жуковским разошлись.

...Недолюбливало Петра Яковлевича начальство за его принципиальность, за то, что никогда не шёл на компромиссы и сделки со своей совестью. Давно скончался капитан Жуковский, достигнув преклонного возраста. Но легенды о нём ещё живы.

История одной жизни

В первой части книги я рассказывал о жителях посёлка на 8-м километре — коммунального хозяйства АКО. Упоминал и об одном приметном человеке — Фёдоре Афанасьевиче Смоленцеве. Был он прекрасным столяром, знал и плотничье ремесло. Мог сделать и сани, и телегу. Знал он эту работу, потому что родился и вырос на селе. В 1954 г., при случае, Фёдор Афанасьевич рассказал мне о своей жизни:

«Родился я в 1902 г. в Сибири, в селе Кандаурово. Это в Новосибирской области, бывшей Ново-Николаевской, в сотне километров от города. Родители мои — крестьяне, коренные сибиряки. Село было большое, богатое. Селились люди в этих краях на вольных землях. Никаких помещиков здесь никогда не знали.

В округе росло много хорошего строевого леса. Но его без нужды не вырубали, использовали для своих надобностей. Зимой отправлялись на лесозаготовки. Спиленный лес свозили на сельскую площадь, а после распределяли. Кому на постройку дома, кому — на конюшню или коровник. Всё зависело от толщины бревна. Особой заботой был окружён кедровый лес. Кедровые шишки собирали

строго в одно время, когда орехи уже окончательно созрели. Самовольно вышедших на заготовку сурово наказывало общество, то есть сами жители.

Строгий порядок был заведён в отношении рыбной ловли — люди жили не одним днём. Рыбы в то время в Оби, её притоках и лесных озерах ловилось много, и она не переводилась. На заливных лугах имелись хорошие сенокосы и выпасы для скота. В дровах недостатка не испытывали — в лесу сухостоя всегда хватало. В селе работали школа, больница с фельдшером. Многие жители имели зингеровские швейные машины. Держали хороших лошадей и овец.

Желающим поселиться в нашем селе следовало приписаться к обществу. Прежде чем дать «добро» и приписать желающего, с ним беседовали сельский староста и уважаемые старики. Выясняли, что это за человек. И когда убеждались, что он будет полезен для села, его приписывали к обществу. Разумность этой меры очевидна. Ведь новому жителю требовалась земля для посева, сенокоса, лес для постройки дома и многое другое. Но если общество его принимало, то оно и брало на себя ответственность за его благополучие.

Семья наша по сибирским меркам того времени считалась среднезажиточной. Имели мы пять лошадей, три коровы, стадо овец, хорошие добротные постройки.

В 1926 г. я вернулся из армии в родное село. Году в 1928-м у нас организовали коммуну, а потом артель. Дела наши артельные пошли плохо. В 1931 г. я возмутился и выразил недовольство председателю артели и его прихлебателям. А они, недолго думая, приклеили мне ярлык кулака и раскулачили. Забрали у меня скот, описали и конфисковали имущество. Пытались забрать и швейную машину “Зингер”.

Какие подлые натуры имели сельские активисты! Мы предложили им заплатить за машину деньги и оставить её у нас, деньги внесли. Они согласились, и мы им поверили. Мне предложили покинуть родно село как «чуждому элементу». Дали на сборы сутки. На другой день, в лютый крещенский сибирский мороз я уехал. Двухгодовалую дочь завернул в тёплую шаль, потом в полушубок, а сверху накрыл тулупом. До ближайшей станции меня согласился довезти один из родственников. И вот когда мы отъехали километров шесть от села, нас нагнали активисты. Они всё-таки забрали швейную машинку, развернули дочь и взяли шаль, в которую она была завернута. Слава богу, хоть полушубок и тулуп оставили...

Вот так я, вольный хлебопашец, покинул родное село. Строек в то время в Сибири ещё не было. Единственное, куда мог устроить-

ся на работу, — это золотой прииск на Алтае. Добрался с семьёй на этот прииск и стал трудиться в старательской артели. Поселились мы в тайге, в бараке. Семья от семьи отгораживались занавесками из мешковины. Спали на топчанах и соломенных матрацах.

Работа в артели пришлась мне не по душе. В 1934 г. я сумел перебраться в Новосибирск, поступил в строительную контору. Строили те же бараки, столовые, школы. Здесь я уже работал в столярке. Делал рамы, двери.

Весной 1936 г. завербовался на Камчатку. В июне нас погрузили на товарный поезд, как говорили, «в телячьи вагоны», и тронулись мы во Владивосток. Ехали долго, в июле добрались-таки до Владивостока. На Второй речке прошли санобработку и оформили все документы. В начале августа погрузились на АКОвский пароход. Поместили нас на нары в вонючий трюм и через семь суток доставили в Петропавловск. Пароход был старый и тихоходный, но ехать всё равно было интересно — море, чайки, дельфины...

А на душе было неприятно. Мучила мысль: почему я, человек, не сделавший никому в жизни зла, должен бросить свою родину, своё село и ехать на край света? Кому это надо? Но ответа не находил.

Для жилья дали опять же барак. Но это уже была комнатуха в четырнадцать квадратных метров с плитой. Для семьи, имевшей ребёнка, по тому времени это считалось нормальным. Вначале спали на всё тех же деревянных топчанах с соломенным матрацем. Определили меня в Камчаткестрой, работал в столярке. Сооружали в основном бараки на улицах Микояновской (ныне Ленинградская) и Ключевской. Зарплата у нас была выше, чем на материке, а продукты дешевле. Питание, соответственно, улучшилось. Поразило нас обилие рыбы. Её ловили прямо на Озерновской косе и здесь же, трепещущуюся, продавали. Рыбина стоила два-три рубля за штуку — это цена булки хлеба.

Хоть и наступило материальное улучшение, но, в общем, настроение оставалось подавленным. А тут пришли страшные 37-й и 38-й годы. В Москве и Ленинграде шли непрерывные политические процессы. Не отставали от них и на периферии. Тюремны были переполнены. Много лагерей было и в Петропавловске. Докапывались до социального происхождения. Не дай бог, если ты был сыном священника или указал в анкете, что, например, из мещан. Мог и работу потерять. Приходилось быть осторожным и мне, ведь фактически я был раскулаченным.

В 1938 г. мне понравилось место на 8-м километре. Работу получил в столярке. Трудился здесь один. Облюбовал местечко

поблизости и построил землянку, на другое жильё не было ни леса, ни денег. Посадили огород, завели пару поросят. С кормом для них вопрос решился просто. Отходы от кухни брали в 279-м арtpолку. За это жена стирала поварам халаты и куртки. Было у нас желание скопить денег и построить приличный домик. Всё как будто шло к этому, но не случилось...

22 июня 1941 г. началась война. А в декабре 1941 г. меня призвали в армию, в 138-й стрелковый полк. Для меня, плотника, работа нашлась. Опять началась постройка бараков и казарм. Призванных в армию надо было где-то селить. А потом, в 1943 г., развернулось строительство морского порта.

Организовали Дальморстрой. Мне довелось участвовать в сооружении деревянного причала на месте теперешнего холодильника. Для этого из брёвен делался сруб, который ещё и связывался стальными скобами. Этот сруб назывался ряжем. Ряжи устанавливались на дно и внутрь их засыпали камни. Сверху укладывали дощатый настил.

Работа была каторжная, тяжёлая, рабочий день длился по десять-двенадцать часов, питались плохо. Но помог нам Иван Дмитриевич Папанин — тот самый легендарный герой-полярник, в то время находившийся на Камчатке. Он был отзывчив и доступен, несмотря на свои звания и регалии. За зимовку на Северном полюсе получил звание Героя Советского Союза, имел звание адмирала и был членом Государственного Комитета Обороны (дважды Герой Советского Союза контр-адмирал И. Д. Папанин в годы войны являлся уполномоченным Государственного Комитета Обороны по перевозкам на Севере. — *Ред.*).

Так вот, на строительстве порта он бывал почти ежедневно. Как-то подошёл и к нам. Спросил, как идут дела. А нам почти всем было уже по сорок лет. Мы ему сказали, что очень плохое питание и махорки мало дают. Работать в таком темпе долго не сможем. На что он ответил, что постарается помочь. Конечно, он мог сделать многое. И правда, буквально через несколько дней питание улучшилось, стали выдавать больше махорки и даже «наркомовские» — сто граммов водки. За короткое время на кошке построили столовую (на этом месте сейчас стоит старый холодильник рыбного порта. — *Ред.*).

В 1944 г. получили американские грузовики «Студебеккер», мощные по тому времени машины, надёжные и безотказные. Надо было очистить площадку на причале и отвезти с этого места ящики, в которых пришли их части. Бригадир грузчиков боялся это сде-

лать, так как думал, что “Студебеккер” не выдержит нагрузки. Иван Дмитриевич находился рядом, услышал этот разговор и сказал бригадир: “Эти машины на фронте гибнут сотнями. Ты возьми и погрузи сейчас на одну этот ящик и убедись, можно везти груз или нет”. При нём сразу же ящик погрузили на машину, и грузовик это выдержал. Тогда Иван Дмитриевич и говорит: “Вот так и продолжай!”

После строительства морского порта пришлось мне участвовать в Курильском десанте. После завершения Курильской операции мой год — 1902-й — демобилизовали. Осенью 1945 г. я вернулся на 8-й километр, к семье и в свою столярку. Стал работать в том же комхозе АКО. За Курильскую операцию был награждён медалью “За победу над Японией”.

В 1946 г., после окончания десятого класса, моя дочь Клавдия уехала учиться в Хабаровский пединститут. В 1951 г. вернулась на Камчатку и стала работать в школе учителем истории. В то время автобусов в городе не было, и на работу дочери надо было ежедневно ходить пешком. Пришлось мне продать землянку и срочно строить дом в городе, поближе к её работе. В 1952 г. на Петровской улице я поставил небольшой уютный домик и переехал в него жить...»

Вот такую историю своей жизни рассказал мне Фёдор Афанасьевич Смоленцев. Ещё удручало его то, что после войны начали продавать много спирта. Недалеко от нашего посёлка, на улице Кавказской, построили две пашлычных. И вот, истощённый за войну и отвыкший от этого зелья народ начал пить. Естественно, ни к чему хорошему это привести не могло. Опять непродуманная политика — из-за сиюминутной выгоды спаивали людей.

В конце нашей беседы я не удержался и спросил Фёдора Афанасьевича, кого он считает виновным во всем произошедшем с ним и его семьей. Не буду приводить его ответ, хотя цензуру и отменили. Думаю, из его рассказа это и так можно понять.

Умер Фёдор Афанасьевич в 1957 г. В 1984 г. скончалась и его жена Степанида Семёновна. Сейчас на Камчатке живут его дочь Клавдия Фёдоровна с мужем Фёдором и две их дочери.

Адмиралтейский якорь

В одном из номеров газеты «Вести» была опубликована статья А. Х. Паперно «Главный военный лоцман Камчатки» о Михаиле Васильевиче Стукалине. Я хочу добавить пару штрихов к портрету этого замечательного человека, поскольку хорошо знал его самого

и его семью и о встречах с ним у меня остались самые светлые воспоминания.

Году в 1957-м мне довелось соседствовать с Михаилом Васильевичем на одной лестничной площадке в деревянном доме на улице Ключевской, 19а. Жил он на квартире у капитана Тралфлота Алексея Николаевича Моисеева. Мы дружили семьями. Работал он тогда в отделе флота Камчатрыбпрома. Ходил Михаил Васильевич в военной форме капитана второго ранга. Человек он был интеллигентный, общительный. По его словам, был знаком с такими известными капитанами, как К. А. Дублицкий, Е. Д. Бессмертный и другими. Это неудивительно, так как до войны работал начальником Петропавловского морского рыбного порта. К тому же, находясь на службе в гидрографии, имел отношение к морским экспедициям.

Году примерно в 1965-м один из старейших капитанов АКО-флота Сергей Иванович Пронин, живший на пенсии в Ессентуках, прислал в газету «За высокие уловы» (ныне «Рыбак Камчатки») любопытные воспоминания. В них шла речь о том, что в то время (1957 г.) в Главкамчатрыбпроме решался очень важный вопрос. Приближалась весенняя сельдяная путина, но в районе Анапки и Корфа стоял лёд. Ход сельди, по сути дела, начинается после того, как лёд в мае ломает и относит от берега. После этого сельдь перестится по побережью и в заливе Уала.

Но штормов весной не было, и этот лёд никак не могло разбить и вынести в море. Если такая безветренная погода держалась бы долго, то путина могла сорваться. Главкамчатрыбпром решил зафрахтовать линейный ледокол Дальневосточного пароходства «Микоян», выйти на нём в этот район и галсами расколоть поле в прибрежной полосе на части. Тогда крупнобитый лёд быстрее отнесёт от берега.

Для общего руководства этой необычной операцией выделили двух специалистов — главного капитана флота Главкамчатрыбпрома Михаила Васильевича Стукалина и капитана-наставника Управления тралового флота Сергея Ивановича Пронина.

«Микоян» вышел в море и прибыл в заданный район. Лёд здесь оказался толстым, монолитным. Стали пробовать его колоть. Ледокол имел паровую машину, котлы работали на угле. Уголь оказался сучанским, крайне низкого качества, низкокалорийным, марки «ГТ». Среди моряков его называли, простите, «говно то ещё». Кочегары на таком угле не могли поддерживать нормальное давление пара, значит, машина не развивала полные обороты. С разгона

ледокол мог войти в сплошной лёд не более как на полтора-два корпуса.

Стукалин и Пронин, как опытные мореходы, были убеждены, что с таким ледоколом при некачественном топливе они поставленную задачу выполнить не смогут. А стоимость работы судна велика, и его бесцельная задержка стоила очень дорого. Разбить лёд мог только ожидаемый со дня на день циклон. Сергей Иванович и Михаил Васильевич прибыли в Петропавловск, доложили об этом управляющему Камчатским совнархозом Н. А. Ваняеву, предложили ему расторгнуть договор на аренду ледокола и отпустить судно в Арктику. Ваняев с их доводами согласился.

А погода стояла, как нарочно, очень хорошая. Море не шелохнёт, безветрие. Прошло дней десять. Погода не менялась. Стукалин и Пронин стали нервничать. Но, наконец, подошёл долгожданный циклон. Несколько дней бушевала непогода. Лёд размолотило и вынесло в море. Следом появились гонцы сельди. Рыбокомбинаты приступили к постановке ставных неводов. Все облегчённо вздохнули.

Н. А. Ваняев премировал М. В. Стукалина и С. И. Пронина за грамотное решение поставленной задачи.

10 мая 1958 г. приказом Главкамчатрыбпрома главного капитана флота Михаила Васильевича Стукалина поощрили двухнедельным окладом «за хорошую профилактическую и воспитательную работу среди экипажей судов промыслового и транспортного флота, что привело к ликвидации аварийности». Надо сказать, что премия за безаварийную работу в наших тяжёлых метеоусловиях — явление крайне редкое. Следует помнить, что суда Совторгфлота до 1930 г. на Камчатку ходили только летом, а навигация в зимнее время была запрещена. Так что премия за безаварийную работу была очень редкой и заслуженной.

Михаил Васильевич также принимал участие в составлении логий, в них есть ссылка на этот факт. По его стопам пошёл и сын Владимир. Он окончил Ленинградское высшее мореходное училище. На учебных парусных судах ходил с Балтики в Японию, но у него стало рано барахлить сердце. Пришлось ему оставить флот и работать диспетчером в Ленинградском порту, а после перейти на преподавательскую работу в учебно-курсовой комбинат. Владимир Михайлович скончался в 1996 г. от сердечного приступа.

Нельзя не сказать об одном увлечении Михаила Васильевича. Он был страстным фотографом, делал уникальные снимки. В годы войны во время лоцманских проводок он встречался со многими

знаменитыми людьми, в том числе и с Иваном Дмитриевичем Папаниным. В то время он бывал в Петропавловске, принимал участие в руководстве строительством морского торгового порта и ремонтом аварийных судов, таких как «Одесса». По словам внука Михаила Васильевича, альбомы фотографий хранятся где-то у родственников. А ведь это большая ценность для наших камчатских краеведов и музейных работников.

Увлечение фотографией имело и такой выход. Для обложки готовившегося к изданию пособия по кораблевождению потребовался снимок адмиралтейского якоря. Михаил Васильевич ходил по Ленинграду больше месяца и, наконец, нашёл, что искал. На одной из чугунных оград он увидел очень красивый адмиралтейский якорь. Его фотографию и поместили на обложку книги.

Умер Михаил Васильевич Стукалин в феврале 1961 г., похоронен на Халактырском кладбище. Долгие годы его жена Анна Ивановна посылала из Ленинграда деньги работникам кладбища, чтобы они содержали могилу в порядке. В последний раз мы виделись с Анной Ивановной в Ленинграде в 1967 г.

(Так получилось, что долгое время могила М. В. Стукалина была заброшена и фактически потеряна. В 2001 г. камчатские краеведы Вадим Валентинович Бооль и Татьяна Александровна Шубина с «подачи» Аллы Хаимовны Паперно разыскали её. При помощи моряков-гидрографов она была восстановлена. Сейчас любой желающий может посетить могилу главного военного лётмана Камчатки. Для этого следует воспользоваться указателем, установленным на центральной аллее кладбища по инициативе А. Х. Паперно. Неподалёку от могилы М. В. Стукалина похоронен другой известный камчатский моряк — капитан П. М. Иванов, умерший в 1960 г. — *Ред.*)

Немного выше я упомянул С. И. Пронина. Об этом человеке также надо рассказать подробнее. Тем более что он тоже хорошо известен во флотских кругах. Уроженец одной из деревень Приморья, он рано познакомился с морем. В начале 1920-х гг. десятилетним мальчиком вместе с отцом попадает на Камчатку на зафрахтованном японском пароходе. После школы-семилетки поступил во Владивостокский морской техникум. После окончания техникума в 1934 г. связал свою жизнь с АКОФлотом.

Сергей Иванович был грамотным судоводителем. В 1937 г. работал старшим помощником капитана парохода «Якут», отмечен премией Наркомата пищевой промышленности СССР «За перевы-

полнение планов путины 1937 г.». Весной 1938 г. С. И. Пронин — уже капитан «Ительмена». В 1940 г. Сергей Иванович руководил пароходом «Петропавловск» — прекрасным равнопалубным шельтердечным судном, работавшем на жидком топливе. Пароход перед Великой Отечественной войной из АКОфлота передали Мортрансу, а после — Сахалинрыбпрому. В 1955 г. его капитально отремонтировали в Китае, сделали очень красивую и удобную надстройку. Интересно, что на нём около тридцати лет бессменно капитаном был Клавдий Николаевич Васюкевич, член моряцкой династии Васюкевичей.

С началом Великой Отечественной войны Сергея Ивановича призвали на флот. Служить ему пришлось на острове Русском под Владивостоком в звании старшины. Командовал судёнышком типа «кавасаки». Совершал плавания на нём в залив Золотой Рог и ближайшие бухты, да ещё нёс дозорную службу, хотя имел рабочий диплом капитана дальнего плавания.

В 1944 г. в связи с острой нехваткой специалистов часть ранее призванных дипломированных торговых моряков демобилизовали и направили в Дальневосточное пароходство. Сергея Ивановича назначили на перегон буксиров из Нового Орлеана в Сиэтл. Буксиры строились на верфях Сент-Луиса, на реке Миссури. Один из них — «Иван Сусанин» — долго работал в нашем морском торговом порту.

В июне 1945 г. Сергея Ивановича отправили в Германию принимать трофейный рефрижератор «Кильдин». По распоряжению Наркомата рыбной промышленности СССР «Кильдин» направили на капитальный ремонт в Швецию. Там судно простояло в ремонте два года и после прихода во Владивосток было передано Востокрыбхолоду.

После прибытия в 1949 г. в Петропавловск Сергей Иванович капитанил на танкере «Максим Горький». Потом его, как одного из опытейших судоводителей, назначили главным капитаном флота Главкамчатрыбпрома. В 1956 г. он стал капитаном-наставником в Тралфлоте. На этой должности работал долго, наладил ведение судовой документации, проведение очередных аттестаций. Сергей Иванович придавал большое значение наличию судового снабжения, аварийного и неприкосновенного запаса. Уделял большое внимание вахтенной и пожарной службе. При нём были отработаны правила несения караванной вахты. Он добился, чтобы за неё плавсоставу платили дополнительно. Перед начальством никогда не лебезил, всегда держался с достоинством, а при случае давал отпор. Начальство за это его недолюбливало. И, проработав, по сути дела,

в одной рыбацкой конторе тридцать лет, причём безупречно, правилами и наградами был обойдён.

После выхода на пенсию он уехал в Ессентуки. Изредка писал в нашу рыбацкую газету, делился своими воспоминаниями. За долгую морскую жизнь вспомнить ему было что. Как порядочный и честный человек он оставил о себе добрую память.

Примечание редактора. Вот небольшой фрагмент из воспоминаний С. И. Пронина: «В июле 1952 г. начальник Главкамчатрыбпрома Надибаидзе предложил мне должность главного капитана флота и квартиру в Петропавловске. Я согласился. В конце октября получил первое задание от Надибаидзе. Севернее мыса Лопатка со стороны океана сел на каменную гряду новый СРТ “Голубь” (это случилось 24 декабря 1951 г. — Ред.). Предложили организовать экспедицию для снятия оборудования, выйти на траулере, идущем на промысел. Я возразил, попросил дать единицу, ничем не связанную, так как высадка на СРТ в осенний период является сложной из-за беспокойного океана. Получилось именно так, что мы не смогли высадиться как на прямом, так и на обратном пути — помешала крупная зыбь. Через три зимних месяца от СРТ “Голубь” ничего не осталось...»

После операции с “Голубем” приступили к снятию с Авачинской лайды двух сейнеров и катера “ЖК”. Эта операция заняла неделю. К ней привлекались танкер “Вега” и буксир “Прилив”. Положение усугублялось тем, что все три единицы выбросило от среза лайды к самому берегу нагоном воды от сильного шторма, а когда вода спала, то к ним можно было добраться только на плоскодонной шлюпке. Буксиры пришлось заводить длиною в километр, было затрачено много труда. Мы работали не покладая рук, а катер “ЖК” стянули с креном на весь борт с расчётом уменьшить его осадку в полный прилив.

В июне 1954 г. вылетел в Озерную для руководства спасением шхуны “Омар” с грузом гофтары. Она в тумане вылетела на песчаный берег южнее центральной базы Озерной. Шхуна в отлив была почти на сухом месте с большим креном к берегу. Сначала организовали выгрузку гофтары, одновременно изыскивая буксир. В Озерной стоял пароход “Ительмен” (капитан Миронов), который подошёл к месту аварии. Через сутки завели буксир, но он оказался недоброкачественным. Более суток ушло на поиски нового. Нашли его в Озерной на складе. В результате на четвёртые сутки шхуну сняли, и она своим ходом добралась до Петропавловского порта...»

Хороший человек Кулаженко

Случилось это много лет назад, зимой. Наш автобус тащился в сторону 8-го километра. После прошедшей пурги дорогу как следует ещё не очистили, поэтому автобусу приходилось останавливаться. Моей попутчицей оказалась пожилая женщина. Волей-неволей между нами завязался разговор. Первое, что мы выяснили друг о друге, это давно ли живём на Камчатке. Я сказал, что с 1938 г., а моя новая знакомая ответила, что приехала сюда в 1945-м.

— Ну, и каким было ваше первое впечатление? — спросил я.

— Прибыли мы сюда на работу после окончания Астраханского технического института рыбной промышленности. Получили специальность инженеров-технологов. Молодые девчата, мы должны были начать здесь свою трудовую жизнь. Позади годы учёбы, голодное студенческое существование. Одежка на нас была крайне бедненькая, да и откуда ей было другой взяться? На студенческую стипендию не разгонишься... Почти у всех на ногах были брезентовые тапочки, пошитые сапожниками-умельцами.

В рыбном порту нас встретил работник отдела кадров АКО и усадил на пару грузовиков. Помнится, что это были американские машины «Студебеккеры». Привезли нас к двухэтажному зданию управления АКО на Микояновской улице (сейчас на этом месте стоит здание Камчатрыбпрома. — *Ред.*). Встречавший нас работник отдела кадров и вместе с ним начальник административно-хозяйственного отдела повели нас к начальнику АКО Константину Никитичу Кулаженко. Он был высокого роста, как оказалось, очень доброжелательным. С нами он приветливо поздоровался, поздравил с прибытием на полуостров. Встречавшему нас кадровику сказал: «Вы в первую очередь девчат накормите, устройте на ночлег и сводите в склад — оденьте и обуйте». Дело в том, что в то время одежда и обувь выдавались по ордерам. Но в Петропавловск как раз завезли «американские подарки» (так тогда называли вещи, собранные для советских людей простыми американцами и переданные на суда АКОфлота, ремонтировавшиеся в портах США и доставившие их на родину, в СССР. Сейчас бы сказали, что это «гуманитарная помощь». — *Ред.*) в склады на Озерновской косе — большие тюки с добротными вещами, и кое-какую одежду и обувь выдавали нуждающимся.

После обеда пришли на эти склады. Выдали нам платья, туфельки, курточки — кому что придётся. Подаркам этим мы были несказанно рады. После этого нас поселили в общежитие, снабдили

постельным бельём. А вечером все встретились в столовой АКО, она была на нижнем этаже здания. Состоялся скромный ужин. С приветственным словом к нам обратился К. Н. Кулаженко. Он поздравил нас с прибытием, пожелал успешной работы. «Такие специалисты с высшим образованием здесь нужны, — сказал он, — и я надеюсь, что вы останетесь здесь надолго, обзаведётесь семьями, вырастите детей. Рыбы здесь много, хватит ловить и нам, и нашим детям, и внукам».

И ведь как в воду глядел! Жизнь сложилась так, что я работала на Кировском комбинате, одном из крупнейших на западном побережье Камчатки. Вышла замуж, родила детей. Там и осела на постоянное жительство. Перед пенсией перебралась в Петропавловск: мне выделили квартиру на улице Чубарова. Здесь я сейчас и живу с внуками. На всю жизнь у меня осталось самое приятное впечатление от встречи с этими людьми — приветливыми, отзывчивыми. Всё-таки очень хорошие люди были в то время на Камчатке. Верьте моему слову!

Вот что рассказала мне моя попутчица. А в подтверждение её слов могу сказать следующее. Много лет назад в поезде Клайпеда — Москва я разговорился со случайным попутчиком. Им оказался инженер-кораблестроитель. Узнав, что я с Камчатки, он сказал, что с одним камчадалом у него была памятная встреча. В 1958 г. его послали в командировку в Польшу на судостроительную верфь.

— После окончания командировки меня на попутном судне отправили в Клайпеду, — рассказывал он. — Но с выходом в море судно завернули в Ригу. После командировки за границу советских денег у меня не было, и что делать рано утром без копейки в незнакомом порту, я не знал. Надо же было как-то добираться в Клайпеду. Пошёл в Управление рыбной промышленности, обратился к секретарю в приёмной. Она меня выслушала и сказала: «Зайдите к заместителю начальника Кулаженко, может быть, он поможет. А то пока вы дождётесь из Клайпеды денег, пройдёт день-два».

Зашёл я к Кулаженко и рассказал, что я инженер-кораблестроитель, возвращаюсь из Польши в Клайпеду и по воле случая оказался без копейки денег. «Ну ладно, — сказал тот. — Не будем терять время. Скоро отходит утренний поезд на Клайпеду». Вытащил из кармана сто рублей и протянул мне: «Счастливого пути! Передайте привет своему начальнику. Я с ним лично знаком». Действительно, на поезд я успел и по прибытии домой первым делом перевёл деньги Кулаженко. Вот такая у меня была встреча с бывшим камчатским руководителем...

...Интересно, что два совершенно разных человека, встреченных мною в разное время в разных концах страны, с одинаковой теплотой говорили о Константине Никитиче Кулаженко не только как о хорошем руководителе, но как о порядочном и отзывчивом человеке.

Примечание редактора. Константин Никитич Кулаженко родился 5 августа 1906 г. в Белоруссии, происходил из крестьян. Основная профессия — учитель. Член ВКП(б) с 1930 г. Получил среднее образование, затем окончил совпартшколу второй ступени в Ленинграде. С января 1934 г. работал в Приморье в Дальгосрыбтресте в должностях секретаря парткома и начальника отдела кадров. В середине 1937 г. переведён на Камчатку. В 1940 г. — начальник политсектора АКО. В годы Великой Отечественной войны был секретарём Камчатского обкома ВКП(б), затем начальником АКО. По окончании войны назначен начальником Камчатгосрыбтреста, затем Главкамчатрыбпрома.

Постановлением Совета Министров СССР от 28 августа 1949 г. № 3677 «О финансово-хозяйственной деятельности за 1948 г. и о ликвидации просроченной задолженности Госбанку и поставщикам Министерства рыбной промышленности СССР» за подписью И. В. Сталина снят с должности начальника Главного управления Камчатской рыбной промышленности. В январе 1950 г. — управляющий Новосибирским госрыбтрестом Главсибрыбпрома. В 1960-х гг. был представителем Государственного комитета по рыбной промышленности СССР на Кубе, затем назначен заместителем начальника Главного управления рыбной промышленности Западного Бассейна «Запрыба» (г. Рига). 3 августа 1966 г. Президиумом Верховного Совета Латвийской ССР награждён за долготную плодотворную работу в рыбной промышленности и в связи с 60-летием. С 30 сентября 1970 г. на пенсии.

В 1968 г., в ответ на приглашение побывать на полуострове по случаю 50-летнего юбилея газеты «Камчатская правда», писал: «Несмотря на то что вот уже скоро будет девятнадцать лет как я уехал с Камчатки, я всё время остаюсь с камчадалами. И куда бы меня ни забрасывала жизнь и работа, будь это в Советском Союзе или за границей нашей родины, я всегда помню Камчатку и всегда с удовольствием вспоминаю прожитые годы на Камчатке. Камчатка — это школа мужества, это жизненный университет. Камчатка меня многому научила, она научила решать вопросы самостоятельно, не оглядываясь назад и не ожидая, что кто-либо решит их за тебя. Она меня научила работать...»

Скончался 13 сентября 1974 г. в г. Риге в возрасте шестидесяти восьми лет.



Капитан дальнего плавания Тимофей Михайлович Кривоногов



У берегов Канады, 1968 г.



С П Р А В К А

Выдана капитана Кривоногову Тимофею Михайловичу в том, что согласно коносаменту № I от 19. 02. 1971 г. п/х "П.СОЛОВЬЁВ" весом 1457 т. брутто был сдан 1 марта 1971 г. в порту Осака фирме "Кёхо - Тсусо". Коносамент подписан г-ном М. Кизима.

Коносаменты на сданное судно взяты ст. инженером Дальинторга Бакаревым В.Г.

Справка выдана для представления в КАМЧАТРЫБЛОТ.

Ст. инженер Дальинторга
п. Находка

/ БАКАРЕВ В.Г./

12.03. 1971 г.

Камчатское управление рыбной промышленности

Прием: <i>123</i> 23. число <i>14.03.</i> принят: <i>[Signature]</i>	СЛУЖБА СВЯЗИ «Камчатрыбпром» РАДИОГРАММА	Служебные отметки:
--	--	--------------------

Ид. № Сл. число

N158 fm Tokyo. CK 52 23 1320. ~

master Peter Soloviev /urge Choshi radio.

*Yours 21 of pleas inform consignee your ships owner
 stop please call Shimizu for quarantine then
 proceed to gonouka stop with ukrocean Tokyo sole
 agent for soviet vessels in Japan from January 1970
 kindly advise your shipping details and eta
 Shimizu with tonnage net gross and deadweight
 length crew number ~ ukrocean*

Лесовоз Камчатрыбфлота «Пётр Соловьёв» (бывший «Коккинаки») и документы о сдаче его в металлолом, 1971 г.



На обсушке в реке Ухтуй под Охотском, 1952 г.



Отгрузка готовой продукции — сельди пряного посола, середина 1960-х гг.



Служебные удостоверения разных лет и фотографии из личных дел